



HAL
open science

Hennebont de la lumière à l'ombre : 1660-1780

Frédéric Toussaint

► **To cite this version:**

Frédéric Toussaint. Hennebont de la lumière à l'ombre : 1660-1780. Histoire. Université de Bretagne Sud, 2017. Français. NNT : 2017LORIL470 . tel-04378541

HAL Id: tel-04378541

<https://theses.hal.science/tel-04378541v1>

Submitted on 8 Jan 2024

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

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



THESE / UNIVERSITE DE BRETAGNE SUD
sous le sceau de l'Université Bretagne Loire

pour obtenir le titre de
DOCTEUR DE L'UNIVERSITE DE BRETAGNE SUD

Mention : histoire

École doctorale Société, temps, territoires

Présentée par

Frédéric Toussaint

Préparée au CNRS UMR 6258

Centre de recherches historiques de l'Ouest
de l'université Bretagne Sud

Hennebont, de la lumière
à l'ombre, (1660-1780).

Thèse soutenue le 6 décembre 2017

Devant le jury composé de :

Sylviane LLINARES

Professeur, Université Bretagne Sud /Directrice de la thèse

Stéphane DURAND

Professeur, Université d'Avignon et des Pays de Vaucluse/ Rapporteur

Philippe JARNOUX

Professeur, université de Brest /Examineur

Gérard LE BOUËDEC

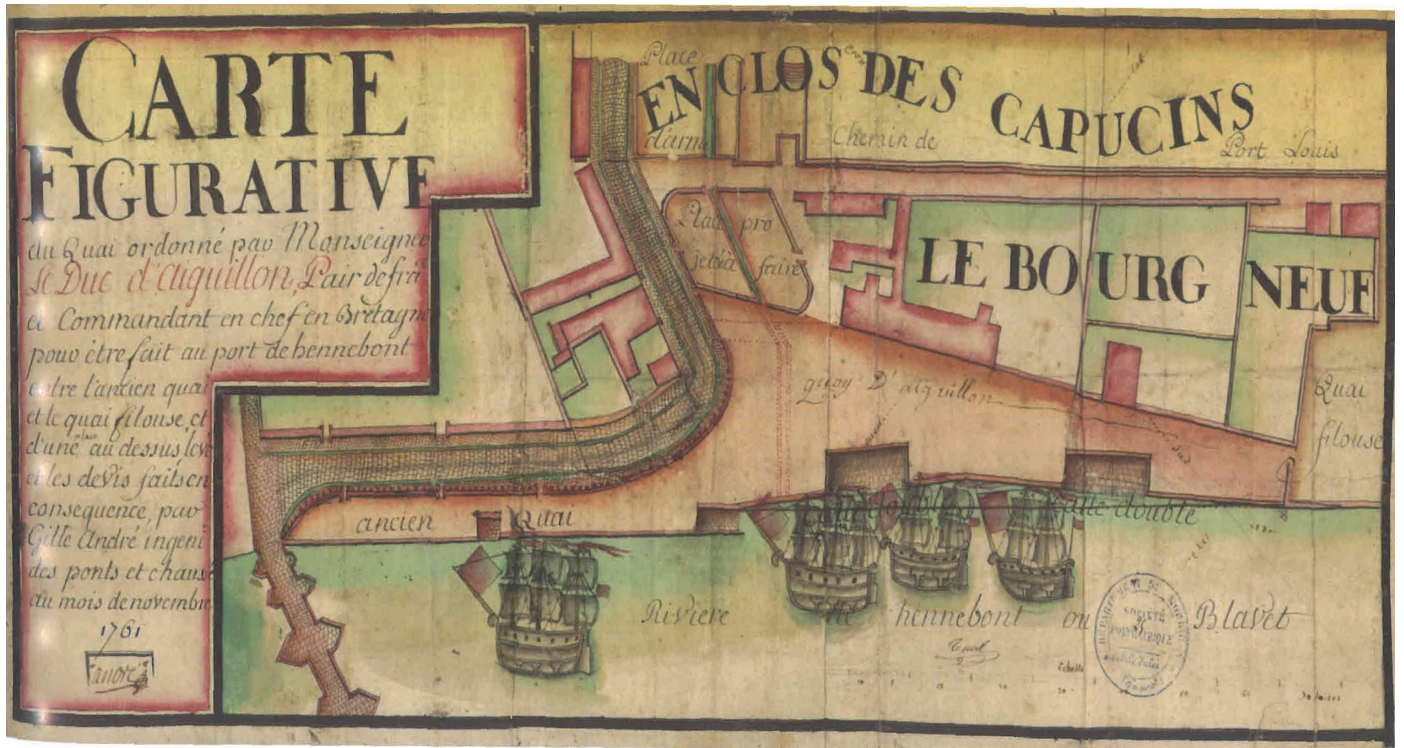
Professeur émérite, Université Bretagne Sud /Examineur

Jacques PÉRET

Professeur émérite, Université de Poitiers/ Examineur

Thierry SAUZEAU

Professeur, Université de Poitiers / Rapporteur



Plan n°1 : carte figurative des quais par André (ingénieur), 1761

A l'occasion du projet de construction d'un nouveau quai, au pied de l'enclos des capucins, Gilles André, ingénieur des Ponts et Chaussées, livre une représentation figurative, Alain CROIX *La Bretagne d'après l'itinéraire de Monsieur Dubuisson-Aubenay*, Rennes, PUR, Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne, Rennes, 2006, p 279.

Remerciements_

À Béatrice pour ses patientes relectures.
À Sylviane Llinares pour ses précieux conseils.

Sommaire

<u>Introduction</u>	5
<u>Première partie :</u>	27
<u>Chapitre I : L'activité portuaire entre déclin et grand déclassement</u>	29
<u>1.1) L'activité portuaire, entre déclin réel ou relatif ?</u>	32
<u>1.2) Le petit cabotage</u>	38
<u>1.3) Le Grand Cabotage</u>	79
<u>Chapitre II : Hennebont, tête de pont du commerce trans-rade</u>	95
<u>2.1) Batellerie et commerce trans-rade</u>	100
<u>2.2) Hennebont, un lieu de transit</u>	107
<u>2.3) Les produits transformés</u>	124
<u>Chapitre III : Les négociants hennebontais, chefs d'orchestre de l'économie locale</u>	139
<u>3.1) Une minorité visible</u>	141
<u>3.2) Le commerce, entre freins et ressorts ?</u>	144
<u>3.3) Gérer l'espace extérieur</u>	147
<u>3.4) Gérer l'espace intérieur</u>	156
<u>3.5) Quelques négociants emblématiques</u>	168
<u>Deuxième partie :</u>	195
<u>Chapitre I : La Communauté de Ville, bras armé des négociants</u>	199
<u>1.1) Un instrument au service du commerce</u>	200
<u>1.2) Arbitrer en faveur du commerce hennebontais</u>	203
<u>1.3) Lorient comme nouvel adversaire ?</u>	209
<u>Chapitre II : Aménager le complexe fluvio-portuaire, un enjeu qui devient essentiel</u>	213
<u>2.1) Le Blavet, de la gestion d'une ressource naturelle à sa mise en valeur</u>	214
<u>2.2) Faire du port d'Hennebont un outil performant, aménager les quais</u>	226
<u>Chapitre III : Aménager les infrastructures routières, une façon de faciliter les échanges ?</u>	258
<u>3.1) Le nouveau chemin vers Quimperlé et Lorient</u>	260
<u>3.2) La route du Port-Louis ou quand tout va mal</u>	268
<u>3.3) Un dernier projet dans les années 1780</u>	283
<u>3.4) Le pont à mer, ou la nécessité de gérer l'interface rive droite-rive gauche</u>	288
<u>Chapitre IV : Quel bilan peut-on tirer ?</u>	300
<u>4.1) Un bilan financier devenant très délicat</u>	300
<u>4.2) Un nouveau regard sur la ville</u>	311
<u>Troisième partie :</u>	327
<u>Chapitre I : Les produits disponibles, entre consommation courante ou produits de luxe ?</u>	329
<u>1.1) Quels sont les principaux lieux d'échanges ?</u>	331
<u>1.2) Les produits disponibles sur le marché</u>	334
<u>1.3) Un lieu d'échange pour les produits d'importation</u>	337
<u>1.4) Les alcools, entre importations, vente sur le marché et consommation</u>	346
<u>Chapitre II : La consommation de nouveaux produits, entre acceptation et frein</u>	364
<u>2.1) Le tabac</u>	364
<u>2.2) Le sucre</u>	377
<u>2.3) La consommation de café</u>	378

2.4) <u>Quelle diffusion pour les nouveaux produits au sein de la population ?</u>	380
2.5) <u>A la table des notables</u>	387
2.6) <u>Existe-il des freins à la circulation des produits ?</u>	390
<u>Chapitre III : Entre circulation des idées, des techniques et nouveautés technologiques</u>	396
3.1) <u>Les livres, pierres angulaires de la circulation des idées</u>	397
3.2) <u>Nouvelles techniques et nouvelles méthodes de production</u>	403
3.3) <u>Acquérir de nouvelles machines</u>	405
3.4) <u>A l'intersection de la circulation des idées et des techniques, soins et médicaments</u>	413
<u>Chapitre IV : Les populations, entre ouverture sur le monde et réalité</u>	422
4.1) <u>Les minorités allogènes</u>	425
4.2) <u>Les populations fluctuantes</u>	431
4.3) <u>Ouverture sur le monde et incidence sur les métiers</u>	441
4.4) <u>Ouverture sur le monde et incidences sur les mariages</u>	445
<u>Conclusion</u>	457
<u>Sources et Bibliographie</u>	473
<u>Sources :Archives consultées</u>	474
<u>Bibliographie</u>	486
<u>Tables</u>	511
<u>Annexes</u>	519
<u>Table des matières</u>	664

Abréviations:

Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest *ABPO*

Archives départementales AD

Archives municipales AM

Bulletin de la Société polymathique du
Morbihan *BSPM*

Tonneaux tx

Livre tournois lt

Registre de délibérations de la
Communauté de Ville Reg. Délib. Com.Ville

Service historique de la Défense Service historique de la Défense

Introduction

Aujourd'hui, lorsque l'on flâne le long des quais d'Hennebont, nul ne peut se rendre compte de l'importance de l'activité commerciale maritime qui animait la ville avant la Révolution Française. Si, dans certaines mémoires, une trace d'un port dynamique et fréquenté subsiste, elle reste essentiellement liée au développement de l'activité industrielle et notamment celle des Forges d'Hennebont à la fin du XIX^e et surtout pendant la première moitié du XX^e siècle.

De l'activité maritime prérévolutionnaire, à priori, rien ne subsiste, aucune trace matérielle, aucune trace terrestre, d'autant que la ville a subi d'importantes destructions lors du deuxième conflit mondial et a été profondément transformée par la reconstruction.

Si, aujourd'hui, l'attrait touristique et le développement du port de plaisance sont une préoccupation majeure de la municipalité, il ne faut pas oublier que le complexe portuaire constituait sous l'Ancien Régime le cœur battant de l'activité économique. La société hennebontaise est donc, à cette époque, de gré ou de force et en grande partie, tirée et irrémédiablement tournée vers la mer et les activités commerciales, c'est ce que l'on pourrait appeler le tropisme atlantique.

Le site de la ville actuelle comprend un « plateau en glacis orienté nord-ouest - sud-est » que vient « entailler » la rivière du Blavet, lui donnant l'aspect d'un paysage « vallonné¹ ». Hennebont est d'abord un site de fond de fond d'estuaire, la rivière du Blavet y est jusque-là navigable. Pour Claude Nières², reprenant en partie Joseph Letaconoux, ses sites, sont d'abord, à l'origine :

« [...] un abri naturel ou artificiel aménagé sur une côte pour protéger les navires contre la tempête et installé de telle sorte que ces navires puissent, par tous les temps, y opérer leur chargement ou leur déchargement [...] La plupart de ces lieux n'autorisent qu'une activité maritime réduite à des navires de faible tirant d'eau, de petit tonnage embarquant des marchandises locales³. »

Dans le cas présent, au contraire, la capacité d'accueil des navires semble plus importante que celle évoquée ci-dessus, c'est d'ailleurs ce que souligne Joseph Letaconoux en s'appuyant sur la nouvelle édition du *Dictionnaire historique et géographique de la province de Bretagne* il y est mentionné « qu'Hennebont est un port de commerce où des navires de 200 et 300 tonneaux remontent à l'aide des marées. Il se

1 TOURNIER Fanny, *Carte Archéologique de la commune d'Hennebont (Morbihan)*, T. I, 1998, p. 3.

2 NIÈRES Claude, *Les Villes de Bretagne au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2015, p 61.

3 LETACONNOUX Joseph, *le problème des subsistances*, 1911, in NIÈRES Claude, *op.cit.*, p 61.

fait par ce point d'immenses exportations de grains et des principales denrées que fournit le centre de la Bretagne⁴», une présentation déjà évoquée en 1636 par Dubuisson-Aubenay « Son port très commode est toujours de 10 à 12 pieds aux basses eaux et atteint 25 pieds aux marées d'équinoxe. Ainsi, il y vient en tout temps des vaisseaux de 200 tonneaux⁵ ».

Comme Quimper, Quimperlé, Vannes ou encore Auray, le choix du site d'Hennebont s'explique en grande partie par l'interface armor/argoa, l'implantation en fond d'estuaire, lui donnant ainsi une position clef entre deux espaces bretons aux caractéristiques bien définies, ce que Claude Nières appelle une « ville fluvio-maritime⁶ ».

Un autre élément permet de comprendre l'implantation, puis plus tard le développement d'un noyau urbain sur ce site. Il s'agit de la possibilité de passer d'une rive à l'autre, grâce à un ouvrage franchissant la rivière, correspondant donc à une interface entre la rive droite et la rive gauche, d'où le nom de la ville, comme le constatent Alphonse-Edmond Marteville et Pierre Varin, « la véritable orthographe d'Hennebont est sans aucun doute Hent Pont ou le vieux pont. Cette étymologie est trop évidente pour qu'il soit utile d'y insister⁷. »

L'existence de ce lieu de passage est montrée par Christophe Guiguen, soulignant :

« [...] qu'il apparaît très probable qu'il y ait eu établissement d'un pont depuis, au plus tard le XI^e siècle. Cela confirme les facilités de passage d'une rive à l'autre depuis le Moyen-Âge médian. De plus, le dit passage permettrait la continuité du tracé d'une ancienne voie romaine reliant le sud de la péninsule armoricaine (voie qui serait indiquée sur la Table de Peutinger), devenant durant la période médiévale l'axe reliant Vannes à Quimper. Au XVII^e siècle, Hennebont reste « le grand carrefour où aboutissent les routes de Quimperlé, Plouay, Ploërmel – Rennes, Vannes – Auray, Port Louis et Lochrist⁸. »

4 MARTEVILLE Alphonse-Edmond, VARIN Pierre, *Dictionnaire historique et géographique de la province de Bretagne*, nouvelle édition, Tome 1, Rennes, Molliex, librairie éditeur, 1843, pp 349-352.

Disponible à l'adresse :

http://books.google.fr/books?id=KZIPAAAAQAAJ&printsec=titlepage&hl=fr&source=gbs_v2_summary_r&redir_esc=y#v=onepage&q=Hennebont&f=false

(consulté le premier octobre 2013)

5 DUBUISSON-AUBENAY, *itinéraire de Bretagne en 1636*, éditions de la société des bibliophiles bretons, Nantes, 1898.

6 NIÈRES Claude, *les villes en Bretagne au XVIII^e siècle, conditions et formes du développement urbain*, thèse de doctorat, Paris, 1986, p 152.

7 MARTEVILLE A., VARIN P., *op.cit*, pp 349-352.

8 GUIGUEN Christophe, *Les fortifications de la Ville-Close d'Hennebont, Étude historique et archéologique de l'enceinte urbaine*, master 1 archéologie et histoire, U H B Rennes, 2007-2008, p 4.

Cette situation permet donc, très vite, à la ville de jouer un rôle de carrefour dans le sud de la Bretagne, comme le souligne Jean-Baptiste Ogée : « Six grandes routes arrivent en cette ville⁹ » et d'en tirer profit pour se développer.

À l'époque, la ville présente une physionomie qui lui est propre et très particulière :

« Hennebont est une jolie ville qui s'étend sur deux coteaux que baigne le Blavet. Elle est divisée en trois parties, la vieille ville, la ville murée, la ville neuve: ces deux dernières sont séparées de la première par la rivière, il n'existe plus d'autres vestiges du château qui dominait la vieille ville et qu'illustra l'héroïque défense de la comtesse de Montfort, que deux tours qui servent aujourd'hui de prison. Quant à la ville murée elle conserve encore une partie de ses anciens remparts¹⁰. »

Quant à l'estimation du nombre des habitants, cela reste un exercice très difficile et périlleux à effectuer, en effet les chiffres avancés diffèrent fortement. Si pour Jean-Baptiste Ogée⁶ la population monte à 3 800 habitants à la fin du XVIII^e siècle, Hervé Léna¹¹ avance un chiffre beaucoup plus modeste, de 2 000 personnes. Il est donc fort probable que le chiffre réel figure entre ces deux estimations et que le nombre d'habitants approche les 3 000.

L'importance politique de la ville tient, également et tout d'abord, à sa fonction politique et surtout à la présence d'un sénéchal, responsable d'une cour de justice, même si, ce tribunal, d'ailleurs, ne juge jamais de manière souveraine puisqu'un recours est toujours possible devant le présidial de Vannes ou devant le Parlement. La ville est également le siège d'une subdélégation, chargée de retransmettre les ordres de l'intendant et parfois d'assister aux adjudications et est chapeautée par une communauté de ville (parmi les 42 députant aux États à la veille de la Révolution en Bretagne) formée de différents éléments issus principalement de la bourgeoisie. Celle-ci a été bien analysée dans la thèse d'Hervé Léna :

« La ville d'Hennebont avait le privilège de faire partie des quarante deux villes bretonnes qui députaient régulièrement aux États de la Province, depuis 1614 ; elle nommait à ce titre tous les deux ans une personne capable pour donner son avis sur tout ce qui sera proposé et même consentir à ce que l'on estimera y devoir être résolu et arrêté

9 OGÉE Jean-Baptiste, *Dictionnaire historique et géographique de la Province de Bretagne, dédié à la nation bretonne*, Vatar imprimeur libraire, Nantes, 1778, pp 199-204.

Disponible à l'adresse :

<http://archive.org/stream/dictionnairehist02og#page/200/mode/2up>

(consulté le premier octobre 2013)

10 MARTEVILLE A , VARIN P, *op.cit.*, pp 349-352.

11 LÉNA H., *La Communauté de ville d'Hennebont au XVIII^e siècle, 1689-1789, essai sur l'organisation municipale en Bretagne*, thèse droit, Rennes, 1964, 330 pages.

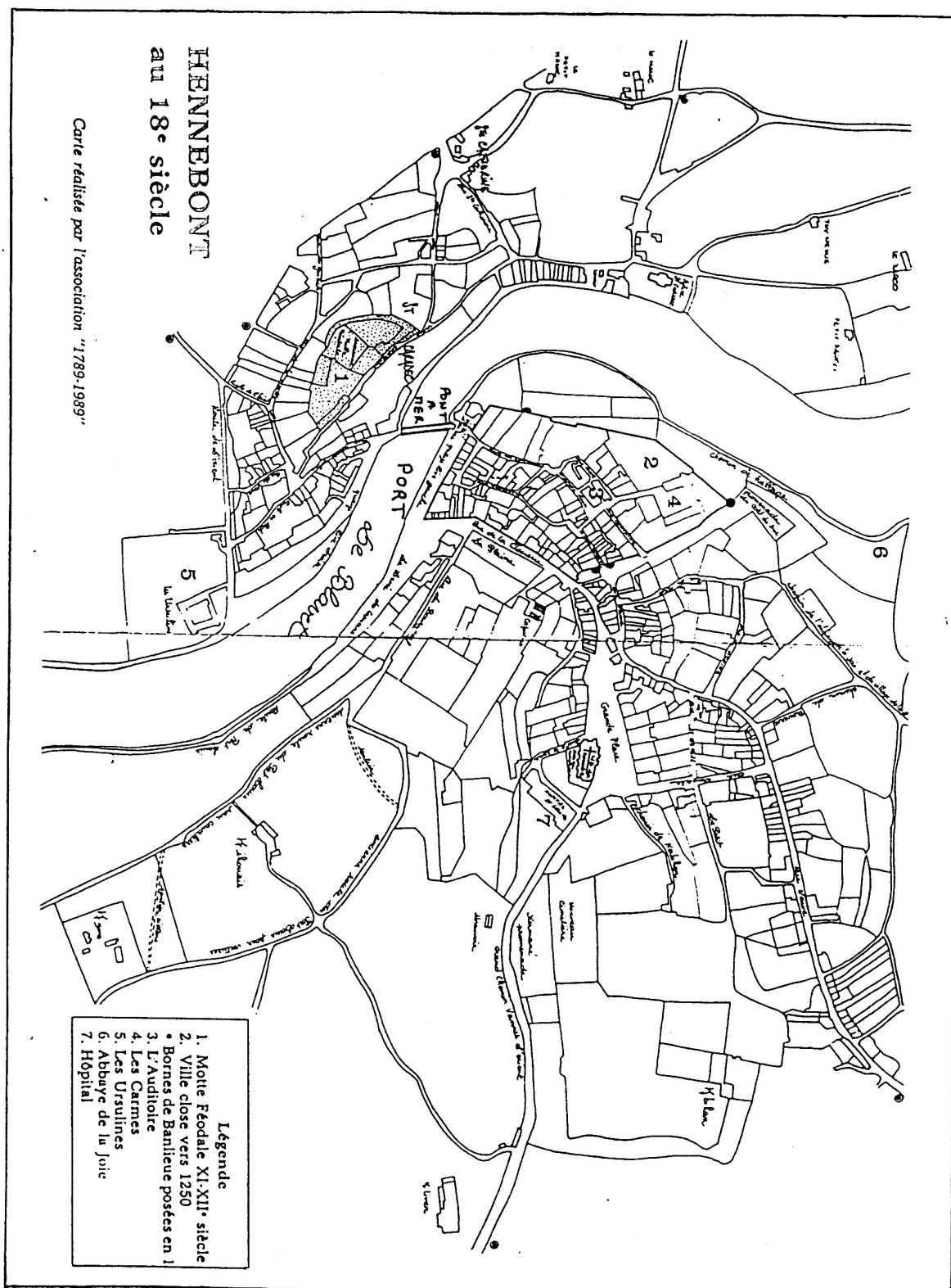
dans l'utilité du service de sa Majesté ou pour le bien des affaires de la Province ou de cette ville ¹². »

Hennebont constitue également un pôle religieux, quatre communautés y sont présentes :

- aux pieds de la Vieille Ville, au sud, à proximité de la rivière, s'est implanté le couvent des Ursulines.
- A l'intérieur des remparts, les Pères Carmes possèdent un monastère
- Une petite communauté de Capucins est présente en dehors de la Ville Close
- Enfin, le long de la rivière, plus au nord, s'étendent les possessions de la puissante Abbaye Cistercienne de Notre Dame de la Joie.

¹² *Ibidem*, p 123.

Plan N°2 : Plan de la ville d'Hennebont au XVIII^e siècle*



* Carte réalisée par l'association « 1789-1989 »

La fonction portuaire de la ville apparaît donc comme tributaire du jeu des interfaces précédemment évoquées, mais elle constitue en fait un enjeu primordial pour son économie et son développement. Pour Julien Daniélo¹³, reprenant Gérard Le Bouëdec et Jean-René Couliou :

« un port au sens large peut donc être une ville bâtie auprès ou autour du port proprement dit, où les hommes sont organisés en société ou sous l'autorité d'un État. La liste des ports aménagés où se sont créés des espaces urbains se réduit à : Hennebont, Lorient, Port-Louis, Auray, Vannes, Redon et Le Palais¹⁴. »

Pour Gérard le Bouëdec et Sylviane Llinares un port est un :

« [...]site naturel, site aménagé, associé à une ville, le port mérite d'être défini dans la longue durée. En effet, l'activité portuaire s'est longtemps exercée sans véritables ports, grâce à de simples mouillages dans des abris naturels, des havres d'échouage, sur des plages ou des niches entre les rochers¹⁵. »

Cette approche ne correspond pas totalement à la configuration de la ville d'Hennebont, même si pour ces auteurs « l'objet portuaire [aussi] est une organisation vivante, physique et sociale dont la finalité est de rendre un service et de répondre à un besoin ». En effet, parler du port c'est d'abord s'intéresser au site, mais aussi inscrire l'économie portuaire dans un contexte beaucoup plus vaste :

- L'horizon commercial atlantique ne doit pas occulter l'espace intérieur, fournisseur de matières premières où finalité pour le transit de marchandises, de l'intérieur de la Province vers l'extérieur, et inversement, la ville jouant ici, en quelque sorte, une fonction synaptique de redistribution.
- Parler du rayonnement, c'est aussi prendre en compte plusieurs éléments, l'horizon commercial précédemment évoqué, la façon dont le complexe port/ville est connu et reconnu au delà des limites de la sénéchaussée et notamment à l'étranger, comment la ville s'insère dans un réseau à l'échelle

13 DANIELO Julien, *Les ports d'Auray et de Vannes au XVII^e et XVIII^e siècles, ville, architecture, et identité portuaire sous l'Ancien Régime*, thèse de doctorat, sous la direction de Jean-Yves Andrieux, Université européenne de Bretagne, tome 1, 2008, p 7.

14 COULIOU Jean-René., LE BOUËDEC Gérard, *Les ports du ponant, l'atlantique de Brest à Bayonne, Plomelin*, Editions Palantines-UBS, 2004.

15 LE BOUËDEC Gérard , LLINARES Sylviane, *Le port comme lieu de conflit d'autorité (XVI^e – XIX^e siècles)*, Cahiers du CRHQ , (publication électronique) n°1, 2009, 20 pages.

Disponible à l'adresse :

<http://www.unicaen.fr/mrsh/crhq/cahiers/page-article.php?num=311&ch=6>

consulté le 26 août 2013.

nationale, voire européenne, comment elle est partie prenante d'un maillage beaucoup plus vaste. Même si elle occupe un rang modeste, voire subalterne, notamment par rapport à l'armature des grands ports de dimension internationale, il n'en demeure pas moins nécessaire, pour Hennebont, d'affirmer son rôle, vu de l'étranger, de connaître les spécificités de ce petit port breton.

À ce titre, les livres de géographie, ou simplement descriptifs de l'époque, offrent des points de vue intéressants. Beaucoup sont à caractères généraux, comme celui de Boulainvilliers, portant sur les principaux ports de l'Évêché de Vannes :

« Les Marchands de Vannes, Auray & Hennebont font aussi quelque commerce de fer en verges qu'ils tirent des forges de la Province & de miel que l'on fait en quelques Paroisses de l'Évêché. Ils portent l'un & l'autre en Hollande & en rapportent des épices, des poëles, des chaudrons de cuivre & d'étain, du fil d'archal & des Lettres de change sur Paris. Ils font aussi commerce de sardine & de congres qui se débitent fort bien dans la Méditerranée & même à Bordeaux, la Rochelle, Nantes & St Malo. Le Mérim que l'on tire des bois du Pays, le beure de l'Évêché de Rennes, le chanvre, la cire vierge, tout cela entre dans le commerce de l'Évêché de Vannes¹⁶. »

ou encore quelques lignes auparavant :

« L'Évêché de Vannes hûreusement situé pour le commerce ayant une grande étendue de Côte & plusieurs villes Maritimes, Vannes Auray, Hennebont, qui ont des Ports où les petits Bâtiments entrent avec Facilité. Le Commerce le plus considérable de ce Canton est celui des Bleds qu'on y apporte de toutes les Paroisses de l'Evêché qui sont au nombre de 160, non compris les villes fermées, on estime la vente des Bleds de chaque année tant en gros qu'en détail à la quantité de 6000 tonneaux de Froment & 9000 de Seigle, dont le prix ordinaire tel qu'on l'estime dans les appréciations des baux affermez est de 90 liv pour le tonneau de Froment & 60 liv pour celui de Seigle, ces Bleds se chargent pour l'Espagne & débarquent à St Sébastien, on en porte quelquefois aussi en Portugal & sur la Côte du Golfe de Gascogne, à Bayonne, Bordeaux & la Rochelle, les retours d'Espagne sont avantageux en espèces & en Marchandises du Pays: quand ces Bâtiments portent des Bleds en Normandie, ils en rapportent du Verre & des Pierres de Moulages de Bayonne, des Huilles, du Goudron, du Bray, de la Resine de Bordeaux & de la Rochelle, des Vins de Nantes, des Épiceries &c¹⁷. »

Toutefois, certains ouvrages se font plus précis, mettant en avant la fonction

16_BOULAINVILLIERS Henri (de), *État de la France dans lequel on voit Tout ce qui regarde le gouvernement ecclésiastique et le militaire, la justice, les finances, le commerce, les manufactures, le nombre des habitans & en général tout ce qui peut faire connoître à fond cette Monarchie*, volume 2, à Londres chez T Wood and S Palmer, 1727, pP 68-69, p 253.

disponible à l'adresse :

https://books.google.fr/books?id=WXtdAAAAcAAJ&pg=PA68&dq=commerce+hennebont&hl=fr&sa=X&redir_esc=y#v=onepage&q=commerce%20hennebont&f=false

(consulté le 13 février 2016)

17 *Ibidem*, p 68.

commerciale de la ville, notamment à travers l'utilisation de son port. Ainsi, dans le *Dictionnaire historique et géographique de la Province de Bretagne*, de Jean Ogée, il est mentionné que « [...] cette ville qui a un port très commode et dont les habitants au nombre de trois mille huit cents font un commerce considérable de grains, de fer, de miel et de sardines ¹⁸ ». Le rôle commercial de la ville est mis en avant, même si la liste des produits exportés apparaît modeste, en comparaison des premiers extraits et qu'il n'est absolument fait aucune mention des importations.

D'autres ouvrages apportent plus de précisions, en s'adressant à un public plus ciblé. C'est le cas du *Négoce d'Amsterdam*¹⁹, ouvrage écrit à l'intention des négociants européens où il y est fait mention d'Hennebont, sous un angle pratique: « Le Tonneau de Hannebon & de Port Louis fait 17 1/2 Muddes d'Amsterdam ». L'objectif, ici, est avant tout de familiariser le lecteur-négociant potentiel avec les différents types de mesures pratiquées dans la ville et son espace proche, de manière à faciliter les transactions et conversions de volume, pour en quelque-sortie « lisser » la pratique commerciale d'échange. La dimension européenne de la ville reste somme toute modeste, puisqu'elle n'y apparaît qu'à la lumière de cette seule mention, mais elle conforte, malgré tout, sa place dans le maillage portuaire du cabotage européen.

La plupart des ouvrages consultés portent sur la ville un regard assez rudimentaire. La seule mention retrouvée dans un ouvrage anglais, paru en 1711, reste très lacunaire

18 OGÉE Jean, *op.cit.*, par M Ogée, ingénieur géographe de cette Province, par Vatar, fils aîné, Nantes, 1778, tome second, p 349.

disponible à l'adresse :

<http://archive.org/stream/dictionnairehist02og#page/200/mode/2up>

(consulté le 13 février 2016)

19 RICARD Jean-Pierre, « *Le Négoce d'AMSTERDAM Contenant tout ce que doivent savoir Les Marchands & Banquiers tant ceux qui Sont établis à Amsterdam que ceux des Pays étrangers Tout ce qui se pratique dans les Achats & Ventes de toutes sortes de Marchandises tant en public qu'en particulier quelles sont les Tares les bons Poids les Déductions & Rabais qui se donnent sur chacune en particulier & tous les fraix que doivent payer tant les Acheteurs que les Vendeurs LE COMMERCE ET LES FABRIQUES Des principales Villes du Monde leur Correspondance & le raport de leurs Poids Mesures & Monnoyes avec celles d'Amsterdam DIVERSES ORDONNANCES Pour les Assurances & Avaries avec leur Explication abrégée pour la Chambre des affaires Maritimes le Fretement des Navires les Pilotages & LES TARIFS Des Droits d'Entrée & de Sortie des Marchandises des Droits du Poids un double Tarif des Courtages & des Droits que payent les Marchandises en passant par le Sond avec les Vaisseaux Hollands ...* ». A AMSTERDAM, Chez ETIENNE LUCAS Libraire M DCC XXII, page 30.

disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?id=hUJTudXmYsUC&printsec=frontcover&dq=%C2%A0Le+N%C3%A9goce+d>

<http://books.google.fr/books?id=hUJTudXmYsUC&printsec=frontcover&dq=%C2%A0Le+N%C3%A9goce+d+%27+AMSTERDAM&hl=fr&sa=X&ei=mKx0UsSvDtKT0QXozYHwDA&ved=0CDYQ6AEwAA#v=onepage&q=%C2%A0Le%20N%C3%A9goce%20d%27%20AMSTERDAM&f=false>

(consulté le 13 février 2016)

Cet ouvrage est également paru en hollandais et en anglais, permettant de toucher un public plus large, d'envergure européenne.

«Hennebont a small Town near 3 Leagues N from Port-Louis, upon the same River noted for an Abbey of Ciffertian Nuns²⁰». L'ouvrage de Francisco PERÉ Y CASADO reprend, en 1795, les mêmes termes :

« HENNEBONT ó HANE BON villa pequeña de Francia que en otro tiempo estaba bien fortificada, está situada en la Bretaña, a orillas del rio Blavet, á tres leguas de la Ciudad de Blavet, y entrente de la Abadía de la Joya del Orden Cisterciense²¹. »

Les ouvrages hollandais sont également peu diserts, celui de Johannes de Raei de Jonge, publié en 1680, fait état de peu d'éléments :

« Hennebont volgens Baudrand en onse kaerten, ook wel Henbont, volgens andere Hannebont en Hanebon, voor defen een steerk fledeken in Vrankrijck, in't klein of zuiderdeel van't landtschap Bretagne drie Fransche mylen van't stedeken Blauet, en de West-Zee²². »

Le *Fransche Mercurius* néerlandais, publié en 1666, se contente lui aussi d'informations minimales, Hennebont apparaît, lors d'un court paragraphe, page 413 : « Hannebon ,Op de Revier Blavet omirent drie myltjes van Zee ghelegen zoodaenich als ghy uyt zyn volgende Prent kundt sien nuaengaend ²³», ou traduit « Hennebont sur la

20 *EUROPE* in Two Volumes, with Sixty eight Maps, Sanson's Tables &c VOL II, In the SAVOY, by John Nutt and Sold by Benjamin Barker and Charles King, in Westminster Hall ; Benjamin Tooke at the Middle Temple Gate, Milliam Taylor at the Ship in Pater Noster Row, Henry Clements at the Half in St Paul's Church yard, Richard Parker and Ralph Smith under Piazza of the Royal Exchange, and John Morphem near Stationers-Hall, MDCCXI, 1711 p 1069.

disponible à l'adresse :

https://books.google.fr/books?id=orJZAAAACAAJ&pg=PA69&dq=port+hennebont&hl=fr&sa=X&redir_esc=y#v=onepage&q=port%20hennebont&f=false

(consulté le 13 février 2016)

21 PERÉ Y CASADO Francisco , *Adición al tomo primero del diccionario geográfico universal de Echard*, tomo 1, CON LICENCIA EN MADRID EN LA IMPRENTA REAL AÑO DE 1795, p 44.

disponible à l'adresse :

https://books.google.fr/books?id=MlpgKRivnqIC&pg=RA1-PA44&dq=hennebont+san+sebastian&hl=fr&sa=X&redir_esc=y#v=onepage&q=hennebont%20san%20sebastian&f=false

(consulté le 13 février 2016)

22 RAEI DE JONGE Johannes, *Dictionarium geographicum ofte Schat- en Woordt-Boeck des Aerdt-Rycks*, T 'AMSTERDAM By ABRAHAM Wolganck, op't Rockin, aen het,opgaen van de Beurs 1680, p 249.

Disponible à l'adresse :

https://books.google.fr/books?id=WyxhAAAACAAJ&pg=PA249&dq=haven+hennebont&hl=fr&sa=X&redir_esc=y#v=onepage&q=ha ven%20hennebont&f=false

(consulté le 13 février 2016)

23 VAN MEURS J, *Fransche Mercurius of Bondige Beschrijving van geheel Vrankrijk en desselfs Landtschappen Steden Kastelen en gedenkwaardigste Plaatzten Beneffens haare nau keurige Afteekeningen in platte grondt en verschiedt Verçiert daar en boven met d algemeene Kaarten van gehee Vrankrijk en ieder Provintie in t bijzonder*, Amsterdam , 1666, 1 vol in 4 oblong.

Traduction : « *Le Mercure Français, ou description succincte de la France, ses paysages, villes, châteaux*

rivière le Blavet à environ 3 miles de la mer comme vous pouvez le voir sur l'image qui suit [...] ». Mais, ici, une nouveauté apparaît, la description se double d'un plan, ce qui est déjà un premier élément notable, Hennebont se hissant au rang de villes plus importantes, bénéficiant du même apport²⁴.

Plan n°3 : Plan d'Hennebont en perspective cavalière, 1666



Sur celui-ci, la ville est croquée de façon très simpliste, les principaux lieux, mis en avant, étant le pont et la Ville-Close, les autres apparaissant comme secondaires. Enfin, dans *La géographie universelle*, de Jean Hubner, « Hannebon ou Hennebont en lat Hannebotum » est décrite comme une « assés belle ville près de la mer où il y a plusieurs riches marchands²⁵ ».

Si la place réservée à la ville, dans ces ouvrages, reste très modeste, il n'en demeure

et lieux les plus dignes d'intérêt, ainsi que ses dessins précis sur les plans et embelli de plus avec des cartes générales de la France entière et de chaque Province en particulier ».

Disponible à l'adresse :

https://books.google.fr/books?id=P0VAAAAcAAJ&printsec=frontcover&dq=Fransche+Mercurius,+of+Bondige+Beschrijving+van+Geheel+vrankrijk+1666&hl=fr&sa=X&redir_esc=y#v=onepage&q=hennebont&f=false

(consulté le premier octobre 2013)

24 *Ibidem*, p 423.

25 HUBNER Jean, *La géographie universelle, où l'on donne une idée abrégée des quatre partie du monde et des différents lieux qu'elles renferment*, par Jean Hubner licencié en droit à Hambourg, etc, tome 1, A Basle chez Rodolphe Im-Hof, Marci and Libraire, 1746, p 171.

Disponible à l'adresse :

https://books.google.fr/books?id=bRkPAAAAQAAJ&printsec=frontcover&dq=g%C3%A9ographie+universelle,+hubner,+volume+1&hl=fr&sa=X&ved=0ahUKEwi1sq_biufRAhVIvROKHdZzAPEQ6AEIjAB#v=onepage&q=hannebon&f=false

(consulté le premier octobre 2013)

donc pas moins qu'elle offre la possibilité aux lecteurs de pouvoir la placer, éventuellement, sur une carte, d'avoir un bref aperçu des éléments principaux qui la constituent et notamment de l'importance de la mer, et donc de l'activité maritime.

Mais à partir de 1666, le contexte local évolue :

« Par [la] déclaration de juin [...], Louis XIV établit les principaux édifices de la Compagnie des Indes sur les bords du Scorff et en la ville de Port-Louis. A aucun moment, il ne décide de fonder une nouvelle cité, il y établit seulement les infrastructures techniques de la nouvelle Compagnie. Cependant, cette déclaration signe l'acte de naissance de Lorient. En effet, contre toute attente, quelques décennies plus tard, une ville est en formation à cet emplacement du Faouédic, situé sur la paroisse de Ploemeur, à équidistance entre Vannes et Quimper ²⁶. »

Désormais, le port et la ville d'Hennebont ne vont plus apparaître le plus souvent qu'à travers le prisme lorientais, comme un élément d'un ensemble plus vaste qui les dépasse, voire les occulte, Lorient devenant en quelque-sort, la partie prise pour le tout. Pour Hervé Léna, des années 1660 à la veille de la Révolution, le développement de Lorient porte « une grave atteinte à la prospérité d'Hennebont qui [voit] son importance régresser dans la seconde moitié du XVIII^e siècle et son importance administrative diminuer au profit de sa rivale²⁷ ». La fin des années 1780, pour Julien Daniélo, est marquée « par un arrêt brutal de toute activité, les ports étant coupés de leur arrière-pays, les institutions étant remplacées, c'est un contexte de crise qui va reléguer ces espaces au second plan mais d'où va émerger un groupe dirigeant, non pas issu des deux premiers ordres mais du Tiers et plus exactement de l'élite portuaire²⁸ ». Hennebont va donc progressivement jouer un rôle hors-scène ou de fond de scène, pour reprendre du vocabulaire propre au théâtre, en tant qu'espace extérieur, invisible au public, scène où est censée se dérouler une partie de l'intrigue dont Lorient semble raconter l'essentiel.

Bernard Michon, montre bien, également, la confusion qui peut exister dans l'esprit des contemporains à Nantes en reprenant Claude Nières et utilise la dénomination de complexe portuaire :

« Ainsi, Claude Nières retient ce terme dans le cas des ports du Blavet : Port-Louis,

²⁶ GUILLEVIC Catherine, *Lorient et la Compagnie des Indes, L'impact d'une ville nouvelle en Bretagne au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2015.

²⁷ LÉNA Hervé, *op.cit.*, p 29.

²⁸ DANIELO Julien, *op.cit.*, p 8.

Hennebont et Lorient ; ces trois villes « ayant la même embouchure à la mer n'ont été regardées que comme un seul et même port ». Entre ces ports existe une distribution des tâches qui rend l'ensemble cohérent dans ces relations avec l'extérieur. Ils forment une « conurbation », un seul et même port éclaté en plusieurs lieux, le long de la ria du Blavet ²⁹. »

Dés lors, comment appréhender le jeu propre à cette ville ? Est-il possible de le définir alors que Lorient est à l'avant-scène ? L'angle de vue, depuis le spectateur, s'apparente alors, pour utiliser une expression propre à l'astronomie, à définir un effet de lentille, et tenter de visualiser le jeu hennebontais à travers l'éclat de sa voisine.

Il est donc nécessaire de se placer « dans le lointain », c'est-à-dire à l'arrière de la scène pour observer comment la ville d'Hennebont réagit, est marginalisée, s'adapte ou encore trouve des avantages et intérêts, à la montée en puissance d'une voisine si proche, développant ainsi sa propre capacité de résilience, sans omettre le fait, comme l'a fait remarquer Fernand Braudel dans *La Méditerranée*³⁰, que « toute activité [qui] bute contre la résistance de l'espace y trouve ses contraintes et ses accommodements ». La problématique choisie doit prendre en compte les différents enjeux spatiaux, océanique, fluvial, terrestre, auquel est confronté le commerce hennebontais et comprendre comment s'articule ce jeu des espaces et des interfaces qui permet à la ville de jouer à la fois un rôle de pôle dans la mesure où elle émet des flux et en reçoit, tout en structurant et organisant son propre espace d'échange comme lieu de transit. Il s'agit également de réfléchir aux acteurs, à l'organisation de l'activité commerciale par les négociants, qui sont les véritables chefs d'orchestre de l'économie locale et aux incidences multiples sur la ville et sur les populations locales, dans un contexte de concurrence et/ou d'influence lorientaise.

Ce sujet s'inscrit d'abord dans le champ de recherche sur l'étude des circulations ce qui implique de faire attention aux infrastructures (routes, réseaux postaux, vecteurs d'information et de communication), à l'environnement des échanges (relations internationales), à l'espace et aux territoires (cartographie, maillages et réseaux), qui sont indissociables de l'étude des acteurs, des objets mobilisés et des institutions concernés. Ce champ de recherche est abordé notamment dans un livre sous la direction

29 MICHON Bernard, *Le port de Nantes au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2011, 400 pages.

30 BRAUDEL Fernand, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, vol. 1, Paris, Armand Colin, 2^e éd., 1966, p 344.

de Pierre-Yves Beaurepaire et Pierrick Pourchasse, *Les circulations internationales en Europe. Années 1680-années 1780*, paru en 2010 :

« L'étude des circulations internationales interroge la matérialité des échanges et des processus de communication. Elle prête une attention toute particulière aux infrastructures (routes, réseaux postaux, vecteurs d'informations et de communication), à l'environnement des échanges (relations internationales), à l'espace et aux territoires (cartographie maillage et réseaux), indissociables de l'étude des acteurs, des objets mobilisés et des institutions concernées. Aux circulations démographiques, commerciales, manufacturières, aux mobilités des négociants, des migrants, des diasporas, s'associent des circulations internationales artistiques, culturelles, diplomatiques, philosophiques, politiques, religieuses, savantes, techniques, qui mobilisent l'espace européen à des degrés et rayons variables³¹. »

Dans cette « économie de circulation³² », à la croisée de l'histoire sociale, de l'histoire économique, ou encore de celle des idées, la compréhension des circulations permet de montrer leur rôle déterminant dans la construction des espaces. Pour Anne Radeff³³, cette importance des circulations économiques, à l'échelle européenne, remet en cause l'idée d'une économie d'Ancien Régime autarcique où seuls les grands ports et les capitales connaissent une ouverture, le tout en prenant, ici, nécessairement en compte les modes de connexion et la spatialisation des objets étudiés.

Ces questionnements portant plus spécifiquement sur l'échelle régionale, sont développés par Gérard Le Bouëdec sur les petits ports bretons :

« 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 Grenouilleau, 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 aux 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 Méditerranée³⁴. »

Dans le résumé de présentation de cet article il est d'ailleurs bien spécifié que :

« C'est en initiant des recherches sur les navigations intermédiaires entre les grands

31 BEAUREPAIRE, Pierre-Yves et POURCHASSE, Pierrick (dir.), *Les circulations internationales en Europe (années 1680-années 1780)*, Rennes, PUR, 2010, 501 p.

32 WORONOFF Denis, *La circulation des marchandises dans la France d'Ancien Régime*, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, Paris, 1998.

33 RADEFF Anne, *Du café dans le chaudron, Économie globale d'Ancien Régime (Suisse Occidentale, Franche Comté et Savoie)*, Société d'histoire de la Suisse Romande, Lausanne, 1996, 559 p.

34 LE BOUËDEC Gérard, *Les petits ports bretons du XVI^e au XIX^e siècle*, Rives méditerranéennes, n°35, 2010, pp 61-78.

disponible à l'adresse :

<https://rives.revues.org/3849>

consulté le 26 juillet 2013.

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 [...] conduisant à la promotion, à l'intégration ou au repli sans réelle disparition même si le petit port semble illisible³⁵. »

Pour Gérard Le Bouëdec, le petit port était trop rarement un objet d'étude en soi :

« cette 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 d'aujourd'hui³⁶. »

Le réseau portuaire se trouve ainsi constitué de petits ports de pêche et de cabotage, le plus souvent polyvalents, s'inscrivant au cœur même de l'estran et des systèmes agromaritimes locaux. Gérard Le Bouëdec repère, d'ailleurs, des ports plus spécifiques, « d'exportation des productions céréalières de la frange littorale de Bretagne Sud », tels « Quimper, Pont-L'Abbé, Pont-Aven, Quimperlé, Auray, Vannes, ou encore les petits havres de la Vilaine comme Billiers ou Rochevilaine », mais sans citer Hennebont.

Il convient donc, à travers la présente thèse de restituer le poids réel du port hennebontais dans les échanges, de lui rendre sa place, cela dans le prolongement de travaux récents, déjà évoqués, comme ceux de Julien Danièlo sur Auray et Vannes³⁷, ou encore celui, plus ancien, de Tim Le Goff, sur Vannes et sa région³⁸. Notre réflexion est également alimentée par la lecture de thèses se situant dans un contexte plus lointain et en partie hors du champ chronologique retenu ici, comme celle de Bruno Baron³⁹ sur *Élites, pouvoirs et vie municipale à Brest* ou celle d'Édouard Delobette⁴⁰ sur *MESSIEURS DU HAVRE*, ou encore le livre de Bernard Michon⁴¹, *Le port de Nantes au XVIIIe siècle : Construction d'une aire portuaire*; sans oublier des ouvrages sur les

35 *Ibidem*, résumé introductif.

36 *Ibid.*

37 Julien Danièlo *op. cit.* 2008.

38 LE GOFF T. J. A., *Vannes et sa région, Ville et campagne dans la France du XVIIIe siècle*, Rennes, PUR, 1989, 398 p.

39 BARON Bruno, *Élites, pouvoirs et vie municipale à Brest, 1750-1820*, thèse de doctorat, U B O, 2012, p 607.

40 DELOBETTE Édouard, *Ces « MESSIEURS DU HAVRE », Négociants, Commissionnaires et armateurs de 1680 à 1830*, thèse de doctorat, université de Caen, 2005.

disponible à l'adresse :

<https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00219751/>

consulté le 3 octobre 2013.

41 MICHON Bernard, *Le port de Nantes au XVIIIe siècle : Construction d'une aire portuaire*, Rennes, PUR, 2011, 397 p.

sociétés littorales et la pluriactivité (XV^e-XX^e siècle)⁴², comme *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle*⁴³.

Cette réflexion est également enrichie, par des pistes de travail ébauchées dans une recherche maintenant ancienne, réalisée sous la direction de Claire Mabire-Lacaille, dans le cadre d'un DEA à Paris I en 2000. Il s'agissait alors de rédiger un mémoire intitulé « L'évolution des faubourgs parisiens à l'époque moderne, l'apport des cartes », en archéologie des parcellaires urbains. Un des ouvrages majeurs, qui avait constitué, en quelque sorte, le fondement de ce mémoire, a également orienté la réflexion de la présente recherche, notamment dans la seconde partie, il s'agit du livre de Bernard Rouleau sur *le tracé des rues de Paris*⁴⁴, aux éditions du CNRS, 1983.

Notre travail de thèse présenté s'inscrit également dans le prolongement d'une réflexion précédemment effectuée dans le cadre d'un mémoire de maîtrise, réalisé sous la direction de Claude Nières, « Hennebont économie et société, 1750-1788⁴⁵ » en 1993 et qui en constituait une ébauche très grossière. Ce travail a été repris, récemment dans le cadre d'un master 2, sous la direction de Sylviane Llinares sous le titre suivant « Hennebont, un pôle commercial en Bretagne sud, du milieu du XVIII^e siècle à la veille de la Révolution⁴⁶ », dont la soutenance a eu lieu en juillet 2014.

Les travaux de recherche sur Hennebont sont pour certains anciens et plus généralement, peu nombreux, traitant de domaines très éloignés. Le principal reste, encore, la thèse de droit d'Hervé Léna datant de 1964, sur la Communauté de Ville et déjà citée, le second est la thèse de médecine d'Armand Morvan sur *l'Histoire des hôpitaux d'Hennebont*⁴⁷, datant de 1969, mais dans laquelle les sources ne sont souvent pas répertoriées. Quelques travaux universitaires ont donné lieu à la production de mémoires, pour la période traitée, parfois de qualités inégales. Outre le travail de Christophe Guiguen déjà rencontré, il s'agit principalement de:

- LE MOUEL Nathalie, « Le commerce d'exportation à Hennebont de 1697 à

42 CÉRINO Christophe, GEISTDOERFER Alette, LE BOUÉDEC Gérard et PLOUX François (dir.), *Entre terre et mer, Sociétés littorales et pluriactivités (XV^e-XX^e siècle)*, Rennes, PUR, 2004, 400 p.

43 LE BOUÉDEC Gérard, CHAPPÉ François, avec la collaboration de CÉRINO Christophe, *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle*, Rennes, PUR, 200, 772 p.

44 ROULEAU BERNARD, *Le tracé des rues de Paris*, Paris, éditions du CNRS, 1983, 129 p.

45 TOUSSAINT Frédéric, *Hennebont économie et société, 1750-1788*, mémoire de maîtrise, sous la direction de Claude Nières, UHB, Rennes 2, 1993, 138 p.

46 TOUSSAINT Frédéric, *Hennebont, un pôle commercial en Bretagne sud, du milieu du XVIII^e siècle à la veille de la Révolution*, mémoire de Master 2, sous la direction de Sylviane Llinares, UBS, 2014, 428 p.

47 MORVAN Armand, *Histoire des hôpitaux d'Hennebont*, thèse de doctorat en médecine, 1969.

1713», mémoire de maîtrise, UHB, 1989.

- LE COLDRO'CH Hélène, « Le trafic du port d'Hennebont et le monde du commerce, 1700-1705 », UBS, 1997.
- MARC Sandrine, « Crimes, justices et société en la Sénéchaussée sénéchaussée d'Hennebont, 1750-1769 », mémoire de maîtrise, UBS, 1997-1998.
- LE BOUÉDEC Anthony, « Les élites municipales d'Hennebont et de Lorient de la fin del'Ancien Régime à la Révolution (1770-1799) », Lorient, UBS, 2004.
- LE MÉTAYER Émilie, « Une Abbaye Cistercienne en Basse-Bretagne au XVIII^e siècle : l'Abbaye Notre Dame de la Joie d'Hennebont », Mémoire de Master 2, UBS, 2009.

Enfin, excepté le travail récent de Fanny Tournier, en 1998, sur la carte archéologique de la commune⁴⁸, des travaux et d'articles assez anciens ont été publiés, dans le *Bulletin de la Société Polymathique du Morbihan* par des historiens locaux, Joseph Mariette et plus récemment Jacques Guilchet. Finalement, c'est un travail plus récent, portant indirectement sur l'histoire d'Hennebont qui constitue une ressource essentielle, tant par la masse des données fournies, que par les pistes de réflexion. Il s'agit de la thèse remarquable de Catherine Guillevic sur *Lorient et la Compagnie des Indes, L'impact d'une ville nouvelle en Bretagne au XVIII^e siècle*, publiée en 2015, portant sur l'émergence du site lorientais et l'effet d'onde qu'il a produit alentour. Notre travail s'inscrit en quelque sorte en miroir de celui précédemment évoqué. Il cherche à mettre en évidence les remous liés à l'arrimage de Lorient sur son espace, la manière dont ils ont été perçus, amortis, absorbés, voire renvoyés, ou comment Hennebont, de ville-phare, a voulu éviter de tomber dans l'ombre portée de sa voisine.

Cette étude s'appuie avant tout sur un travail de recherche dans les dépôts d'archives, afin de collecter un maximum d'informations et de documentation sur la période traitée. Les sources sont fragmentaires, nous avons essentiellement consulté les dépôts tant aux niveaux locaux que départementaux:

- La série C des archives départementales d'Ille-et-Vilaine qui conserve les fonds de l'Intendance et des États de Bretagne s'est révélée être une des plus

48 TOURNIER Fanny, *op.cit.*, T. I, 1998, 140 p.

intéressantes. Ceux-ci se sont révélés très riches en informations diverses, notamment sur le commerce de grain. Les liasses C 1651 à 1654, portant sur l'état des récoltes livrent de nombreux éléments sur les types de production et leur utilisation. Les chargements en grain, liasses C 1662 et C 1677-1686, donnent de nombreux renseignements sur les volumes et les types de grains exportés depuis la ville, permettant d'appréhender l'importance de ce rôle d'exportation dans le contexte plus global qu'est la Province.

- La consultation des archives de la Marine de Lorient (Service Historique de la Défense) a également été déterminante. Les registres de la série 2P 59 à 2P 66 (Quartier d'inscription maritime de Lorient et Port-Louis (1761-1865)), concernant les armements et désarmements de chaloupes permettent d'avoir une vision du commerce d'exportation hennebontais, aussi bien que des importations sur une partie importante de la période traitée. La correspondance de la Compagnie des Indes 1 P 279-1 P 292 (Sous-série 1P : Compagnie perpétuelle des Indes orientales), les registres de compte 1 P 10-1 P 13, et les extraits de la recette en argent 1 P 22-23-24 permettent de préciser les formes et les types d'activités menées par les négociants locaux, d'appréhender le rôle de carrefour commercial joué par la ville et l'importance que prend l'interface terre-mer.
- Les archives départementales du Morbihan ont livré, quant à elles, de nombreux éléments. La consultation des liasses 9B 66 à 71 (enregistrement des rôles d'équipage, congés passeport du port d'Hennebont, années 1690), 8B 1 à 3 (Amirauté d'Hennebont 1673-1692), 10B 19 (enregistrement des congés des capitaines et des maîtres de barques), et 10B 26 (registre des rapports d'entrée) permet d'enrichir la connaissance du commerce maritime depuis la ville, même s'ils ne sont disponibles, pour certains, qu'en microfilm et parfois difficilement lisibles. Les registres de la Sénéchaussée d'Hennebont (série B) se sont révélés extrêmement précieux, par la diversité des informations contenues, la liasse sur la consommation de tabac (24 C 13) donne quelques informations sur la consommation de ce produit. Les inventaires après-décès, consultés dans les liasses B 3051, B 3033, B 3084, ont fourni des éléments complémentaires sur les produits disponibles, les modes de consommation et parfois ont pu être recoupés avec d'autres éléments, comme pour le cas de la famille de négociants, les

Bouézo.

- Au sein des archives municipales de la ville d'Hennebont, la consultation des registres de délibération de la Communauté de Ville (série BB), s'est révélée être extrêmement riche, tant par la nature des informations (débat, aménagements, états des problèmes...), que par leur quantité. La bonne tenue de ceux-ci et leur bon état de conservation sont, ici, appréciables. La série CC1, contenant les rôles de capitation permet d'avoir une vision de l'évolution des métiers et des lieux d'implantation de ceux-ci dans la ville. Enfin, la série AA1, sur les cahiers de doléance permet de compléter ou nuancer des éléments précédemment remarqués dans les registres.
- La consultation de documents aux archives départementales du Finistère ou aux archives municipales de Lorient a été, en général, décevante. Elle a cependant permis d'obtenir quelques éléments permettant de confirmer certaines suppositions ou intuitions, notamment en ce qui concerne la correspondance de certains négociants, ou les investissements que ceux-ci consentent.
- On trouve trace de la correspondance de certains négociants hennebontais, aux archives des Bouches du Rhône (une lettre datée de 1713, dans la correspondance Forbin) et de la Gironde (Fond des négociants, archives départementales de la Gironde, David (Balthazard) et Cie, négociants à Bordeaux (vin)). Ces documents n'ont pu être consultés intégralement, mais les fiches en lignes, disponibles, ont fourni quelques informations.

Enfin, l'apport d'internet a été également déterminant, tant par le volume d'informations qu'un moteur de recherche peut fournir, que par la consultation rendue possible de très nombreux ouvrages d'époque, numérisés et facilement accessibles. Cet élément a permis d'avoir accès à des livres, permettant ainsi de confirmer ou d'infirmer certaines hypothèses, de les préciser et de les enrichir, voire même de jeter les bases de nouvelles pistes de réflexion.

La première partie « L'activité commerciale, entre déclin et nouvelles opportunités » va porter sur le rôle de pôle commercial que joue la ville et sur son commerce maritime en lien avec l'impact de la création de Lorient. Il s'agit ici de comprendre comment Hennebont continue à participer à l'animation de la façade atlantique européenne, à sa

mesure, en marquant les évolutions ou les changements, tant pour le grand que pour le petit cabotage. Le port joue traditionnellement un rôle d'interface entre l'espace maritime et l'arrière-pays, à travers le commerce international, celui-ci est encore aux mains principalement des Hollandais principalement dans les années 1750. L'activité de cabotage couvre la façade maritime depuis le sud de la province, jusqu'en Méditerranée, tant à travers des activités d'importation que d'exportation. La ville est aussi un carrefour commercial servant de tête de pont ou en quelque-sort de plate-forme de redistribution, au profit de sa voisine Lorient, offrant un nouveau débouché pour les produits locaux et dont elle assure la liaison avec l'arrière-pays. Enfin, il convient de s'intéresser aux négociants hennebontais, véritables chefs d'orchestre de l'économie locale, à travers leurs caractéristiques, en tant que minorité visible, mais aussi, à travers les stratégies mises en place pour développer leurs activités. Faisant fi des freins, valorisant leurs atouts, ils animent la mise en connexion des espaces intérieurs, littoraux et océaniques, sont actifs dans la mise en place de réseaux efficaces, Lorient pouvant apparaître comme une opportunité nouvelle. Des études de cas permettront d'illustrer ces différents enjeux et les stratégies hennebontaises.

La seconde partie, « La Communauté de Ville, un collège sous influence », porte sur l'enjeu que représente celle-ci, pour les négociants et leurs activités. Prenant en main les leviers de commande, ils transforment cette assemblée en une chambre à leur service. Le lobby négociant l'utilise au mieux de ses intérêts, n'hésitant pas à la transformer, le cas échéant en bras armé, intervenant dans le domaine économique, politique. L'irruption à sa porte d'un concurrent sérieux pousse la Communauté à se lancer dans d'ambitieux programmes d'aménagements. Même si ces derniers s'inscrivent aussi dans une tendance plus générale, concernant de nombreuses villes bretonnes, ils prennent ici une saveur particulière, s'effectuant sous l'impulsion de l'Intendant, avec l'intervention des ingénieurs des Ponts et Chaussées et de la Communauté de Ville. Comprendre comment fonctionne ce trinôme, que les intérêts pour les travaux menés soient partagés ou non, comme pour la rénovation ou la construction des quais, ou lors de l'aménagement de nouvelles routes est essentiel. Dresser un bilan de la prise en main de la ville, sur le plan financier, par les négociants, s'impose car il se révèle être de piètres gestionnaires des deniers publics. Toutefois, sous l'impulsion de certains d'entre eux, l'image de la ville se transforme.

Le troisième chapitre « Entre intégration aux courants de circulation et influence lorientaise » traite des incidences liées à l'ouverture commerciale, de l'influence éventuelle de Lorient sur celles-ci, à travers le va-et-vient des produits, des personnes, des idées, via l'importance de la fonction portuaire, sur la société hennebontaise. Il convient, en effet, d'observer dans quelles mesures cette activité bénéficie ou non à la population, une partie des produits d'importation étant consommée en ville, par exemple. Il s'agit donc de mettre en évidence les produits extérieurs, nouvellement disponibles, tant pour la population, en général, que pour les élites, de visualiser si des évolutions sont perceptibles. Par ailleurs, tous les nouveaux produits ne transitent pas par le port, c'est notamment vrai pour le tabac, dont le succès apparaît comme évident sur l'ensemble de la période traitée. Cette ouverture se manifeste aussi avec la diffusion de nouvelles idées et techniques, dont les livres constituent le vecteur majeur, mais pas seulement. Il s'agit de comprendre si la population y est sensible ou non et sous quelles formes, mais aussi d'entre-apercevoir une nouvelle barrière, plus ténue et difficile à appréhender, à travers la coexistence de deux mondes accolés, l'un francophone et l'autre brittophone. La présence de minorités allogènes, dans la Ville, est attestée, même s'il est difficile d'en avoir une photographie exacte. Les mouvements de population, liées aux déplacements des soldats ou à la présence des marins sont, quant à eux, plus faciles à appréhender. Les incidences de cette ouverture sur la psychologie des populations locales, leur rapport à l'espace, notamment à travers les mariages, semblent se manifester à travers des comportements différents qui ressortent de l'analyse des tables de Mariage, des paroisses d'Hennebont et de Saint-Caradec.

Première partie :
L'activité commerciale, entre déclin et
nouvelles opportunités

Chapitre I: L'activité portuaire entre déclin et grand déclassement

Dans son livre, Catherine Guillevic pose la question du dynamisme de Port-Louis et Hennebont, ces deux ports étant les plus directement concernés par le développement des activités maritimes de Lorient¹. L'auteur aboutit ainsi à plusieurs constats expliquant le déclin du port d'Hennebont:

- Le premier porte sur la redistribution des rôles au sein de la rade de Lorient :

« On remarque un décalage entre les entrées et les sorties à Hennebont. Les sorties sont presque deux fois plus importantes que les entrées entre 1693-1698 et 1712-1713. Ces décalages pourraient attester de l'existence d'un complexe portuaire au sein de la rade. La proximité géographique des trois ports, Lorient, Port-Louis et Hennebont aurait amené l'administration maritime et les professionnels de la mer à ne considérer qu'une seule entité. De ce fait, les bateaux entrant dans ce complexe seraient autorisés à se faire enregistrer dans le premier port abordé, puis à circuler à l'intérieur du bassin maritime sans autre formalité et enfin à déclarer leur départ dans le dernier port fréquenté. Les entrées se feraient majoritairement dans les ports de Lorient ou Port-Louis et le capitaine pourrait éventuellement poursuivre sa route vers Hennebont en quête d'un nouveau fret. Ainsi, les sorties du port d'Hennebont seraient plus importantes que les entrées. Mais l'on remarque que c'est du Port-Louis que l'on sort majoritairement du complexe. Plus nombreux seraient donc les bateaux à ne pas transiter par Hennebont, se contentant de débarquer leurs marchandises à Lorient ou au Port-Louis, puis de repartir. Il est vrai que depuis 1701 les particuliers sont invités à armer et désarmer dans ce port et non plus à Lorient, ce qui expliquerait des sorties plus nombreuses à Port-Louis et à Hennebont [...] Il semble que l'on soit bien en face d'un nouveau complexe portuaire, né d'une redistribution spontanée des fonctions entre chaque partenaire et dont l'appellation serait à la faveur du pôle directeur, Lorient². »
- Le second porte sur une reprise relative et momentanée de l'activité portuaire :

« Hennebont aurait connu un coup d'accélérateur à l'aube du XVIII^e siècle au moment où Lorient traversait une période de difficultés. En effet, pendant cette période, de 1708-1712, la Compagnie connaît des perturbations avec les guerres de succession d'Espagne ; elle est contrainte de réduire ces activités dès 1703 et finit par céder aux malouins le monopole des armements à destination des Indes et, à la Marine, son arsenal [...] Le port d'Hennebont dont l'arrière pays n'a pas souffert connaît alors un regain d'activité à la faveur de l'exportation des grains³. »
- Le troisième esquisse un bilan sur fond de déclin :

« Ainsi, même si les sources portuaires directes sur le port d'Hennebont manquent à

1 GUILLEVIC Catherine, *Lorient et la Compagnie des Indes, L'impact d'une ville nouvelle en Bretagne au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2015, pp 255-267.

2 *Ibidem*, pp 255-267.

3 *Ibid.*

l'analyse exhaustive, nous avons cependant un faisceau d'informations qui concordent et nous fait accréditer la thèse d'un ralentissement de l'activité au cours du XVIII^e siècle. Sa principale source de commerce qu'est l'exportation de céréales lui ayant été en partie confisquée par le marché lorientais, le trafic portuaire a eu tendance à décliner. La situation d'Hennebont apparaît donc plus sinistrée qu'au Port-Louis. Son port, autrefois très actif, semble très touché par la présence du port lorientais, sauf aux périodes où Lorient connaît des difficultés⁴ [...]. »

Malgré tout, Hennebont reste de nombreuses fois mentionnée à travers la littérature géographique de l'époque, mettant en avant la fonction commerciale de la ville, notamment à travers l'utilisation de son port. Ainsi, dans le « *Dictionnaire historique et géographique de la Province de Bretagne, dédié à la nation bretonne*⁵ », il est précisé que « cette ville qui a un port très commode et dont les habitants au nombre de trois mille huit cents font un commerce considérable de grains, de fer, de miel et de sardines ».

Même si la rivalité commerciale entre Lorient et Hennebont est désormais attestée, le déclin de cette dernière est-il si affirmé ou peut-on le nuancer? Pour répondre, il convient de porter une attention particulière aux vecteur de l'activité économique, les transports maritimes et donc à l'activité de cabotage. Pour Gérard Le Bouëdec « dans un XVIII^e siècle dominé par l'expansion du grand commerce, on a trop souvent oublié que le cabotage était une des clés de la réussite des aventures transocéaniques et le poumon économique des sociétés littorales⁶ ».

Définir le terme même de cabotage apparaît, pour Savary des Bruslons, comme assez simple, puisque, dans son « *Dictionnaire universel du Commerce*⁷ », CABOTER (Terme de Marine & de commerce de mer), « C'est naviguer de Port en Port & seulement le

4 *Ibid.*

5 OGÉE Jean, *Dictionnaire historique et géographique de la province de Bretagne, dédié à la nation bretonne, par M Ogée, ingénieur géographe de cette Province*, par Vatar, fils aîné, Nantes, 1778, tome second, p 349.

Disponible à l'adresse :

<http://archive.org/stream/dictionnairehist02og#page/200/mode/2up>

(consulté le premier octobre 2013)

6 LE BOUËDEC Gérard, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique (1690-1790)*, Paris, 1997, p. 119. , citation reprise dans l'article suivant:« *Le cabotage dans tous ses états dans la France d'Ancien Régime* », *Rives nord-méditerranéennes*, [En ligne], 13 | 2003, mis en ligne le 20 octobre 2005, consulté le 16 octobre 2013. URL : <http://rives.revues.org/159>

7 SAVARY DES BRUSLONS Jacques, *Dictionnaire universel du commerce*, tome premier, chez Jacques Étienne, rue Saint-Jacques, à la vertu, 1723, p 510.

Disponible à l'adresse :

https://books.google.fr/books?id=fsxDAAAACAAJ&printsec=frontcover&dq=savary+des+bruslons&hl=fr&sa=X&ved=0ahUKEwi6ktiB_IjLAhUGPxoKHdsRB6gQ6AEIHTAA#v=onepage&q=calfas&f=false

https://books.google.fr/books?id=fsxDAAAACAAJ&printsec=frontcover&dq=savary+des+bruslons&hl=fr&sa=X&ved=0ahUKEwi6ktiB_IjLAhUGPxoKHdsRB6gQ6AEIHTAA#v=onepage&q=calfas&f=false

(consulté le 16 octobre 2013)

long des côtes, c'est aussi faire le négoce de proche en proche ».

En 1740, « une ordonnance royale, inspirée par Maurepas, donne [une] définition [...] du cabotage en lui [substituant] une approche géographique⁸ ». Établissant une hiérarchie des espaces fréquentés, le texte rappelle en son article Premier que :

« seront réputés voyages au long cours ceux aux Indes, tant Indes orientales qu'occidentales, au Canada, Terre-Neuve, Groenland et isles d'Amérique méridionale et septentrionale, aux Açores, Canaries, Madère et en toutes les costes et pays situés sur l'océan au-delà des détroits de Gibraltar et du Sund, et ce conformément au règlement du 20 aoust 1673⁹. »

Les deux articles suivants concernent le cabotage, sous ses deux dimensions. Selon l'article II :

« Les voyages en Angleterre, Ecosse, Irlande, Hollande, Danemarck, Hambourg et autres isles et terre au-deçà du Sund, en Espagne, Portugal ou autres isles et terre au-deçà du détroit de Gibraltar seront censés au **grand cabotage**, aux termes dudit règlement du 20 aoust 1673¹⁰. »

À l'heure où Hennebont semble glisser dans l'ombre portée de sa voisine, mais continue à contribuer, à sa mesure, à l'animation commerciale de la façade atlantique européenne, se pose la question des évolutions, contraintes ou non, du petit et grand cabotage depuis et à destination de la ville en y intégrant les notions d'espace fréquenté, de distance parcourue et des formes de navigation. Cette réflexion englobe d'une part le grand cabotage, tel que défini dans l'ordonnance de Maurepas et d'autre part le petit cabotage entre ports de la même mer au sein du même pays.

8 Paragraphe extrait de l'article suivant:«_Le cabotage dans tous ses états dans la France d'Ancien Régime », *Rives nord-méditerranéennes*, [En ligne], 13 | 2003, mis en ligne le 20 octobre 2005, consulté le 16 octobre 2013. URL : <http://rives.revues.org/159>

9 *Ibid.*

10 *Ibid.*

1.1) L'activité portuaire, entre déclin réel ou relatif ?

Comment appréhender la trajectoire commerciale du port d'Hennebont ? Quelle influence a l'émergence du nouveau concurrent lorientais ? Il semble, au premier abord, difficile de répondre de façon précise à ces questions. Il a été ici nécessaire de croiser les sources, ce qui dans le cas présent peut paraître être un exercice osé et périlleux, pour établir des pistes de réflexion et tenter d'esquisser quelques grandes tendances. Pour les années 1690, les archives de l'Amirauté d'Hennebont¹¹ ont permis d'établir une liste, très incomplète, des navires étant arrivés au port, mais seulement pour l'année 1692 ; pour les années suivantes, les informations proviennent des registres¹² des enregistrements des capitaines et maîtres de barques¹³. Pour les années 1750 et 1780, les listes de bateaux prises en compte proviennent des rôles de cabotage disponibles aux Archives de la Marine de Lorient¹⁴, croisées quand cela a été possible avec les états de chargement en blé issus des Archives Départementales d'Ille et Vilaine¹⁵, ainsi qu'avec les enregistrements des congés des capitaines et maîtres de barques et les rapports

11 « Aux juridiction d'Amirauté étaient dévolues la connaissance des affaires maritimes et d'une façon plus générale de tout litige ayant pour théâtre la mer et ses rivages. L'origine et l'établissement de ces tribunaux en Bretagne par M Bourde de la Rogerie, dans la remarquable introduction qui précède l'inventaire sommaire des fonds conservés [...] ».

Il ressort qu'après une lutte d'un siècle entre la Royauté et les États de Bretagne, un édit de novembre 1640 créa sept sièges d'Amirauté [...]. Mais vue la difficulté de mettre sur pied cette organisation nouvelle, un arrêt du conseil ordonna que des commissions pour exercer pendant deux ans, les officiers d'Amirauté seraient délivrées aux juridictions ordinaires...L'arrêt de 1641 reste lettre morte dans le pays vannetais. En 1673, seulement apparaît la nomination d'un huissier visiteur de l'Amirauté de Bretagne au siège d'Hennebont (ordonnance du Duc de Chaulnes, lieutenant général du Duché de Bretagne, nommant Louis le Gouron (ou Gouzron) huissier visiteur de l'Amirauté de Bretagne au siège d'Hennebont, Pont-Scorff, Port-Louis, Lorient et la rivière du Blavet (15 décembre 1673, B 2844 Archives du Morbihan) et jusqu'en 1691, cette Sénéchaussée ne paraît pas avoir tenu de registre spécial pour les affaires maritimes...Deux édits d'avril et juin 1691 viennent modifier cette organisation. Désormais, les amirautés étaient indépendantes des tribunaux ordinaires, leur ressort, tout au moins, en Bretagne, ne devait plus coïncider avec celui des Sénéchaussées, mais celui des Évêchés. [Il y a donc à] Vannes établissement d'une Amirauté rayonnant sur tout le diocèse... Les juges d'Hennebont voulurent y faire opposition en tenant un peu tardivement des audiences d'Amirauté qui s'ouvrirent le 29 septembre 1681, mais le pouvoir royal leur fit défense d'évoquer les causes maritimes, les audiences prirent fin le 12 septembre 1692, et les dossiers de procédure furent remis à Vannes...

in LACROIX Thomas, *Archives départementales du Morbihan, répertoire numérique de la Série B, 8-14 B, juridiction d'attribution*, Vannes, librairie et imprimerie Galles, 1941, p 4-6.

12 A D. Morbihan : Registres 8 B 1 à 3 Amirauté d'Hennebont : 1673-1692, disponibles sous microfilm : 2 Mi 108.

13 A D Morbihan : 9 B 77-81 : Amirauté de Vannes, enregistrement des capitaines et maîtres de barques, 3 novembre 1692-21 février 1731, disponible sous microfilm : 2 Mi 109 R12 (illisibles parfois car le microfilm est de mauvaise qualité).

14 SHD Marine Lorient : 2 P 60 I à 2 P 66: registres armements et désarmements de chaloupes rôles de cabotage, rapports d'entrées (1755-1782).

15 A D Ille et Vilaine : C 1676,1677, 1678 : états des chargements des blé fait à Hennebont (1747-1774).

d'entrées, provenant des Archives Départementales du Morbihan¹⁶. Malgré l'état fragmentaire et très incomplet de ces sources (ces listes ne se recoupent pas dans les années 1780, des mois sont absents...), trois tableaux ont été générés, permettant de visualiser quelques grandes tendances.

Tableau n°1 : entrées des bateaux au port d'Hennebont : Années 1690

	1692	1693	1694	1695	1696	1697	1698	1699
Nombre de bateaux	13 bateaux	41 bateaux	106	66	59	71	55	98
Tonnages extrêmes	Entre 6 et 65 tx	6 à 40 tx	7 à 40 tx	6 à 35	5 à 80	5 à 80	6 à 30 tx	3 à 120
Capacité de transport théorique des bateaux, quand elle est mentionnée		575	2021	1042	1123	1501,5	1001	1732
nombre de tonneaux transportés avérés	303,5 seigle 16 froment	12 seigle	20 seigle 20 froment	25,5 seigle	Absen ce de chiffres	Absen ce de chiffres	Absen ce de chiffres	70 seigle 25 froments
Tonnage moyen par bateaux		16,9	19,7	16,7	19,6	21,45	18,7	19,4

Tableau n°2 : entrées des bateaux au port d'Hennebont : Années 1750

	1750	1754	1755	1756	1757	1758
Nombre de bateaux	39	21	26	26	7	7
Tonnages extrêmes	10 tonneaux transportés à 96	De 8 à 50	De 10 à 155	De 9 à 196	18 à 27	15 à 239
Capacité de transport théorique des bateaux, quand elle est mentionnée						
nombre	953	295	1253	1709	79	445

16 A D Morbihan : 10 B 19 : enregistrement des congés des capitaines et maître de barque : 12 juillet 1785- 18 mai 1788, 10 B 26 : registre des rapports d'entrée 1^{er} mai 1784 -23 mai 1787.

de tonneaux transportés avérés							
Capacité moyenne par bateaux	28,8	18,4	66 tonneaux (mais majorité de hollandais)	94,4 tonneaux (mais majorité de hollandais)	26,3	63,5	

Tableau n°3 : entrées des bateaux au port d'Hennebont : Années 1780

	1781	1782	1783	1784	1785	1786	1787	1788
Nombre de bateaux	19	4		12	11	18	21	21
Tonnages extrêmes						7 à 40	? à 83	
Capacité de transport théorique des bateaux, quand elle est mentionnée	570 à 760	120 à 160		306 à 480	304	604	768	630 à 840
nombre de tonneaux transportés avérés								
Tonnage moyen par bateaux	30 à 40	30 à 40		30 à 40	33,7	35,5	48	30 à 40

Si l'on essaye de faire abstraction des lacunes évidentes des sources, un premier élément peut être mis en lumière. Le nombre de bateaux fréquentant le port est en baisse sensible entre les décennies 1690 et 1780. Les années 1694 et 1699 semblent être celles du record avec 106 et 98 présences de navires avérées (pour l'année 1699, il est principalement fait état des bateaux important des marchandises, le chiffre réel a donc dû être plus élevé). Catherine Guillevic met en évidence un nouveau pic pour 1700 avec 245 bateaux, mais suivi par un repli de 28,5 % en 1705 avec 175 bateaux attestés, « le tonnage unitaire moyen étant de 16,2 [tonneaux] » restant globalement comparable à celui de la décennie précédente. Pour cet auteur :

« ce n'est pas la guerre de Succession d'Espagne qui en est responsable [de cette chute], puisque la plupart des bâtiments de faible tonnage [...] peuvent passer en longeant les côtes malgré la menace ennemie. L'escorte d'un convoi qui se prépare sous Port-Louis n'est pas nécessaire. De plus, on constate que les bateaux partant sur lest ou à vide sont

plus nombreux que les arrivées, soit près de 27 % du trafic sortant et 17% du trafic entrant. Cela montre que le Port d'Hennebont perd de son attrait commercial pendant cette période : le fret devient plus rare. En effet, la base de son trafic consistait dans l'exportation de céréales tirées de l'arrière pays ¹⁷, »

la production étant, en grande partie, détournée vers le marché lorientais. Malgré tout, le nombre de bateaux reste très supérieurs en 1700 et 1705, à ceux mentionnés dans la décennie 1690. L'activité semble donc avoir globalement crû avant de marquer le pas par la suite. Pour C Guillevic, ce fléchissement se confirme, d'ailleurs, pour les décennies suivantes, 1720 et 1740, puisque :

« par exemple, si nous prenons les passeports, autorisations accordées par le pouvoir royal aux marchands pour la sortie de grains par le port d'Hennebont, on constate qu'il y a une baisse du nombre de passeports et des quantités exportées entre la décennie 1720 et la décennie 1740 : de 249 passeports accordés dans les années 1720 et de 5737 tonneaux de grains exportés (froment, seigle, avoine , orge, confondus), on passe à 24 passeports et 988 tonneaux exportés dans les années 1740¹⁸. »

D'après les tableaux, les années 1750 et 1780 prouvent avec de timides maximums (39 navires répertoriés en 1750 et 21 en 1787-1788) que la baisse, malgré des marges d'erreur sans doute très importantes, est encore très sensible.

Toutefois, si chute de la fréquentation il y a, il convient de la nuancer. En effet, le tonnage moyen des bateaux permet de pondérer cette baisse. Dans les années 1690, il est compris entre 16 et 22 tonneaux par bateaux, monte entre 18 et 95 dans les années 1750 (la mention de bateaux hollandais de fort tonnage fausse la moyenne), puis semble se stabiliser autour d'une quarantaine de tonneaux dans les années 1780¹⁹ (Pour C Guillevic, reprenant G Le Bouëdec²⁰, vers la fin du siècle, les bateaux sont d'un tonnage

17 GUILLEVIC Catherine, *op.cit.*, pp 268-269.

18 *Ibidem*, p 269.

19 Ici, dans les registres, les tonnages ne sont pas mentionnés, mais le type de bateau. Il s'agit de Chasse-Marée. Pour Gérard le Bouëdec, « *La première définition du chasse-Marée comme caboteur n'apparaît qu'en 1782 dans l'Encyclopédie Méthodique... Parallèlement à cette affirmation du chasse-marée, ce dernier prend du tonnage. Vers 1786-1790, il jauge de 36 à 49 tonneaux* ». in LE BOUËDEC Gérard, « le cabotage sur la façade atlantique française (XVI^e -XIX^e siècles) », *Histoire du cabotage européen aux XVIIe-XIXe siècles* , revue d'histoire maritime, , n°8, 2008, pp 34-35. Ici, le chiffre médian de quarante tonneaux de jauge a été retenu.

Disponible à l'adresse :

<https://books.google.fr/books?id=tNDPxSKAe24C&pg=PA54-IA1&lpg=PA54-IA1&dq=tonnage+chasse+mar%C3%A9e&source=bl&ots=B5HF4PZYc7&sig=opki2ktRca5gDgQZalb-bmLRBQo&hl=fr&sa=X&ved=0ahUKewj4y-6tqsfLAhUCdT4KHcKPB3cQ6AEINTAE#v=onepage&q=tonnage%20chasse%20mar%C3%A9e&f=false>

(consulté le premier novembre 2013)

20 LE BOUËDEC Gérard, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique, 1690-1790*, A.

moyen de 30 à 40 tonneaux contre moins d'une vingtaine au début du siècle, ce sont les chiffres pris en compte ici). Les capacités de transport théoriques, indiquées dans les tableaux, marquent également le pas entre 1690 et 1780, mais il est fort probable que tous les bateaux ne partaient pas ou n'arrivaient pas à plein. Les années 1750 apportent également un élément intéressant : les bateaux hollandais ont asséché une grande part des grains disponibles en 1755 et 1756, avec des volumes de 1253 et 1709 tonneaux, volumes comparables aux capacités théoriques des années 1694 et 1699 et à ceux rapportés par C Guillevic, pour les années 1740.

Du fait de la fragilité des informations et des éléments comparatifs, il n'est donc pas possible de visualiser précisément les évolutions. Il semble cependant que le nombre de bateaux fréquentant le port, s'il a bien fléchi très sensiblement, a été contrebalancé, tout au moins en partie, par l'augmentation de la capacité de transport des navires, pondérant ainsi une forme de déclin. Le volume de marchandises entrant ou sortant a pu connaître de fortes variations, les périodes de décrue alternant avec celles des reprises. Si la thèse émise par Catherine Guillevic d'un ralentissement de l'activité au cours du XVIII^e siècle ne peut être écartée, la lecture des tableaux lui donnant crédit, l'érosion sur l'ensemble de la période ne semble pas linéaire, le tout étant entrecoupé de périodes de fortes instabilités alternant hauts et bas, voire de moments de stagnation. Ainsi, le léger regain d'activité économique marqué dans le second tableau peut s'expliquer par un assombrissement du « ciel lorientais [...] à nouveau avec les problèmes soulevés par les affrontements franco-anglais de la guerre de succession d'Autriche (1739-1748) et de sept ans (1756-1763), qui lors du siège de 1746 et du blocus de 1759 à 1761 empêchent les navires des Indes de rentrer [...]. La guerre de Sept Ans finit d'achever la Compagnie et la décision fatidique tombe comme un couperet le 13 août 1769²¹». Le déclin important et marqué des années 1780, souligné dans le tableau 3, peut s'expliquer par ce que C Guillevic appelle :

« la troisième phase [qui] est une phase de consolidation, de [la] position commerciale et portuaire [de Lorient] sur la scène nationale et internationale et de son insertion dans la hiérarchie urbaine. La jeune cité s'ancre définitivement dans sa région d'accueil. Lorient va réussir à limiter l'hémorragie causée par la liquidation de la Compagnie en sauvant ses activités de construction navale grâce au rachat de l'arsenal par la Marine, le 26 avril 1770 et au dynamisme des chantiers privés, notamment ceux de la société Arnoux et d'Henry de la Blanchetais [...] Le cataclysme annoncé avec la fin de la seconde Compagnie n'a pas eu lieu. Aussi, la création de la troisième Compagnie des Indes, dite de Calonne, le 14

Colin, 1997, p 148-149.

21GUILLEVIC Catherine, *op.cit.*, pp 18-21.

avril 1785, n'est pas très bien accueillie par les Lorientais et le milieu négociant : on craint la ruine du commerce privé. Pendant cette période, l'activité autour des quais reste soutenue alimentant un cabotage d'approvisionnement actif et favorisant la construction navale sur les chantiers privés ²². »

Cette idée de déclin important a été d'ailleurs pressentie par Hervé Léna qui parle d'une « grave atteinte [portée] à la prospérité d'Hennebont²³ ».

L'activité commerciale de cabotage hennebontais semble donc être devenue inversement proportionnelle à la bonne santé de celle de sa voisine. La présence d'un marché local potentiellement intéressant et permettant de nouveaux débouchés pour les produits transitant par Hennebont peut aussi expliquer en partie le déclin de l'activité de cabotage.

22 GUILLEVIC Catherine, *op.cit.*, pp 18-21.

23 LÉNA Hervé, *la Communauté de ville d'Hennebont au XVIII^e siècle, 1689-1789, essai sur l'organisation municipale en Bretagne*, thèse de doctorat, 1964, p 29.

1.2) Le petit cabotage

1.2.1) Les espaces du petit cabotage.

1.2.1.1) Le petit cabotage fin XVII^e siècle

Pour Catherine Guillevic :

« Avant Lorient, la région était majoritairement intégrée dans des réseaux commerciaux maritimes orientés majoritairement Nord-Sud. Les ports locaux échangeait avec toute la façade atlantique, surtout méridionale, de Nantes jusqu'à Bayonne et poursuivaient leur relations avec la Méditerranée, en passant par par les ports espagnols et portugais. Des relations plus ponctuelles se faisaient avec les côtes septentrionales de France et d'Europe du Nord²⁴ [...]. »

Il est donc nécessaire de se pencher sur les évolutions du cabotage Hennebontais et dans un premier temps du petit cabotage entre ports de la même mer au sein du même pays, comme évoqué en introduction, participant à l'animation de la façade atlantique, hors commerce avec la Manche et la Mer du Nord présentant des formes et caractéristiques particulières et classé avec le grand cabotage.

La première mention trouvée du petit cabotage remonte au :

« vingt et troisième jour d'aoust 1631, dans la ville d'Hennebont [...] comparut [...] Guillaume le Vaillant, maistre après dieu de la Gabare nommée la Martin de Morbihan, demeurant en Lisle de Sarzeau [...] consignat [...] de say gabare au caz de cette ville de noble homme François Dondel, Sieur de Pendref, marchand de Hennebont en cette ville, le nombre de 40 thonneaux de seigle loial et marchand, blé nouveau quil vaillam pront navig du février [...] sauf livre [...] et fortune de la M.G. Jusqu'en audinon de la Fosse de Nantes [...] en fit la livraison à Vittel le Monel, facteur dudit Dondel qui luy pairas affaire lay décharger, la somme de 40 souz tournois, de frêt pour rhaisons thonreau duy bled²⁵ [...]. »

Les années 1660, 1670, 1680 restent largement obscures. Les registres de la Sénéchaussée d'Hennebont ont fourni quelques (rares) éléments. Le 10 mars 1674, une barque nommée « la Gaillarde » charge à son bord « le nombre de 16 400 livres de cordage blanc auqueur de cette ville pour le compte du Sr Bonsfils marchand à la Hosville [...] et qu'il chargea encore au Port-Louis dans lay barque le nombre de 17, 18 millié pour vendre au Rossefort²⁶ ». Le 29 juillet 1680, la présence d'un bateau,

24 GUILLEVIC Catherine, *op.cit.*, p 83.

25 A D Morbihan : 1 J art 254 :pièces d'origine et petit fond, transports de céréales : « *connaissance pour des marchandises appartenant à François Dourdel, négociant d'Hennebont* », 1631.

26 A D Morbihan : B 2416 :registre de la Sénéchaussée d'Hennebont , audience du 10 mars 1674.

provenant de Nantes, probablement, transportant « traize thonneaux de vin Nantais et 15 thonneaux vin Anjou [...] comme aussy une caité de sucre, du grain de 817£²⁷ », est attestée sur fond de rivalité familiale après le décès du commanditaire.

Seule la fin du XVII^e siècle peut ici être appréhendée de façon plus globale à travers une liste de bateaux se rendant au port de la ville et déjà évoquée²⁸. Même si elle reste fragmentaire, de précieuses informations sont ainsi apportées. Sur les huit années, 404 destinations ou provenances sont mentionnées (quatre n'ont pu être traitées car mal orthographiées ou illisibles : Saint Saviguze, Carcaune, Ligno et Vienne), permettant d'établir les espaces de fréquentation privilégiés ou secondaires du petit cabotage, en les regroupant par pôles géographiques, donnant, ainsi, des informations plus facilement exploitables.

Tableau n°4 : Provenance ou destination des bateaux au port d'Hennebont, fin XVII^e siècle

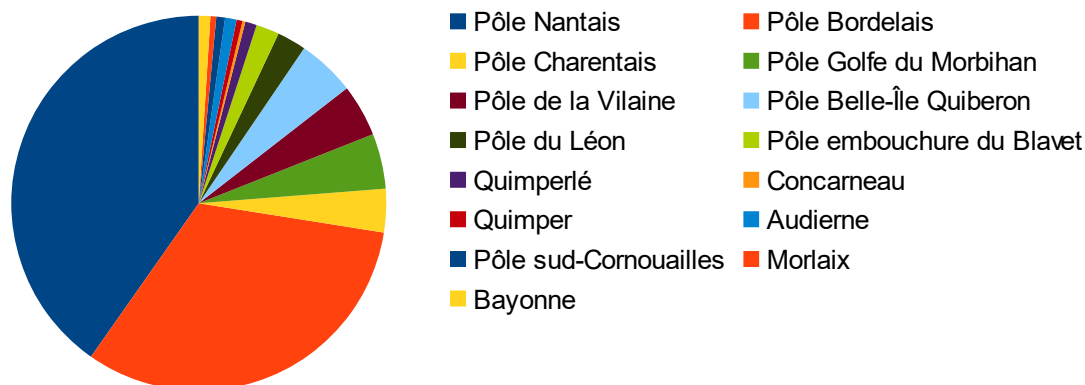
Pôle ou provenance géographique	Nombre de bateaux recensés	Pôle ou provenance géographique	Nombre de bateaux recensés
Pôle Bordelais (Bordeaux, Arcachon)	129	Quimperlé	4
Pôle Nantais et embouchure de la Loire (Nantes, Saint Nazaire, Le Croisic, Mesquer)	161	Concarneau	1
Pôle Charentais (Rochefort, La Rochelle, Brouage, Île de Ré, Marennes, La Flotte, Oléron)	15	Quimper	2
Pôle Golfe du Morbihan et presqu'île de Rhuis	19	Audierne	4

27 A D Morbihan : B 2431 : registre de la Sénéchaussée d'Hennebont, audience du 29 juillet 1680.

28 Liste issue du croisement des informations issues des A D Morbihan : 8 B 1 à 3 : registre de l'Amirauté d'Hennebont 1673-1692, 2 Mi 108, et 9 B 77-81 : enregistrement des capitaines et maîtres de barques, enregistrement des rôles d'équipage, congés passeport du port d'Hennebont, 3 novembre 1692-21 février 1731 : 2 Mi 109 R12.

(Auray, Vannes, Rhuis, Île d'Arz, Pénerf)			
Pôle de la Vilaine (Redon et la Rochebernard)	18	Pôle sud-Cornouailles (Poulguen et Penmarch)	3
Pôle Belle-Île et Quiberon	20	Morlaix	2
Pôle du Léon (Brest et Landerneau)	10	Bayonne	4
Pôle embouchure du Blavet (Lorient et Port-Louis)	8		

Graphique n°5: Provenance et destination des bateaux fin XVIIe siècle



Deux pôles d'échange majeurs apparaissent, écrasant les autres et constituant les pivots du commerce de petit cabotage hennebontais :

- le pôle Nantais, avec 161 mentions, soit 40,2% des noms mentionnés
- le pôle Bordelais, avec 129 mentions, soit près du tiers des noms mentionnés.

Se détachent ensuite des pôles secondaires, mentionnés entre 8 et 20 fois, constituant un espace continu s'étendant de l'embouchure du Blavet aux côtes charentaises, intégrant les deux pôles précédents, le tout constituant le cœur de l'activité commerciale du petit cabotage provenant ou à destination d'Hennebont. Le pôle constitué par Belle-Île et Quiberon, mentionné vingt fois, semble n'avoir qu'une fonction redistributive et constitue une étape ou un lieu temporaire de transit pour des marchandises réexportées ensuite. À cet espace bien circonscrit, s'en rajoute un autre très à l'écart, constitué autour de Brest et Landerneau, le pôle du Léon, nommés dix fois et formant un isolat.

De part et d'autre s'étend un espace secondaire (le faible nombre de mentions incite à penser qu'il est d'une moindre importance commerciale et économique) allant au sud jusqu'à Bayonne et de Quimperlé à Morlaix. Il est à noter que cet espace secondaire devait s'étendre davantage sur la côte septentrionale bretonne puisque les registres de l'Amirauté d'Hennebont²⁹ mentionnent le « 19^{ème} jour d'Octobre 1691 » et les 6 et 19 octobre 1692 l'arrivée de bateaux provenant de Saint-Malo et venant livrer essentiellement du tabac, mais non répertoriés dans les registres.






L'activité de petit cabotage venant ou à destination d'Hennebont semble se structurer autour de deux espaces, l'un majeur et essentiel comprenant le segment constitué depuis l'embouchure du Blavet jusqu'à Bordeaux, en y incluant l'écart Léonard et le second plus marginal, d'importance secondaire, s'inscrivant dans le prolongement du premier, de part et d'autre, de la côte nord Bretonne à Bayonne.

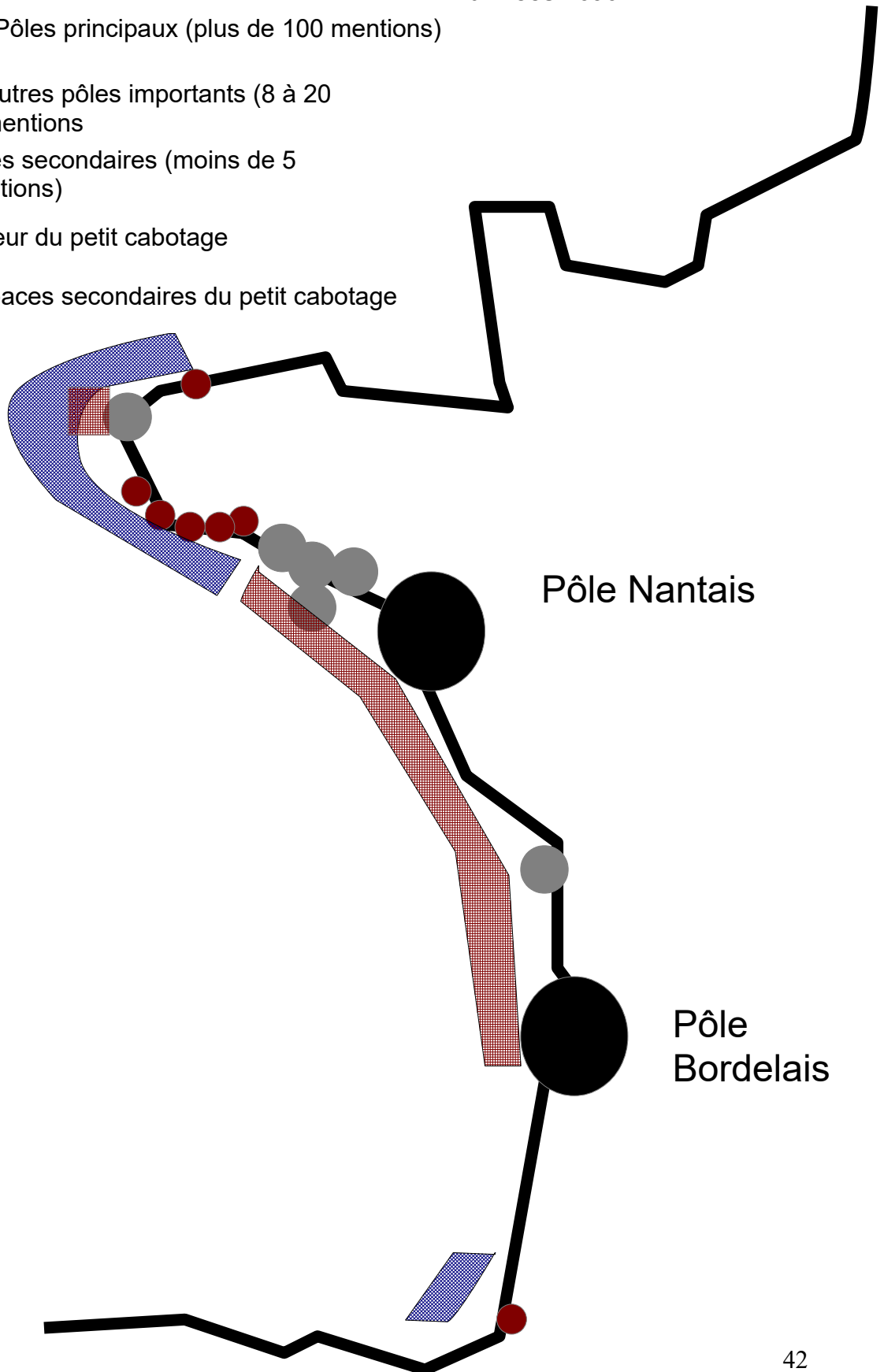
29 A D Morbihan : 8 B 1 à 3 : Amirauté d'Hennebont 1673-1692, disponible uniquement sous microfilm :2 Mi 108.

Schéma récapitulatif n°1 :

Le petit cabotage depuis le port d'Hennebont
années 1690

Légende :

-  Pôles principaux (plus de 100 mentions)
-  Autres pôles importants (8 à 20 mentions)
-  Pôles secondaires (moins de 5 mentions)
-  Cœur du petit cabotage
-  Espaces secondaires du petit cabotage



1.2.1.2) Le petit cabotage dans la seconde moitié du XVIII^e siècle

- Une première approche

Les rôles de cabotage³⁰, notamment ceux à l'armement et au désarmement de chaloupes, permettent d'en dessiner les contours. Si seuls 21 navires sont concernés, ces rôles d'armement et désarmement de bateaux couvrent à peu près l'ensemble de la seconde moitié du XVIII^e siècle, de 1755 à 1782. Ils offrent de nombreuses informations: type d'embarcation, nom et lieu de domiciliation du propriétaire et surtout les points extrêmes du cabotage pratiqué. Un bateau sur les vingt et un n'est pas comptabilisé ici, il s'agit du « François-Louis ³¹» à destination de Marseille via Lisbonne, pratiquant le Grand Cabotage.

Si la principale limite de ces rôles apparaît clairement (ils ne concernent que des bateaux « locaux » et ne peuvent aucunement refléter la réalité de l'ensemble du commerce maritime), ils n'en permettent pas moins de porter un premier regard sur les évolutions qu'a connues le petit cabotage :

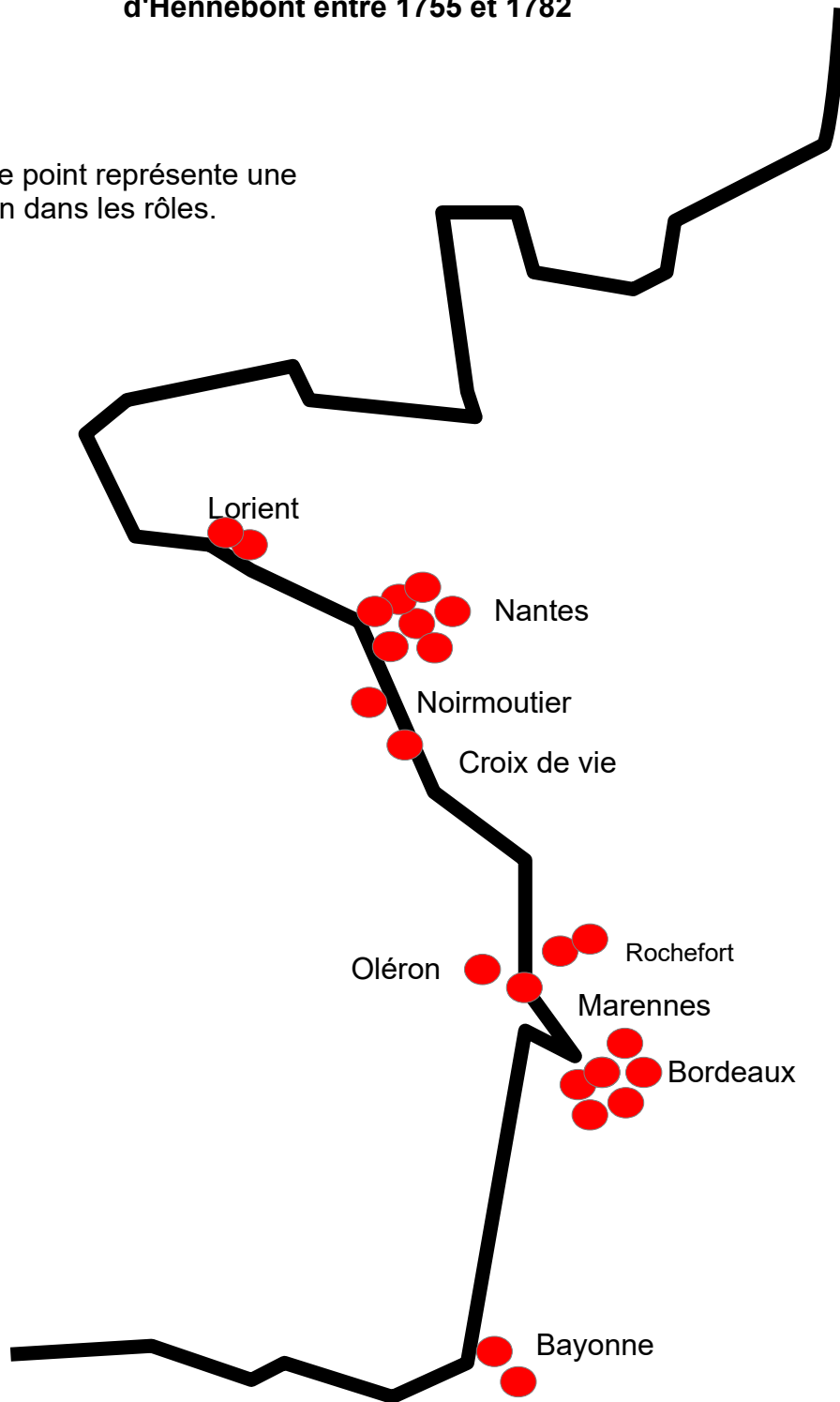
- Les deux pôles principaux, Bordeaux et Nantes, apparaissent nettement à nouveau.
- Parmi les autres pôles importants répertoriés, seuls se maintiennent celui de l'embouchure du Blavet et celui de la côte Charentaise, Bayonne gagne en intérêts, la côte vendéenne apparaît.
- La Bretagne Nord est totalement absente, ainsi que la côte de Cornouailles, le Golfe du Morbihan et le pôle constitué par la Vilaine, le cabotage depuis Hennebont semble se déconnecter du littoral breton.

30 SHD Marine Lorient : 2 P 60 I à 2 P 66:registres armements et désarmements de chaloupes rôles de cabotage, armement et désarmement de navires (1747-1774).

31 SHD Marine Lorient :2 P 60 rôles de cabotage, armement et désarmement de navires (1755-1782).

Schéma récapitulatif n°2 : Points extrêmes de cabotage depuis le port d'Hennebont entre 1755 et 1782

● Chaque point représente une mention dans les rôles.



- Les nouveaux espaces du petit cabotage hennebontais.

Pour obtenir une vision plus précise, il a été ici nécessaire de croiser différentes sources :

– Tout d'abord, les liasses de rapports d'entrée³² relevées aux Archives de la Marine de Lorient. La liste des bateaux fréquentant le port d'Hennebont, qui en est issue, couvre le dernier tiers de la période étudiée, de 1750 à 1788. Malgré de profondes lacunes (certaines années sont manquantes, 1751-52-53, 1759-60, 1762, 1769, 1773, 1779, 1783, d'autres se résument à quelques mois, avril, mai, juin, juillet, août et décembre pour 1763, ou encore quatre bateaux, seulement, sont mentionnés pour 1774), cette liste nous offre de précieuses informations sur la provenance, la destination et les marchandises transportées depuis ou à destination du port.

Grâce à ces rôles, il est tout d'abord possible d'établir une typologie et une chronologie pour les types de navires apportant à Hennebont. Les Barques^{***} ne sont plus mentionnées après 1755, supplantées par les Double-Chaloupes^{**} déjà majoritaires. Toutefois, leur usage semble s'être prolongé au delà, puisque en 1777, les registres de la Communauté de Ville mentionnent la présence de trois barques au même moment dans le port, dont les maîtres « ont fourni des cordages, la ville n'en ayant pas (Thomas Cario,

32 SHD Marine Lorient : 2 P 60 I à 2 P 66: registres armements et désarmements de chaloupes rôles de cabotage , registres des rapports d'entrée (1755-1782).

*** « C'est en général un petit Navire dont le port est au dessous de cent cinquante Tonneaux, il n'a qu'un Pont, quelquefois deux avec une Coupée derrière pour sa chambre, il gouverne ordinairement à Barre franche est gréé en Sénaut, Brigantin ou Gouellete, n'a que deux Mâts quelquefois qu'un, en Bateau ou Dogre &c. Il sert à faire le Commerce du Cabotage & va quelquefois aux longs cours. Mais en général on comprend sous le nom de Barque toutes sortes d'Embarquations Pontées », in, BOURDE DE VILLEHUET Jacques, *Manuel des marins ou des termes de la marine*, Tome 1, Le Jeune Fils, 1773, p 49.

Disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?>

[id=l25GAAAAYAAJ&printsec=frontcover&dq=BOURDE+DE+VILLEHUET&hl=fr&sa=X&ei=na10Us-8GujC0QWIuYC4Bw&ved=0CDIQ6AEwAA#v=onepage&q=BOURDE%20DE%20VILLEHUET&f=false](http://books.google.fr/books?id=l25GAAAAYAAJ&printsec=frontcover&dq=BOURDE+DE+VILLEHUET&hl=fr&sa=X&ei=na10Us-8GujC0QWIuYC4Bw&ved=0CDIQ6AEwAA#v=onepage&q=BOURDE%20DE%20VILLEHUET&f=false)

(consulté le 20 décembre 2013)

** « On appelle une Chaloupe dont le bord est plus élevé qu'aux Chaloupes ordinaires et qui a un pont de bout en bout, c'est une Chaloupe pontée ou double Chaloupe. Les Anglois ont des doubles de 8, 10, & 12 Canons », in, BOURDE DE VILLEHUET Jacques, *Manuel des marins ou des termes de la marine*, Tome 1, Le Jeune Fils, 1773, p 107.

Disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?>

[id=l25GAAAAYAAJ&printsec=frontcover&dq=BOURDE+DE+VILLEHUET&hl=fr&sa=X&ei=na10Us-8GujC0QWIuYC4Bw&ved=0CDIQ6AEwAA#v=onepage&q=BOURDE%20DE%20VILLEHUET&f=false](http://books.google.fr/books?id=l25GAAAAYAAJ&printsec=frontcover&dq=BOURDE+DE+VILLEHUET&hl=fr&sa=X&ei=na10Us-8GujC0QWIuYC4Bw&ved=0CDIQ6AEwAA#v=onepage&q=BOURDE%20DE%20VILLEHUET&f=false)

(consulté le 20 décembre 2013)

maître de la Barque « l'Angélique » de Vannes, Jean le Briboul maître de la barque la « Marie-Angélique » de Rhuys, René Even, maître de la barque « La Rosalie » de Mesquer)»³³. La première mention d'un chasse-marée* est faite le 21 septembre 1762, avec le « VAILLANT », ce type d'embarcation va ensuite s'imposer très nettement, en remplacement des Doubles Chaloupes qui ne figurent plus dans les liasses après le 30 décembre 1767³⁴. À partir de 1770, un nouveau type de bâtiment apparaît, le Sloop****, mais son utilisation reste très marginale, 8 mentions de 1770 à 1785. Ceci accrédite d'ailleurs la thèse d'une croissance des tonnages, ce qui peut également être une réponse quant à l'observation sur le fléchissement du nombre de bateaux fréquentant annuellement le port et précédemment émise.

– Les listes issues des états de chargement en blé³⁵, à Hennebont, entre 1747 et

33 A M Hennebont : Registre de délibérations de la Communauté de Ville: BB 24 : 5 octobre 1777.

* « C'est une excellente Embarcation de la Côte de Basse Bretagne, le Chasse marée est fin & taillé & en général bon Boulinier & d'une grande marche, au plus près de belle mer; il porte bien la Voile & navigue bien; il a un Pont & fait le service des meilleures Barques pour transporter toutes sortes d'effets d'un endroit à l'autre, le long des Côtes : il porte deux Mâts avec chacun une Voile quarrée qui s'oriente très bien au plus près du vent par le moyen d'une forte perche qui sert de Bouline : la Drisse est une corde simple qui se frappe aux deux tiers de la Vergue & la plus longue partie reste toujours sur l' Arrière de sorte qu' à tous les virements de Bord, il faut la défrapper pour la refrapper; c'est la grande incommodité de cette sorte de Voilure, car d'ailleurs le Grément est fort léger, n'ayant qu'un Etai, & deux ou trois petits Cal-haubans ou Palans qui servent à charger & décharger le Chasse marée ». in, BOURDE DE VILLEHUET Jacques , *Manuel des marins ou des termes de la marine*, Tome 1, Le Jeune Fils, 1773, p 107, p 113.

Disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?>

[id=l25GAAAAYAAJ&printsec=frontcover&dq=BOURDE+DE+VILLEHUET&hl=fr&sa=X&ei=na10Us-8GujC0QWIuYC4Bw&ved=0CDIQ6AEwAA#v=onepage&q=BOURDE%20DE%20VILLEHUET&f=false](http://books.google.fr/books?id=l25GAAAAYAAJ&printsec=frontcover&dq=BOURDE+DE+VILLEHUET&hl=fr&sa=X&ei=na10Us-8GujC0QWIuYC4Bw&ved=0CDIQ6AEwAA#v=onepage&q=BOURDE%20DE%20VILLEHUET&f=false)

(consulté le 20 décembre 2013)

34 Pour Gérard le Bouédec, « la première définition du chasse-marée comme caboteur n'apparaît comme caboteur qu'en 1782 dans l'Encyclopédie Méthodique. Or en Bretagne, le chasse-marée va supplanter et faire disparaître la barque », in LE BOUÉDEC Gérard, « le cabotage sur la façade atlantique française (XVI^e-XIX^e siècles) », in *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*, Revue d'histoire maritime, n°8, 2008, pp 54-55.

**** « Le sloop est un bâtiment fort usité parmi les Anglois et les Américains et dans les colonies des Antilles. Sa construction est fort arrondie, sa largeur considérable et son avant renflé et sacs rentré. Les sloops portent depuis vingt jusqu'à cent tonneaux. Il y en a cependant de plus forts et qui portent quelques canons. Le grément des sloops consista en un seul mât portant une grande voile à gui, un beaupré fort allongé et peu relevé sur lequel on amarre trois ou quatre focs », in LUNIER M, *Dictionnaire des sciences et des arts*, tome III, chez Etienne Gide libraire, 1805, p 333.

Disponible à l'adresse :

[http://books.google.fr/books?id=xiBCAAAAcAAJ&pg=PP7&dq=LUNIER+M,](http://books.google.fr/books?id=xiBCAAAAcAAJ&pg=PP7&dq=LUNIER+M,+Dictionnaire+des+sciences+et+des+arts,+tome+III,&hl=fr&sa=X&ei=Ga50UtniBenC0QX92oFw&ved=0CD0Q6AEwAQ#v=onepage&q=LUNIER%20M%20Dictionnaire%20des%20sciences%20et%20des%20arts%20tome%20III%20&f=false)

[+Dictionnaire+des+sciences+et+des+arts,+tome+III,&hl=fr&sa=X&ei=Ga50UtniBenC0QX92oFw&ved=0CD0Q6AEwAQ#v=onepage&q=LUNIER%20M%20Dictionnaire%20des%20sciences%20et%20des%20arts%20tome%20III%20&f=false](http://books.google.fr/books?id=xiBCAAAAcAAJ&pg=PP7&dq=LUNIER+M,+Dictionnaire+des+sciences+et+des+arts,+tome+III,&hl=fr&sa=X&ei=Ga50UtniBenC0QX92oFw&ved=0CD0Q6AEwAQ#v=onepage&q=LUNIER%20M%20Dictionnaire%20des%20sciences%20et%20des%20arts%20tome%20III%20&f=false)

(consulté le 20 décembre 2013)

35 A D Ille et Vilaine : C 1677 : états des chargements des blés fait à Hennebont, C 1678 état des chargements des blés fait depuis le 1^{er} janvier 1750 à Hennebont.

1748, en 1750, 1754, 1755, 1756, 1758, 1773 et 1774 ont permis de compléter la liste précédente, même si les lacunes sont les mêmes que celles précédemment relevées, certaines années sont tronquées, l'activité sur certains mois apparaît très réduite...

– Enfin, les enregistrements des congés des capitaines et maître de barque, et le registre des rapports d'entrée³⁶, collectés aux archives Départementales du Morbihan, ont permis d'obtenir une liste complémentaire entre 1784 et 1787, très riche, notamment sur la nature de certains des produits transportés.

Cette fusion de listes permet de prendre en compte une vaste période, correspondant à peu près au dernier tiers de celle traitée, de 1747 à 1788. Il est à noter que l'ensemble obtenu ne se recoupe que deux fois, une entrée concernant le grand cabotage à destination de Marseille, le 4 ou 13 février 1755, la barque le « François-Louis » transportant 45 tonneaux de seigle et la seconde le 10 ou 18 février 1774 avec « la Providence » à destination de Vannes et transportant 17 tonneaux de froment. Certains bateaux s'inscrivant dans des circuits de navigation et faisant étape à Port-Louis ou Lorient avant d'apponter Hennebont n'ont été comptabilisés qu'une fois, puisqu'il s'agit du même trajet, seules ont été prises en compte leur provenance et destination. Les bateaux se livrant au grand cabotage (Marseille, Espagne, Portugal, Nord de la manche et Nord de l'Europe) n'ont pas été répertoriés ici.

428 bateaux ont été comptabilisés, rapprochant ce chiffre du précédent, mais qui ne portait que sur huit ans et non quarante-deux, ce qui accrédite à nouveau la thèse d'un fléchissement important du nombre de bateaux fréquentant le port d'Hennebont dans la seconde moitié du XVIII^e siècle.

Tableau n°6 : Provenance ou destination des bateaux au port d'Hennebont, fin XVIII^e siècle

<u>Pôle ou provenance géographique</u>	<u>Nombre de bateaux recensés</u>	<u>Pôle ou provenance géographique</u>	<u>Nombre de bateaux recensés</u>
Pôle Nantais et embouchure de la Loire (Nantes, Le Croisic,	193	Quimperlé	5

36 A D Morbihan : 10 B 19 : enregistrement des congés des capitaines et maître de barque, 12 juillet 1785- 18 mai 1788, 10 B 26 : registre des rapports d'entrée 1^{er} mai 1784 -23 mai 1787.

Mesquer)			
Pôle Bordelais (Bordeaux, Libourne, Blaye)	89	Belle-Île et Plouharnel	4+1
Pôle Charentais (Rochefort, La Rochelle, Marans, Île de Ré, Charente, Oléron, Saint Savinien, la Tremblade)	1+11+3+1+1+4+ 10+1=32	Concarneau	3
Pôle embouchure du Blavet (Lorient et Port-Louis)	57+9=66	Pont-Aven	2
Pôle de la Vilaine (Redon et la Roche Bernard)	22+5=27	Côte vendéenne (Sable d'Olonnes, Noirmoutiers)	2
Brest	12	Port Launay	1
Bayonne	11	Saint-Malo	1
Pôle du Golfe du Morbihan (Auray, Vannes, Arzon, Penerf)	8		
Pont Labbé	8		
Quimper	7		

Le commerce de cabotage se structure toujours autour de deux pôles dominants :

- le pôle Nantais avec 193 bateaux recensés, soit 45% du total
- Le pôle Bordelais, avec 89 entrées, soit près de 21%

Le poids de Nantes s'est accru depuis la fin du siècle précédent, gagnant environ 5%, la ville de Nantes devenant le partenaire privilégié, alors que celui de Bordeaux fléchit passant d'un tiers à un cinquième des caboteurs répertoriés. L'espace charentais passe de 3,7 à 7,4% des caboteurs devenant un espace commercial privilégié, même si il reste éclaté entre de nombreux ports, les mentions de la côte vendéenne en semblant être ici le prolongement. Le pôle constitué par l'embouchure du Blavet monte en puissance avec 15,5 % des caboteurs.

Pour Catherine Guillevic, l'explication, ici, tient au fait que :

« cela confirme surtout qu'en cette fin du siècle, il y a une sorte d'assimilation de ces deux entités portuaires Lorient/Port-Louis jusqu'à former un nodule portuaire bicéphale, voire tricéphale, si l'on ajoute Hennebont. Les bateaux déclarent se rendre dans ce pôle lorientais, or ils peuvent débarquer leurs marchandises à Port-Louis et ensuite se diriger vers Lorient et/ou Hennebont [...]. Il semble que l'on soit bien en face d'un nouveau complexe portuaire, né d'une redistribution spontanée des fonctions entre chaque partenaire et dont l'appellation serait à la faveur du pôle directeur, Lorient³⁷. »

Les édiles municipaux hennebontais en sont bien conscients, se donnant même le beau rôle, puisqu'en 1768³⁸, dans un registre des Ponts et Chaussées, il est signalé que «les villes de Port-Louis et de Lorient tirent toutes leurs provisions d'Hennebont », arguments réitérés dans les registres de la Communauté de Ville d'Hennebont, qui soulignent, dans une délibération du 14 juillet 1770 que « La Ville a dépensé plus de 50 000 lt pour l'entretien de ses 5 banlieues. La Ville n'a comme ressource que le commerce du port qui est celui de 4 Villes qui députent aux États, puisque c'est l'entrepôt de tout ce qui passe au Port-Louis, à Lorient et de tout ce qui vient pour Pontivy³⁹ ». Ces rotations internes à la rade apparaissent de nombreuses fois dans les registres :

2 avril 1768	C M « L'aimable Jeanne » de Lorient	Belle- Isle	Lorient	Vin et chaux
5 avril 1768	C M « L'aimable Jeanne » de Lorient	Port- Louis	Hennebont	Vin et chaux
8 avril 1768	C M « L'aimable Jeanne » de Lorient	Hennebont	Belle-Isle	À vide
18 octobre 1785	« Jeune Marie », Bordeaux, 40 t ^x	Bordeaux	Lorient, Hennebont, Port-louis	1 barrique de vin, 7 barils 66 caisses de prunes, fromage Roquefort
19 octobre 1785	« L'hirondelle », Pont-Aven, 20 t ^x	Nantes	Lorient, Hennebont, Quimperlé	Marchandises diverses

Ces circulations existaient déjà fin XVII^e siècle, mais de façon plus marginale, comme le montrent, par exemple, les trois mentions suivantes relevées pour les années 1690 :

37 GUILLEVIC Catherine, *op.cit.*, p 267.

38 A D Ille et Vilaine : C 4857: Ponts et Chaussées, 1768.

39 A M Hennebont : Reg. Délib. Com.Ville : BB 24 (1766-1775).

7 février 1694	?	? 32 tx	Passé par le Port-Louis, venu en cette ville pour charger du seigle
----------------	---	------------	---

7 avril 1697	François Castel Maguer ou Maquer	La Marie 15 tx	Venu de resdan (?) à Lorient charger une fens v (?) et de Lorient en cette ville à son lesté pour charger du seigle
--------------	--	-------------------	---

1er mars 1697	Pierre Mansot ?	Lesalle (?) 22tx	Venu de Nantes chargé de vin pour le compte de la Cie des Indes
---------------	--------------------	---------------------	---

Le passage par Lorient aux dépens de celui de Port-Louis semble prendre le dessus, notamment au tournant des années 1780.

Le pôle constitué autour de la Vilaine, par Redon et La Roche Bernard, est toujours mentionné. Celui constitué autour de Brest se trouve désormais isolé ; si l'on excepte une seule mention pour Port Launay, l'activité de cabotage à destination ou provenance du nord de la Bretagne a totalement disparu. L'ouverture vers le sud, avec Bayonne, pressentie dans le point précédent, se confirme. Deux pôles semblent être effacés ou amoindris :

- le pôle constitué autour de Belle-Île et Quiberon dans les années 1690 ou dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle autour de Belle-Île et Plouharnel est devenu marginal, la fonction de plate-forme de redistribution jouée par cet espace a, semble-t-il, disparu, cette évolution est peut-être à rapprocher des progrès liés à la construction navale et notamment l'augmentation des capacités de transport des bateaux et leur fiabilité.

- Le deuxième est le fléchissement très marqué du pôle constitué autour du Golfe du Morbihan, qui passe de 4,7 % des navires comptabilisés à 1,86% et devient de ce fait presque négligeable. Une explication est donnée par C Guillevic à travers l'exemple

d'Auray, reprenant un « mémoire de la ville et communauté adressé aux États de Bretagne », daté du 3 novembre 1770 et signé du Maire et Député Humphry décrivant « l'anéantissement de son commerce, la désertion journalière de ses habitants et le poids accablant des impositions » et expliquant « une ruine entière[...] et inévitable ». Selon C Guillevic :

« Cette ruine du commerce alréen est expliquée par l'ouverture de deux routes , celle de Locminé à Vannes et celle de Baud à Hennebont, en direction de Lorient, évincant Auray des principaux axes commerciaux. Ouvertes vers 1755, sous la lieutenance générale du Duc d'Aiguillon, elles permettent de lieux desservir les deux villes concurrentes, Vannes et Lorient. Les marchands qui se rendaient auparavant à Auray préfèrent maintenant emprunter ces nouvelles routes plus praticables, pour commercer avec Vannes, Hennebont, Lorient. C'est pourquoi, « Auray s'est trouvé ruiné tout d'un coup. Son port dégarni [...] ne sert plus qu'à y faire entrer de tems en tems quelques embarquations, qui intéressent tout au plus trente détaillans ; Tous les magasins sont vides, les chantiers de construction déserts ; & enfin les ouvriers en tout genre qui tiennent au commerce & à la marine, réduits à la plus affreuse misère ». Le débouché de ce port autrefois « s'étendait jusqu'à quinze lieues dans les terres du côté de Pontivy, Josselin &c ; & que maintenant Auray ne fournit guère que son ressort ; c'est à dire trois à quatre lieues de circonférence ». En raison d'une forte émigration, la capitaion pèse plus lourd sur la population restante ce qui occasionne encore de nouveaux départs notamment parmi « les plus riches citoyens » de la ville. Les villes rivales ont réussi à s'arroger « les 7/8 de son commerce » et « se sont enrichies de ses dépouilles » depuis qu'elles bénéficient de nouvelles routes⁴⁰. »

Mais, cette explication ne tient que pour Auray, et non pour Vannes, Rhuis, l'Île d'Arz, ou Pénérf. L'accès difficile de certains de ces ports peut également être un élément explicatif, la montée en puissance temporaire d'Hennebont ou l'affirmation de Lorient, un autre. Quimper a vu son rôle se confirmer, Pont l'Abbé apparaît, au détriment d'Audierne et du pôle sud-Cornouailles, quant à Quimperlé et Concarneau, elles continuent à jouer un rôle secondaire.

Une évolution sensible semble donc avoir eu lieu, marquée par une plus grande ouverture au sud et une fermeture au nord. L'activité de petit cabotage venant ou à destination d'Hennebont semble se concentrer ou se recentrer sur le segment majeur et essentiel du commerce maritime, allant de l'embouchure de la Vilaine -avec, comme pivot, Nantes qui a crû en importance- à Bordeaux, dont le rayonnement a pâli ; et si l'on excepte l'ouverture plus au sud en direction de Bayonne, elle comprend deux autres







40 GUILLEVIC Catherine, *op.cit.*, pp 225-229, reprenant une source issue des A D Morbihan : 7E^S DD1, Mémoire de la ville et communauté d'Auray adressé aux États de Bretagne.

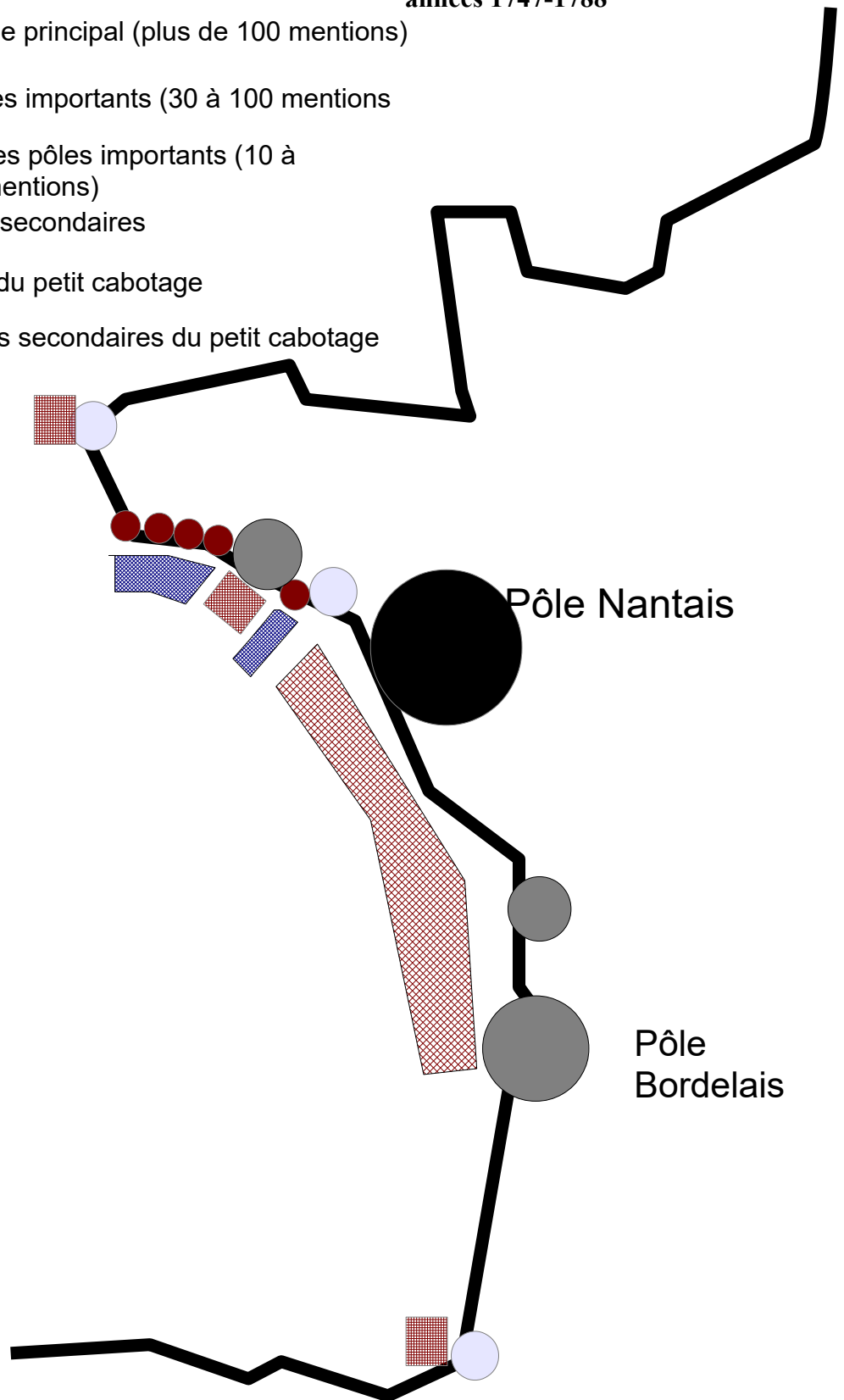
écarts, celui du Léon dont Brest est devenu le seul élément constitutif et le second constitué par la rade de Lorient, avec la multiplication des échanges entre Lorient Hennebont et Port-Louis. L'espace littoral proche (côte sud de la péninsule) reste d'une importance moindre, les autres espaces (littoral nord), trop secondaires sans doute, sont délaissés. Il est difficile d'expliquer cette évolution, sans doute fruits d'opportunités ou de contraintes multiples, notamment pour la déconnexion avec le littoral nord de la Bretagne. C Guillevic souligne cependant que « la Compagnie va en effet récupérer le trafic traditionnel local et le réorienter à son profit tout au long du siècle⁴¹ ». Face à la montée en puissance de ce nouveau concurrent, le commerce maritime hennebontais semble donc avoir été contraint de se recentrer sur le segment essentiel de son activité, si l'on excepte l'ouverture vers Bayonne, privilégiant le pôle nantais et abandonnant les espaces trop secondaires.

41 GUILLEVIC Catherine, *op.cit.*, p 83.

Schéma récapitulatif n°3 : Le petit cabotage depuis le port d'Hennebont années 1747-1788

Légende :

-  Pôle principal (plus de 100 mentions)
-  Pôles importants (30 à 100 mentions)
-  Autres pôles importants (10 à 29 mentions)
-  Pôles secondaires
-  Cœur du petit cabotage
-  Espaces secondaires du petit cabotage



1.2.2) Les échanges de produits

1.2.2.1) Le commerce d'exportation

Hennebont se positionne comme une plaque tournante, un lieu de transit, mettant en connexion deux espaces celui au-delà des mers et celui des terres. L'activité portuaire est donc irriguée dans les deux sens, importations et exportations. Ici, rôles de cabotage⁴², registres de l'Amirauté⁴³, de rapport d'entrée⁴⁴, enregistrements des capitaines et maîtres de barques⁴⁵, états des chargements en blé faits au port d'Hennebont⁴⁶, déjà évoqués, sont précieux car ils permettent d'établir une liste et le volume des produits échangés. Leurs limites sont les mêmes que celles précédemment évoquées, ils sont incomplets, imprécis et parfois peu clairs.

- La ville apparaît, avant tout, comme une plate-forme exportatrice de matières premières.

Les grains constituent le produit d'exportation par excellence, ils procurent au port d'Hennebont l'essentiel de son activité, d'autant plus que d'après Hervé Léna « une récolte normale permet d'assurer les subsistances pour deux ans, de prélever les semences, d'exporter trois à 400 tonneaux de froment et de trois à 4 000 tonneaux de seigle⁴⁷ ». Le commerce de grains se concentre principalement sur l'exportation de seigle. Fin XVII^e siècle, sur 59 navires répertoriés comme exportant des grains, 47 transportent du seigle et douze des blés ou froment, soit près de 80% du total des cargaisons. Il est possible, seulement pour 1692, d'obtenir une estimation du volume total que cela représente, le nombre de tonneaux de seigle exporté et enregistré est de 303,5 contre 16 tonneaux pour les blés et froment soit environ 95% des grains exportés.

Entre 1750 et 1788, sur 216 bateaux figurant dans les registres de rapport d'entrée⁴⁸, dix-huit sont en totalité ou en partie chargés de froment, trois d'avoine, quatre d'orge et

42 A D Morbihan : 10 B 19 : enregistrement des congés des capitaines et maître de barque ,10 B 26 : registre des rapports d'entrée 1^{er} mai 1784 -23 mai 1787 .

43 A D Morbihan : Registres 8 B 1 à 3 : Amirauté d'Hennebont 1673-1692, 2 Mi 108.

44 SHD Marine Lorient : 2 P 59-60-61-62-63-64-65-66 : registres d'armement et désarmement de chaloupes :rôles de cabotage (1750-1788) .

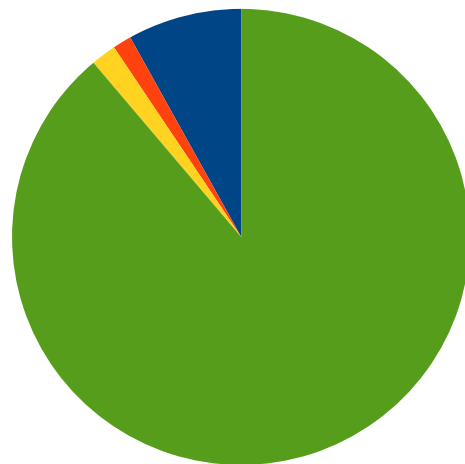
45 A D Morbihan : 9 B 77-81 : enregistrement des capitaines et maîtres de barques, 3 novembre 1692-21 février 1731 : 2 Mi 109 R12.

46 A D Ille et Vilaine : C 1677 : états des chargements des blé fait à Hennebont, 1747-1748.

47 LÉNA Hervé,*op.cit.*, p 27-29.

48 SHD Marine Lorient : 2 P 59-60-61-62-63-64-65-66 : registres d'armement et désarmement de chaloupe , rôles de cabotage (1750-1788).

199 de seigle.



Graphique n°7 : Répartition des différents types de cargaisons en grains entre 1750 et 1788

- Cargaison de froment
- cargaison d'avoine
- cargaison d'orge
- cargaison de seigle

Le seigle représente donc 92,1% des grains exportés, 8,3% pour le froment. Avoine et orge sont négligeables. Comme le montre le graphique ci-dessus*, l'exportation de seigle constitue toujours la base du commerce des grains hennebontais, dans la seconde moitié du XVIII^e siècle.

Il semble donc qu'il n'y ait pas eu d'évolution notable entre fin XVII^e et fin XVIII^e siècles. Deux sources, évoquées par Catherine Guillevic, montrent bien le peu d'importance accordée aux autres grains, en 1778, le subdélégué d'Hennebont fait état que sur l'étendue des terres cultivées, il peut y avoir « la moitié en seigle, le quart en avoine et le reste en mil et blé noir⁴⁹ », répartition confirmée dans une autre lettre datée du 6 juin 1783 : « le froment dont on sème fort peu dans cette subdélégation, le seigle qui y fait la principale nourriture et l'avoine qu'on cultive beaucoup [...] font un objet important⁵⁰ ».

Quelle est la place de ce commerce à l'échelle de la Bretagne ? Il ne nous est pas possible de répondre à cette question pour la majeure partie de la période. Toutefois, le volume en pourcentage du seigle et de froment sortant du port peut être évalué par rapport à l'ensemble des exportations de ces deux produits, pour deux périodes restreintes de septembre 1747 à mars 1748, et pour l'année 1750, grâce aux informations contenues dans les états de chargement en blé⁵¹, ce que montre le tableau ci-après :

*Ce graphique est le reflet des différentes cargaisons, un bateau pouvant transporter différents types de grains

49 A D Ille et Vilaine : C 1654 : État du produit des récoltes, 1768- 1778.

50 A D Ille et Vilaine : C 1654 : État du produit des récoltes, 1768-1778.

51 A D Ille et Vilaine : C 1677, C 1678 : états des chargements des blés fait à Hennebont (1747-1748).

Tableau n°8 : volume des exportations de froment et de seigle depuis la Province et le port d'Hennebont en 1747-1748

Dates	Exportation de froment depuis la Province	Exportation de froment depuis le port d'Hennebont	Exportation de seigle depuis la Province	Exportation de seigle depuis le port d'Hennebont
Septembre 1747	396 tonneaux	0 tonneau	83 tonneaux	79 tonneaux soit 95,2%
Octobre 1747	869 tonneaux	0 tonneau	719,5 tonneaux	492,5 tonneaux soit 68,4 %
Novembre 1747	1313 tonneaux	0 tonneau	304,5 tonneaux	110 tonneaux soit 36,26%
Décembre 1747	1289 tonneaux	28 tonneaux soit 2,17%	973 tonneaux	618 tonneaux soit 63,5%
Janvier 1748	1253,5 tonneaux	0 tonneau	1145 tonneaux	253 tonneaux soit 22%
Février 1748	958 tonneaux	0 tonneau	1190 tonneaux	85 tonneaux soit 7,14 %
Mars 1748	698 tonneaux	0 tonneau	1372 tonneaux	316 tonneaux soit 23%
Totaux de septembre 1747 à mars 1748	6776,5 tonneaux	28 tonneaux soit 0,4%	5787 tonneaux	2003,5 tonneaux soit 34,6%
Totaux pour l'année 1750	7081,5 tonneaux	95 tonneaux soit 1,3%	6842 tonneaux	688 tonneaux soit 10%

Les chiffres obtenus traduisent bien la place négligeable que constituent les exportations de froment par rapport aux totaux de la Province, entre 0,4 et 1,3%, pour les deux années concernées, il en est de même pour l'orge en 1750 avec 6,5 % du total des exportations. Ce tableau permet de mettre en valeur la très grande importance du port pour les exportations de seigle ; si les chiffres varient énormément, selon les mois, en 1747-48, elles représentent plus du tiers de celle de la Bretagne (34,6% exactement), la

ville occupant une des ou la première place. L'année 1750 marque un fléchissement important avec seulement 10 % des exportations totales. Mais, il semble que ce chiffre soit à nuancer, car dans les registres aucun bateau à destination de Nantes n'est signalé, alors que cette ville représentait 35% des destinations en 1748.

L'essentiel des exportations de grains s'effectue vers les provinces françaises. Plusieurs destinations principales peuvent être dégagées. Entre 1692 et 1699 sur les 59 navires répertoriés, Bordeaux est mentionnée 5 fois ainsi que Nantes, trois autres destinations apparaissent, Saint-Saviguze (peut-être Saint-Savinien?), Bayonne et Rochefort mentionnées chacune une seule fois, les autres n'étant pas précisées. Il est donc difficile ici d'en tirer des conclusions. Entre 1747 et 1788, sur les 189 caboteurs chargés en grains répertoriés, la première destination est Nantes, avec 57 bateaux s'y rendant, soit environ 30% du total. La deuxième est formée par plusieurs villes proches les unes des autres et elle est la destination de 26 caboteurs, soit 13,8% du total, c'est le pôle charentais, précédemment évoqué, dont douze pour La Rochelle, deux pour Rochefort, dix pour Saint-Savinien, un pour la Tremblade et un pour Oléron. À ce dernier chiffre, il faut y ajouter « Maranir » (sans doute Marans mal orthographié). Enfin, la troisième est formée par le pôle bordelais avec Bordeaux, lieu de destination de 57 bateaux, la ville de Blaye de dix, et celle de Libourne de deux, soit 36,5% des caboteurs. Au total, un peu plus de 80% des bateaux sortant du port d'Hennebont s'y rendent de façon plus ou moins régulière pour y livrer du grain. Les autres destinations concernent un nombre assez important de villes (une douzaine) et font l'objet d'un commerce très irrégulier. Bayonne reçoit trois chargements de grains, Marseille neuf, mais seulement dans les années 1750, ce qui ne veut pas dire que ces liens soit rompus après, les registres ici étant certainement incomplets. Nantes mise à part, le commerce des grains avec les autres ports bretons reste exceptionnel, trois caboteurs à destination de Vannes sont signalés en quarante ans, un seul pour Auray, comme pour Quimper et Concarneau et six pour Redon. Les ports du nord de la Province sont absents.

Le chanvre est un autre produit phare des exportations hennebontaises, même si son commerce n'apparaît dans les archives que courant du XVIII^e siècle. Dans les registres d'exportation⁵², le nom d'un négociant hennebontais qui semble spécialisé dans son exportation est noté à plusieurs reprises :

52 A D Ille et Vilaine : C 1760-1761: exportation de chanvre 1739-1745.

- 20 janvier 1744: « Jean Symon demeurant à Hennebont déclare vouloir charger au port d'Hennebont la quantité de 23 344 livres de chanvre sur le navire la « Sainte Famille » de Saint-Brieuc de 30 tonneaux. Pour être conduit à Rochefort et y être déchargé pour les magasins du Roi ».(déchargé le 28 janvier 1744)
- 9 mai 1744: « Jean Symon déclare vouloir charger à Hennebont 20 300£ de chanvre sur le « Saint Gervais » de Lorient pour être conduit à Lorient et être déchargé dans les magasins de la Compagnie des Indes ».
- 28 septembre 1744: « Jean Symon veut faire charger à Hennebont 10 1999£ de Chanvre sur la « Marguerite » de Ploemeur pour être conduit à Rochefort ».
- 25 Février 1745: « Jean Simon déclare vouloir faire charger 30528 £ de chanvre sur la « Marie de Cabava » de Libourne pour Rochefort ».

Or, il ressort des listes de bateaux que sa destination unique, dans la seconde moitié du XVIII^e siècle est Brest, avec comme mention « Chanvre pour le compte du Roi ». S'il n'est jamais fait état du volume transporté, l'année 1767 semble avoir été celle du record, puisque quatre bateaux à destination de Brest sont mentionnés. Cette activité semble avoir perduré, bien que déclinante : le 7 août 1778, le Chasse-Marée « La Thérèse » de Lorient, part d'Hennebont pour Brest, chargé de « chanvre et grains ». Les flux d'exportation de chanvre ont donc probablement été réorientés autour de 1750, pour une raison qui n'est pas signalée.

Si l'on fait abstraction du commerce avec les Hollandais (en 1760, à l'occasion d'un état des ports de mer, l'ingénieur précise, qu'il « se charge à Hennebont 2000 barriques de miel, tout le monde sait que les Hollandais enlèvent cette marchandise⁵³ », Nantes constitue l'autre destination d'échange privilégiée pour le miel. Les volumes exportés sont très conséquents. Ainsi, en 1765, trois bateaux sont mentionnés⁵⁴ :

53 A D Ille et Vilaine : C 4905: Ports de mer 1696-1788.

54 SHD Marine Lorient : 2 P 59-60-61-62-63-64-65-66 : registres d'armement et désarmement de chaloupe, rôles de cabotage (1750-1788).

25 mars 1765	C M « L'Union » de Lorient	Hennebont	Nantes	21 barriques de miel et 21 balles de papier gris
-----------------	-------------------------------	-----------	--------	--

14 novembre 1765	C M « La Diligente » de Lorient	Hennebont	Nantes	miel
------------------------	------------------------------------	-----------	--------	------

15 décembre 1765	C M « La Diligente » de Lorient	Hennebont	Nantes	57 barriques de miel
------------------------	------------------------------------	-----------	--------	-------------------------

Il est possible que l'arrière pays n'étant pas capable de fournir une telle quantité, des négociants, locaux ou autres, s'approvisionnent ailleurs. C'est ce que semble indiquer la venue de deux bateaux (mentionnés ci-dessous), chargés d'une cargaison de miel, pour la compléter et exporter ensuite l'ensemble.

<i>14 janvier 1766</i>	<i>C M « Le Fringue » de Lorient</i>	<i>Quimper</i>	<i>Hennebont</i>	<i>miel</i>
--------------------------------	--	----------------	------------------	-------------

<i>9 avril 1784</i>	<i>C M « La Sainte- Reine » de Lorient</i>	<i>Pont l'Abbé</i>	<i>Hennebont</i>	<i>Cuir verts et miel</i>
<i>21 avril 1784</i>	<i>C M « La Sainte- Reine » de Lorient</i>	<i>Hennebont</i>	<i>Nantes</i>	<i>Cuir et miel</i>

Ici, le port joue le rôle d'une plate-forme d'approvisionnement et/ou de réexportation.

D'autres matières premières sont signalées dans les registres fin XVIII^e siècle, mais elles n'apparaissent que de façon très marginale, ce sont des pommes, du cidre, du beurre, de l'amidon, ou encore du foin. Il semble ici s'agir uniquement d'exportations occasionnelles.

- L'exportation de produits manufacturés

Quelques produits manufacturés font également l'objet d'exportation. Certains le sont de manière tout à fait ponctuelle, c'est le cas des 16400 livres de cordages blancs, mentionnés le premier mars 1674 à destination de Rochefort.

L'exportation de futaille est attestée deux fois :

24 avril 1699	Ollivier Maurice de Veay (Rhuis?)	Le Saint Esprit d'Auray	Venu charger de la futaille en botte
---------------	--------------------------------------	----------------------------	---

18 juillet 1699	Pierre Morlon Vieulle Nieulle (Vieille Ville)	La Martine 20 tx	Venu de Brouage à son lest pour charger des futailles vides ... pour son compte
-----------------	---	---------------------	---

Il s'agit probablement de pièces de bois préparées et non assemblées pour les tonneaux, le fait que le second caboteur mentionné provienne de Brouages semble confirmer ce fait.

L'exportation de produits en fer apparaît également comme un élément important. Dans les années 1690, de nombreuses mentions en font état :

14 mars 1692	Pierre Ternier	Barque le projet de Dieu	« 33 milliers de fer de Bretagne pour vendre à la Rochelle »
19 mai 1698	Jan Cadou L'Île Dieu	Jacques 22tx	Aller à Bordeaux chargé de « feuillart »
19 octobre 1698	Joachim Allanioux L'Île d'Arz	Le Hyacinthe 25 tx	Venu de ? En cette ville pour achever de charger de fer

20 décembre 1698	Guillaume le Perff Signé (?)	La Maturine 22 tx	Venu de Vienne en cette ville à son leste pour charger de fer
23 février 1699	Guillaume Le Ferrée Audierne	La Catherine 6 tx	Venu de Landerneau à son leste pour charger du fer en verge
2 juin 1699	Pierre Loncard Noirmoutier	La Marie 7 tx	Venu de Belle-Ile pour charger du fer en verges

Nous retrouvons ce produit signalé à de nombreuses reprises dans les rôles de cabotage, avec pour seule destination donnée Bordeaux, cette ville constituant également la seule destination réellement mentionnée dans les années 1690. L'exportation en est irrégulière, une cargaison en 1692, trois en 1698, deux en 1699, cinq en 1756... À partir de 1768, le terme « milliers de fer », dont la première mention remonte à 1692, n'apparaît plus, hormis une dernière fois en 1781, remplacé par l'expression « tonneau de fer en verge », que l'on retrouve en 1768 et 1771. Aucune indication n'est fournie quant à l'utilisation de ce produit, que ce soit sous la forme de milliers de fer, de fer en verge ou encore de feuillard. Grâce à Savary des Bruslon une explication peut être apportée pour le mot « Verge : Se dit encore des morceaux de fer longs & menus, ordinairement ronds, que les Marchands de fer vendent aux serruriers; ce qui s'appelle du Fer en Verge. Cette sorte de fer s'emploie ordinairement pour faire des tringles des clés des pitons & autres légers ouvrages de serrurerie⁵⁵ ». Dans les « *MÉMOIRES DE MATHÉMATIQUE ET DE PHYSIQUE Présentés à l'Académie Royale des Sciences par*

55 SAVARY DES BRUSLONS Jacques, *Dictionnaire universel de commerce, d'histoire naturelle et des arts et métier*, Tome Troisième, à Genève, Chez les Héritiers CRAMER & Freres PHILIBERT, 1742, p 1179.

disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?>

[id=4KdNAAAAcAAJ&pg=PA206&dq=Dictionnaire+universel+de+commerce,+d%27histoire+naturelle+et+des+arts+et+m%C3%A9tier,+Tome+Troisi%C3%A8me,&hl=fr&sa=X&ei=HK90UqOTOMa60QXpi4DICg&ved=0CDQO6AEwAA#v=onepage&q=Dictionnaire%20universel%20de%20commerce%2C%20d%27histoire%20naturelle%20et%20des%20arts%20et%20m%C3%A9tier%2C%20Tome%20Troisi%C3%A8me%2C&f=false](http://books.google.fr/books?id=4KdNAAAAcAAJ&pg=PA206&dq=Dictionnaire+universel+de+commerce,+d%27histoire+naturelle+et+des+arts+et+m%C3%A9tier,+Tome+Troisi%C3%A8me,&hl=fr&sa=X&ei=HK90UqOTOMa60QXpi4DICg&ved=0CDQO6AEwAA#v=onepage&q=Dictionnaire%20universel%20de%20commerce%2C%20d%27histoire%20naturelle%20et%20des%20arts%20et%20m%C3%A9tier%2C%20Tome%20Troisi%C3%A8me%2C&f=false)

(consulté en décembre 2013)

*divers Savans & lus dans ses Assemblées*⁵⁶ », en prenant l'exemple des « Forges des Salles » (à proximité aujourd'hui du barrage de Guerlédan), livrant le port de Vannes, des précisions sont données, les milliers de fer sont décrits comme un produit brut, le fer en verge provenant de sa transformation. Une autre information est apportée également par cet extrait, il y est signalé que les Forges fournissent Bordeaux via Vannes, mais le port d'Hennebont semble être également concerné, de façon importante par ce transit. Ces produits trouvent très probablement un débouché dans la tonnellerie, étant à destination principalement de Bordeaux très majoritairement ou de la Rochelle (le terme « feuillard » évoqué dans une cargaison à destination de cette dernière ville, le 19 mai 1698, correspond probablement à la bande métallique utilisée pour cercler les tonneaux). Si le commerce de ce produit semble couvrir la majeure partie de la période traitée, présentant, de ce fait une apparence de stabilité, il est possible qu'il ait connu une évolution liée au rétrécissement de l'espace du petit cabotage. Ainsi, le 23 février 1699, un caboteur « La Catherine » d'Audierne, du port de 6 tonneaux, ayant pour capitaine Guillaume Le Ferrée est « venu de Landerneau à son lest pour charger du fer en verge », probablement à destination du Nord-Bretagne. Le recentrage de l'activité de cabotage a pu faire perdre ces marchés, désormais situés hors champ, obligeant les commerçants à se concentrer sur le seul pôle encore existant, Bordeaux.

Le commerce du papier ne peut être mis en évidence que dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. Dans les rôles de cabotage⁵⁷, 10 cargaisons de papier sont mentionnées entre 1750 et 1788 (les volumes sont variables, quand ils sont mentionnés et peuvent atteindre 95 balles), dont neuf à destination de Nantes et une de Lisbonne. Dans les enregistrements de congés de capitaine et maîtres de barques⁵⁸, ce commerce est noté une seule fois, à nouveau à destination de Lisbonne.

56 MÉMOIRES DE MATHÉMATIQUE ET DE PHYSIQUE Présentés à l'Académie Royale des Sciences par divers Savans & lus dans ses Assemblées, à Paris, Moutard imprimeur libraire, 1780, p 505.

disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?id=HkoTPKRYM2AC&printsec=frontcover&dq=M%C3%89MOIRES+DE+MATH%C3%89MATIQUE+ET+DE+PHYSIQUE+Pr%C3%A9sent%C3%A9s+%C3%A0+l%27Acad%C3%A9mie+Royale+des+Sciences+par+divers+Savans+%26+lus+dans+ses+Assembl%C3%A9es&hl=fr&sa=X&ei=Yq90UsCzLO6W0QXWsoGIBA&ved=0CDwQ6AEwAg#v=onepage&q&f=false>

(consulté en décembre 2013)

57 SHD Marine Lorient : 2 P 59-60-61-62-63-64-65-66 : registres d'armement et désarmement de chaloupe, rôles de cabotage (1750-1788).

58 A D Morbihan : 10 B 19 : enregistrement des congés des capitaines et maître de barques.

Cette activité exportatrice est également signalée dans les registres sur l'industrie des archives de l'intendance⁵⁹, par deux fois :

- 4 mars 1729: « Un moulin à papier sur le Scorff à deux lieues d'Hennebont. On envoie à Bayonne, le débit est fort médiocre ».
- 13 janvier 1772: « le moulin du Poux ⁶⁰ en la paroisse de Plouay sur la rivière du Scorff, non navigable. Ce moulin est éloigné de trois lieues et demi d'Hennebont.
-Production annuelle
-Bulle 500 rames soit 3250£ de poids
-Bastard 600 rames soit 6000 £ de poids
-Gène 200 rames soit 1400£ de poids

Les papiers sont tous prêts à vendre en sortant du moulin et le papetier les porte à vendre dans les bourgs et villes voisines. Ces différents papiers se consomment dans les environs en partie et en partie ils sortent par le port d'Hennebont pour Lisbonne, Rennes ou Nantes .»

Le commerce hennebontais ne semble donc pas connaître d'évolution majeure, seigle et fer en constituent les deux pivots tout au long de la période. Les exportations de chanvre, miel et papier se développent, le commerce de futaille disparaît probablement. L'exportation des autres produits reste négligeable.

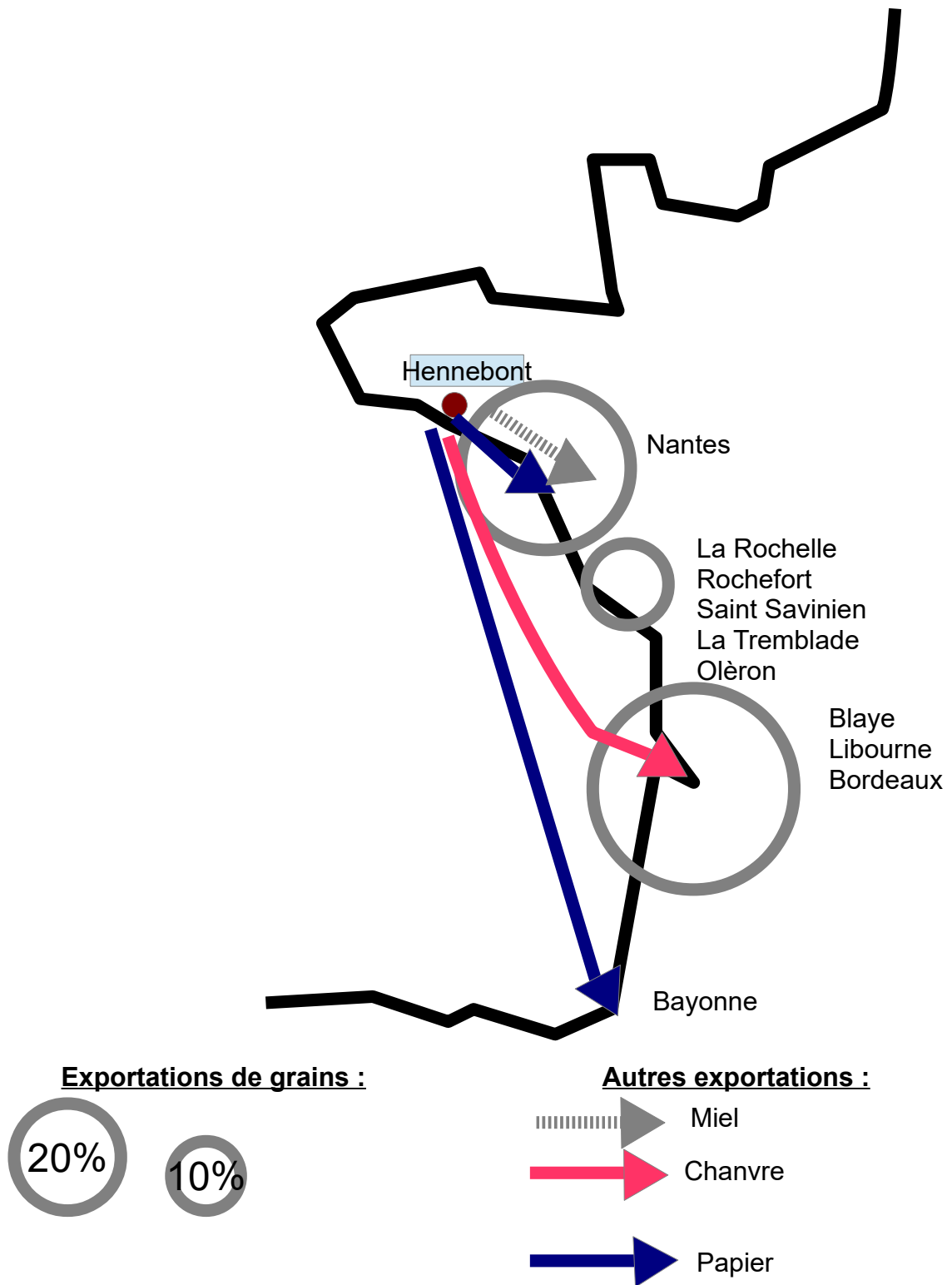
59 A D Ille et Vilaine : C 1502-1503: industries 1728-1777, C 1504-1506: industries.

60 *Le moulin à papier du Poü était décrit comme tombant en ruine, lors de la vente de 1683. Reconstitué, il produisait en 1776 "1000 rames de papiers divers pour sacs et enveloppes pour le Pays et pour Bayonne" ... ainsi que pour les besoins des bouchers. Selon les relations locales cette production dura jusqu'à la veille de la guerre de 1914-1918. Puis le moulin fut aménagé en moulin à grain et fonctionna ainsi jusqu'en 1972 ou 1973.*

Disponible à l'adresse :

http://www.sahpl.asso.fr/site_sahpl/Baudry_la_seigneurie_du_p%C3%BC_et_ses_officiers_1994.htm
(consulté en décembre 2013)

Schéma récapitulatif n°4 : Principaux lieux d'exportation du petit cabotage hennebontais, fin XVIII^e siècle



1.2.2.2) Le commerce d'importation

C'est également par le port que transitent les marchandises importées, non seulement pour la ville même, mais aussi pour toutes les paroisses constituant l'hinterland, sans pour autant que les limites de celui-ci soient bien connues. Les seules sources permettant d'en faire l'étude sont, ici encore, les mêmes que celles précédemment évoquées pour les années 1690 et pour la seconde moitié du XVIII^e siècle, ce sont les rapports d'entrées qui servent de base à la réflexion sur les importations.

La mention de l'importation de certains produits dans les listes, comme des poteries (depuis Bordeaux et Redon), des meubles (une seule fois depuis Quimper), ou encore des cistres (instrument à cordes pincées, muni d'un manche, relié à une caisse de résonance à fond plat et à une table piriforme, cousin du luth), mentionnées deux fois depuis Bayonne en 1699, peut être considérée comme marginales.

D'autres apparaissent de manière totalement anecdotique seulement dans les listes des années 1690, c'est par exemple la mention, en mars 1680, d'une « une caité de sucre », chargée probablement à Nantes, seule mention de l'existence d'un commerce lié à ce produit et dont nous ne connaissons rien d'autre. Un autre n'est mentionné qu'une seule fois :

23 novembre 1699	Allain Penmars	Catherine 8 tx	« Venu de Penmars chargé de 4 milliers de merlus sallé qu'il a débité en ce port »
------------------	-------------------	----------------	--

Pourtant , le « *Traité Général des Pesches et histoires de poissons*⁶¹ », de 1772, nous le

61 DUHAMEL DU MONCEAU M, *Traité Général des Pesches et histoires de poissons*, seconde partie, à Paris, chez Saillan et Nyon, libraires, rue Saint-Jean de Beauvais, 1772, p 144.

« **Salaison du Merlus** : On sale le Merlu à peu près comme nous avons dit qu'on faisoit la Morue, on tranche la tête, on l'ouvre ensuite depuis le col jusqu'à l'anus, on le vuide & on nettoie bien le ventre, on ôte l'arête jusqu'à l'anus ou bien pour le préparer à plat, on l'ouvre d'un bout à l'autre & on emporte presque toute l'arête. De quelque façon que le poisson ait tranché, on le sale, pour cela, on en fait tas, têtes contre queues & on met beaucoup de gros sel entre tous les lits de poisson. Quand il a resté une ou deux fois vingt quatre heures dans le sel, on défait les tas & on lave les poissons dans de l'eau de mer. A mesure qu'ils sont bien lavés on reforme de nouveaux tas pour que le poisson s'égoutte de l'eau du lavage pendant trois ou quatre jours, ensuite on l'étend sur le galet ou sur des pierres pour le faire sécher au soleil, mais on a soin de retourner toutes les quatre ou cinq heures jusqu'à ce qu'il soit bien sec, ce qui dure ordinairement huit jours, alors on le serre dans des magasins secs jusqu'à ce que des Marchands viennent l'acheter. Ainsi ce poisson est préparé à peu près comme la Morue sèche de Terre Neuve & c'est ce qu'on doit véritablement nommer de la Merluce qui quand elle est bien préparée, approche un peu de la bonté de la Morue sèche. Les Pêcheurs Terre neuviens en préparent surtout quand la Morue ne donne

présente comme un produit courant, « On en vend de frais le plus que l'on peut, c'est pourquoi on en transporte dans les Bourgs & Villages qui ne sont point au bord de la mer. Mais, quand la pêche de ce poisson donne abondamment en Bretagne, on en fait sécher & on en sale comme les Lieux, qu'on transporte à Bordeaux à la Rochelle & ailleurs ». Mais, il ne nous est pas possible ici, d'estimer les volumes de consommation, ni si ce produit est consommé régulièrement ou de façon exceptionnelle.

Le charbon est également mentionné à quatre reprises. Dans trois cas, il est question d'importation :

20 septembre 1693	Jan Fordel	Saint Louis 40 tx	Charbon et chaux pour le compte des marchands de cette ville
24 mai 1694	Nicolas Maier de Belle Ile	La Jeanne 12tx	Venu de Belle-Ile chargée de deux barrique de charbon

9 octobre 1780	C M « Les trois amis » de Lorient	Nantes	Lorient/ Hennebont	Fer et charbon de terre
----------------	-----------------------------------	--------	-----------------------	-------------------------

L'utilisation de ce produit nous échappe, peut-être dans la métallurgie ou autre, les faibles quantités répertoriées invitent à penser à un usage local. Dans la quatrième mention, le charbon est exporté, ici, le port hennebontais joue peut-être également le rôle de plate-forme de redistribution.

19 janvier 1771	C M « Le Léger » de Lorient	Hennebont	Vannes	16 tonneaux de charbon de terre
-----------------	-----------------------------	-----------	--------	---------------------------------

L'importation de chanvre, signalée à quatre reprises en 1692 (une cargaison depuis le Croisic et trois de provenances inconnues) une fois en 1697 et une autre en 1698 et

pas abondamment, mais au retour cette Merluche est vendue avec le rebut. Cette salaison ne déchoit point dans les magasins au contraire lorsque le poisson a été bien séché il y augmente de poids, on le vend par paquets du poids environ de 200 livres ».

Disponible à l'adresse:

https://books.google.fr/books?id=m5FcAAAACAAJ&pg=PA144&dq=merlu+sal%C3%A9&hl=fr&sa=X&redir_esc=y#v=onepage&q=merlu%20sal%C3%A9&f=false

(consulté le 7 janvier 2016)

encore deux fois entre 1750 et 1788, dans les deux cas depuis Nantes, montre que le port joue encore une fonction redistributive pour ce produit, même si elle semble s'atténuer avec le temps.

L'importation de moulages est mentionnée 11 fois dans les années 1690, la plupart vient de Nantes, seules deux cargaisons sont transportées sur des navires en provenance d'Audierne et de Concarneau. En 1767, une autre cargaison est mentionnée, une autre en 1768 et une dernière en 1772, toutes également depuis Nantes. Leur utilisation nous reste largement obscure. Toutefois, une délibération de la Communauté de Ville du 8 janvier 1746 peut nous apporter une réponse. Sur fond de construction illégale de maisonnettes sur les quais, il est fait état par la Communauté que le « terrain occupe que lesdites maisonnettes estoient nécessaires pour les marchands forains pour y mettre leurs vins et pour les négociants pour y mettre leurs moulages, feuillards et autres marchandises que l'on débarque⁶² ». L'association moulages/feuillards invite à penser que ces premiers sont en fait les moules dans lesquels sont coulées des pièces métalliques.

Le sel est également régulièrement mentionné, provenant de la région du Croisic, dans la plupart des cas, hormis une cargaison depuis Brouage en 1694 et quatre de Rhuis en 1699, mais peut-être s'agit-il dans ce dernier cas, encore, d'un lieu d'étape. Ce commerce, cette fois en provenance exclusivement du Croisic, est mentionné à cinq reprises entre 1750 et 1788. Ce produit est utilisé dans la cuisine ou la conservation.

Des cargaisons d'ardoises sont régulièrement répertoriées, dix-huit entre 1692 et 1699, treize de 1750 à 1788, toutes en provenance de Redon, hormis une en 1694, sur un navire venant de Nantes (ce navire a d'ailleurs très probablement pu compléter sa cargaison à Redon), elles sont utilisées pour la réfection des toitures. Une cargaison, le 11 juin 1693, est à destination de « Madame l'Abbesse de la Joye » ; mais dans la plupart des cas, elles sont livrées à des marchands, comme le 20 mai 1697, « De Redon chargé d'ardoises pour son compte qu'il a vendu aux marchands de cette ville ».

Hennebont reçoit également de nombreuses cargaisons de chaux, toutes en provenance de Nantes (quand celle-ci est mentionnée), 15 entre 1692 et 1699. Entre 1750 et 1788 ce sont 26 caboteurs qui sont recensés sur 127 bateaux. Les quantités sont

62 A M Hennebont. : BB 19 :Reg. Délib. Com.Ville (1745-1747).

importées régulièrement, même si les besoins en chaux apparaissent relativement modestes et certainement liés à la fabrication de crépis pour recouvrir les façades des maisons de la ville ou de mortier pour les constructions.

Entre 1692 et 1699, les cargaisons de résines, parfois orthographiées Razin ou encore Rouzina, auxquelles il faut rattacher celle de Goudron, mentionnée en 1694, proviennent essentiellement d'Arcachon (trois mentions sur 7), une de la Roche-Bernard, une de l'Île de Ré et celle de goudron est provenance inconnue. Ici encore, les marchandises ont dû connaître quelques étapes, brouillant la connaissance de leur provenance réelle. Entre 1750 et 1788, les brays ou résines sont en provenance de Bayonne ou de Nantes. Il est assez étonnant d'en trouver mention, surtout dans la seconde moitié du XVIII^e siècle alors même que les armements hennebontais sont inexistantes ou très peu développés. Il s'agit sans doute d'une matière première acquise par les négociants locaux, spéculant en vue de la revendre au meilleur prix, le moment venu, aux chantiers des villes alentours. Les mentions de bray venant de Bayonne et de Bordeaux, dans le livre de Savary des Bruslons⁶³, confirment que la Ville est intégrée aux courants d'échange à l'échelle européenne, même si l'auteur ne mentionne que ceux à destination des Provinces-Unies.

L'importation d'alcool tient une place essentielle, de nombreuses cargaisons en sont chargées, d'un ou de plusieurs types, en totalité ou en partie (un bateau pouvant transporter plusieurs types d'alcool). L'importation de certains est marginale :

63 « BRAY Il ya de deux sortes de Bray; du Bray sec & du Bray liquide.

Le Bray sec est l' arcançon (Voyez ARCANÇON).

Le Bray liquide qu'on nomme aussi Tarc est le goudron (Voyez GOUDRON).

BRAY est aussi une composition de gomme de résine & d autres matières gluantes qui font un corps dur sec & noirâtre ou bien de la poix liquide mêlée simplement avec de l'huile de poisson. L'un & l'autre servent aux calfats des bâtimens de mer

Commerce du Bray à Amsterdam :

Le Bray de Bayonne se vend à Amsterdam 40 fl les mille livres. On donne 120 livres de tares par barrique & on déduit un pour cent pour le bon poids & autant pour le prompt payement.

Le prix du Bray de Bordeaux & ses déductions sont semblables à celui de Bayonne; à l'égard de la tare elle n est que de 90 livres par barrique. », in SAVARY DES BRUSLONS Jacques, *Dictionnaire universel de commerce*, Tome Premier, à Genève, Chez les Héritiers CRAMER & Frères PHILIBERT, 1742, p 544.

Disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?id=lWaUGhiCEfgC&pg=RA1-PA991&dq=SAVARY+DES+BRUSLONS+Jacques.1742&hl=fr&sa=X&ei=KLB0UsOMA9S10QXQvICoDw&ved=0CDIQ6AEwAA#v=onepage&q=SAVARY%20DES%20BRUSLONS%20Jacques%20C1742&f=false>

(consulté en décembre 2013)

- Le cidre est mentionné deux fois, dans les deux cas en provenance de Redon, le 28 mai 1697 et le 28 février 1778. Les importations en semblent donc très occasionnelles, même à l'échelle de la période étudiée. Il est possible qu'une production locale puisse expliquer les faibles importations.

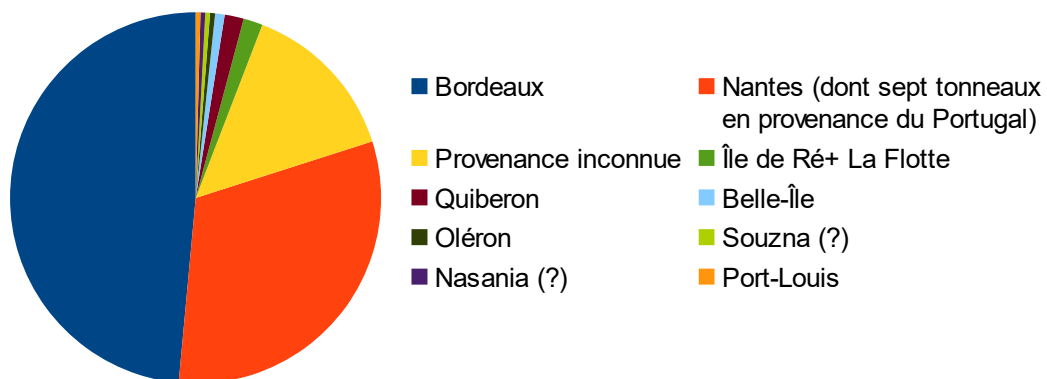
- L'importation de vinaigre est soulignée deux fois, en 1694 et 1696, une cargaison en provenance de Port-Louis, une autre probablement en ligne directe depuis Nantes. Les quantités sont très faibles et les importations de cette catégorie de produit n'apparaissent plus dans la seconde moitié du XVIII^e siècle.

- Le commerce de la bière semble être également peu florissant et tardif, seuls deux caboteurs en débarquent entre 1750 et 1788, le «Saint-Louis » de Lorient, le 26 mars 1775 et « l'Angélique », le 21 septembre 1767. Cette faible importance est sans doute due à un désintérêt pour ce breuvage, considéré peut-être comme trop « exotique » par le palais des consommateurs locaux, ou à l'existence d'une production locale.

- Le transport d'eau de vie est mentionné à quinze reprises entre 1692 et 1699, avec six cargaisons en provenance de Nantes, sept de Bordeaux, deux d'origine inconnue, mais seulement six fois, entre 1750 et 1788, cinq cargaisons provenant de Nantes, une de Lorient (dans ce cas, il s'agit d'une marchandise ayant transité par ce port et acheminée certainement depuis Nantes). La consommation dans l'ensemble reste faible et Nantes semble s'affirmer comme le seul lieu de fourniture aux dépens de Bordeaux. Cette faible consommation peut s'expliquer par le prix élevé de ce produit.

- L'essentiel des importations d'alcool concerne les vins qui proviennent tous de la façade atlantique.

Graphique n° 9 : Provenances des cargaisons de vin entre 1692 et 1699



Fin XVII^e siècle, la moitié des cargaisons en vin provient de Bordeaux. Les volumes en tonneaux, ici, ne peuvent être appréhendés, faute de précisions pour nombre de cargaisons. Nantes occupe également une place importante, même si très sensiblement moindre que pour la précédente ; et à elles seules, ces deux villes représentent les deux-tiers des approvisionnements en vin. Oléron, Ré constituent des lieux de fournitures marginaux. Port-Louis, Belle-Île, Quiberon sont des étapes de redistribution. Les noms Nasania et Souzna n'ont pu être exploités. En 1699, le 14 juillet, le caboteur « La Julienne », de l'Île d'Arz, jaugeant 25 tonneaux, est signalé comme étant « venu de Nantes chargé de 7 tx de vin de Portugal pour le compte de Uné (?) marchand dudit Nantes qui veut débiter en ce port ». Il est donc question ici d'une entreprise individuelle, menée par un marchand cherchant des débouchés pour un nouveau type de vin, aucune information ne nous est parvenue quant à son succès éventuel.

Entre 1750 et 1788, comme le montre le graphique ci-après, Nantes domine avec l'exportation des vins de la Loire, Bordeaux semble largement dépassée, même si ce bilan est à nuancer : Bordeaux et Libourne peuvent être regroupées en un même pôle, du fait de leur proximité géographique. Cette évolution est à rapprocher de celle que connaît l'ensemble du commerce de cabotage hennebontais, précédemment relevée, avec la montée en puissance du segment nantais et le recul du bordelais. Les cargaisons provenant de Port-Louis, Belle-Île, Lorient sont des réexpéditions dont la provenance réelle est inconnue. Il n'est malheureusement pas possible de faire la distinction entre vins rouges et blancs, ni même de parler de la qualité de cette boisson; les sources consultées étant muettes à ce propos. Une seule mention en fait état :

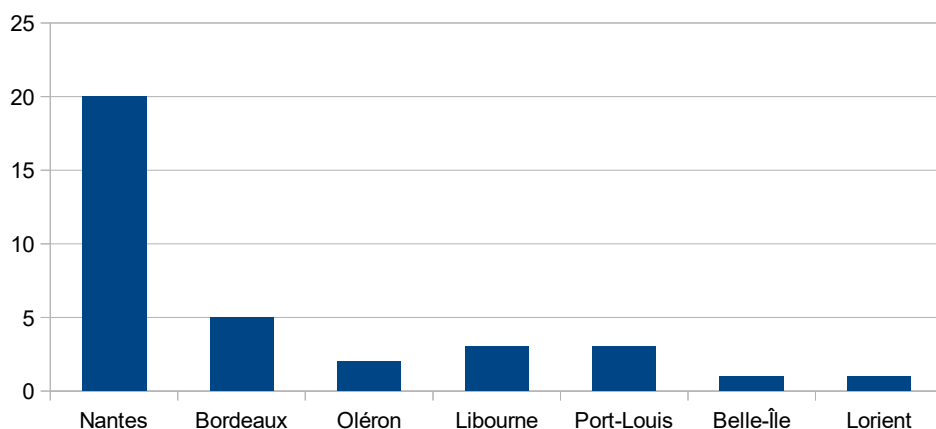
18 octobre 1785	« Sieur Ambroise », Rhuys, 39 t ^x	Nantes	Lorient, Hennebont	20 barriques de vin blanc de Nantes
-----------------------	---	--------	-----------------------	--

Toutefois, il est possible de s'en faire une idée, à travers un article de Lucien Guillou sur un négociant hollandais :

« Tout le monde vend du vin ici », nous dit Vanderheyde. Les fournisseurs ne tiennent aucun compte des récriminations; ils expédient sans trêve aux courtiers de Lorient, d'Hennebont et de Port-Louis. Ajoutons que tous ces vins sont de qualité médiocre. Ils tournent vite « à l'aigre ». On les réalise alors rapidement. Pour écouler son stock, Vanderheyde a été obligé, dans certains cas, d'organiser une vente « en» cantine » par

bouteille et par chopine ⁶⁴. »

Graphique n° 10 : Provenances des cargaisons de vin entre 1750 et 1788



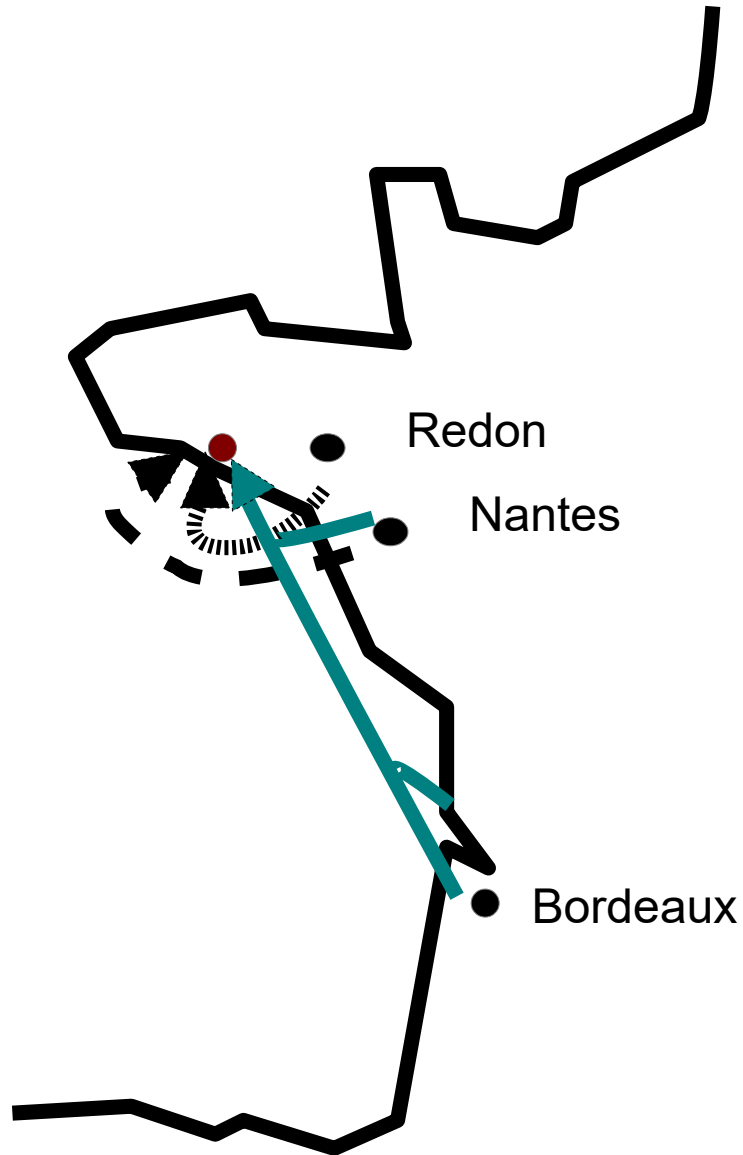
- L'importation de grains, relevée entre 1750 et 1788, semble en contradiction avec le point précédent qui faisait apparaître le port d'Hennebont comme un des pôles d'exportations de céréales en Bretagne et notamment de seigle. Comment, dès lors, expliquer que vingt et une cargaisons à destination de ce port soit mentionnées, dont neuf de seigle en provenance de Nantes et sept de froment (deux de Nantes et trois de Pont-l'Abbé et une de Pont-Aven) ? Les dates notées dans les rôles de cabotage peuvent apporter une réponse. L'essentiel de ces importations se fait dans le courant des années 1770, 1772, 1784-85-86, et surtout pendant la période hivernale et/ou de soudure (printemps, qui correspond à la jonction entre deux récoltes). Elles sont donc surtout motivées par des situations d'urgence, en réponse à une série de mauvaises récoltes, ne permettant pas d'assurer une alimentation normale sur l'ensemble de l'année.

64 GUILLOU Lucien, André Vanderheyde, courtier lorientais, et ses opérations (1756-1765), In: *ABPO*. Tome 33, numéro 3, 1918, pp. 379-404.

disponible à l'adresse :

http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/abpo_0003-391X_1918_num_33_3_1494
(consulté le 25 juillet 2013)

Schéma récapitulatif n°5 : Les principaux produits d'importation et leur provenance



Les Importations :

.....▶ Ardoises

- - -▶ Chaux

————▶ alcools

1.2.2.3) Les circulations de navire

Enfin, il faut également s'intéresser aux bateaux apportant ; peut-on dessiner, ici, une spécialisation de certains caboteurs dans un type de voyage ou un type de marchandises transportées ou, au contraire, les maîtres de barque ne bénéficient-ils que d'un effet d'aubaine, leur permettant de remplir les soutes de leur bateau vers une destination plus opportune?

Pour la fin du XVII^e siècle, les informations contenues dans les listes d'enregistrement des capitaines et maîtres de barques ⁶⁵ sont difficilement exploitables, car les microfilms sont parfois peu lisibles et beaucoup de bateaux mentionnés ne font qu'une apparition ponctuelle. Toutefois, il est possible de visualiser les circulations d'un navire sur trois années, le « Saint-Joseph », commandé par Jan Cadou, l'une des rares personnes à être capable de signer de ses nom et prénom.

10 décembre 1696	Jan Cadou L'Île Dieu	Le Joseph 22 tx	De Bordeaux chargé de vin et d'eau de vie
18 février 1697	Jean Cadou L'Île Dieu	Le Jacques 22tx	Venu de Bordeaux chargé de vin
19 avril 1697	Jan Cadou L'Île Dieu	Le Jacques 22tx	Venu de Bordeaux chargé de vin
15 novembre 1697	Jan Cadou L'Île Dieu	Le Jacques 22 tx	De Bordeaux chargé de vin
30 décembre 1697	Jan Cadou L'Île Dieu	Le Jacques 22 tx	De Bordeaux chargé de vin
2 février 1698	Jan Cadou Île Dieu	Le Jacques 22 tx	De Bordeaux chargé de vin et eau de vie
18 mars 1698	Jan Cadou Île Dieu	Saint Jacques 22 tx	Venu de Bordeaux en cette ville chargé de vin
19 mai 1698	Jan Cadou L'Île Dieu	Jacques 22tx	Aller à Bordeaux chargé de « feuillart »
23 novembre 1698	Jan Cadou L'Île Dieu	Le Jacques 22 tx	Venu de Bordeaux chargé de vin
26 février 1699	Jan Cadou L'Île Dieu	Le Jacques 22tx	20 tonneaux et un tiers de ? De vin de Bordeaux

65 A D Morbihan : 9 B 77-81 : enregistrement des capitaines et maîtres de barques, 3 novembre 1692-21 février 1731 : 2 Mi 109 R12 : illisible parfois car uniquement disponible en microfilm.

Ce navire s'inscrit dans un cycle de rotations entre Bordeaux et Hennebont, les marchandises exportées, mentionnées une seule fois, sont constituées de « feullart », (ce qui évite le retour à vide), le vin et très marginalement l'eau de vie constituant l'essentiel des importations. Les rotations ont principalement lieu en hiver, au début de printemps et en fin d'année, ce rythme étant peut-être contraint par le temps nécessaire à l'élaboration du vin, avec parfois une rotation toutes les six semaines environ.

A partir de 1750, l'analyse des rôles de cabotage⁶⁶ permet de mettre en évidence une ou des liaisons maritimes particulières entre des ports avec un type de marchandises transportées.

Certains caboteurs semblent se spécialiser dans le trajet Nantes-Hennebont.

27 <i>janvier</i> 1750	DC « Le Saint-Guillaume », Ploemeur	Nantes	Hennebont	Vin et autres marchandises
6 février 1750	DC « Le Saint-Guillaume », Ploemeur	Hennebont	Nantes	à son lest
25 <i>février</i> 1750	DC « Le Saint-Guillaume », Ploemeur	Nantes	Hennebont	16 tonneaux de vin
5 mars 1750	DC « Le Saint-Guillaume », Ploemeur	Hennebont	Nantes	à son lest
30 <i>mai</i> 1750	DC « Le Saint-Guillaume » Ploemeur	Nantes	Hennebont	14 tonneaux de chaux
11 juin 1750	DC « Le Saint-Guillaume » Ploemeur	Hennebont	À l'aventure	À vide

1er août 1754	D C « Le Pierre-Marie » de Ploemeur	Nantes	Port-Louis	9 tonneaux de chaux
19 août 1754	D C « Le Pierre-Marie » de Ploemeur	Hennebont	Nantes	À vide
15 <i>juin</i> 1755	D C « Le Pierre-Marie » de Ploemeur	Nantes	Lorient	10 tonneaux de chaux
27 juin 1755	D C « Le Pierre-Marie » de Ploemeur	Hennebont	Nantes	À vide

66 SHD Marine Lorient : 2 P 59-60-61-62-63-64-65-66 : registres d'armement et désarmement de chaloupes, rôles de cabotage (1750-1788).

3 juillet 1755	D C « Le Pierre-Marie » de Ploemeur	Nantes	Port-Louis	11 tonneaux de chaux
Juillet 1755	D C « Le Pierre-Marie » de Ploemeur	Hennebont	Nantes	À vide
16 septembre 1755	D C « Le Pierre-Marie » de Ploemeur	Nantes	Port-Louis	10 tonneaux de chaux
16 octobre 1755	D C « Le Pierre-Marie » de Ploemeur	Hennebont	Nantes	À vide

C'est le cas des deux exemples ci-dessus. Pendant six mois en 1750, pour le « Le Saint-Guillaume » et presque une année pour le « Pierre Marie » en 1755, ces deux doubles chaloupes vont effectuer, le trajet Nantes-Hennebont, transportant un seul type de produit à chaque fois (du vin et essentiellement de la chaux) avec une fréquence des allers-retours d'un tous les deux mois pour le Pierre Marie, fin 1755. L'autre élément important est qu'à chaque fois, les caboteurs retournent sur Nantes les cales vides. Ici, nous pouvons penser que la perte d'argent, liée à l'absence de marchandises au retour, est compensée par la fréquence des passages et la certitude d'avoir une nouvelle cargaison en revenant à Nantes.

Pour la liaison Bordeaux-Hennebont, la situation apparaît comme totalement différente.

Certains caboteurs semblent disposer sur un court laps de temps d'un certain monopole. C'est le cas de la double-chaloupe la « Julie » de Ploemeur.

13 mai 1756	D C « La Julie » de Ploemeur	Hennebont	Bordeaux	10 milliers de fer à 3£ par milliers
17 août 1756	D C « La Julie » de Ploemeur	Hennebont	Bordeaux	7 milliers de fer
17 septembre 1756	D C « La Julie » de Ploemeur	Hennebont	Bordeaux	15 milliers de fer
14 octobre 1756	D C « La Julie » de Ploemeur	Hennebont	Bordeaux	15 milliers de fer

Ce bateau est le seul à effectuer en 1756 le transport de milliers de fer entre Hennebont et Bordeaux, sans pour autant que l'on dispose de renseignements sur la nature des marchandises au retour. Le 30 septembre 1757, on retrouve ce caboteur à Nantes pour

effectuer un transport de vin jusqu'à Lorient et Hennebont et repartant à l'aventure. Toutefois, les caboteurs venant de Bordeaux livrer des marchandises à Hennebont ne semblent pas effectuer, comme pour le cas nantais, un retour à vide vers leur point de départ (la distance, plus grande ici, est sans doute un frein), comme le montre l'exemple ci-dessous :

8 1763	avril	C M « Le Fringue » de Lorient	Bordeaux	Hennebont	32 tonneaux de vin
25 1763	avril	C M « Le Fringue » de Lorient	Hennebont	À l'aventure	

Les années 1770-1780 montrent une évolution, puisque le nombre de départs à vide ou de mention « partant à l'aventure » diminue fortement, pour ne plus être mentionné après 1786. Ceci est peut-être dû à une meilleure circulation de l'information et plus grande efficacité logistique de la part des armateurs.

Le mouvement des autres caboteurs, quant à lui, est difficile à analyser, la plupart ne faisant que des apparitions ponctuelles, desquelles il est délicat de tirer des conclusions. Malgré tout, certains bateaux semblent entretenir avec le port des liens étroits qui ressortent dans les rôles de cabotage ⁶⁷ à travers de nombreuses mentions de leur nom. C'est le cas notamment du Chasse-marée « L'Union » de Lorient. Le 19 mai 1764, ce bateau est mentionné une première fois, puis ensuite à de nombreuses reprises jusqu'au 15 janvier 1772, le tout couvrant une période de 8 ans.

19 1764	mai	C M « L'Union » de Lorient	Nantes	Hennebont	moulanges
22 1764	mai	C M « L'Union » de Lorient	Hennebont	Nantes	À vide
25 1765	mars	C M « L'Union » de Lorient	Hennebont	Nantes	21 barriques de miel et 21 balles de papier gris
22 1765	avril	C M « L'Union » de Lorient	Hennebont	Nantes	16 tonneaux de seigle, 10 tonneaux de marchandises
20	août	C M « L'Union » de	Hennebont	Brest	Chanvre pour le

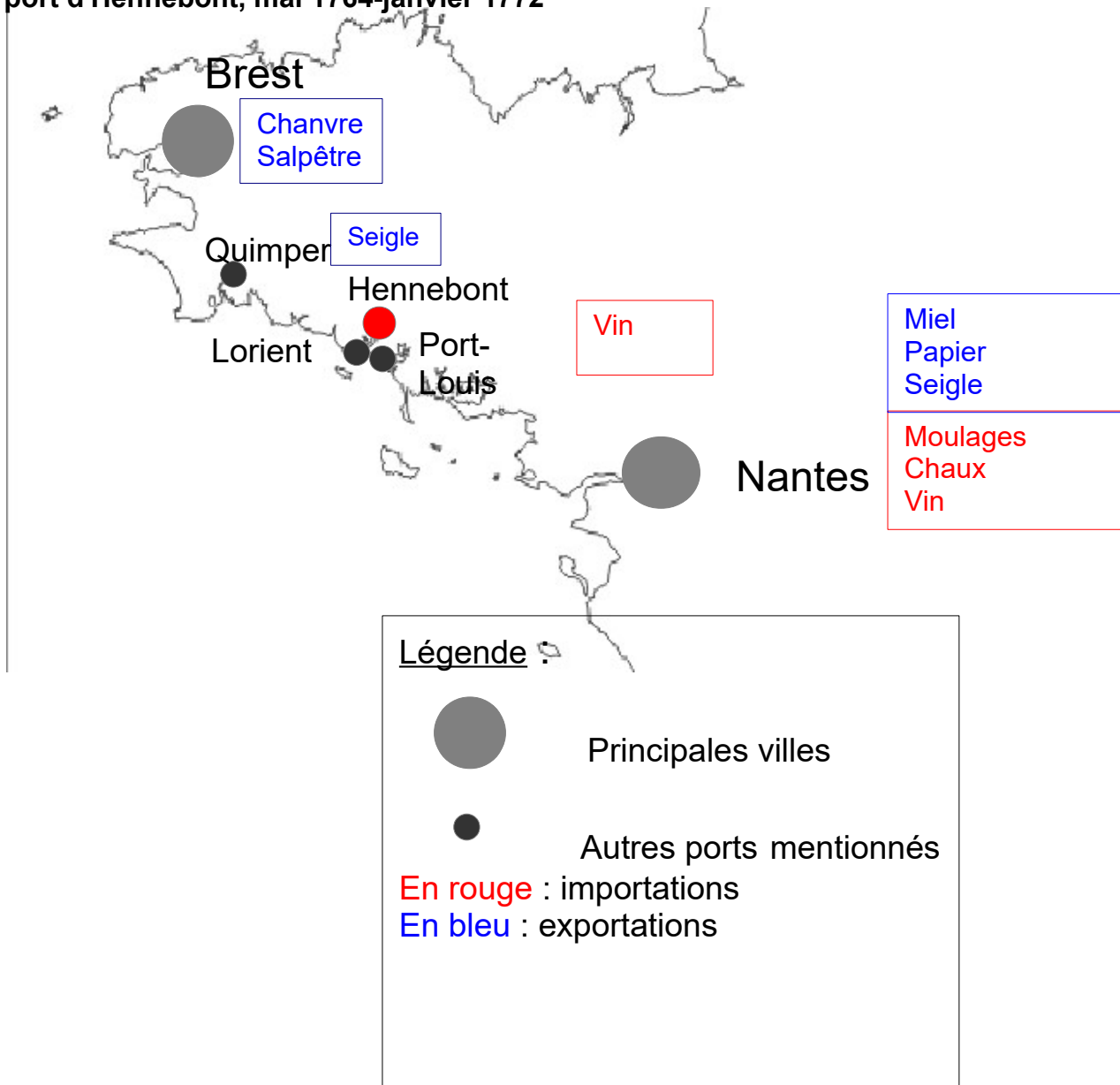
67 SHD Marine Lorient : 2 P 59-60-61-62-63-64-65-66 : registres d'armement et désarmement de chaloupes, rôles de cabotage (1750-1788).

1765		Lorient			compte du Roi
17 1766	avril	C M « L'Union » de Lorient	Nantes	Hennebont	chaux
26 1766	mai	C M « L'Union » de Lorient	Port-Louis	Hennebont	vin
10 1767	août	C M « L'Union » de Lorient	Hennebont	Brest	Chanvre pour sa majesté
19 septembre 1767		C M « L'Union » de Lorient	Hennebont	Brest	16 milliers de chanvre pour le Roi
6 1767	octobre	C M « L'Union » de Lorient	Hennebont	Brest	Salpêtre et chanvre pour le Roi
16 1770	mars	C M « L'Union » de Lorient	Hennebont	Quimper	18 tonneaux de seigle
14 1770	avril	C M « L'Union » de Lorient	Quimperlé	Port-Louis	À son lesté
24 1770	avril	C M « L'Union » de Lorient	Hennebont	Lorient	Reste de la cargaison
18 1770	mai	C M « L'Union » de Lorient	Nantes	Lorient	18 tonneaux de chaux
30 1770	mai	C M « L'Union » de Lorient	Hennebont	À l'aventure	
26 1770	juin	C M « L'Union » de Lorient	Nantes	Lorient	19 tonneaux de chaux
13 1770	juillet	C M « L'Union » de Lorient	Hennebont	Nantes	À vide
4 septembre 1771		C M « L'Union » de Lorient	Hennebont	Nantes	18 tonneaux de seigle, 12 balles de papier
2 1771	octobre	C M « L'Union » de Lorient	Hennebont	Nantes	17 barriques de miel
3 1772	janvier	C M « L'Union » de Lorient	Nantes	Lorient	vin
15 janvier 1772		C M « L'Union » de Lorient	Hennebont	Lorient	Reste de sa cargaison

Sa zone de chalandise est vaste, puisqu'elle ne se concentre pas uniquement sur une ligne Nantes-Hennebont, même si cette dernière représente six destinations sur quatorze signalées, devant Brest mentionnée quatre fois et quatre des arrivages sur six

mentionnés.

Schéma récapitulatif n°6 : Zone d'activité du Chasse-Marée « l'Union » depuis le port d'Hennebont, mai 1764-janvier 1772



1.3) Le Grand Cabotage

1.3.1) les cadres spatiaux

Pour le début de la période, aucune source directe n'a été retrouvée. Pourtant deux éléments permettent de préciser l'espace dans lequel s'inscrit l'activité commerciale de la ville. Le premier, datant de 1680, est extrait des Registres de la Sénéchaussée d'Hennebont⁶⁸. Dans une délibération du 23 novembre, il est fait état d'une comparution de « noble homme mishel Bourhé, bourgeois et marchand de la Roscelle, y demeurant », devant le Sénéchal, « lequel a déclaré que par acte et monstre gré devant notaire royaux de cette cour en datte du [...] et [...] janvier, il auroit fait mardi audit mathurin Prourt Cuivat... Maître et charpentier de cette ville [Port-Louis] pour construire deux navires », le premier « [...] de cent soixante et dix thonneaux, de cinquante six à cinquante sept pieds de quille, 19 à pieds de bau de pieds de creu le ventre », le second « du port de cent trante thonneaux, cinquante un à cinquante et deux pieds de quille, dix sept à 18 pieds de bau, huit pied le demy de crindaue, sur fond de calle ». Bien armés, le premier dispose de dix pieds de canons et de « quatre perriers », le second de six pieds de canons et de « dix perriers avec mousqueton et autres armes, munitions nécessaires ». Leurs destinations sont différentes, « l'un à chargé au quay de cette ville du seigle pour porter à Gennes en Itallye, autres chargé avecq son lest pour aller naviguer en Angleterre, lesquels deux navires ont sorty du hâvre du Port-Louis, le 15 et 16 du présent moy et laquelle déclaration [...] ». Il est donc nécessaire de construire de robustes bâtiments aux dimensions importantes et bien armés pour se livrer à ce grand cabotage, le nord de l'Italie apparaît comme un débouché pour les productions locales de seigle, la mention d'une activité commerciale avec l'Angleterre est la seule trouvée pour l'ensemble de la période, malheureusement aucune précision n'est apportée quant à sa nature et aux produits transportés.

Le second élément est extrait des Greffes de l'Amirauté de Port-Louis et de Hennebont. Le 16 janvier 1692 y comparait « Anthoine Garbonneaux, de la Sioutar [la Ciotat], capitaine de navire le Saint Augustin, dudit lieu de la Sioutaer estan à présent au hâvre du Port-Louys [...] ». Celui-ci déclare :

« que le septième jour d'octobre dernier il avoit party de la ville de Marseille pour

68 A D Morbihan : B 2431 : registre de la Sénéchaussée d'Hennebont, comparution du 23 novembre 1680.

atteindre au Hâvre de Grasse, charger de divers marchandises pour les marchands de la ville de Houay (?) et que faisant route pour atteindre audit Hâvre de Grasse, il auroit été contraint de se [relâcher au] Portugal, le Navire ayant ester dematter par le mauvais temps, auquel lieu il auroit fait mettre un grand mat neuf, suivant la déclaration quil y a fait audit lieu de Portugal devant son Sieur juge et Consulz. »

Or, le neuf décembre suivant :

« ayant mys la voile dudit Portugal, faire leuve directe route au havre de Grasse et que la nuit d'entre le six et le sept que du présent moy [...] à la hauteur de Belisle, ayant fait route le matin, à la pointe du jour, un corsaire portant le pavillon angloye [...], il auvoit esté contraint de forsels de voillier, et la mélé ayant esbranlé la poulmie, et la nuit dudit jour levan estant myd au nord au dez Grand Gouge de Vaux, il fut contraint de mettre en branle pour sixantel de courir à la coste de Gisquay le dit fort de Vaux ayant dépasser les deux basses voilles de lort grand couper de mel par lagitation dudit vaux, luy ortouloy ou lunne dudit navire, et comme la navire faisait beaucoup d'eau et en danger par le mauveys bruyes destre desmater pour une seconde foye, de perdre toutes ses marchandises, qui estait dans son navire, il auroit esté contraint de se réfugier au havre du Port-Louys, pour mettre citant de la marchandise et suivant de faire galferiter son dit navire dudit havre de Port-Louys⁶⁹ [...]. »

Ici aussi, malheureusement, la nature de la cargaison nous échappe également.

Deux éléments, également indirects, montrent que l'activité portuaire hennebontaise s'étend à la Méditerranée. Le premier est extrait d'un livre du Révérend Père Jehanno, embarqué le 12 décembre 1729 sur le vaisseau l'Étoile, à Marseille et qui relate en 1732 ses aventures pour le rachat de captifs chrétiens à Constantinople, ces derniers étant, selon ses dires « le peu de négocians que le commerce attire dans ce pays éloigné ». Parmi les personnes libérées, se trouve un certain « Gilles Jego, de hennebont, diocèse de Vannes, âgé de cinquante-cinq ans, esclaves trente deux ans⁷⁰ », capturé vraisemblablement à la fin du XVII^e siècle. Malheureusement, ici encore, aucune information n'est donnée sur son voyage et les conditions de sa capture. Le deuxième élément, plus anecdotique est fourni par les tables de mariages de la Paroisse de Saint-Caradec⁷¹, qui mentionnent le 19/02/1692, un mariage entre Gaignard Jean né à Marseille et le Livec Marie, de Saint-Caradec, ainsi que celles d'Hennebont où

69 A D Morbihan : 8 B 1 à 3 : registres d'audiences de la Sénéchaussée d'Hennebont (1673-1692), 2 Mi 108.

70 R P JEHANNOT Guillaume , *Voyage de Constantinople pour le rachat des captifs*, À PARIS, la V Delormel, rue du Foin, à Sainte Geneviève ET RENE Josse au coin du Marché neuf, vis à vis la rue Neuve Notre Dame, 1732, p 3 et pp 397-398.

disponible à l'adresse :

https://books.google.fr/books?id=gCUUAAAAQAAJ&pg=PA397&dq=hennebont+marseille&hl=fr&sa=X&redir_esc=y#v=onepage&q=hennebont%20marseille&f=false

(consulté le 7 janvier 2016)

71 A M Hennebont : Saint-Caradec, Tables des mariages 1700-1782.

figurent, également, à plusieurs reprises la mention de la présence de personnes originaires du sud de la France. Certains sont des militaires, mais aucune précision n'est apportée expliquant la présence des autres, qui forment une « petite colonie » de provençaux. (Ce point est développé dans la troisième partie).

Aucune preuve directe n'a donc été trouvée prouvant une ouverture au sud et au nord, pour le grand cabotage en provenance et/ou à destination du port d'Hennebont, mais les éléments rapportés ci-dessus tissent un faisceau suffisant pour pouvoir penser que la ville joue un rôle, même modeste, dans le commerce méditerranéen.

Dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle, le rôle joué par la ville dans le commerce international apparaît plus clairement et principalement à destination du nord de l'Europe, même s'il semble rester, également, modeste. Toutefois, les documents permettant de l'appréhender sont rares et lacunaires. Seuls les états des produits des récoltes permettent d'en avoir, un aperçu, assez précis. En 1758, il y est fait état des principales productions et de leur consommation ou non sur place :

« Toutes ces denrées [froment, seigle, trois espèces d'avoine, mil, sarrazin, cidre, foin, chanvre, miel et cire] sont consommées dans le pays, à l'exception du froment, du seigle, du chanvre, du miel, de la cire, dont il se fait un commerce extérieur. Le déficit du froment, quand il arrive, s'importe du voisinage, quelquefois de Nantes et autres endroits de la Province. Le déficit de seigle s'importe des ports de la Province de Danzig et autres ports du Nord. L'excédent de Froment s'exporte dans d'autres de la Province, quelquefois Marseille, rarement ailleurs. L'excédent de seigle s'exporte dans différents ports du Royaume (Bordeaux, Blaye, Bayonne, Libourne, La Rochelle, Rivière, Le Havres, Dunkerque, Marseilles, et chez l'Étranger, beaucoup en Hollande, moins dans le nord, peu au Portugal). Le miel s'exporte en Hollande, la cire à Paris et dans le Maine. Les autres denrées se consomment toutes au pays, le voisinage supplée au déficit fort rare⁷². »

En 1760, à l'occasion d'un état des ports de mer, l'ingénieur précise, qu'il « se charge à Hennebont 2000 barriques de miel, tout le monde sait que les Hollandais enlèvent cette marchandise⁷³ ».

Seules les informations, contenues dans ces deux liasses donnent une idée des produits transportés par le Grand Cabotage, vers et depuis le Nord de l'Europe, la péninsule ibérique, l'espace méditerranéen, ainsi qu'une idée des dimensions de l'espace concerné par ces échanges.

72 A D Ille et Vilaine : C1652: états des produits des récoltes:1758.

73 A D Ille et Vilaine : C 4905: Ports de mer 1696-1788.

1.3.2) L'horizon commercial du grand cabotage hennebontais

Plusieurs horizons commerciaux, constitués en tant qu'espaces maritimes parcourus de façon privilégiée par les navires en provenance et/ou à destination d'Hennebont, peuvent être mis en évidence⁷⁴.

- L'horizon commercial ibérique, entre prolongement du petit cabotage et étape vers la méditerranée.

La première mention trouvée de relations commerciales date de 1670⁷⁵. Le 31 juillet, les registres attestent du départ d'une barque à destination du Portugal -le lieu indiqué « tieunnier ou Giemmier », étant difficilement compréhensible- transportant des « Mesraines et autres marchandises », les premiers étant, probablement des pièces de bois, sans que l'on puisse préciser davantage leur usage. Les listes rectifiées⁷⁶, précédemment utilisées ont livré également quelques éléments. Deux bateaux sont enregistrés comme partant à destination du Portugal :

10 mai 1755	le François Louis	Hennebont	Lisbonne	27 tonneaux de seigle 17 tonneaux 2/7 ^{ème} d'orge
5 septembre 1770	B « La Francine » de Lorient	Hennebont	Lisbonne	papier

Le nord du Royaume d'Espagne semble constituer également une destination, mais malgré tout marginale, pour les bateaux. Dans l'état de chargement en blé⁷⁷ depuis le 1^{er} janvier 1750, il est en effet mentionné, le 11 mars 1755, qu'un navire d'Audierne, « les Deux Amis » est parti d'Hennebont à destination du port de Saint Sébastien, chargé de

74 Il est à noter que la notion d'horizon commercial évoquée ici est directement inspirée d'un article de Gérard le Bouëdec, Les approvisionnements de la Compagnie des Indes (1737-1770), In: *Histoire, économie et société*. 1982, 1^e année, n°3. pp. 377-412, qui parle de « L'horizon géographique lorientais ».

75 A D Morbihan : B 2409 : registre de la Sénéchaussée d'Hennebont, comparution du 31 juillet 1670.

76 Liste rectifiée : SHD Marine Lorient : 2 P 59-60-61-62-63-64-65-66 : rôles de cabotage ; A D Morbihan : 10 B 19 : enregistrement des congés des capitaines et maître de barque : 12 juillet 1785- 18 mai 1788, 10 B 26 : registre des rapports d'entrée 1^{er} mai 1784 -23 mai 1787 ; A D Ille et Vilaine : C 1677 : états des chargements des blés fait à Hennebont ad ille et vilaine, C 1678 état des chargements des blés fait depuis le 1^{er} janvier 1750 à Hennebont .

77 A D Ille et Vilaine : C 1678: état des chargements en blé fait depuis le 1^{er} janvier 1750 à Hennebont.

19 tonneaux de froment.

D'autres produits sont également échangés, c'est notamment le cas du chanvre dont les registres sur l'exportation attestent, le 27 novembre 1739, que « les négociants en vendent à Bordeaux, Bayonne et en Espagne⁷⁸ ». Le commerce du papier, avéré pour le Portugal, concerne aussi son voisin . C Nières, citant Bourge de la Rogerie, nous fournit une indication quant à son utilisation, « l'essentiel de la production consistât en papiers d'emballage de peu de valeur achetés par le Portugal et l'Espagne pour emballer les oranges⁷⁹ ». Une aire de relations commerciales reste hypothétique, celle s'étendant de Lisbonne à Marseille, il n'y est fait mention nulle part. Il est pourtant probable que les caboteurs empruntant cette longue voie maritime aient tissé des liens commerciaux avec certains ports, ne serait-ce que pour le ravitaillement.

- Le commerce méditerranéen

Il est attesté depuis les années 1680 entre Port-Louis et Gênes, comme nous l'avons vu précédemment. Hennebont doit également en être partie prenante, mais la première mention réelles date de 1713, les Archives Départementales des Bouches du Rhône⁸⁰ ont gardé la trace d'une lettre provenant d'Hennebont et adressée à Jean Rimbaud, négociant marseillais. Malheureusement ce document n'a pu être exploité.

Les listes rectifiées fournissent quelques éléments pour la deuxième moitié du XVIII^e siècle :

5 août 1750	La D ? Cornélie de Berque	Hennebont	Marseille	60 tonneaux de seigle
21 août 1750	Le Saint Antoine de l'Île d'Ars	Hennebont	Marseille	60 tonneaux d'orge
27 octobre 1750	Le duc de Beaufort	Hennebont	Marseille	16 tonneaux de froment 80 tonneaux de seigle
4 février 1755 ou 13 février 1755	Le François Louis ou B « Le François-Louis » de Port-Louis	Hennebont	Marseille	45 tonneaux de seigle ou Seigle

78 A D Ille et Vilaine : C 1760-61: exportation de chanvre 1739-1745.

79 BOURDE DE LA ROGERIE H, *contribution à l'histoire de la papeterie en France*, Grenoble : Éditions de l'Industrie papetière, 1941 ; in NIÈRES Claude, *op.cit.*, p 335.

80 A D Bouches du Rhône : 63 J 1-210 - Familles de Forbin (- Famille de Sparre - 63 - J - 1 - 210, une seule lettre concerne le commerce avec Hennebont, elle date de 1713.

27 mars 1755	B « Le notre-Dame des Vœux » de Port-Louis	Hennebont	Marseille	seigle
-----------------	--	-----------	-----------	--------

15 mars 1758	Le Marie et Hélène de Rotterdam	Hennebont	Marseille	128 tonneaux de seigle 105 tonneaux d'orge 6 tonneaux de froment
11 avril 1758	Le Jeune Jean de Workum en Frise	Hennebont	Marseille	120 tonneaux ½ de seigle 9 tonneaux de froment

Premièrement, Hennebont fournit uniquement des grains au port Marseillais, avec des bateaux de grande capacité. Il s'agit principalement du seigle, même si les exportations de froment et orge ne sont pas négligeables. Deuxièmement, une part importante de cette activité est effectuée par des bateaux extérieurs à la Province, hollandais en 1758, ou du Nord du Royaume (le 5 août 1750 par exemple), ayant, surtout pour les premiers des capacités de transport bien supérieures. Hennebont apparaît ici comme un point de transit dans des circuits commerciaux à l'échelle européenne. Toutefois, dans le cadre de ces circulations, aucune information ne nous est parvenue sur la nature des marchandises en provenance du port marseillais.

- Le commerce avec la Manche

Les bâtiments faisant commerce entre Hennebont et la Manche, sont tous armés dans des ports bordant cette mer, Rouen, Dunkerque et Berck, mis à part le 25 octobre 1771 « La Marie » de Lorient et le 4 janvier 1758, « La Jeune Catherine » (voir ci-après) en provenance de Frise qui s'inscrit dans un circuit plus vaste; ces bateaux ont, en général un tonnage important, jusqu'à 140 tonneaux.

4 janvier 1758	La Jeune Catherine de Workum en Friseland	Hennebont	Havre de Grâce	225 tonneaux de seigle
-------------------	---	-----------	----------------	------------------------

25 octobre 1771	C M « La Marie » de Lorient	Rouen	Lorient	?
29 octobre 1771	C M « La Marie » de Lorient	Hennebont	À l'aventure	À vide

19 octobre 1785	« Marie-Thérèse » de Dunkerque	?	Hennebont	Blés, 3 barils d'huile de graines
--------------------	-----------------------------------	---	-----------	--------------------------------------

7 juin 1786	« La Marie-Joseph », Rouen, 140 t ^x	Hennebont	Lorient	Grains
8 juin 1786	« Benjamin », Dunkerque, 65 tonneaux	Hennebont	Lorient	À vide

5 janvier 1787	« La Vigilente », Rouen, 83 t ^x	Lorient	Hennebont	Restant de son chargement
-------------------	---	---------	-----------	------------------------------

9 octobre 1787	C M « Le Saint- Heureux » de Lorient	Rouen	Hennebont	603 [£] de fret
-------------------	---	-------	-----------	--------------------------

9 septembre 1788	C M « Le menteur » de Lorient	Rouen	Hennebont	250 [£] de fret
---------------------	----------------------------------	-------	-----------	--------------------------

Ces bateaux, assez volumineux, viennent à Hennebont s'approvisionner en grains et livrer de l'huile de grains⁸¹. Le commerce avec la Manche ne semble, toutefois, pas être très important en volume.

- L'horizon commercial nord-européen

Les états des chargements des blés faits au port d'Hennebont⁸² (pages suivantes) peuvent apporter des précisions sur les dimensions de cet horizon commercial nord-européen. Ces registres ne concernent que les sorties de grains à destination du Royaume, mais aussi de l'étranger. La péninsule ibérique, comme nous l'avons vu précédemment, y apparaît à travers deux exemples, Saint Sébastien et Lisbonne, ces deux ports constituant en fait des étapes sur la route commerciale maritime à destination de Marseille.

81 A D Morbihan : 10 B 26 : registre des rapports d'entrée 1^{er} mai 1784 -23 mai 1787: le 19 octobre 1785, le bateau la« Marie-Thérèse » de Dunkerque, est à Hennebont, avec comme chargement du blé et 3 barrils d'huile de graines.

82 A D Ille et Vilaine : C 1677 : états des chargements des blé fait à Hennebont.

Tableau n°11 :C 1677 : états des chargements des blé fait à Hennebont (extrait)

Date des chargements faits en Bretagne	Nom des navires ou barques	Nom des capitaines	Port de déchargement	Type de grain et quantité
28 février 1755	Le Stathouder	Pieter Braggon	Rotterdam	130 tonneaux de seigle
11 mars 1755	Les Deux Amis d'Audierne	Yves Guiton	Saint Sébastien	19 tonneaux de froment
10 mai 1755	le François Louis	Pierre Forbin	Lisbonne	27 tonneaux de seigle 17 tonneaux 2/7 ^{ème} d'orge
31 juillet 1755	Le Jeune Jossé	Cornelise	Hollande	74 tonneaux de seigle
16 septembre 1755	Les Deux Sœurs	Luc Beseises	Hollande	155 tonneaux ½ de seigle
17 septembre 1755	L'Inffon Sophia	Anne Romert	Hollande	122 tonneaux ½ de seigle
22 octobre 1755	Elisabeth de Rotterdam	Dirk Lagreendi	Hollande	125 tonneaux ½ de seigle
5 novembre 1755	Le Jeune Kerempe	Rintier	Hollande	120 tonneaux ½ de seigle
8 novembre 1755	Le Jeune Jesse	Cornéliius Wimer	Hollande	61 tonneaux de seigle
15	La	Albarme	Amsterdam	100 tonneaux de

novembre 1755	Princesse Caroline	d'Amsterdam		seigle
6 décembre 1755	Les Trois Frères	Jacob Oepkès	Hollande	104 tonneaux de seigle
11 mars 1756	Le Stathouder Héréditaire	Wertre Gubriand	Amsterdam	105 tonneaux de seigle
22 avril 1756	La Bucrosse de Dantzig	Laurens Biratz	Hambourg	127 tonneaux de seigle
24 avril 1756	Henry Danverd	Henry de Hou	Rotterdam	107 tonneaux de seigle
20 mai 1756	Espérance de Rotterdam	Classen	Hollande	129 tonneaux de seigle
24 mai 1756	La Carbonne de Rotterdam	Geru Salisse	Hollande	150 tonneaux de seigle
9 juin 1756	Le Jeune Jean de Rotterdam	De Kerverdoux	Hollande	18 tonneaux d'orge 114 tonneaux de seigle
9 juin 1756	Lanno Maur de Rotterdam	Nix	Hollande	116 tonneaux ½ de seigle
19 juin 1756	Le Jean Gérard	Ary Janse de Fchidam	Hollande	147 tonneaux de seigle
10 juillet 1756	La Marie Jeeimder		Hambourg	93 tonneaux de seigle
29 juillet 1756	La Coronve	Peter Cluison	Hambourg	160 tonneaux de seigle
29 octobre 1756	La Marie Gertrude	Biensukere	Amsterdam	30 tonneaux de seigle
10 novembre	La Marguerite de		Hollande	124 tonneaux de seigle

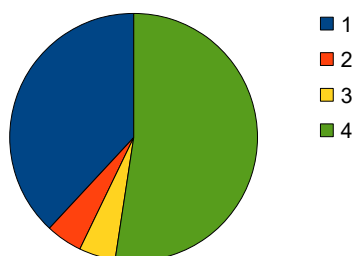
1756	Hambourg			32 tonneaux d'orge
29 novembre 1756	Le Prince Guillaume	Dhooy	Hollande	196 tonneaux de seigle

Deux années apparaissent seulement, 1755 et 1756 et encore vraisemblablement incomplètes. Il est donc difficile de restituer une évolution du commerce du nord sur l'ensemble de la deuxième moitié du XVIII^e siècle. Cependant, sur les vingt et un navires concernés, plusieurs éléments importants peuvent être relevés :

- le premier concerne la nationalité des bateaux apportant à Hennebont.

(1: Provinces Unies, 2 :Hambourg, 3: Dantzig, 4: Inconnue)

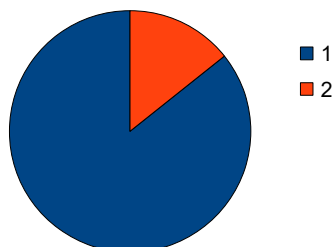
**Graphique n°12a:
Provenance des navires**



Les navires hollandais sont sur-représentés. Mais, en réalité, leur nombre, doit encore être supérieur, car nombre de bateaux dont la provenance est inconnue sont sans doute issus des Provinces Unies. Les autres nationalités sont quasi-inexistantes. Ce commerce est donc tenu par les Hollandais.

- Le deuxième élément, observable, concerne la destination des navires:

**Graphique n°12b:
Destination des navires**



(1: Navires à destinations des Provinces-Unies, 2: Navires à destination de Hambourg)

Les Provinces-Unies apparaissent donc comme la destination privilégiée, sinon exclusive, de ce commerce de grains en provenance du port hennebontais. Les bateaux transportent des volumes importants, allant de 30 à 196 tonneaux, essentiellement du seigle.

Toutefois, aucune information n'est donnée sur la nature des marchandises transportées par ces bateaux à l'aller. Il apparaît très peu probable qu'ils soient venus à vide, d'autant que certains, comme pour le « Stathouder » ou le « Jeune Josse » semblent avoir effectué au moins deux voyages (même si l'orthographe du nom des bateaux n'est pas exactement similaire) pendant la période concernée.

Ce commerce reste également tributaire de la situation géopolitique internationale, comme le signale Jean Letaconnoux :

« La Bretagne a joui plus qu'aucune autre province de la liberté d'exporter dans le Royaume ou à l'étranger. De 1746 à 1764, la liberté d'exporter ne fut plus que l'exception et elle eut essentiellement le caractère d'une mesure de circonstance applicable à quelques points de la Province seulement*. En juillet 1764, la liberté d'exportation fut à nouveau proclamée. Mais, à partir de 1770, le commerce extérieur ne connut plus de stabilité. Il ne cessa d'être, tour à tour permis ou défendu -le plus souvent défendu- par simple voie d'administration⁸³. »

Les arrêts du Conseil d'État du Roi⁸⁴, dans ce domaine, permettent de préciser et de nuancer cette opinion. Le 13 avril 1755, un arrêt permet la « sortie des grains de la Province de Bretagne pour l'Étranger, sous la condition que la traite ne pourra être faite que par les seuls ports de Quimper, Hennebont, Vannes, Saint Briec, Portrieux, et Lannion. Les droits dus à la sortie de grain de ces ports seront réduits et fixés à un sol par quintal ». Le 23 novembre 1756, les « exportations des grains, farines et légumes » sont suspendues. Des « Secours à la généralité de Rouen » sont mis en place. Ces deux arrêts expliquent sans doute la forte présence marchande hollandaise, voire leur ruée, pendant la brève période concernée et qui ne se prolonge pas au delà de novembre 1756.

Un autre élément va porter atteinte au commerce international par et depuis Hennebont. Une déclaration du Roi, datée de 13 décembre 1773 fixe « les ports de la Généralité de Bretagne, la Rochelle, Poitiers, par lesquels le commerce de grains sera libre comme dans les ports où il y a siège d'amirauté et à 50 tonneaux les chargements

* Cela semble être le cas pour le port d'Hennebont pour les années concernées, 1755-1756.

83 LETACONNOUX Jean, Les subsistances et le commerce des grains en Bretagne, *AB*, Tome XX, n°2, janvier 1905, pp 126-135.

84 A D Ille et Vilaine : C 1649: arrêts du Conseil d'État du Roi , arrêt de 1755.

qui seront permis, dans tous les ports pour ceux de la même Province. Ces ports sont Launai, Lorient, Paimpol, Bourg-neuf et Roche-Bernard⁸⁵». Cette ordonnance accélère le déclin ou donne un coup fatal à ce grand cabotage depuis Hennebont, au profit de la ville rivale, Lorient, comme semblent le montrer les enregistrements des congés des capitaines et maître de barque⁸⁶ de la fin de l'année 1787.

Tableau n°13 :10 B 19 : enregistrement des congés des capitaines et maître de barque : 12 juillet 1785- 18 mai 1788 (extrait)

27 décembre 1787	« Le Soleil Levant », Hollande, 152 t ^x	Lorient	Schiedam (Hollande)	152 t ^x de seigle, mesure d'Hennebont
28 décembre 1787	« Le Jeune Luckie », Prusse, 134 t ^x	Lorient	Amsterdam	266 barriques de miel 18 caisses de thé 100 000£ de bois rouge
28 décembre 1787	« La Bonne Espérance », Sechemen (Hollande), 90 t ^x	Lorient	Rotterdam	61 tonneaux, mesure de seigle d'Hennebont

Le port de Lorient, plus commode et accessible, a capté, ici, à son profit, le grand cabotage, pour le seigle, mais aussi pour le miel. Si la mesure d'Hennebont reste la norme (pour calculer le volume des grains ou autres transportés), les commerçants du nord de l'Europe s'approvisionnent dorénavant à Lorient.

Ce grand cabotage semble donc, dans le cas présent, uniquement centré sur le commerce de grains, n'apparaît, cependant, pas comme marginal, même s'il reste très dépendant des conjonctures (politiques et économiques) et décline probablement au profit du port de Lorient.

85 A D Ille et Vilaine : C 1649: arrêts du Conseil d'État du Roi, arrêt de 1773.

86 A D Morbihan : 10 B 19 : enregistrement des congés des capitaines et maître de barque : 12 juillet 1785- 18 mai 1788.

Les horizons commerciaux du grand cabotage hennebontais sont donc fragmentés en quatre espaces aux limites bien marquées :

- le premier espace centré sur la mer du nord et la Baltique, aux mains des hollandais, ce que souligne également P. Pourchasse « Pendant la majeure partie des XVII^e et XVIII^e siècles, la flotte hollandaise prend en charge les échanges entre la France et la Baltique ⁸⁷». Ce grand cabotage n'apparaît que dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, semble uniquement centré sur le commerce de grains et n'est certainement pas marginal, même s'il reste très dépendant des conjonctures (politiques et économiques) et décline probablement au profit du port de Lorient.




- le second est formé par la Manche avec des bâtiments armés dans des ports bordant cette mer, Rouen, Dunkerque et Berque, et ayant un tonnage important de 31 à 140 tonneaux, venant à Hennebont s'approvisionner en grains, et livrer de l'huile de grains.

- enfin le troisième et quatrième s'ouvrent très au sud, passant la péninsule ibérique, au moins jusqu'à Marseille (Gênes n'est plus mentionnée dans la seconde moitié du XVIII^e siècle), il est en place depuis les années 1680 et est très probablement antérieur à celles-ci, c'est le domaine dans lequel dominent les caboteurs bretons, partant du port et sillonnant océan et mer pour transporter toutes sortes de marchandises à destination ou en provenance de ce dernier. C'est une activité tenue par les armateurs le plus souvent locaux, avec une montée en puissance de l'armement lorientais. Étrangement, les Hennebontais, qui par leurs produits, sont les moteurs de ce commerce, semblent être totalement absents de leur transport.

87 POURCHASSE Pierrick, « la Baltique, une zone active du grand cabotage européen, (XVII^e-XVIII^e siècles) », in *Revue d'Histoire Maritime* », Le Centre international d'Études des Patrimoines culturels du Charolais-Brionnais, 2008, p 44.

**Schéma récapitulatif n°7 : Les horizons commerciaux du grand cabotage
hennebontais fin XVIII^e siècle**



-  Commerce de la Manche, avec bateaux armés localement
-  Grand Cabotage à destination du sud
-  Grand cabotage, aux mains des hollandais principalement

1.3.3) L'Océan n'est pas un long fleuve tranquille, ou comment frauder en profitant des éléments?

Quelle est la part de l'interlope dans cet ensemble commercial ? Il est très difficile de répondre à cette question, seule une seule liasse⁸⁸ a fourni des informations à travers un exemple, qu'il ne nous est donc pas possible de généraliser. Deux lettres, l'une du Consul Général de France dans le Royaume de Portugal, l'autre de Paul Esprit Feydeau, Conseiller d'État et Commissaire à Rennes, nous permettent de saisir une rocambolesque tentative de fraude. Le quatre janvier mille sept cent vingt trois, Jacques de Montagnac, Consul Général de France dans le Royaume de Portugal, fait état de la comparution devant lui du « Sieur Bonnaventure Milloc comendant le vaisseau la Marie Julienne du port de vingt et cinq thonneaux ou environ et composé de quatre homme d'équipage, lequel nous avoit déclaré qu'ils seroient party du Port-Louis le traize novembre dernier auce bord dudit navire bien estanche, muny est appareillé de tous le nécessaire à sa navigation, chargé de froments pour aller à Saint Jean de Luz ». (La lettre de Feydau précise que le Milloc demeure à Larmor, mais que le commanditaire s'appelle Charles Guillermin, « négociand à hennebond »).

Hélas, d'après la déclaration du maître de barque, rien ne s'est passé comme prévu :

« party du Port-Louis [...] les vents ayant toujours reignée du cottée de l'est, nord est, il avait renforcé le vingt un d'une telle manières et la mer seroit devenue si affreuse qu'il avoit esté contraint de faire vent arrière et de courir à mast et à cordes et que cestant ouvert une voye d'eau à son navire quy couloit presque bas, il avoit attrapé la Cologne par fotune ou il seroit entrée le 25, tanter de [...] racomoder, mais luy ayant pas estez permis de décendre, à terre il navait pas pu avoir toutes les comodités nécessaires pour racomoder son bâtiment, qu'il avoit pris la voie d'eau, le mieux quil avait pu et le vent contraire continuant toujours, il avait restés dans le port de la Cologne jusqu'au dix sept décembre, quils en seroit party pour continuer sa route a Saint Jean de Luz, très mal ravitaillée, mais que le 18 le vent estant encore retourné au nord-est, nstant pas en estat de soutenir longtemps a la mer il avoit relaché à Camarignas. Le 19 il en était party. Le 26 le vent contrariant toujours et sestant levez une tempette manifeste de vent de nord-est et la petitesse de son bâtiment ne pouvant pas soutenir les coups de mer qui y entraient à tout moment, sa voye d'eau sestant ouverte, craignant destre submergée, il avoit fait assembler son équipage pour sçavoir ce quil devait faire dans cette situation sy dangereuse, comme celle ou il se trouvait [...] avant esté tous davis pour sauver la vie et le bâtiment et sa cargaison dentrer dans le premier port quils trouveraient attraper et pour lors faisant route pour cette rivière [en fait celle de Lisbonne] ils y seroient entrez le vingt neuvième de décembre ou ils avoit esté retenu jusques aujourd'huy par les officiers de la fraude et comme il ce trouve obligez de décharger son battiment tant pour le racomoder que pour le bénéfice de sa cargaison, et que les frais de magasinage et du hangar emporteraient le plus liquide decalle, il se trouve en néccesitez de vendre en cette

88 A D Ille et Vilaine : C 1656, port d'Hennebond, deux lettres de 1723.

ville le grain qui se trouvera en estant pour en lentier de périssement ce qui ne manqueront pas d'arriver, vu le longtems quil y a quil est chargé ⁸⁹. »

La lettre de Feydau précise que la cargaison est composée de grains, de farines et de légumes. Il ne semble pas que cette folle équipée ait sensibilisé ou ému ce Conseiller d'État puisque « conformément audit arrest du 30 septembre 1721 », Charles Guillermin et Bonnaventure le Milloc'h, sont « condamnés solidairement au profit du Roy en 500 lt d'amande et en la somme de 1440 lt pour la valeur de 18 tonneaux de froment chargés sur ledit navire d'avoir conduit et vendu à Lisbonne⁹⁰ ».

Si il est très difficile de tirer, ici, des conclusions générales, il n'en demeure pas moins que les deux compères évoqués précédemment possèdent une bonne lecture spatiale des enjeux politiques et commerciaux, leur permettant de tenter de tirer un profit illégal du commerce maritime, la proximité des Royaumes Espagnols et Portugais favorisant de telles entreprises.

89 *Ibidem*, lettre de Jacques de Montagnac, Consul Général de France dans le Royaume de Portugal, 4 janvier 1723.

90 *Ibidem*, lettre de Paul Esprit Feydeau, Conseiller d'État et Commissaire, 13 juin 1723.

Chapitre II : Hennebont, tête de pont du commerce trans-rade

La fonction commerciale de la ville s'exprime, aussi grâce au rôle de carrefour majeur qu'elle joue au sein de la Province. Cette situation est mise en évidence dans de nombreux documents, notamment à travers la littérature. Dans son « *Dictionnaire historique et géographique de Bretagne* », Ogée met en avant le fait que « six grandes routes arrivent en cette ville qui à un port très commode⁹¹ ». Dans la partie « itinéraires » du tome premier⁹², certaines sont mentionnées de façon précise :

Route de Port-Louis à Hennebont	3 lieues
Route de Rennes à Hennebont	27 ½ *
De Hennebont à Lorient	2 ½
De Hennebont à Guéméné	7 ½
De Hennebont à Carhaix	14 ¼
De Vannes à Hennebont	10 lieues

Cette description peut être complétée par une carte se trouvant dans « *l'atlas itinéraire de Bretagne* » du même auteur⁹³, Hennebont y figure sur la partie droite, qui met en valeur la route la reliant à Quimper et les voies secondaires. La ville y apparaît sous la forme d'un nœud routier⁹⁴, à l'extrême nord de la rade de Lorient.

91 OGÉE Jean, *dictionnaire historique et géographique de Bretagne, dédié à la nation bretonne*, Vatarad fils aîné, Nantes, 1779, Tome second, p 200.

disponible à l'adresse :

<http://archive.org/stream/dictionnairehist02og#page/200/mode/2up>

(consulté en février 2014)

92« Itinéraires des grands chemins qui se trouvent en Bretagne » in OGÉE Jean, *dictionnaire historique et géographique de Bretagne, dédié à la nation bretonne*, Vatarad fils aîné, Nantes, 1779, Tome premier.

Disponible à l'adresse :

<http://archive.org/stream/dictionnairehist02og#page/200/mode/2up>

(consulté en février 2014)

* Cette dernière estimation est à nuancer, car la distance est en réalité bien plus grande.

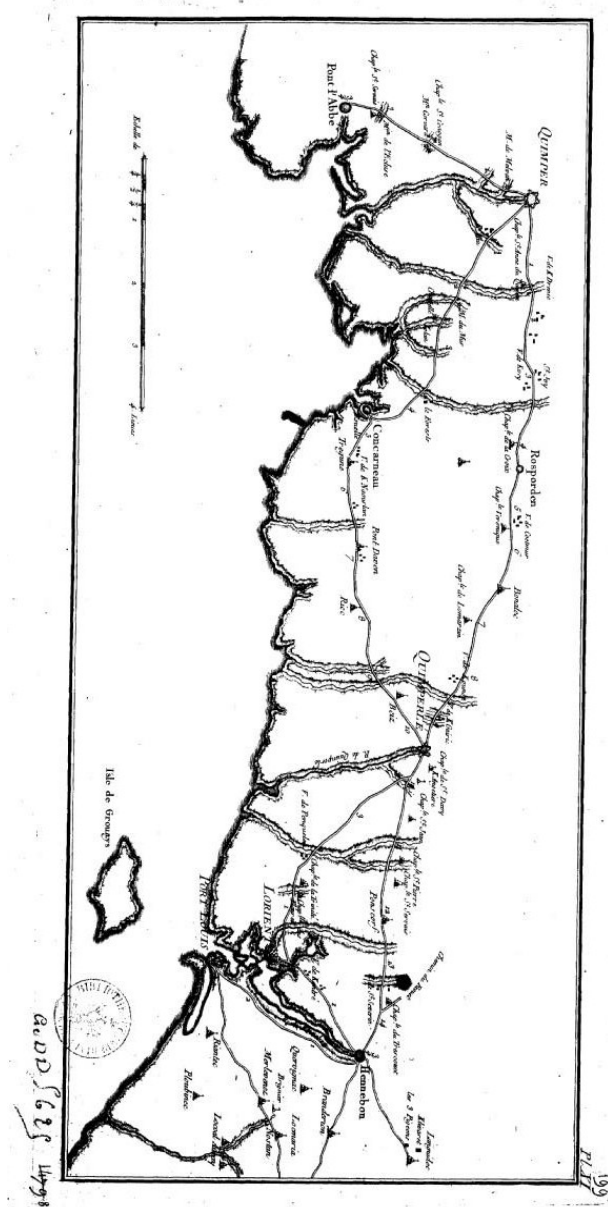
93 OGÉE Jean, *Atlas itinéraire de Bretagne contenant les cartes particulières de tous les grands chemins de cette province avec tous les objets remarquables qui se rencontrent ... dédié à nos seigneurs les États de Bretagne*. Par leur très humble et très obéissant serviteur Ogée,...., chez l'auteur (Nantes), 1769, Plan XI.

Disponible à l'adresse :

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k35162m/f12.image>

(consulté en février 2014)

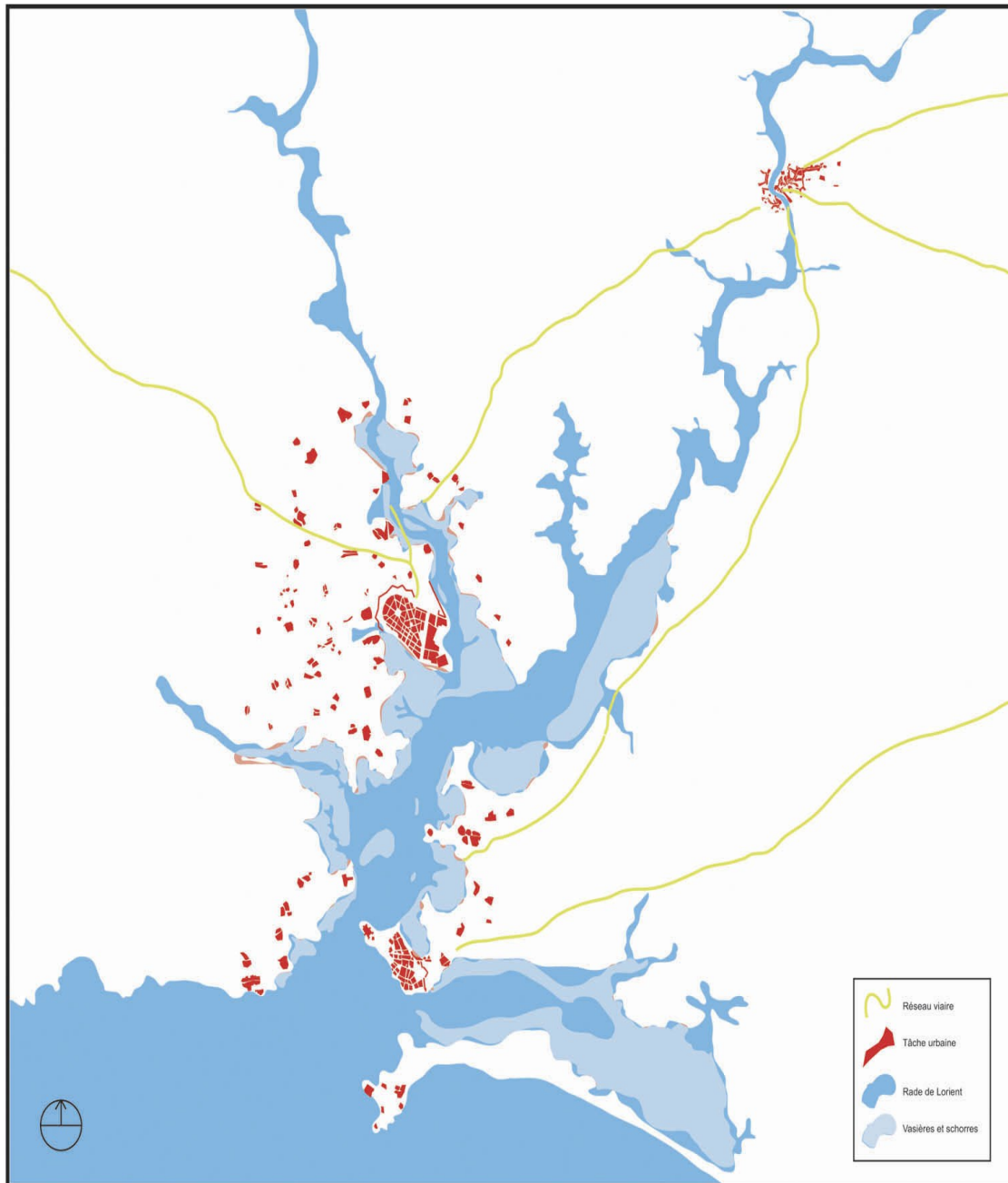
94 Certains axes sont bien connus et ont fait l'objet d'une description précise dans le livre de THOMAS-LACROIX Pierre, ANDRE Jacques, *Les grands itinéraires de la Bretagne méridionale (de la Vilaine à la Laïta)*, BSPM. - Vannes, pp. 23-55 : « *De Vannes à Hennebont, il y a une belle route de 54 pieds de large, empierrée de granit de bonne qualité, tiré de 13 carrières, échelonnées le long de cette artère* »



Carte n°4 : Carte de la Route d'Hennebont à Quimper par Ogée (vers 1769)

capitale », « Un arrêt du 26 décembre 1745, de Camus de Pontcarré décrète :
 article premier : que la route d'Hennebont à L'Orient passera par la rive droite de l'ancien chemin depuis
 la sortie de la Vieille-Ville d'Hennebont, jusqu'au pont de Kerpons..... Ce nouveau tracé s'effectue sur une
 distance de cinq kilomètres....La largeur de la chaussée st de 54 pieds ; en 1770, elle est en bon état
 l'empierrement est en granit et recouvre toute la route ».

Cette fonction de carrefour est accentuée par le rôle de « tête de pont » que joue la ville au nord de la rade (carte ci-dessous).



Carte n° 5 :Tache urbaine de Lorient en 1750⁹⁵

⁹⁵ Disponible à l'adresse :

http://www.atlasdespaysages-morbihan.fr/spip.php?page=document&id_document=1098
(consulté en décembre 2013)

Si ces deux villes sont en rivalité, pour le commerce maritime notamment, il n'en demeure pas moins que de nombreux liens commerciaux sont tissés entre elles. Cette opinion est d'ailleurs partagée par C Guillevic, pour laquelle « Lorient n'a pu durablement se développer que parce que sa terre d'accueil l'a accompagné durant les premiers siècles de son existence⁹⁶».

Ce territoire présente aussi de riches potentialités agricoles et maritimes susceptibles d'être mobilisées par la jeune cité portuaire. Ces dernières sont abordées dans plusieurs documents. En 1769, une enquête des États fait ressortir que les « villes de Port-Louis et de Lorient tiraient toutes leurs provisions de Hennebont : bois, provisions, plus rouliers de la Compagnie des Indes passent par là⁹⁷ ».

Les registres de la Communauté de Ville d'Hennebont soulignent également dans une délibération du 14 juillet 1770, déjà évoquée, que « La Ville a dépensé plus de 50 000 lt pour l'entretien de ses 5 banlieues[et n'a] comme ressource que le commerce du port qui est celui de 4 Villes qui députent aux États, puisque c'est l'entrepôt de tout ce qui passe au Port-Louis, à Lorient et de tout ce qui vient pour Pontivy⁹⁸ ».

Ce rôle de plate-forme de redistribution est également signalé en 1768 dans les registres des Ponts et Chaussées :

« La communauté d'Hennebont vous peint ses maux chaque tenue de vos États. Les villes de Port-Louis et de Lorient tirent toutes leurs provisions d'Hennebont. Les rouliers et autres voitures publiques que les ventes de la Compagnie des Indes attirent chaque année à Lorient ont dégradé nos pavés. La ville d'Hennebont est obligée à cinq banlieues, celle de Rennes, de Saint-Malo, de Brest, de Lorient et celle de Port-Louis adjudgée en 1763⁹⁹. »

Hennebont joue donc, ici, le rôle d'une interface originale, à une échelle plus réduite que celle évoquée dans le point précédent, entre la Province et ce que l'on pourrait appeler « l'espace maritime à l'intérieur des terres » constitué par la rade, dont la greffe lorientaise et son prolongement du Blavet. La réorientation vers Lorient d'une partie des produits exportés depuis Hennebont est également une explication plausible à

96 GUILLEVIC Catherine, *op.cit.* , p 22.

97 A D Ille et Vilaine : C 4807, 3935, informations reprises dans LE BOUËDEC Gérard, *Les approvisionnements de la Compagnie des Indes*, thèse de 3^e cycle, Paris IV, 1981, dactylographiée.

98 A M Hennebont : Reg. Délib. Com.Ville : BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775) délibération du 14 juillet 1770.

99 A D Ille et Vilaine : C 4857: Ponts et Chaussées, 1768.

l'affaiblissement du commerce de cabotage depuis la ville. La réflexion menée ici porte essentiellement sur des informations fournies par les archives dans la seconde moitié du XVIII^e siècle.

2.1) Batellerie et commerce trans-rade

Le commerce évoqué ici n'est pas seulement maritime, il s'apparente plus au commerce fluvial tel que pratiqué sur la Loire par exemple (il ne faut cependant pas négliger les circulations de caboteurs entre les principaux pôles urbains dominant l'espace constitué par la Rade et ne pas écarter les transports terrestres, notamment entre Hennebont et Lorient). Pour C Guillevic, un service de batellerie est créé entre Lorient et Hennebont :

« celui-là même qu'emprunte Mme de Sévigné, en 1689 lorsqu'elle revient de Lorient le soir « avec le flux de la mer* » pour coucher à Hennebont. En effet, il faut tenir compte des marées descendantes et montantes pour se déplacer par la voie d'eau. Un rapport de la Compagnie, qui emploie à la fin du XVII^e siècle beaucoup d'ouvriers d'Hennebont, signale au ministre de la marine que ce paramètre est déterminant et contraignant pour le personnel : »On peut y aller [à Hennebont] à toute heure à cause du vent d'Amont et de Jusan » (Rapport du 4 août 1690 adressé à la Compagnie des Indes au Ministre de la Marine). Les hommes comme les marchandises circulent donc surtout par voie fluviale pour des raisons de rapidité et de commodité, mais nous avons peu de sources actuellement sur ces relations, seulement des témoignages d'historiens du XIX^e siècle ou du début du XX^e siècle¹⁰⁰. »

Au premier abord, il semble difficile d'appréhender, ici, ce type d'échange, aucun document spécifique n'en fait mention. Il convient donc de croiser un maximum de sources pour pouvoir en dresser ne serait-ce qu'un aperçu.

Pour Savary des Bruslons, un batelier est :

« Celui qui conduit un bateau On le dit plus ordinairement des Maîtres Passeurs d'eau de Paris Les autres Bateliers qui sont chargés de la conduite des foncets, chalands, coches d'eau & autres grands bateaux, destinés au transport des marchandises s'appellent communément Mariniers ou Compagnons de rivière, voyez VOITURIER PAR EAU, Voyez Compagnons de rivière¹⁰¹. »

* Madame de Sévigné déclarait en 1689 avoir emprunté le Blavet pour se rendre à Lorient souper chez le directeur de la Compagnie et être remontée le soir « avec le flux de mer » pour coucher à Hennebont. In, Marquise de Sévigné, *Lettres* (1664-1696), bibliothèque de la Pléiade, 3 vol., Paris, 1963

100 GUILLEVIC Catherine, *op.cit.*, p 294, reprenant JEGOU François, *Histoire de la fondation de Lorient*, Étude archéologique, 1870.

101 SAVARY DES BRUSLONS Jacques, *Dictionnaire universel de commerce*, Tome Premier, à Genève, Chez les Héritiers CRAMER & Freres PHILIBERT, 1742, p 199.

disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?>

[id=fsxDAAAaAAJ&pg=PP15&dq=Dictionnaire+universel+de+commerce,+tome+un&hl=fr&sa=X&ei=ied4UuW2OuTD0QX8yIGYDA&ved=0CDQO6AEwAA#v=onepage&q=batelier&f=false](http://books.google.fr/books?id=fsxDAAAaAAJ&pg=PP15&dq=Dictionnaire+universel+de+commerce,+tome+un&hl=fr&sa=X&ei=ied4UuW2OuTD0QX8yIGYDA&ved=0CDQO6AEwAA#v=onepage&q=batelier&f=false)

L'analyse des rôles de capitation¹⁰² permet de mieux cerner cette population, comme le montre le tableau ci-dessous.

Années	1748	1755	1763	1769	1775	1783	1789
Nombre de bateliers	11	20	17	24	18	28	14

La batellerie emploie peu de personnes, si l'on se réfère au chiffre total de la population (environ 3 000 personnes). Il apparaît que ce corps de métier a connu un certain dynamisme pendant la deuxième moitié du XVIII^e siècle avec des effectifs en hausse, puis un fléchissement très net à la veille de la Révolution, peut-être dû à un effritement de l'activité économique hennebontaise au profit de sa rivale lorientaise. Les rôles de capitation permettent, également, de mettre en évidence les lieux principaux d'habitation des personnes se livrant à cette activité¹⁰³.

(consulté en décembre 2013)

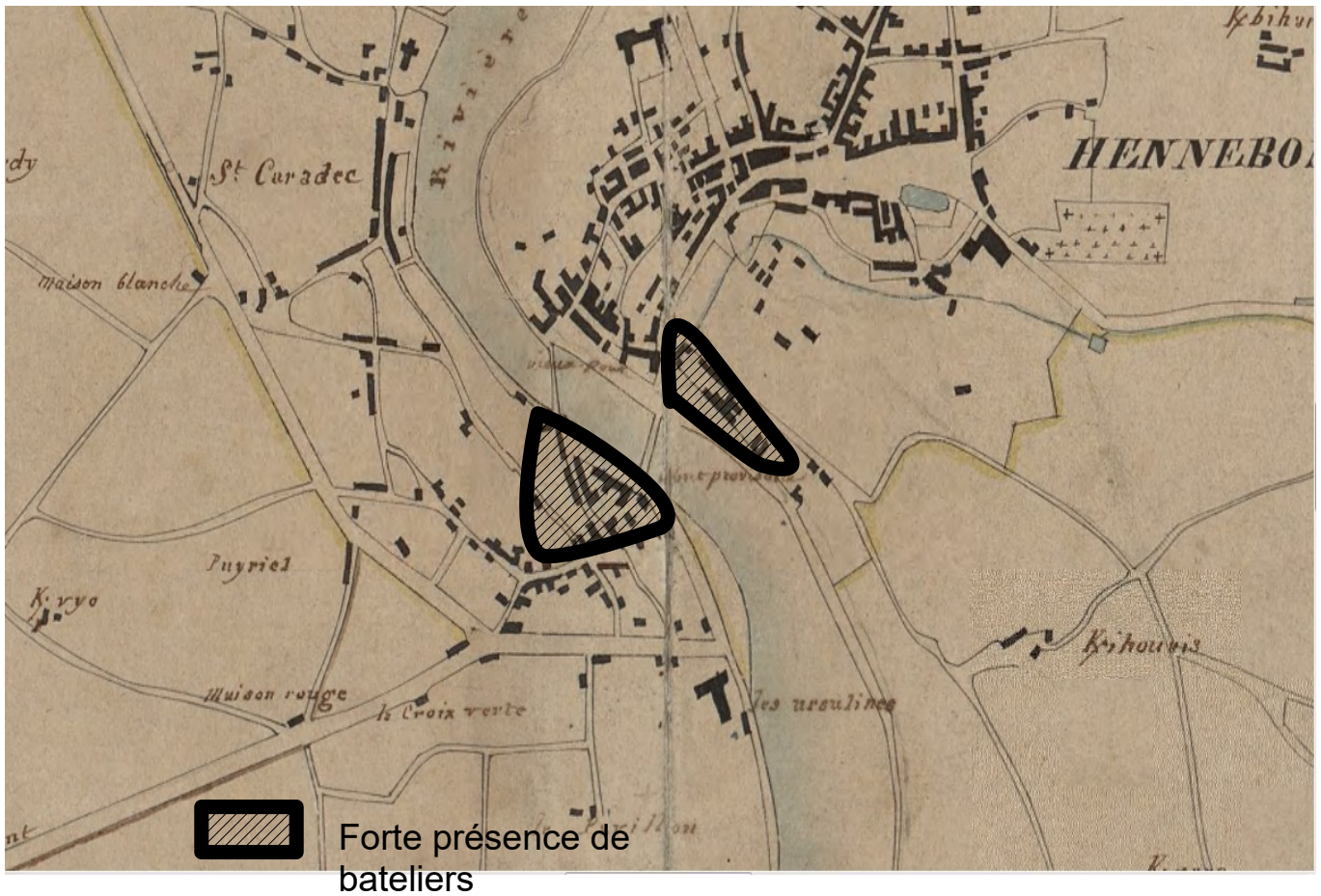
102 A M Hennebont : CC1 : rôles de capitation, A D Ille et Vilaine : C2251 : rôles de capitation, A D Morbihan : 21C522 : rôles de capitation. Ces rôles sont parfois lacunaires tous les métiers n'y sont pas indiqués et certaines confusions apparaissent.

103 Fond de carte extrait du cadastre Napoléon, cote 3P 111/1, date extrême 18 avril 1835, plan d'assemblage,

disponible à l'adresse:

http://www.morbihan.fr/UserFile/media/AD56/consultation_application/index_cadastre.htm

(consulté en décembre 2013)



Carte n°6 :L'implantation des bateliers en ville, dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle (carte extraite du « cadastre Napoléon »)

Les familles de bateliers sont majoritairement installées immédiatement de part et d'autre du port, pour être au plus près de l'activité économique et pouvoir en bénéficier. Leurs conditions de vie sont très difficiles comme le montrent les doléances des corps de corporation de la ville, puisqu'il y est demandé une « modération de la capitation, car les bateliers ne sont employés que 15 jours par mois, demande qu'on égalise l'impôt suivant le revenu¹⁰⁴ ». Les bateliers, si indispensables soient-ils, forment donc une minorité vivant dans la précarité, tributaire de transports qui semblent de plus en plus occasionnels et payés en quelque sorte à la tâche.

Ce transit des marchandises, via le port, bénéficie pourtant d'atouts non négligeables aux yeux des contemporains. Dans une lettre à Godeheu d'Ygoville, du 5 juillet 1756, Alba, directeur de forges à Pontivy précise que :

« J'ay non seulement envisager l'article de la fabrication [boulets] mai de plus celluy de la voiture, parce qu'elle ne se fait et ne peut se faire par gens qui ne sont point dans ma dépendance, aussy pour prévenir cet inconvénient je me détermine dès à présent de me servir de la voye d'Hennebon, lorsque l'occasion se trouvera plus prompte que celles de Vannes, en ce cas ce sera un désavantage pour moy, en ce que la voiture pour ce dernier port est d'un plus grand prix que celle de Vannes, et la Cie y trouvera son avantage puisque le transport à risque de la mer sont bien moindre que ceux de Vannes¹⁰⁵. »

Ainsi, si le coût du trajet via Hennebont est plus élevé, notamment à cause d'un cheminement sur terre plus long, l'enjeu est clairement de minimiser d'éventuelles pertes (nous sommes au début de la Guerre de Sept Ans) liées à une trop forte exposition des navires suivant la route maritime traditionnelle depuis Vannes. Il est aussi certain que cette réorientation vers le port d'Hennebont des flux commerciaux émis depuis la région de Pontivy et par conséquent l'extension de son hinterland, sert aussi les intérêts des négociants locaux, qui - on peut tout au moins le supposer - ont œuvré dans ce sens.

La multiplicité des intervenants explique en grande partie la faiblesse numérique des bateliers de la ville. Ici, se dessine à nouveau un élément précédemment évoqué : si le port est un lieu de transit important, les Hennebontais sont quasiment absents du transport des produits. Plusieurs éléments permettent de l'expliquer :

- Le premier est la concurrence des bateliers lorientais. La correspondance de la

104 A M Hennebont : AA1 : Cahiers de doléances.

105 SHD Marine Lorient : 1 P 279 I35:lettres du bureau des achats, lettres de Drake correspondant à Saint-Malo, à Godeheu, 5 juillet 1756.

Compagnie des Indes est, à ce titre, très éclairante. Dans une lettre à Monsieur Roth, datée du 4 octobre 1762, La Chapelle Gardye, négociant hennebontais, demande à son interlocuteur de lui « envoyer un chasse marée pour vous faire l'expédition de ce que j'en ay¹⁰⁶», le tout concernant la fourniture de dix milliers de Chanvre. Dans une lettre au français savoureux, la veuve Gouello promet le 17 mai 1763 de fournir des fagots de bois et demande à ce que des chalands viennent les chercher à Locoyarne (lieu-dit à proximité de la ville) :

« Suis vant vos hordres, Monsieur, un de vos challans a chargé ce matin y ci, je ne scay trop sy vous ne seré pas mécontan de la quantité quille vous aporte de fagot, vous m'avez fait l'honneur de me mendedé que vous en ferié prendre 400, j'ay jugé qui vous en fallois davantage par vôtre vosture qui nen na prix que 1300. La marée ne luy permettant pas d'en prendre plus sans quoy y lut put prendre un millier de plus quand y vous plaira, Monsieur, en envoyer cherché vous me feré plaissire et encore plus sy vous vou lé bien estre persuadé de la tendré de ma reconnaissance de touts vos bonnes faconts a touts égare et combien jay destre très parfaitement, Monsieur,votre humble et obéissante servante¹⁰⁷. »

La réception de la marchandise à la tonnellerie, par Lavigne-Buisson, apporte également une précision intéressante, puisque le salaire des bateliers y est mentionné, ainsi que le volume de nourriture qui leur a été fournie pour ce travail, qui s'est étalé sur cinq jours :

« Le Port, 3e compte pour Madame de Govello, Dépenses en journées et vivres du port pour aller chercher fagots, pour les fere a chaux à Hennebon avec un chalan et chaloupe

P ^r le patron 5 journées a 24 s	6 lt
P ^r les 8 chaloupiers 5 journées a chaque	36 lt
faisant total 40 journées à 18 s chaque	
vivres	
Pain frais 27 lt à 7s 9d le %	2 lt 0s 2
vin de Nantes 14 pintes à 30 lt la bq	1 lt 8s 7
Bouef frais 4 lt ¾ à 19£ 10s le %	18s 6
Fromage 1 lt à 31£ 6s le %	6s 3

Je certifie le montant des journées et quantité des vivres mentionnées au présent véritable à L'Orient le 30 juillet 1763
Lavigne-Buisson¹⁰⁸. »

106 SHD Marine Lorient : 1 P 182 I 88 : lettres du bureau des achats correspondance.

107 *Ibidem*, lettre du 17 mai 1763.

108 *Ibidem*, lettre du 30 juillet 1763.

- La concurrence des caboteurs sillonnant la façade atlantique joue également en la défaveur des bateliers hennebontais. Il est possible que négociants ou maîtres de barques profitent de la proximité géographique entre Lorient, Port-Louis et Hennebont pour compléter de façon fort opportune leurs cargaisons et éviter les transports à vide ou incomplets. Dans les enregistrements des congés de Capitaine et maître de Barques¹⁰⁹, les liens entre Lorient et Hennebont sont évoqués :

19 1787	février	« Saint-Augustin », Lorient, 54 t ^x	Lorient	Hennebont	Finir son déchargement
28 1787	février	« La Marie-Joseph », de l'Île d'Arz	Lorient	Hennebont	Au lesté

- Toutefois, il n'est pas possible, ici, de savoir si entre ces deux villes des marchandises ont été chargées. Les registres des rapports d'entrée¹¹⁰ n'en font pas non plus état ; par exemple, le 10 juillet 1784 « La Sainte-Reine » de Lorient, jaugeant 45 tonneaux, part d'Hennebont vers Lorient avec le reste de sa cargaison pris à Nantes, sans plus de précisions. Les rôles de cabotage¹¹¹ ne fournissent pas non plus d'informations, même s'ils mettent aussi en évidence la circulation des caboteurs à l'intérieur de l'espace maritime formé par la rade et la rivière du Blavet, comme le montrent les deux exemples ci-dessous.

10 juillet 1758	D C « La Julie » de Ploemeur	Nantes	Port- Louis et Hennebont	24 tonneaux vin et eau de vie
24 mars 1767	C M « La Sainte- Famille » de Ploemeur	Nantes	Lorient Hennebont	moulages

Il est donc assez difficile de déterminer la part des caboteurs dans cette circulation des marchandises, même s'il est plus que probable qu'elle ait existé .

109 A D Morbihan : 10 B 19 : enregistrement des congés des capitaines et maître de barque : 12 juillet 1785- 18 mai 1788.

110 A D Morbihan : 10 B 26 : registre des rapports d'entrée 1^{er} mai 1784 -23 mai 1787.

111 SHD Marine Lorient : 2 P 59-60-61-62-63-64-65-66 : registres à l'armement et au désarmement, rôles de cabotage (1750-1788).

Tous les produits transitant par Hennebont ne sont pas réexpédiés nécessairement par bateaux, certains peuvent emprunter la route, c'est notamment le cas pour les marchandises à destination de la Compagnie des Indes, d'autres ont un cheminement particulier, c'est le cas du bois. Le 10 septembre 1766, la Communauté de Ville assemblée et notamment le Maire « a remontré qu'il était indispensable de faire raporter un procès des dégradations commises sur les quais de la rive droite du port de cette ville, par les dépôts de bois, leur amas, leur séjour et la mauvaise manœuvre qui se fait à leur jettée à l'eau¹¹²». Le 17 septembre suivant une nouvelle précision est apportée quant à l'usage de ces bois et aux responsables de leur commerce : « des bois de charpente terrestre et maritime en quantité trop considérable pour être dénombrée, appartenans aux frères Arnoux¹¹³, marchands de bois à Lorient¹¹⁴ ». Le commerce du bois et non de simples fagots, comme précédemment évoqué, ne nécessite donc pas l'intervention de moyens de transport. Les fûts sont jetés dans la rivière qui les porte jusqu'à leur destination, Lorient.

Si la batellerie est une activité essentielle pour les circulations dans la rade, elle échappe en grande partie à Hennebont, avec la concurrence des Lorientais et celle de caboteurs. Ici encore, le port fournit matières premières et produits, transportés par d'autres, ce qui explique en grande partie la faiblesse numérique et les conditions de vie difficiles des bateliers hennebontais.

112 A M Hennebont : BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775) .

113 Pour le commerce des frères Arnoux, voire l'article: FAURIE Daniel ,*LES CHANTIERS NAVALS EN BORDURE DU SCORFF A LA VILLE EN BOIS (aux XVII^e & XVIII^e siècles)* , ,

disponible à l'adresse:

http://www.sahpl.asso.fr/site_sahpl/Faurie_Chantiers_navals_ville_en_bois.htm

(consulté en février 2014)

et aussi un article auquel je n'ai pas pu avoir accès : LE BOUËDEC Gérard , Les négociants Lorientais et les Compagnies des Indes - Les Arnoux, du négoce du bois à la construction navale et à l'armement (1750 – 1794), in *Les flottes des Compagnies des Indes 1600 - 1857* - SHM de Vincennes - 1996 - pages 131 à 143.

114 A M Hennebont : BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775).

2.2) Hennebont, un lieu de transit

2.2.1) Entre carrefour routier et simple espace de transit

La ville joue également un rôle de carrefour routier et sert d'interface entre fournisseurs et acheteurs de la Compagnie des Indes. Avec l'implantation de celle-ci, le désenclavement de Lorient devient un objectif important. Dans la subdélégation d'Hennebont, on passe ainsi de 36 lieues de routes en 1758 à 75 lieues en 1760¹¹⁵. Les anciennes voies sont restaurées et de nouvelles, plus directes et plus larges, tracées. Pour C Guillevic :

« L'accessibilité de Lorient à partir d'Hennebont ou de Quimperlé va vraiment préoccuper les autorités à partir du milieu du XVIII^e siècle. Auparavant, il n'y a qu'une esquisse de voie reliant le Faouëdic à Hennebont. On ne retrouve que des chemins de terre couverts d'herbes désignés encore « chemin vert » (Cette appellation était utilisée dans un procès verbal du Sénéchal d'Hennebont pour qualifier notamment le chemin qui allait de la pointe de Roshellec vers l'intérieur, cité par François Jégou, dans « histoire et fondation de Lorient » [...]. Un arrêt du 26 décembre 1745 précise que « la route d'Hennebont à l'Orient passera sur la droite de l'ancien chemin depuis la sortie de la Vieille-Ville d'Hennebont jusqu'au pont de Kerpons [...]»¹¹⁶[...] Milieu années 1750, le travail sur la route de Quimperlé [commence], décrite comme très roulante [très tardivement] dans les années 1770¹¹⁷. »

La correspondance¹¹⁸ entretenue par la Compagnie des Indes avec des négociants à l'échelle de la Province permet de cerner les conditions et formes de transport des produits. Les archives de l'Intendance sur les Ponts et Chaussées¹¹⁹, ainsi que celles d'Hennebont¹²⁰, permettent d'en évaluer (tout au moins en partie) les conséquences. Ici, ce sont les rouliers¹²¹ qui assurent l'essentiel de ce commerce. À travers la

115 A D Ille et Vilaine : C 2271, Routes et grands chemins, 1750-1778. Gratifications accordées aux ingénieurs et remboursements de leurs avances.

116 A D Ille et Vilaine : C 2262 : Arrêt du 26 décembre 1745, lettre de Camus de Pontcarré.)

117 GUILLEVIC Catherine, *op. cit.*, pp 156-157.

118 SHD Marine Lorient : 1 P 24, 1 P 292-1 247 : Lettres du bureau des achats et correspondance.

119 A D Ille et Vilaine : C 4857: Ponts et Chaussées, 1768.

120 A M Hennebont : BB24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775), AA1 : cahiers de Doléances.

121 « *ROULIER Voiturier par terre qui transporte les marchandises d'un lieu à un autre sur des chariots charettes fourgons & autres telles voitures roulantes. Les marchandises qui sont en balles? En ballots ou en caisses & ou qui sont de matière solide & de gros volume le payent au poids à tant par livre pour le transport; celles qui sont liquides, comme les vins, eaux de vie, cidre, bière & se payent ordinairement à la pièce. Les Rouliers, à moins que ceux pour qui ils ont chargé ou quelcun de leur part ne les accompagne, doivent avoir la lettre de voiture des marchandises qu'ils transportent ; les congés, si ce sont des vins, eaux de vie, & autres liqueurs, les acquits des Bureaux par où ils passent, des passeports s'il en est besoin & s'ils passent par Païs ennemis.*

C'est aussi à eux à acquitter tous les petits droits de péages, qui sont dûs sur la route, soit pour les

correspondance de la Compagnie des Indes, il est possible de tirer des informations susceptibles permettant d'esquisser un portrait de ce métier. L'image de l'artisan roulier travaillant seul avec une charrette s'impose :

- Dans la correspondance de Drake, cette image domine. Dans une lettre datée de 1757, et adressée à Godeheu d'Ygoville, il est fait allusion à « Alain Huë, roulier de parouïé » transportant « cent cinquante pièces de toiles de Bretagne étroites sous la marque SGL [...] en un balot de la surdite marque n°15 à votre adresse¹²² ». Dans une lettre datée du neuf décembre 1757, ce sont « 30 quintaux de morue nouvelle du petit nord seront ce jour pâque et mis dans des futailles bien sèches et conditionné, le roulier les doit charger ce jour pour partir demain¹²³ ».
- Parfois, face au volume à transporter, les rouliers s'associent, ce que mentionne la correspondance de la Veuve Grandy-Lainé, de Dinan, le 18 août 1762 : « J'ai l'honneur de vous donner avis avoir chargé le jourd'hui sur les charettes de Charles Iris et de Pierre Texin, rouliers, 64 pièces toilles halles combourgs en 16 balles CDI/IB n°1 à 16 pour le compte de la Cie des Indes [...]»¹²⁴, ou encore celle de Couppé de la Fougerais mentionnant « 80 autres pièces toilles halles combourg en 20 balles, même marque N° 21 à 40 sur les charettes de Jean Sauvage et Charles Ruault, roulier de Saint Servan à raison de 6 It par pièce de toile pour leur voiture¹²⁵ », le 14 décembre 1767. Certains rouliers semblent même être de vrais entrepreneurs, dirigeant une véritable entreprise de transport,

voitures & chevaux, soit pour les marchandises sauf à se les faire rembourser s'ils ne se sont pas engagés à les rendre franches & quittes au lieu de leur destination. Enfin les Rouliers répondent de tous les dommages qui arrivent aux marchandises par leur fait & à l'égard des autres, dont suivant les Ordonnances & Réglemens, ils ne peuvent être tenus ils doivent pour leur décharge en faire dresser des Procès verbaux par les Juges les plus prochains des lieux où de tels accidens leur sont arrivés. Voyez VOITURE & VOITURIER », in SAVARY DES BRUSLONS Jacques, Dictionnaire Universel de commerce, d'histoire naturelle et des Arts et Métiers, A GENEVE Chez leS HéritierS CRAMER & Frères PHILIBERT 1762, tome troisième, p 635.

disponible sur :

<http://books.google.fr/books?>

[id=MqhNAAAAcAAJ&printsec=frontcover&dq=Dictionnaire+universel+de+commerce&hl=fr&sa=X&ei=jGR_UoKoAuSt0QXS_oGoAg&ved=0CGIQ6AEwBw#v=onepage&q=roulier&f=false](http://books.google.fr/books?id=MqhNAAAAcAAJ&printsec=frontcover&dq=Dictionnaire+universel+de+commerce&hl=fr&sa=X&ei=jGR_UoKoAuSt0QXS_oGoAg&ved=0CGIQ6AEwBw#v=onepage&q=roulier&f=false)

(consulté en février 2014)

122 SHD Marine Lorient : 1 P 279 l 31 : lettres du bureau des achats : lettres de Drake correspondant à Saint-Malo, à Godeheu (1757).

123 *Ibidem*, lettre du 9 décembre 1757.

124 SHD Marine Lorient : 1 P 182 l 83 : correspondance (1762).

125 SHD Marine Lorient : 1 P 293 l 255 : correspondance (1767).

ce dernier étant assuré par des « muletiers¹²⁶ », comme le montre la correspondance Laval, à Morlaix le 19 mai 1758 : « Gillet m'a promis de revenir avec dix charettes il sera expédié sur le champ¹²⁷ ».

Ce trafic de marchandise repose sur la confiance entre les différents protagonistes :

- Le premier élément consiste en un engagement de la part du transporteur, de respecter l'accord pour lequel il a été engagé, c'est le cas évoqué ici : « Je soussigné Michel Lesnaux, voiturier par terre reconnois avoir reçu de Monsieur Chevreux de Trèguier trois mille sept cent livres de chanvres, bon, loyal et marchand, que je m'oblige de rendre corps et biens à Lorient et la les remettre a Monsieur Roth, directeur de la Cie que il paiera pour le port quatre livres cinq sols par cent pesant, à Trèguier, le 21 octobre 1762, Michel Lesnaux¹²⁸ ».
- Le second est assuré par la correspondance d'affaire, mettant en relation marchands et clients : « Landerneau, 4 octobre 1768, Monsieur J'ay l'honneur de vous en remettre cy inclus la facture montent, sauf erreur de ma part, à 2412 Lt 10 s que je porte au crédit de la Cie. Je vous prie, Monsieur, de la faire vérifier, pour m'en accuser réception et le bien estre. J'ay l'honneur d'être avec respect, Monsieur Votre humble serviteur, Mazurié¹²⁹ ».

Les conditions difficiles du voyage constituent un frein à ce type d'activité. Ainsi, Chevreux, négociant en chanvre à Trèguier, fait état, dans une lettre adressée à Roth, datée du 11 juin 1762 des problèmes auxquels il est confronté : « quand de transport par terre il coûterait suffisamment et l'on essayeroit bien des difficultés pour trouver des voitures, attendu que la route d'icy à Lorient nest que chemins de traverse » proposant même de réorganiser l'expédition de marchandises par mer : « si vous vous accomodez de deux petits départs, nous attendons icy un hollandais à qui je pourrais le proposer¹³⁰ ». Parfois, de façon plus anecdotique, ce sont les conditions climatiques qui jouent en la défaveur de cette activité, comme l'atteste une lettre de Chardon, de Locronan, du 31 mai 1765 : « Monsieur, J'ay reçu l'honneur de votre dernière du 23 courant. Je me proposay de vous faire passer aujourd'huy les toilles que vous m'avés

126 SHD Marine Lorient : 1 P 182 1 95 : correspondance Chevreux ,Trèguier, le 28 juillet 1762.

127 SHD Marine Lorient : 1 P 279 1 36:lettres du bureau des achats (1755-1758).

128 SHD Marine Lorient : 1 P 293 1 255 : correspondance (1767).

129 SHD Marine Lorient : 1 P 290 1 206 : correspondance (1765-1769).

130 SHD Marine Lorient : 1 P 182 1 95 : correspondance (1762).

demandé, mais l'orage est si fort que mes voituriers n'ont pas pu partir, craignant de mouiller les toilles, j'espère vous les faire passer la semaine prochaine¹³¹ ».

Ce trafic, qualifié « d'intense », par André et Thomas-Lacroix¹³² a des incidences fortes pour la ville d'Hennebont. Celle-ci se plaint de la dégradation faite aux rues et aux pavés par le passage incessant des convois. Ainsi, en 1768, dans une lettre à l'intendance, « La communauté d'Hennebont [...] peint ses maux chaque tenue de vos États. Les villes de Port-Louis et de Lorient tirent toutes leurs provisions d'Hennebont. Les rouliers et autres voitures publiques que les ventes de la Compagnie des Indes attirent chaque année à Lorient ont dégradé nos pavés¹³³ ». Le 6 février 1779, les registres de la Communauté de Ville gardent la trace d'une nouvelle plainte, « Les pavés du pont à mer souffrent beaucoup du passage des grosses voitures¹³⁴ ». La situation ne s'améliore pas pendant la période traitée. Au contraire, elle a même tendance à empirer comme le montre une nouvelle délibération du 30 novembre 1788, reprise dans les cahiers de doléances (article 14), qui demande sur les fonds de la Province, un secours pour la réparation du pont, la construction d'un autre sur la banlieue de Port-Louis et pour les pavés des diverses banlieues « écrasées par les nombreuses et énormes voitures qui y passent pour le service de la C^{ie} des ventes à Lorient et pour le service de l'artillerie¹³⁵ ». Les termes employés ici ne sont pas innocents et illustrent l'enjeu, notamment pour la santé financière très fragile de la ville, des coûts générés par cette position de carrefour.

131 SHD Marine Lorient : 1 P 290 l 206 : correspondance (1765-1769).

132 THOMAS-LACROIX Pierre, ANDRÉ Jacques , Les grands itinéraires de la Bretagne méridionale (de la Vilaine à la Laïta), *BSPM*, Vannes, 1953-1954, pp. 23-55.

133 A D Ille et Vilaine : C 4857: Ponts et Chaussées (1768).

134 A M Hennebont : BB24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775)

135 A M Hennebont : AA1 : cahiers de doléances.

2.2.2) Le carrefour routier entre Bretagne du nord et Lorient

Articulant espace fluvio-marin et terrestre, batellerie et transports par terre, Hennebont joue pleinement un rôle de carrefour majeur entre la Bretagne du nord et la Compagnie des Indes de Lorient. La grande diversité des marchandises transitant par la ville peut être appréhendée à travers la correspondance entretenue par les commanditaires lorientais et leurs fournisseurs. Plusieurs pôles distincts se détachent :

- Le pôle Malouin, à travers la correspondance de Drake¹³⁶, notamment, se distingue par la fourniture de morue séchée (il en est fait mention deux fois, dans une première lettre (à une date précise indéterminée), avec 32 quintaux livrés et le 9 décembre 1757, avec 30 quintaux), ainsi que des toiles de Bretagne (150 pièces en 1757). Drake fournit également des matières premières à la Compagnie, comme du beurre en baril et autres provisions de bouche (correspondances du 19 mai, 4 et 20 novembre 1761¹³⁷) et 120 barils de Bray gras de Caroline, le 30 septembre 1761. Le 12 mars 1763, Drake fournit un exemple détaillé des provisions de bouche expédiées¹³⁸ :

« 2 bariques 1 balot	} jambont	5 caisses liqueur et fruits
4 caisses Epilons bardés de lard		1 dito d'anchois cornichon
1 baril fromage de Gruyère		1 dito mercerie
2 paniers d'huile		8 barils de beurre
8 caisses 1 panier	} vin de Malaga	1 ballot amande douce et amères
2 caisses eau de cerise		7 caisses bougies
1 dito chapeau		2 dito de poudre, pomade et savonnette
1 dito eau de lavande, essence d'odeur		3 dito fayance
1 dito vermicel macarony		1 dito Goupille tamis
1 dito tableterie et jeux		1 dito vinaigre moutarde »

136 SHD Marine Lorient : 1 P 278 l 4 : lettres du bureau des achats (1756).

137 SHD Marine Lorient : 1 P 286 l 61 : lettres du bureau des achats (1761).

138 SHD Marine Lorient : 1 P 286 l 63 : lettres du bureau des achats (1763).

- La région de Landerneau fournit des chemises de soldat, c'est ce dont fait état la correspondance de Mazurié¹³⁹, le 25 février 1755, 2 000 chemises de soldats sont livrées, 1 000 restent en attente, le 31 mai 1756, elles sont 2 000, 600 restant en attente, mais aussi des « halles fortes ¹⁴⁰ » (correspondance Mazurié du 19 janvier 1769¹⁴¹).
- Locronan fournit des toiles à prélat¹⁴² de vingt quatre pouces, comme l'atteste la correspondance de Chardon¹⁴³, datée du 9 septembre 1756.
- À Dinan, la Veuve Grandy-Lainé, fournit le 18 août 1762, 64 pièces des « toiles halles combourgs¹⁴⁴ », il en va de même pour Couppé de la Fougerais¹⁴⁵.
- Tréguier, à travers la correspondance de Chevreux¹⁴⁶, fournit uniquement du chanvre, en grande quantité. Il semble d'ailleurs étonnant que la Compagnie s'y fournisse, alors même que du port d'Hennebont, des volumes importants sont expédiés à

139 SHD Marine Lorient : 1P 279 1 36 : lettres du bureau des achats (1755-1758).

140« Les toiles fortes ou d'usage sont en fils de lin, il s'en fabrique dans les largeurs de demi aune, deux tiers & trois quarts. » in *Encyclopédie méthodique ou par ordre de matière*, A PARIS Chez PANCKOUCKE Libraire hôtel de Thou, rue des Poitevin. A Liège Chez PIOMTEUX Imprimeur des Etats, 1784, tome second, p 287

disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?id=o3RMAAAAMAAJ&pg=PA287&dq=toiles+halles+combourgs&hl=fr&sa=X&ei=zRuCUtfrBYXt0gXN54DICg&ved=0CGEQ6AEwCA#v=onepage&q=toiles%20halles%20combourgs&f=false>

(consulté en février 2014)

141 SHD Marine Lorient : 1 P 290 1 206 : correspondance (1765-1769).

142« *La vente de ces toiles se fait à Locronan, passent de là à Brest où s'en fait la consommation. Celles à deux fils les noyales simples & les mélis servent pour les voiles des barques bateaux & chaloupes; Les prélat & ollones, prélat pour sacs pour garniture de voiles & pour l'habillement des forçats & matelots.* » , in *Encyclopédie méthodique ou par ordre de matière*, A PARIS Chez PANCKOUCKE Libraire hôtel de Thou, rue des Poitevin. A Liège Chez PIOMTEUX Imprimeur des Etats, 1784, tome second, p 289.

disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?id=1tYXxyoIC4cC&pg=PA289&dq=toiles+%C3%A0+pr%C3%A9lats&hl=fr&sa=X&ei=OReCUsWsA8Og0QWA0oE4&ved=0CE4Q6AEwBQ#v=onepage&q=toiles%20%C3%A0%20pr%C3%A9lats&f=false>

(consulté en février 2014)

143 SHD Marine Lorient : 1P 279 1 36 : lettres du bureau des achats (1755-1758).

144« *Enfin celles dites halles de Saint George de Bazouges & de Combourg qui tirent leurs noms des différentes paroisses où elles font fabriquées sont également en fil de lin & ont 37 pouces & demi de large.* », in *Encyclopédie méthodique ou par ordre de matière*, A PARIS Chez PANCKOUCKE Libraire hôtel de Thou, rue des Poitevin. A Liège Chez PIOMTEUX Imprimeur des Etats, 1784, tome second, p 287

disponible à l'adresse:

<http://books.google.fr/books?id=o3RMAAAAMAAJ&pg=PA287&dq=toiles+halles+combourgs&hl=fr&sa=X&ei=zRuCUtfrBYXt0gXN54DICg&ved=0CGEQ6AEwCA#v=onepage&q=toiles%20halles%20combourgs&f=false>

(consulté en février 2014)

145 SHD Marine Lorient : 1P 293 1 255 : correspondances, lettres 25 novembre et 14 décembre 1767.

146 SHD Marine Lorient : 1P 182 1 95 : lettres du bureau des achats. Lettres du 11 juin, 28 juillet et 2 septembre 1762.

destination de Brest.

Valeur des envois de papier de M. Chevreux
conformément à ses lettres de mission et de voiture

19

Juillet

Date des lettres et voitures	quantité de papier expédié par M. Chevreux	Prix des dites voitures -
23. Juillet 1762	5142.	30000. a 19. l'ap. solde
30. Id.	7505.	
6. août	7458.	
13. Id.	7153.	
20. Id.	2747.	
à Nouveau compte de 40000 ^{l.}		
2. 7. 1762	3100.	12700. a 22. 10. 2857. 10.
9. Id.	9600.	
17. Id.	2300.	9600. a 25. 2400. 0.
24. Id.	7300.	
Id.		850. a 25. 10. 216. 15.
		23350. - - - " 5474. 5.
Il reste pour remplir les 40000 ^{l.} ordonnées par - - - 16850.		
40000.		
Jusqu'à M. Chevreux en sa disposition 7150 ^{l.}		
il aura à acheter encore - - - 9700		
16850		

Figure n° 7 : Document extrait de la correspondance Chevreux¹⁴⁷

147 Ibid.

- De Lannion est expédié du chanvre, même s'il est parfois difficile de trouver des rouliers, comme l'atteste la lettre de Marie Noroy de Kerbriand, datée du 11 février 1742 :

« [...] Vous dittes que la difficulté du transport par terre ogmentera beaucoup le prix des chanvres ? Cela et bien vraye, il net pas possible de vous les faire passer autrement, une fois que l'on aura commancé à faire voiturer on trouvera des rouliers. Je sçay quil en voit quelque fois de Guimganp à Morlaix à vide chercher des voitures, ils n'aurront pas sy loing à venir icy, sytot que j'auray eu vos ordres et le prix que vous payez, je ne manqueré decrire à Guingamp¹⁴⁸ [...] »

- Saint-Brieuc fournit des toiles et des chaussures, comme en atteste la correspondance de Robert Granville¹⁴⁹.

148 SHD Marine Lorient : 1 P 293 l 255 : correspondance (1767).

149 SHD Marine Lorient : 1 P 290 l 206 : correspondance (1765-1769).

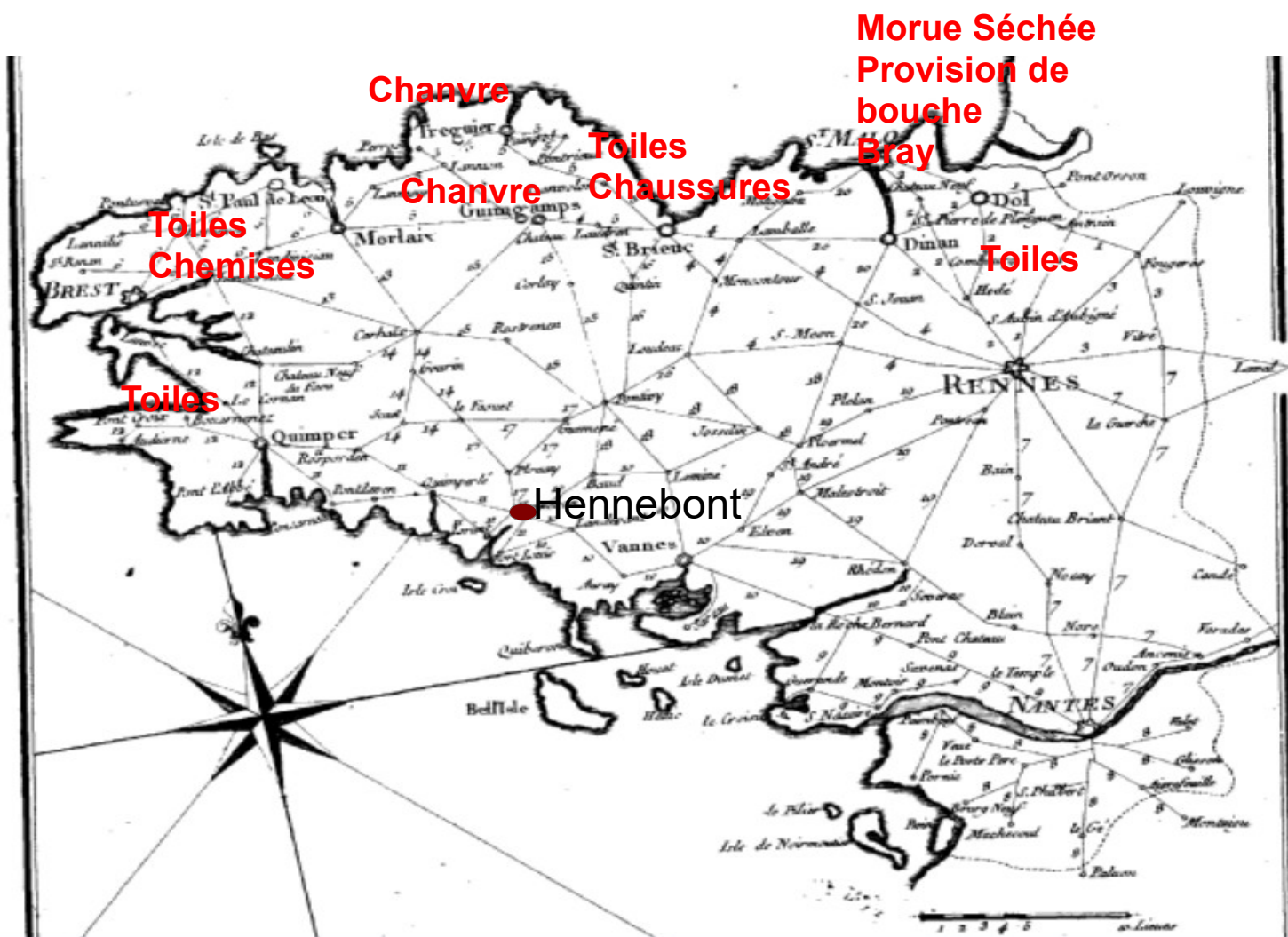


Schéma récapitulatif n°8 : produits (en rouge) transitant par Hennebont, à destination de Lorient

150 OGÉE Jean, *Atlas itinéraire de Bretagne contenant les cartes particulières de tous les grands chemins de cette province avec tous les objets remarquables qui se rencontrent ... dédié à nos seigneurs les États de Bretagne*. Par leur très humble et très obéissant serviteur Ogée,...., chez l'auteur (Nantes), 1769, page de couverture (extrait).

Disponible à l'adresse :

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k35162m/f1.image>

(consulté en février 2014)

2.2.3) Le commerce outre-mer, un débouché pour les produits hennebontais ?

2.2.3.1) Le transit de matières premières

2.2.3.1.1) Miel, papiers et grains, produits phares des exportations ?

Ce « coin de Bretagne-Sud » présente, pour C Guillevic, des richesses non négligeables, notamment les riches potentialités agricoles que la jeune ville de Lorient va pouvoir mobiliser au gré de ses besoins pour s'ancrer durablement¹⁵¹. Mais, dans une moindre mesure géographique, peut-on dire que les exportations, via le port hennebontais et à destination de cette nouvelle voisine, sont le reflet fidèle de celles précédemment évoquées ? L'étude des comptes de la Compagnie¹⁵², de la correspondance¹⁵³, des bureaux des achats et de la recette en argent¹⁵⁴ et des registres des adjudications de marché¹⁵⁵ permettent d'apporter une réponse nuancée.

La fourniture de matières premières tient une place importante. Les produits phares mentionnés dans la première partie n'apparaissent que très peu :

- Le miel est mentionné plusieurs fois, le 16 septembre 1752, Simon fournit une (?) barrique de miel à l'apothicairerie pour 785 lt¹⁵⁶, le « 8 janvier 1759 : Sieur Simon, 3 barriques de miel fournies à l'apothicairerie 157 lt 7s 2 », le « 4 octobre 1759 : Sieur Simon, miel, apothicairerie, 248 lt 10 s 4¹⁵⁷ ».
- Les registres ont gardé une seule trace de livraison de papier, effectuée le 8 mai 1753, par un négociant hennebontais, la Chapelle Gardye, à la corderie du port¹⁵⁸. Quantité et somme payée nous sont inconnues.
- Les livraisons de grains, élément constitutif du commerce d'exportation vers l'extérieur, semblent minimes. Seules trois mentions en sont faites. Le 27 février

151 GUILLEVIC Catherine, *op.cit.*, p 22.

152 SHD Marine Lorient : 1 P 10, P 11, 1 P 12, P 13: compte de la Compagnie des Indes, 1 P 256 : registre des comptes de la Compagnie : liasse 8 (1745-1756).

153 SHD Marine Lorient : 1 P 182 l 88, 1 P 292 l 247: correspondance (1762-1769).

154 SHD Marine Lorient : 1 P 22 : Bureau des achats, livre de compte, 1 P 23, extrait de la recette en argent (1754), 1 P 24 : bureau des achats (1754).

155 SHD Marine Lorient : 1 P 4 : Registre des adjudications des marchés (1749-1750).

156 SHD Marine Lorient : 1 P 22 : Bureau des achats, livre de compte, extrait de la recette en argent (1752-1754).

157 SHD Marine Lorient : 1 P 12 : compte de la Compagnie des Indes (1758-1759).

158 SHD Marine Lorient : 1 P 11 : compte de la Compagnie des Indes (1753).

1753, « Au S^r Bouezo, d'Hennebont, pour le montant des froments et seigle mentionnés en l'état qu'il a fournis à la boulangerie et ce port suivant la certification au S^r Clémancin et l'ordonnée de ce jour, les prix réglés par M^r Godeheu : cy [...] 10 040 lt », le 25 mai 1753, « Au Sieur Bouezo d'Hennebont pour le montant des froments [...] qu'il a fournis à la boulangerie de ce port [...] 481 lt » et le 12 juin 1752, à « La Chapelle Gardye pour le montant de 28 tonneaux de seigle [...]ourny à la boulangerie du port, 5 180 lt »¹⁵⁹. C Guillevic, se basant sur une autre lettre du subdélégué d'Hennebont, datée du 2 octobre 1733, confirme l'impact de la Compagnie des Indes sur les productions locales : « Je ne crois pas qu'on put trouver dans ce canton plus de 200 tonneaux de froment, la Compagnie des Indes en consommant beaucoup, pour le seigle, je ne serai point embarrassé d'en trouver 6 000 tonneaux et environ 1 000 tonneaux d'avoine[...] ¹⁶⁰», suivi de « la Compagnie assèche la production locale et de plus, en proposant un prix plus élevé, perturbe les lois du marché ¹⁶¹». Une partie importante de ce commerce peut donc nous échapper. Les volumes des ces produits, destinés pour l'essentiel au magasin de la Compagnie des Indes, sont dans l'ensemble peu importants, notamment en comparaison de ceux exportés vers les autres provinces du Royaume. Plusieurs éléments concourent, sans doute, à cet état de fait, les magasins de la Compagnie peuvent se fournir directement auprès des fournisseurs locaux, court-circuitant, en quelque sorte, les réseaux mis en place par les négociants hennebontais.

159 SHD Marine Lorient : 1 P 22 : Bureau des achats, livre de compte, extrait de la recette en argent (1752-1754).

160 A D Ille et Vilaine : C1691: lettre du subdélégué d'Hennebont de 2 octobre 1733.

161 GUILLEVIC Catherine, *op.cit.*, pp 124-125.

2.2.3.1.2) Le commerce du chanvre

Le commerce de ce produit avec la Compagnie semble être aux mains de deux négociants seulement, La Chapelle Gardye et Bouézo, dont les noms sont mentionnés plusieurs fois à travers les archives. Du 9 juin 1752, au 19 avril 1754, 6 livraisons sont attestées, sans doute, toutes effectuées à la corderie du port :

1 P 10 : com1 P 22 : Bureau des achats, livre de compte, extrait de la recette en argent

9 juin 1752	La Chapelle Gardye pour le montant des 14 026£ de chanvre fourny en mai à la corderie	2 384 lt 8s 4
17 avril 1753	Bouezo, chanvre	962 lt 8s
21 avril 1753	Bouezo, chanvre	2 197 lt 18s 4
25 avril 1753	Bouezo, chanvre	169 lt 12 s
8 mai 1753	La Chapelle Gardye, chanvre	7647 lt 7s 2

1 P 23 : extrait de la recette en argent

19 avril 1754	Bouezo, Chanvre	4 678 lt 1s 8
---------------	-----------------	---------------

Ce type de fourniture peut s'effectuer après adjudication, comme le montre le contrat passé entre Bouézo et le directeur de la Compagnie, le 18 avril 1753 :

« Marché de chanvre au Sieur Bouezo

Je, soussigné, déclare m'engager envers Mr d'Igouville, directeur de la Cie des Indes et commandant en ce port de luy fournir et livrer pour le service de la Cie la quantité de 20 milliers de chanvre de la province, conforme à celui que j'ay envoyés pour échantillon, le tout à raison de 16 livres le cent y compris le transport, laquelle quantité, je m'oblige de livrer de jour à autre.

Fait à Lorient, ce 18 avril 1753

Auguste Bouézo ¹⁶². »

Ici les conditions sont fixées par l'acheteur, le négociant s'engageant à respecter les termes du contrat, à payer également les frais de livraison, ce qui suppose également que ce soit lui qui ait entrepris des démarches pour recruter des transporteurs locaux, ou tout au moins engagé ceux faisant déjà partie de son réseau.

162 SHD Marine Lorient : 1 P 4 : registre des adjudications de marché (1745-1754).

La correspondance de la Chapelle Gardye¹⁶³, plus tardive (1762), permet d'envisager un autre type de relation. Dans une lettre, adressée à Roth, directeur de la Compagnie, datée du 12 juin 1762, il se contente de signaler qu'il dispose d'une importante quantité de chanvre « Je veux bien vous fournir 40 à 50 milliers de chanvre du pays », libre au destinataire de l'acheter « à 19 lt le quintal » et de prendre en charge son transport « que vous enverrez prendre de jour à autre et que je livreré à bord de chasse marée ». Ces derniers termes sont repris dans les lettres du 24 août et du 4 octobre 1762. Dans ce cas, et contrairement au précédent, le négociant se contente d'informer son acheteur, qui indique en réponse s'il est intéressé ou non, mais ne semble plus avoir le pouvoir de fixer les prix.

163 SHD Marine Lorient : 1 P 182 l 88 : correspondance (1762-1763).

2.2.3.1.3) L'importance du commerce du bois.

Les ventes de bois représentent l'activité principale du commerce trans-rade via Hennebont. D'après les livres de compte, de mai 1752 à décembre 1754, sur les quarante transactions mentionnées¹⁶⁴ et effectuées par des Hennebontais, 23 concernent des livraisons de bois, sous toutes ses formes (bois à brûler, fagots, différentes essences, charbon de bois...). Les registres des comptes de la Compagnie¹⁶⁵ permettent d'établir un aperçu de l'éventail de leur utilisation :

- 27 mars 1753 : « Au Sieur Gaultier d'Hennebont. Pour le montant des bois , cordes et billettes[...] qu'il a fourny au magasin des vivres [...] 280 lt ».
- 2 juillet 1753 : « Au Sieur Gautier d'Hennebont pour le montant des bois de construction [...] qu'il a fourny à l'atelier de ce port le 14 juin 306 lt 3s ».
- 21 juillet 1753 : « Aux Sieurs Moulin, Bouezo pour le montant des bois et chesnes pour pieux mentionnés en l'état qu'ils ont fournis à l'atelier des bois de ce port [...]129 lt 10 s ».
- 6 août 1753 : « Au Sieur Bouezo d'Hennebont pour le montant des gournables [...] qu'il a fourny en juillet au magasin général de ce port [...] 300 lt ».

Les billettes peuvent avoir plusieurs utilisations possibles, ce qui ressort des manuels consacrés aux techniques et à la marine :

- « BILLETTES, BOIS de BILLETTES: bois rond à feu que l'on embarque dans les vaisseaux pour la consommation journalière et qui sert à remplir les vides dans l'arrimage¹⁶⁶ ».
- « de petites pièces de bois au moyen desquelles les verriers entretiennent le feu dans les fourneaux des morceaux de bois ¹⁶⁷».

164 SHD Marine Lorient : 1 P 22-23 : Registres de comptes (1752-1754) : il est possible que d'autres transactions aient eu lieu sans que les registres ne l'indiquent.

165 SHD Marine Lorient : 1 P 11 : compte de la Compagnie des Indes (1753).

166 HERBIN DE HALLE P. E., *DES BOIS PROPRES AU SERVICE DES ARSENAUX DE LA MARINE ET DE LA GUERRE ou DÉVELOPPEMENT ET RAPPROCHEMENT des LOIS RÈGLEMENS ET INSTRUCTIONS*, CHEZ S. C. L'HUILLIER, libraire rue des Mathurins St Jacques N° 3 bis, 1813, p 252.

disponible à l'adresse :

[http://books.google.fr/books?id=7-](http://books.google.fr/books?id=7-9aa8OKm5QC&pg=PA252&dq=billetes+de+bois&hl=fr&sa=X&ei=yhaHUqvHKYqd0QXMkoGICA&ved=0CE0Q6AEwBA#v=onepage&q=billetes%20de%20bois&f=false)

[9aa8OKm5QC&pg=PA252&dq=billetes+de+bois&hl=fr&sa=X&ei=yhaHUqvHKYqd0QXMkoGICA&ved=0CE0Q6AEwBA#v=onepage&q=billetes%20de%20bois&f=false](http://books.google.fr/books?id=7-9aa8OKm5QC&pg=PA252&dq=billetes+de+bois&hl=fr&sa=X&ei=yhaHUqvHKYqd0QXMkoGICA&ved=0CE0Q6AEwBA#v=onepage&q=billetes%20de%20bois&f=false)

(consulté le 21 décembre 2013)

167 « *DICTIONNAIRE DES TERMES APPROPRIÉS AUX ARTS ET AUX SCIENCES ET DES MOTS NOUVEAUX QUE L USAGE A CONSACRES* », A PARIS CHEZ MASSON ET FILS LIBRAIRES RUE D ERFURTH N° 3, 1824 , p 71.

Il est vraisemblable que les billettes exportées depuis Hennebont servent à l'alimentation des feux sur les navires de la Compagnie. La gournable est une :

« Longue cheville cylindrique en bois dur tel ordinairement que le chêne ou l'if et qu'on emploie avec beaucoup d'avantage pour fixer les bordages qui recouvrent la carène des navires, on évite par là le trop grand emploi des chevilles ou des clous en fer qui sont d'un prix plus élevé et qui ont l'inconvénient de rouiller promptement ainsi que d'être d'un bien plus grand poids. La Gournable est préalablement enduite de goudron et elle est maintenue en place au moyen d'épites. Il existe dans les arsenaux des moyens mécaniques très expéditifs pour faire les Gournables; elles sont en général assez longues pour traverser la muraille entière du navire. La gournable est introduite dans un trou pratiqué par les perceurs ¹⁶⁸. »

Les bois exportés sont donc massivement utilisés dans la construction navale. Les quantités et les volumes fournis sont extrêmement importants. Ainsi, le 1^{er} mars 1769, Illico d'Hennebont, a fourni à l'atelier des bois :

« 1 pièce de bois de chêne 3e espèce cubant 8 pieds
2 pièces de bois de chêne 4e espèce cubant 11 pieds
18 pièces de bois de chêne 5e espèce cubant 29 pieds
44 pièces de bois de chêne 6e espèce cubant 16 pieds
Le tout pour 79 lt »
et le 31 mars 1770 :
« 11 pièces de bois de pin 1ère espèce cubant 274 pieds
14 pièces de bois de pin 2e espèce cubant 236 pieds
10 pièces de bois de pin 3e espèce cubant 103 pieds
pour 630 lt 2s ¹⁶⁹. »

La quantité est telle que cela suppose que l'aire de collectage s'étende très en amont d'Hennebont, couvrant sans doute une très vaste superficie, sans que l'on puisse la préciser davantage. Toutefois, cela ne va pas sans poser de problèmes. Ils sont évoqués dans les registres de la Communauté de Ville, qui se plaint régulièrement :

« que toute la surface de ce quay est occupée par des bois de charpente terrestre et

disponible à l'adresser :

<http://books.google.fr/books?>

[id=03pFAAAAcAAJ&pg=PA71&dq=billettes+de+bois&hl=fr&sa=X&ei=HhmHUtXNHKSn0QW4l4CYDQ&ved=0CFAQ6AEwBTgK#v=onepage&q=billettes%20de%20bois&f=false](http://books.google.fr/books?id=03pFAAAAcAAJ&pg=PA71&dq=billettes+de+bois&hl=fr&sa=X&ei=HhmHUtXNHKSn0QW4l4CYDQ&ved=0CFAQ6AEwBTgK#v=onepage&q=billettes%20de%20bois&f=false)

(consulté le 21 décembre 2013)

168 DE BONNEFOUX ET PARIS Pierre-Marie-Joseph (Baron), *DICTIONNAIRE DE MARINE A VOILES ET A VAPEUR*, PARIS ARTHUS BERTRAND ÉDITEUR, 1855, p 404.

disponible à l'adresse:

<http://books.google.fr/books?>

[id=wRg1AAAAQAAJ&pg=PA404&dq=Gournables&hl=fr&sa=X&ei=EhuHUqGcLqGr0QXPiIGQCA&ved=0CEEQ6AEwAg#v=onepage&q=Gournables&f=false](http://books.google.fr/books?id=wRg1AAAAQAAJ&pg=PA404&dq=Gournables&hl=fr&sa=X&ei=EhuHUqGcLqGr0QXPiIGQCA&ved=0CEEQ6AEwAg#v=onepage&q=Gournables&f=false)

(consulté le 21 décembre 2013)

169 SHD Marine Lorient : 1 P 256 : registre des comptes de la Compagnie : liasse 8 (1769-1770).

maritime en quantité trop considérable pour être dénombrée, appartenans aux frères Arnous, marchands de bois à Lorient, provenans de tous leurs envois, que de ceux des fournitures de leurs sous-marchands...Que ces bois amoncellés confusément occupent les trois calles et tout le terre-plein du quay et du chemin, de manière que les barques et les chaloupes ne peuvent charger et décharger sans faire de manœuvre dangereuse aux marchands et couteuses au commerce et que les dégradations causées aux murs¹⁷⁰ [...]. »

170 A M Hennebont : BB 24, Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775).

2.3) Les produits transformés

2.3.1) Les produits frais

Dans les registres des adjudications de marché de la Compagnie des Indes, plusieurs fournisseurs sont mentionnés comme étant domiciliés à Hennebont. Certains le sont vraisemblablement par erreur, c'est probablement le cas du marchand Hervian, fournissant du porc frais, du suif en pain et du mouton en vie, aucune indication n'apparaît quant à son lieu de domiciliation¹⁷¹. Toutefois, la demande lorientaise peut orienter certains types de production, c'est ce que révèle une lettre du Subdélégué d'Hennebont en 1758, concernant la production de viande porcine, « On y élève aussi une assez grande quantité de porcs qui se conduisent à Lorient pour les vaisseaux¹⁷² ».

Par contre, dans le registre des adjudications de marché de la Compagnie, il est fait état d'un contrat d'adjudication passé entre la Compagnie et « la veuve Duparc, de Laurens Duparc, de la veuve Hudome, de Jullien Duparc et de Laurent Michel d'Hennebond, tous consorts », quant à la fourniture pour une année (d'avril 1749 à mars 1750) de :

« cuir de bœuf passé en huile et graisse sera de six à six pieds et demy de hauteur et longueur et de deux pieds et demy à trois pieds doubles de longueur ou rondeur, Le cuir vert de vache en poil sera de cinq à cinq pieds et demy de hauteur ou longueur et de deux à deux pieds et demy double de largeur ou rondeur, La peau de vache tannée ou passée en Bazanne sera de cinq à cinq pieds et demy de hauteur ou longueur et de deux à deux pieds et demy doubles de largeur et rondeur, de La peau de vache passée en graisse sera de 5 à 5 pieds et demy de hauteur ou longueur et de deux à deux pieds et demy double de largeur et rondeur, La peau de mouton en laisse sera de trois ou trois pieds et demy de hauteur ou longueur et de deux ½ à deux pieds ¾ simple de largeur ou rondeur¹⁷³ [...] »

La fourniture de bourre de bœuf est mentionnée quatre autres fois, le 13 février 1752 par Laurent Duparc , le 6 mai 1752 par à Julien Huidaume¹⁷⁴ ainsi que le 16 mai et le 26 juillet 1769 par Hubon. Les sommes en jeu sont relativement importantes: de 169 à 775 lt.

171 SHD Marine Lorient : 1 P 4 : registre des adjudications de marché (1745-1754).

172 A D Ille et Vilaine : C1652 : Observations générales sur le produit d'une année commune, subdélégation d'Hennebont, 1758.

173 SHD Marine Lorient : 1 P 4 : registre des adjudications de marché (1745-1754).

174 SHD Marine Lorient : 1 P 10 : compte de la Compagnie des Indes (1752).

La livraison de produits dérivés du bœuf reste cependant une activité marginale, mobilisant peu d'intermédiaires ; entre 1749 et 1769, les mêmes noms reviennent, preuve que cette activité reste aux mains de quelques marchands hennebontais seulement .

2.3.2) Les circuits des productions en étain

Parmi les documents consultés, seules les Archives de la Marine font état d'une production d'objets en étain à Hennebont. Ceci est assez surprenant car il n'en est fait aucune mention ailleurs, ni dans les rôles de cabotage, ni dans les registres de la Communauté de Ville. La première question, que nous pouvons nous poser porte sur la provenance de la matière première. Ici les livres d'époques peuvent apporter des éléments de réponse. D'après Georges-Louis Leclerc-Buffon « En France, on a reconnu des mines d'étain dans la province de Bretagne et comme elle n'est pas fort éloignée de Cornouailles, il paraît qu'on pourrait y chercher des mines avec espérance de succès, on en a aussi trouvé des indices en Anjou au Gévaudan et dans le comté de Foix, on en a reconnu en Suisse 5, mais aucune de ces mines de France et de Suisse n'a été ni suivie ni travaillée¹⁷⁵ ». L'origine du minerai est donc vraisemblablement à chercher à l'étranger. L'Encyclopédie précise que :

« il s'en trouve aussi en Europe, il y en a des mines en Bohême, celle de Schlackenwald en fournit une assez petite quantité & paraît contenir aussi de l'argent Mais de tous les pays de l'Europe il n'y en a point qui ait des mines d'étain aussi abondantes & d'une aussi bonne qualité que la Grande Bretagne. Elle étoit fameuse pour ses mines d'étain dans l'antiquité la plus reculée, on prétend que les Phéniciens en connoissoient la route & y venoient chercher ce métal ; le savant Bochart croit même que le nom de Bretagne est dérivé du nom syrien Varatanac qui signifie pays d'étain Voyez le dict de Chambers. Ce font les provinces de Cornouailles & de Devonshire qui en fournissent surtout une très grande quantité¹⁷⁶. »

Ici, une liaison commerciale Cornouaille-Bretagne sud apparaît comme envisageable. Toutefois, Savary des Bruslons précise qu'un arrêt du conseil d'État du Roi de

175 LECLERC-BUFFON Georges-Louis, *Oeuvres complètes de Buffon, augmentée de la classification de G. Cuvier*, Tome Troisième, P Duménil rue des Beaux Arts , 1846, p 20.

disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?id=3tXYpbCv4agC&pg=PA20&dq=MINE+etain+Bretagne&hl=fr&sa=X&ei=HA-GUuWjGYSrhQey5oDQDA&ved=0CGwQ6AEwCQ#v=onepage&q=MINE%20etain%20Bretagne&f=false>

(consulté le 21 décembre 2013)

176 DIDEROT Denis , D'ALEMBERT Jean, *Encyclopédie ou DICTIONNAIRE RAISONNÉ DES SCIENCES DES ARTS ET DES MÉTIERS*, NOUVELLE ÉDITION, TOME TREIZIÈME, A GENEVE Chez Pellet Imprimeur Libraire rue des Belles Filles 1777, p 119.

disponible à l'adresse :

http://books.google.fr/books?id=F1g_AAAAcAAJ&pg=PA119&dq=MINE+etain+Bretagne&hl=fr&sa=X&ei=HA-GUuWjGYSrhQey5oDQDA&ved=0CEsQ6AEwBA#v=onepage&q=MINE%20etain%20Bretagne&f=false

(consulté le 21 décembre 2013)

septembre 1701 porte :

« Règlement sur l'entrée des marchandises du crû & fabrique d'Angleterre, Écosse, Irlande & pays en dépendans, dans lequel l'Étain de toute sorte , ouvré & non ouvré est mis au nombre des marchandises dont l'entrée est interdite & prohibée dans le Royaume [...]. La Cour ayant bien voulu dans la suite [probablement un arrêt du 12 avril 1723, le livre de Savary n'est pas très clair à ce sujet] accorder à la Compagnie des Indes Orientales de Hollande, l'introduction dans le Royaume des Étains de Siam lorsqu'ils seroient apportés dans les ports de France par des vaisseaux Hollandois & qu'ils proviendroient du commerce de la dite Compagnie à la chargé néanmoins qu'ils seroient accompagnés de certificats des Directeurs & marqués d'une empreinte convenue¹⁷⁷. »

Il semble donc que l'étain vienne jusqu'à Lorient ou Hennebont sur des navires hollandais. Ceci est d'ailleurs, peut-être, un élément de réponse à une question posée précédemment sur la nature des cargaisons (ou tout au moins une partie) des bateaux hollandais apportant dans la ville.

De ce commerce avec la Compagnie, un seul nom apparaît, celui de Marquet, fournissant le 8 mars 1753 de la vaisselle d'étain au magasin¹⁷⁸ pour 143 lt, le 17 août 1752, pour 126 lt, le 6 décembre 1758 pour 607 lt 8s, le 25 janvier 1759 pour 117 lt 9s¹⁷⁹. Les livraisons effectuées en 1769 sont détaillées et permettent d'appréhender la gamme des produits échangés. Le 16 octobre 1769, Marquet fait livrer « 5 biberons d'étain, 5 bassins de commodité, 6 bassins pour burettes, 12 burettes, 100 gobelets, 18 seringues à clistère, 18 seringues à « injectionule », tout pour 249 lt 4s » et le lendemain, « 20 garnitures de mesure à vin, 6 mesures de pot, 108 mesures, 17 assiettes, 5 plats »¹⁸⁰. Il n'est pas possible, ici, de situer précisément l'activité, ni d'ailleurs ses modalités (lieu unique de fabrication, ou éclatement sur plusieurs sites), ni aussi de connaître le nombre réel de personnes tributaires de celle-ci. L'activité de Marquet semble dépendre entièrement des commandes de la Compagnie, à laquelle il est aussi sans doute lié par la fourniture des matières premières.

177 SAVARY DES BRUSLONS Jacques, *Dictionnaire universel du commerce*, A GENÈVE, Chez les Héritier CRAMER & Freres PHILIBERT, tome second, 1742, pp 306-308.

disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?id=4KdNAAAAcAAJ&pg=PA319&dq=commerce+%C3%A9tain+bretagne&hl=fr&sa=X&ei=PryIUtHRGsfL0QXI9ICICQ&ved=0CGUQ6AEwBg#v=onepage&q=commerce%20%C3%A9tain%20bretagne&f=false>

(consulté le 21 décembre 2013)

178 SHD Marine Lorient : 1 P 11 : compte de la Compagnie des Indes (1753).

179 SHD Marine Lorient : 1 P 10 : compte de la Compagnie des Indes (1752).

180 SHD Marine Lorient : 1 P 256 liasse 8: registre des comptes de la Compagnie (1769).

2.3.3) La fourniture de clous

La livraison de clous constitue également une activité importante pour l'économie locale. Celle-ci semble tributaire de la bonne santé de la Compagnie des Indes. Les registres d'adjudication de marché¹⁸¹ font apparaître 13 noms (Jacques Jam, Louis Le Brec, Joseph Nicolle, Joseph Talabardon, Toussaint Souzy, René Elias, Julien Postel, Louis Caillet, Pierre Baudiec, Joseph Cherell, Guillaume Chôtard, François Duffais, Maurice Allegal) le 18 mars 1751, ce qui correspond au chiffre donné par les rôles de capitation¹⁸², les cloutiers hennebontais travaillent donc presque totalement pour la Compagnie.

Ces rôles permettent, également, d'appréhender l'évolution des effectifs de ce métier pendant la période traitée.

	1748	1755	1763	1769	1775	1783	1789
Nombre de cloutiers	11	19	20	20	16	11	15

Ils connaissent une croissance forte, pour atteindre leur maximum dans les années 1760 (une vingtaine), puis ils déclinent pour tomber au seuil minimal de onze, avant un léger sursaut en fin de période. Évolution et déclin de la profession peuvent être mis en parallèle avec la santé de la Compagnie des Indes. La suspension de celle-ci et l'ouverture de l'Asie au commerce privé (avec la perte du monopole) provoquent l'effondrement des effectifs de cloutiers hennebontais ; certains continuent cependant à exercer une activité liée sans doute à l'armement des caboteurs. Le sursaut, observé à la fin des années 1780, est probablement permis par la création par Calonne d'une nouvelle Compagnie et un retour au système du monopole.

Les conditions de fabrication et de fournitures de clous obéissent à des règles très strictes, édictées le 4 juillet 1745, comme le montre le document page suivante¹⁸³ :

181 SHD Marine Lorient : 1 P 4 : registre des adjudications de marché (1745-1754).

182 A M Hennebont : CC1 : rôles de capitation, A D Ille et Vilaine : C2251 : rôles de capitation, A D Morbihan : 21C522 : rôles de capitation (1748-1789).

183 SHD Marine Lorient : 1 P 4 : registre des adjudications de marché (1745-1754).

« Fourniture de cloux
conditions

Art 1er : L'adjudicataire sera obligé de prendre au magasin général de la Cie des Indes en ce port le fer, charbon de terre et autres effets nécessaires pour la fabrication seulement des cloux de différentes proportions et qualités qui luy seront demandés, dont il payera la valeur à la caisse sur le pied cy-après spécifiés par préférence à tout autres créanciers et au cas qu'ils soient plusieurs adjudicataires solidairement l'un de l'autre.

Art 2 : Il ne pourra sous quelque prétexte que ce soit fournir au dit magasin qu'autant de cloux dont la Cie aura besoin pour approvisionner le dit magasin dont le demande luy en sera faite par état signé du garde magasin (visé du directeur commandant) qui contiendra (outre le temps qu'il devra faire la fourniture dudit état de demande) les qualités et quantités et ne rendra pour cent quinze Livres de fer que cent livres net de cloux, le déchet toutefois par luy supportable.

Art 3 : Il se conformera pour les longueurs, grosseurs et poids des cloux qui luy seront demandés au travail cy-après mentionnés. S'il arrivait qu'il ne s'y conformas pas, les dits cloux seront rebutés et si le service souffroit du retardement faute audit adjudicataire de l'avoir exécuté. La Cie sera libre d'exiger vers luy tous dépends dommages et intérêts qu'il aura occasionné par son déffaut d'attention.

Art 4 : Comme le fer qui luy sera fourni du magasin sera éprouvé avant de luy estre délivré, de mesme aussi les cloux qu'il fournira seront susceptibles de toutes les épreuves usités en fait de cloux et s'il s'en trouvait qui ne fussent pas de qualité du fer qui luy aura esté livré, ils seront également rebutés.

Art 5 : Les fournitures de cloux ne pourront estre reçues sous quelque prétexte que ce soit, qu'en présence du garde magasin, d'un commis du bureau du controlle et du maître constructeur en chef.

Art 6 : Il ne luy sera délivré du magasin général, du fer et autres effets, qu'au fur et à mesure qu'il luy sera fourni par le garde magasin, quelque état la demande, visé du directeur commandant et il ne pourra tirer au dit magasin, du fer et autres effets que jusques à la concurrence de ce qui luy sera nécessaire pour remplir le contenu au dit état de demande en observant toutefois ce qui est marqué à l'article deux pour le déchet.

Art 7 : L'adjudicataire sera tenu de suivre l'arrangement qui luy sera indiqué par le garde magasin, tant pour la réception des effets dont il a besoin du dit magasin général que pour la livraison qu'il fera au dit magasin des cloux qui luy auront été demandés. »

La Compagnie est donc la seule habilitée à fournir les matières premières nécessaires, il n'est pas ici question pour les cloutiers de se fournir auprès des forges locales, comme celles installées dans la région de Pontivy. Les artisans sont donc, en quelque sorte, pris en otage d'un contrat qu'ils ont signé, permettant à la Compagnie de tirer les prix vers le bas, d'abord par l'adjudication elle-même, mais aussi par la mise en place d'un système de fournitures obligatoire, sans doute à un prix élevé. Les cloutiers ne sont donc qu'un élément, pris dans un processus de fabrication, à l'échelle de la rade. Ceci n'est pas sans rappeler la situation du potier d'étain, évoqué au point précédent et qui doit se soumettre aux mêmes engagements. Ainsi, le 8 avril 1754¹⁸⁴, lors d'une livraison effectuée par Jean Baptiste Prudhomme, la somme qui lui est payée, est diminuée de près d'un tiers :

« Savoir

Pour le montant de la fourniture	1235 lt 2s 8	
À déduire		
2 102 fer neuf à 15 [£] %	315 lt 6 s	} 429.7.4 reste 805.15 .4 ».
49 dudit vieux à 13 [£] %	6 lt 7 s 4	
62 [£] d'acier d'Allemagne à 10 lt	31	
7 barriques de charbon de terre à 10 lt	70	
6 limes d'Allemagne de 3 au paquet à 11 lt	3 lt 6	
4 lignes d'Allemagne de 2 au paquet à 17 lt	3 lt 8 »	

Ici, les cloutiers sont de fait intégrés aux circuits européens de la circulation des produits, puisque le fer fourni vient d'Allemagne, le charbon de terre mentionné probablement d'Angleterre. Ils constituent un simple maillon, au long d'une chaîne, partant de l'exploitation des matières premières à la fourniture à la Compagnie de produits finis.

Du contrat d'adjudication, du 18 mars 1751, il ressort, également, que ces artisans se sont sans doute regroupés, puisque l'offre est faite « Offre audit Jacques Jam et

¹⁸⁴ SHD Marine Lorient : 1 P 24 : bureau des achats (1754).

Consorts¹⁸⁵ », permettant de proposer un prix inférieur aux autres candidats, de rationaliser la production (meilleure réactivité face aux commandes, distribution des tâches (livraisons, réceptions...), mais également une meilleur répartition des productions de clous par catégories ou types.

185 SHD Marine Lorient : 1 P 4 : registre des adjudications de marché (1745-1754).

2.3.4) Le cas particulier des Forges de Lanouée et Salles de Rohan

« A la veille de la Révolution, d'après l'enquête de 1788 sur l'activité des forges dans le Royaume, la Bretagne compte 21 forges, 13 hauts fourneaux et 10 raffineries, employant alors 1465 ouvriers. On peut citer les principales : les forges des Salles et de la Nouée, situées au nord-est de Lorient et celle du Vaublanc, située près de Loudéac [...] ¹⁸⁶. »

À proximité, les plus importantes et les plus productives sont les Forges des Salles, près de Pontivy et les Forges de la Nouée, près de Josselin, les forges de Vaublanc, situées dans l'Évêché de Saint-Brieuc et proches de Loudéac approvisionnent aussi la côte sud. C. Guillevic précise également que :

- « Les forges de Lanouée ont été fondées par Louis de Rohan qui obtient du roi en 1756, l'autorisation d'installer un nouveau fourneau dans la forêt de Lanouée. Quelques années plus tard, en 1772, la forge comporte deux fourneaux pour la fonte du minerai, deux affineries et une chaufferie. À la fin du règne de Louis XV, elle coule 1500 à 1800 milliers de fonte chaque année. Une grande partie de la production, sous forme de gueuses, fournit la Marine du Roi à Lorient. On y fabrique aussi des marmites et des chaudrons pour la population locale et avec le fer battu, on confectionne des clous et des boulets de fer.
- Quant aux forges de Vaublanc, près de Loudéac, elles sont fondées antérieurement, en 1675, par F De Farcy, Sieur de Saint-Laurens. En 1772, il en sort annuellement 1 500 à 1 800 milliers de fonte qui, une fois traitée donnent 900 milliers de fer. À la fin de l'Ancien Régime, en 1788, elles comprennent aussi un haut-fourneau, deux affineries et une chaufferie ¹⁸⁷. »

- Le basculement du transport via Hennebont : un intérêt partagé.

Si, à travers les rôles de cabotage, l'exportation de fer en verge, notamment vers Bordeaux, est apparue à de nombreuses reprises, il s'agit pour les propriétaires des forges de pouvoir développer leur commerce en accordant une grande importance à trouver de nouveaux débouchés pour leurs produits. C'est ce qui ressort de la correspondance du bureau des achats, datée du 8 mai 1756 et adressée à Godeheu d'Ygoville depuis Paris. Il y est fait état d' « un mémoire qui vous a été présenté par un maître de forge [Alba] des environs d'Hennebont pour la fourniture de boulets de tous

¹⁸⁶ GUILLEVIC Catherine, *op.cit.*, p 134.

¹⁸⁷ *Ibid.*

calibres et autres effets d'artillerie¹⁸⁸ », même si les directeurs déplorent que la Compagnie « auroit seulement souhaité que le maître des forges qui vous a fait des offres, se fut expliqué dans son mémoire sur le prix et les conditions du marché qu'il voudrait passer, ainsi que sur la quantité de boulets qu'il pourrait s'engager de fournir à différentes époques dans le courant de la présente année ». Pour Alba, il s'agit d'écouler sa production, par le biais de nouveaux produits, des « boulets ramés en 600 de 36 £ et 300 de 24 £¹⁸⁹ » avant tout. Cette tentative est visiblement couronnée de succès, à tel point que « M de Cotual, maître des forges des Salles de Rohan¹⁹⁰ » et « Mr Carré, des forges de Lanoué¹⁹¹ » se lancent eux aussi dans la fourniture de boulets. Aucun élément n'apparaît montrant une collaboration entre ces maîtres de forge, elle est toutefois probable.

Pour la Compagnie des Indes, il s'agit d'un effet d'aubaine. Celui-ci apparaît à plusieurs reprises dans la correspondance. Le premier élément jouant en faveur de la Compagnie a déjà été évoqué, il s'agit pour elle d'assurer via Hennebont la sécurité de ses approvisionnements, c'est ce à quoi d'ailleurs s'engage Alba dans une lettre au bureau des achats du 5 juillet 1756 :

« Aussy pour prévenir cet inconvénient je me détermine dès à présent de me servir de la voye d'Hennebon, lorsque l'occasion se trouvera plus prompte que celles de Vannes, en ce cas ce sera un désavantage pour moy, en ce que la voiture pour ce dernier port est d'un plus grand prix que celle de Vannes, et la Cie y trouvera son avantage puisque le transport à risque de la mer sont bien moindre que ceux de Vannes¹⁹², »

prenant en charge les frais de transport par terre supplémentaires. Pour la Compagnie, il s'agit également d'avoir des fournisseurs locaux, capables de réagir plus promptement aux commandes, notamment en réduisant les délais. Ainsi, dans une lettre des directeurs, depuis Paris, au bureau des achats, il est demandé à Godeheu d'Ygville, « nous vous prions de nouveau de lui [Mr de Cotual] faire partager sa fourniture de boulets ramés en 600 de 36 £ et 300 de 24 £, attendre que la Cie a déjà ordonné de cette espèce de 36 £ aux fermiers des forges de Hurtault¹⁹³ », il semble qu'il s'agisse

188 SHD Marine Lorient : 1 P 278 l 4:lettres du bureau des achats (1756).

189 SHD Marine Lorient : 1 P 278 l 12:lettres du bureau des achats (1756).

190 SHD Marine Lorient : 1 P 279 l 35:lettres du bureau des achats (1756) .

191 SHD Marine Lorient : 1 P 292 l 247 : correspondance (1765-1769).

192 SHD Marine Lorient : 1 P 279 l 35:lettres du bureau des achats (1756).

193 SHD Marine Lorient : 1 P 278 l 12:lettres du bureau des achats (1756) .

probablement des forges de Hurtault à Signy l'Abbaye en Champagne-Ardenne. Parfois, les maîtres de forge de Pontivy se voient opposer un refus, en réponse à une lettre d'Alba du 5 juillet 1756, Godeheu décline sa proposition de lui faire livrer des fers en verge, « je ne peux m'accommoder de fer en verges qui est inférieur [en qualité] à celui de Martigue¹⁹⁴ ».

Enfin, pour certains négociants hennebontais, ce basculement constitue une réelle opportunité. Deux noms ressortent de l'analyse de la correspondance, ceux de Bouézo et Montalant¹⁹⁵. Il est probable que ces deux individus aient fait jouer en leur faveur un réseau commercial pré-existant, mettant en avant leur « connaissance du terrain ». Montalant est en relation avec Bordeaux pour le commerce du vin¹⁹⁶ et cette ville est la destination privilégiée des fers en verge exportés depuis le port et provenant du pays Pontivien. Il semble, dès lors, aisé pour ces négociants de se placer en position d'intermédiaire, en exploitant au mieux leur réseau de connaissance, bénéficiant au passage de substantielles indemnités. Pour la Communauté de Ville, ce transit est sans doute bienvenu même si elle ne bénéficie pas des droits d'ancrage et il est fort possible qu'elle ait œuvré, concurremment aux négociants cités, pour faire basculer ce commerce vers son port.

- Marchandises et modalités de transportant

Les modalités de transport ont déjà été évoquées, il s'agit de faire jouer au bénéfice du port l'interface terre mer et/ou estuaire. Dans sa correspondance, du 26 mai 1755, Carré met en avant les difficultés qu'il a à trouver des rouliers : « Comptant, Monsieur, sur la promesse de 4 rouliers de Baud, je me propozois de vous expédier hier, les 10 milliers de feuillards destinés pour barriques et quartre [...], mais il n'en s'est pas encore présenté qu'un seul qui a pris charge de 2025[£] en 760 pièces bouges de quartre¹⁹⁷ ». Arrivées à Hennebont, les marchandises sont placées sur des bateaux. Des archives, il ressort que la Compagnie se charge rarement elle-même d'organiser la dernière étape de transport, une seule mention y est faite, le 19 juillet 1756, dans une lettre du bureau des

194 SHD Marine Lorient : 1 P 279 l 35:lettres du bureau des achats (1756).

195 SHD Marine Lorient : 1 P 292 l 247 : correspondance de la Compagnie des Indes (1765-1769).

196 A D Gironde : 7 B 1250 :fond David (Balthazard) et Cie, négociants à Bordeaux (vin)

197 SHD Marine Lorient : 1 P 290 l 206 : correspondance (1765-1769).

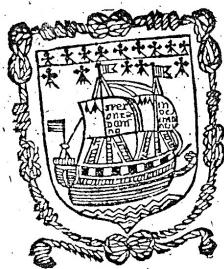
achats, « ne s'agissant que d'y faire prendre par un de nos chalans les 2000 boulets ronds [...] ainsi que les 900 boulets rames¹⁹⁸ ». Dans la majeure partie des cas, ce sont les négociants locaux qui se chargent de démarcher des maîtres de barque pour assurer le transport vers Lorient. Dans la correspondance de Bouézo et Montalant¹⁹⁹, il en est fait systématiquement état. Dans une lettre du 19 août 1765, le commandant du port de Lorient, en réponse à une lettre du premier « expédie conséquemment le chasse marée le Léger, M le Galic, porteur a présenté pour l'enlèvement des susdits boulets²⁰⁰ » (le lendemain, le chargement est effectué comme le montre le document page suivante), dans un document du 26 juin 1768, le second signale « je vous envoie par les batteaux de Thomas Robin et Latour 160 paquets de fer en verge, pesant ensemble huit mille livres²⁰¹ ».

198 SHD Marine Lorient : 1 P 279 l 35:lettres du bureau des achats (1756).

199 SHD Marine Lorient : 1 P 292 l 247 : correspondance (1765-1769).

200 *Ibidem*, lettre du 19 août 1765

201 *Ibidem*, lettre du 26 juin 1768.



JE *Antoine Gallie* demeurant à *Lorient*
Commandant le Navire nommé *Le Léger*
du port de — *24* — Tonneaux ou environ, étant du présent
en ce Port, pour du premier tems qu'il plaira à Dieu envoyer, aller en
droite route à *Lorient*

connois & confesse avoir reçu & chargé dedans le bord de mondit Navire,
sous le franc Tillac d'icelui, de Vous M. *Boulets ferait*

pour m. Alba file Le nombre de trois mille
3623. Boulets de 8. Dix cent vingt trois Boulets de 8. Et mille
1024. ditte de 6. Vingt Et quatre ditte de 6. allant pour le
compte de qui il appartiendra

le tout *est* bien conditionné & marqué de la marque mise en marge,
lesquelles Marchandises je promets & m'oblige mener & conduire dedans
mondit Navire, sauf les périls & fortunes de la Mer, *au dit Lorient*

& là, les déliyrer *au M. Fournier Serant pour le compte*
des Indes à Lorient
en payant le fret. *Comme ils sont convenus*

avec les avaries aux Us & Coûtumes de la Mer. Et pour ce tenir & accomplir,
je m'oblige corps & biens avec mondit Navire, frets & appareils d'icelui. En
témoin de verité j'ai signé — *4* — Connoiffemens d'une teneur, l'un accom-

pli, les autres sont de nulle valeur. FAIT à *hennebont* le
20. jour du mois d' *août* mil sept cens cinquante *68*.

Antoine Gallie

Figure n°8 : Autorisation de transporter des boulets à destination de Lorient,
pour le vaisseau « le léger », le 20 août 1765²⁰².

202 SHD Marine Lorient : 2 P 59 à 2 P 66: registres armements et désarmements de chaloupes rôles de cabotage, rapports d'entrées (1755-1782)

La capacité de réaction des négociants joue ici à plein, il s'agit pour eux de fluidifier au maximum les flux de transport, de manière à éviter les temps morts et donc des pertes de temps et d'argent. Ici, des documents peuvent être mis en parallèle. Le premier est une lettre du commandant du port au négociant Bouézo, du 19 août 1765 :

« M Bouezo
à Hennebont

Lorient le 19 aout 1765

J'ai reçu, Monsieur, la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 17 de ce mois, par laquelle vous m'informez de l'envoy qui vous a été fait des forges de Mr Alba de Pontivy, 3219 boulets de 8 et 1050 de 6, faisant partie des 6 000 que je luy avois commis, je vous expédie conséquemment le chasse marée le Léger, M le Galic, porteur a présenté pour l'enlèvement des susdits boulets.

J'ay l'honneur d'être très parfaitement

Votre humble serviteur

Le commandant du port ²⁰³. »

Le second est constitué par le document, signé par le maître de barque, page précédente, attestant qu'il a bien pris en charge la marchandise et qu'il s'engage à la livrer « au Sieur Fournier, pour la Comp^{ie} des Indes²⁰⁴ ».

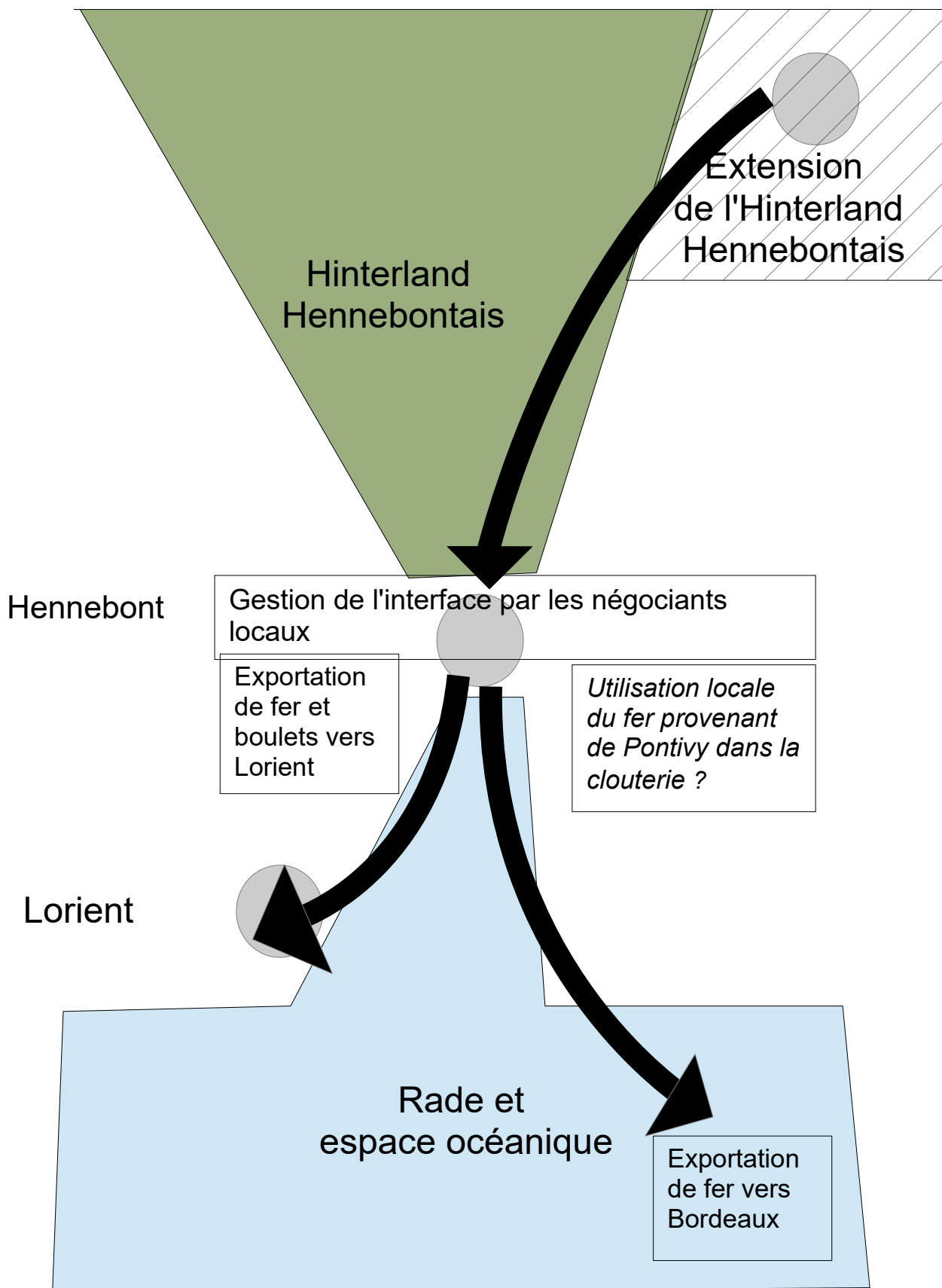
Dans le cas présent, l'action de Bouézo a permis à la marchandise d'être réexpédiée en quatre jours, dans les meilleurs conditions possibles. L'activité du négociant permet donc, ici, de lisser les flux de marchandises. Celles-ci sont essentiellement composées de boulets de canons de différentes tailles, de fer à mitraille, mais aussi de fer en verges, dont l'utilisation doit être similaire à ceux exportés vers Bordeaux.

203 *Ibidem*, lettre du 19 août 1765.

204 SHD Marine Lorient : 2 P 59 à 2 P 66: registres armements et désarmements de chaloupes rôles de cabotage, rapports d'entrées (1755-1782)

Schéma récapitulatif n°9 : Fers en provenance de Pontivy

Pontivy



Chapitre III : Les négociants hennebontais, chefs d'orchestre de l'économie locale.

Enfin, il convient d'analyser le rôle que jouent les négociants, essentiellement locaux, dans le dynamisme économique hennebontais. Mais tout d'abord qu'est-ce qu'un négociant, ou quelle vision les contemporains ont-ils de cette activité ? Si des livres entiers leur sont consacrés, comme ceux de Savary Des Bruslons, le dictionnaire de Pierre Richelet, daté de 1706 en apporte une définition assez simple :

- « Négoce:s. m: Trafic Grand commerce, Négoce bon, avantageux, grand, utile considérable Faire un grand négoce. Le négoce se fait en gros ou en détail.

- Négociant: s.m: Qui trafique. Qui fait un grand négoce. C'est un négociant²⁰⁵ ».

Il s'agit donc ici d'appréhender la fonction de négociant à travers celle du négoce, c'est à dire du trafic de marchandises, de comprendre comment les négociants locaux jouent de leur position d'intermédiaire entre les fournisseurs de matière première et/ou de produits manufacturés et les récepteurs de ceux-ci. Il s'agit aussi de mettre en évidence les stratégies développées pour garantir le succès et finalement de comprendre comment les Hennebontais s'insèrent dans un réseau bien plus vaste, dont ils ne sont, au demeurant, qu'un élément au sein d'espaces de dimensions nationale, voire européenne.

Les livres d'époque consultés ne fournissent que très peu d'informations sur les négociants hennebontais; on peut supposer ici que les regards sont tournés ailleurs, vers des activités plus importantes, volumineuses ou encore exotiques. Un seul ouvrage trouvé mentionne l'existence de cette catégorie sociale et encore de façon très succincte. Il s'agit du livre de François-Savinien d'Alquié , nommé « *les délices de France* », ou l'auteur montre qu'«Hennebond se divise en 3 parties : L'Église de Notre Dame du Chef est Paroissiale & ornée d'un assés beau clocher de pierre. On trouve, dans cette ville des Marchands fort riches & des gens de condition, de très bonne compagnie²⁰⁶ ».

205 RICHELET Pierre, *Dictionnaire François contenant généralement tous les mots, tant vieux que nouveaux, et plusieurs remarques sur la langue françoise ; ses expressions propres, figurées et burlesques, la prononciation des mots les plus difficiles, le genre des noms, la conjugaison des verbes, leur régime, celui des adjectifs et leur préposition, avec les termes les plus connus des arts et des sciences, le tout tiré de l'usage des bons auteurs*, nouvelle édition, à Amsterdam, chez Jean Elzevir, 1706.

disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?>

[id=IrVKAaAAcAAJ&printsec=frontcover&dq=dictionnaire+1750&hl=fr&sa=X&ei=xQKSUqXULcbR0QWr3IDQCQ&ved=0CEUQ6AEwAzgo#v=onepage&q&f=false](http://books.google.fr/books?id=IrVKAaAAcAAJ&printsec=frontcover&dq=dictionnaire+1750&hl=fr&sa=X&ei=xQKSUqXULcbR0QWr3IDQCQ&ved=0CEUQ6AEwAzgo#v=onepage&q&f=false)

(consulté le 27 décembre 2013)

206 D'ALQUIE François-Savinien, *Les délices de la France ou description des Provinces, Villes principales,, Maisons Royales, Chateaux & autres Lieux remarquables de ce beau Royaume*, Tome

L'essentiel des informations provient donc essentiellement de l'étude de la correspondance des négociants, notamment celle conservée aux Archives de la Marine de Lorient²⁰⁷ et déjà évoquée de nombreuses fois, mais aussi des éléments que contiennent les registres de la Communauté de Ville d'Hennebont²⁰⁸, avec en complément l'apport des registres d'autorisation d'armer²⁰⁹.

second, à Leyde chez Théodore Haak, 1728.

disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?id=lx27f->

[BdnYC&pg=PA204&dq=commerce+hennebont&hl=fr&sa=X&ei=N5Z2Usq8NYjw0gW5iYHgbg&ved=0CEQQ6AEwATg8#v=onepage&q=commerce%20hennebont&f=false](http://books.google.fr/books?id=lx27f-BdnYC&pg=PA204&dq=commerce+hennebont&hl=fr&sa=X&ei=N5Z2Usq8NYjw0gW5iYHgbg&ved=0CEQQ6AEwATg8#v=onepage&q=commerce%20hennebont&f=false)

(consulté le 27 décembre 2013)

207 SHD Marine Lorient : 1 P 292 1 247 : correspondance (1765-1769).

208 A M Hennebont : BB 3 (1658-1668) à BB 26 (1784-1790); Reg. Délib. Com.Ville .

209 A D Morbihan : 9 B76 : autorisation d'armer 1750-1779, 2 Mi 109 R 12.

3.1) Une minorité visible

Y-a-t-il un profil type du négociant hennebontais ? Il est difficile de répondre à cette question de prime abord, les sources sont très lacunaires, peu d'éléments apparaissent de façon générale et il semble peu aisé d'appréhender cette fonction dans sa globalité. Les rôles de capitation²¹⁰ permettent d'apporter quelques chiffres, mais ceux-ci ne sont pas totalement fiables. Négociants et marchands y sont souvent comptabilisés ensembles, ceci est dû à une confusion entre les deux activités, certains négociants étant capités sous la dénomination de marchands et vice-versa. Cette absence de distinction apparaît également à travers certaines sources . Dans une « Extrait du registre d'audience du greffe de la cour et sénéchaussée royale d'Hennebond ²¹¹», du jeudi 3 octobre 1743, le Sieur Auguste Bouézo est présenté comme un marchand pour ces activités de « draps et soye à Hennebond ». Cette même personne est cataloguée comme négociant, par la Compagnie des Indes (mais peut-être s'agit-il d'un de ses descendants). Il est en effet un des intermédiaires entre cette dernière et les « forges de Mr Alba fils jusqu'à ce jour » Ainsi, dans une lettre datée du 17 août 1765, il annonce détenir «[...] 3219 boulets de 8£ et 1050 ditte de 6£ ce qui fait du pesenteur 32 025£ quand il vous sera en commoditez de les faire prendre, je les livrerez²¹²». C'est donc la multiplication d'activités différentes qui semble entretenir une certaine confusion dans l'esprit des contemporains.

Évolution du nombre de négociants/marchands d'après les rôles de capitation.

	1748	1755	1763	1769	1775	1783	1789
Négociants	42	37	21	27	43	13	51
Marchands							

Dans la seconde moitié du siècle, le nombre de négociants/marchands semble chuter inexorablement, les sursauts de 1775 et 1789, sont exceptionnels et difficilement compréhensibles, car à rebours de la tendance générale. Une explication, quant à cette

210 A M Hennebond : CC 1 :Rôles de capitation ; A D Ille et Vilaine : C 2251 :Rôles de capitation; A D Morbihan: 21 C 522: Rôles de capitation (1748-1789) .

211 A M . Lorient : 25 Z 21 : Extrait du registre d'audience du greffe de la cour et sénéchaussée royale d'Hennebond.

212 SHD Marine Lorient : 1 P 292 l 247 : correspondance (1765-1769).

évolution, est donnée dans les cahiers de doléance, le député de la ville y fait valoir combien l'impôt (la capitation) est excessif, en raison de la proximité de Lorient, et qu'Hennebont souffre des émigrations des familles aisées (très probablement les familles bourgeoises) qui ne sont remplacées que par des nobles « dont la taxe ne tourne pas à la décharge du 1/3²¹³ ».

Les rôles de capitation permettent également, comme cela a été le cas précédemment pour les bateliers, de visualiser les lieux d'habitation de ces marchands/négociants.

Carte n°9 :L'implantation des Marchands et négociants en ville, dans la deuxième moitié du XVIIIe siècle (carte extraite du « cadastre Napoléon »)²¹⁴



Les lieux d'habitation s'organisent autour de deux pôles, le premier est constitué par la Grande Place et ses abords immédiats, le second par la rue de la Clavierie descendant vers le port et la rive droite de la rivière. Les rôles de capitation montrent que ces pôles correspondent également à l'implantation d'une domesticité nombreuse.

Enfin, quelle conscience peut avoir cette caste économique d'elle-même ? Pour Hervé

213 A M Hennebont : AA1 : cahiers de Doléances (1789). Il est à noter que dans ces cahiers figurent les « Corps de corporation de la ville pour la nomination des députés », et que la distinction entre « négociants, marchands de vin, marchands de drap, épiciers et autres marchands détaillant » est nettement faite.

214 Fond de carte extrait du cadastre Napoléon, cote 3P 111/1, date extrême 18 avril 1835, plan d'assemblage:

disponible à l'adresse:

http://www.morbihan.fr/UserFile/media/AD56/consultation_application/index_cadastre.htm

Léna :

« Aux côtés de cette bourgeoisie de robe, vivait la bourgeoisie marchande, formée de gros négociants et courtiers maritimes [...]. Certains de ces commerçants travaillent avec la Compagnie des Indes installées à Lorient depuis 1666 et y avaient des correspondants, d'une manière générale, ce milieu commercial donna une impression d'honnêteté, les négociants s'arrangeaient aux mieux de leurs intérêts, se rendaient de mutuels services, s'entendaient pour les ventes, achats et expéditions, la violation des engagements était rare, la mauvaise foi faisait perdre tout crédit. », cette classe sociale se reconnaît dans une appartenance commune, signalant également que « Ces nobles bourgeois, selon l'expression consacrée des registres de délibération de la communauté de ville avaient, quoique roturiers, conscience de leur position sociale... et prenaient les qualificatifs honorifiques de Sieur [...] ou de noble homme²¹⁵. »

215 LÉNA Hervé, *op.cit.*, p 26.

3.2) Le commerce, entre freins et ressorts ?

Les freins sont bien connus, ils sont souvent liés au contexte politique, tant extérieur qu'intérieur, ou sont la conséquence d'événements naturels. L'impact des conflits est cependant peu mis en avant. Le 26 juin 1674, les Registres de la Communauté de Ville font état d'une information provenant de « Monseigneur de Coetlogon », qui aurait donné à plusieurs « notables habitants de cette ville, [des] nouvelles des hollandais [qui] estoient mouillé entre Belle Ile et Quiberon [...] et qu'il estoit nécessaire de pourvoir [à la mise en défense] de cette ville et Faubourg²¹⁶ », sur quoi la Communauté décide d'armer les habitants avec « cartouches et poudres et mise en alerte ». Cependant, aucun impact sur l'activité commerciale n'est noté. Dans les archives de l'Intendance seule une mention en est faite, en 1782, « le commerce qui consiste principalement en seigle miels et chanvre a beaucoup diminué depuis les guerres, les habitants ont peu d'industries²¹⁷ ».

L'incidence des épidémies apparaît plus marquée, le 28 octobre 1757, les Registres de la Communauté de Ville mentionnent un avis de maladie contagieuse régnant au Portugal pour prendre les mesures nécessaires :

« en la ditte assemblée, Monsieur le Maire à démontré qu'il a reçu une lettre de Monsieur le Bret, datté de Rennes, le 23 de ce mois, pour donner avis de ma maladie contagieuse qui règne au Portugal aux copies d'autres de Monsieur le Comte de Saint-Florentin le rédud. Porteur les mesures nécessaires à prendre en pareil cas desquelles lettres il a requis lecture a qui esté fait en l'endroit et s'est ressaisi desdits lettres²¹⁸.»

Aucune indication ne porte sur l'impact exact de cet événement sur le commerce local, ou si l'épidémie, par le biais de contacts, a affecté la population d'une manière ou d'une autre. Ce n'est pas le cas en 1783, où des « maladies épidémiques [ont] régné à Hennebont au retour des troupes de la campagne de Cadix²¹⁹ ». La ville, porte d'entrée et de sortie du commerce, se trouve donc également à la croisée des circulations des maladies. En 1786, la menace ne vient plus de l'extérieur :

« il règne dans le département une épidémie depuis près de cinq ans qui dans le courant de l'année 1786 a fait de grands ravages. Ceux qui succombent étaient pour le plus grand nombre des chefs de famille ou des gens faits, aussi les naissances sont-elles moindre, malgré un grand nombre de mariages en 1785. Le commerce languit par défaut

216 A M Hennebont : BB4 : Reg. Délib. Com.Ville (1669-1679).

217 A D Ille et Vilaine : C 1426-1427 : population (1782).

218 A M Hennebont : BB22 : Reg. Délib. Com.Ville (1755-1759).

219 A D Ille et Vilaine : C 1430-31 : population (1783-1784)

de recherche de la part de l'étranger²²⁰. »

Le commerce local s'avère donc être très sensible aux épidémies, tant depuis l'extérieur avec le danger de voir les populations touchées, que depuis l'intérieur. Dans les deux cas, ces événements freinent considérablement les échanges ou les interrompent, momentanément.

Le contexte politique peut constituer également un frein ou un ressort pour le commerce hennebontais, les arrêts du Conseil d'État du Roi se révèlent, ici, décisifs. En 27 avril 1690, dans les délibérations de la Communauté de Ville, il est fait état d'une lettre de « Monseigneur de Pomavaum par son moins (?) de Monseigneur le marquis de Coetlogon, l'intendant du Roy [...] et gouverneur dans laquelle [...] le Roy a [...] comis d'y promettre la sortie des grains en cette province » et de « permette la sortie des grains en cette province à la réserve de San Sébastien et de Gilliband ». L'assemblée réunie décide d'en profiter, en demandant au Roi que « les étrangers puissent venir prendre les grains qui sont dans cette province ne connaissant aucun lieu où on puisse en transporter sans risque²²¹ », hormis le port d'Hennebont sans doute. Le 13 avril 1755, un « Arrêt [...] permet la sortie des grains de la Province de Bretagne pour l'Étranger, sous la condition que la traite ne pourra être faite que par le seuls ports de Quimper, Hennebont, Vannes, Saint Briec, Portrieux, et Lannion. Les droits dus à la sortie de grain de ces ports seront réduits et fixés à un sol par quintal²²² ». Ceci constitue donc une réelle opportunité pour les négociants locaux, plaçant le port de la ville dans une situation idéale. Celle-ci peut se doubler, d'ailleurs, d'une interdiction d'importer depuis l'étranger comme le 18 septembre 1763, « Toutes les farines venant de l'étranger paieront, à toutes les entrées du Royaume, le droit de 6 sous/quintal », donnant ainsi le beau rôle au commerce français. Toutefois, la liberté du commerce peut affecter le commerce local et les bénéfices peuvent s'avérer temporaires. En mai 1763, une déclaration du Roi donne « la permission de faire circuler les grains, farines et légumes dans toute l'étendue du Royaume en exemption de tous droits même ceux de péage. Les droits de hallage, minage et autres droits de marchés continueront toutefois à être perçus en la manière accoutumées²²³ ». Le 2 janvier 1764 un nouvel arrêt « permet la sortie à l'étranger des

220 A D Ille et Vilaine : C1434-1435 : population (1786-1788).

221 A M Hennebont : BB6 : Reg. Délib. Com.Ville (1688-1690).

222 A D Ille et Vilaine : C 1649 : arrêts du Conseil d'État du Roi (1755-1773).

223 *Ibidem*, déclaration de mai 1763.

menus grains et grenailles, des fèves et autres légumes par tous les ports indistinctement du Royaume²²⁴ ». Dans les deux cas, le port d'Hennebont n'est plus mentionné explicitement et se trouve de fait concurrencé, perdant une situation quasi-monopolistique. Enfin, une décision politique peut aussi s'avérer totalement néfaste, le 13 décembre 1773, un arrêt du Conseil d'État du Roi fixe « les ports de la Généralité de Bretagne, la Rochelle, Poitiers, par lesquels le commerce de grains sera libre comme dans les ports où il y a siège d'amirauté et à 50 tonneaux les chargements qui seront permis, dans tous les ports pour ceux de la même Province. Ces ports sont Launai, Lorient, Paimpol, Bourg-neuf et Roche-Bernard²²⁵ » .

Le port d'Hennebont, s'il n'est pas, ici, confondu avec son voisin lorientais, ne figure plus dans la liste, le commerce de grains qui constitue la base de son activité ne peut plus s'effectuer que par Lorient, accélérant, sans doute son déclin, au profit de sa rivale.

224 *Ibidem*, arrêt du 2 janvier 1764.

225 *Ibidem*, arrêt du 13 décembre 1773.

3.3) Gérer l'espace extérieur

La maîtrise de l'espace extérieur, c'est à dire celui au delà du port de la ville, est essentiel pour les négociants. Il s'agit d'orchestrer les relations entre les négociants locaux et leurs homologues sur la façade atlantique ou méditerranéenne, de façon à lisser le plus possible les échanges en gommant les aspérités, d'obtenir des renseignements le plus rapidement possible, pour écarter les concurrents, mais surtout pour répondre aux besoins et enfin de s'insérer dans un réseau mettant aux prises de nombreux interlocuteurs (fournisseurs, transporteurs, investisseurs, acheteurs ...), de manière à être le plus réactif et efficace possible.

- L'information ou le rôle essentiel des circulations épistolaires.

Cette réflexion se base principalement sur la lecture d'un article de Nicolas Verdier, « *Le réseau technique est-il un impensé du XVIII^e siècle : le cas de la poste aux chevaux* » et de sa réflexion sur les réseaux : « Par réseau, nous entendrons non seulement ici les éléments matériels minimums (un ensemble de lignes et de points, soit un tracé physique), mais encore une volonté organisatrice et gestionnaire qui dépasse en l'amplifiant le simple réseau physique par l'articulation volontaire des lignes et des points afin d'en faire un système ». Cet auteur traite principalement de la poste à chevaux qui « permet le transport rapide des individus les plus riches du Royaume d'un point à un autre de son territoire ²²⁶ », mais il semble que cette approche puisse être réinvestie dans le cadre de la circulation épistolaire. Ogée nous apprend, qu'il existe à Hennebont deux postes, « l'une aux lettres & l'autre à chevaux ²²⁷ ». Dès lors, il apparaît que les relations épistolaires qu'entretiennent les négociants peuvent s'appuyer sur cet outil et s'en trouver facilitées.

La couverture géographique exacte de cette correspondance est difficile à établir, d'une part parce que les sources sont très souvent lacunaires, d'autre part parce que les documents se répartissent dans de nombreux dépôts d'archives. Des traces de

226 VERDIER Nicolas, *Le réseau technique est-il un impensé du XVIII^e siècle : le cas de la poste aux chevaux*, Flux 2/2007 (n° 68), p. 7-21.

disponible sur :

URL : www.cairn.info/revue-flux-2007-2-page-7.htm.

(consulté le 27 décembre 2013)

227 OGÉE Jean, *Dictionnaire historique et géographique de la province de Bretagne , dédié à la nation bretonne*, par M Ogée, ingénieur géographe de cette Province, par Vatar, fils aîné, Nantes, 1778, tome second , p 200.

correspondances sont conservées aux archives départementales de la Gironde, dans le fond David (Balthazard) et Cie²²⁸, deux négociants hennebontais y figurent, le Houx et Montalant, ainsi qu'un dénommé Toucas de Coussoles (sans doute un intermédiaire entre les deux précédents et Balthazard David, vendeur), le tout concernant la fourniture de vin. Les archives des Bouches du Rhône²²⁹ ont gardé la trace d'une lettre provenant d'Hennebont et adressée à Jean Rimbaud, négociant marseillais, datée, elle, de 1713. Il est donc probable que des relations étroites soient entretenues avec l'ensemble des ports composant les différents horizons commerciaux précédemment abordés, y compris les ports étrangers.

La réactivité semble être également une nécessité. C'est ce qui ressort de la correspondance du négociant La Chapelle Gardye conservée aux Archives de la Marine de Lorient²³⁰. Les réponses adressées au directeur de la Compagnie, suite à ses lettres, sont rapidement écrites et envoyées à leur destinataire. La plus tardive est une réponse le 4 octobre 1762, suite à une missive reçue le 23 septembre précédent. Parfois, la réponse est plus rapide, le 20 août 1762 pour une lettre reçue la veille, voire une réponse le jour même, c'est le cas le 12 juin 1762, « J'ay l'honneur de répondre, Monsieur, à la lettre dont vous m'honorés en datte du 12e courant et que je reçois à 9 heures du soir ce jour ». Cette réactivité est d'abord facilitée par la présence d'une poste aux lettres et par la proximité géographique entre les deux villes, mais elle permet au négociant de ne pas perdre de temps, de répondre immédiatement et satisfaire une commande passée, ici pour « fournir 40 à 50 milliers de chanvre du pays que vous enverrez prendre de jour à autre et que je livreré à bord de chasse marée pesé à la corderie de la Cie des Indes », au risque, sinon, de perdre le marché au bénéfice d'un concurrent.

La correspondance circulant plus rapidement que les produits transportés, cela permet au commanditaire d'être prévenu du départ d'une livraison, ce qui lui permet d'organiser la réception de la marchandise, mais peut-être aussi, de démarcher d'éventuels acheteurs. Une lettre du négociant Allain va dans ce sens, dans un échange épistolaire avec son cousin « Monsieur July de Vosgraud, en son Hôtel, à Quimperlé », il fait état de sa volonté de partager avec lui certains produits qu'il a commandés à

228 A D Gironde : 7 B 1250, Fond des négociants, David (Balthazard) et Cie, négociants à Bordeaux (vin) (1757-1762).

229 A D Bouches du Rhône : 63 J 1-210 - Familles de Forbin - Famille de Sparre - 63 - J - 1 - 210 (une seule lettre de 1713)

230 SHD Marine Lorient : 1 P 182 l 88 : correspondance, cinq lettres adressées à « Monsieur Roth, directeur à Lorient » y sont conservées toutes datées de 1762.

Marseille, « mais ses provisions, quoique partis de Marseille depuis très longtemps, ne sont pas encore arrivés, si elles me parviennent, je partagerai avec plaisir avec vous²³¹ ».

- Une absence des transports maritimes ?

Des éléments semblent marquer ou limiter l'activité négociante, le premier concerne l'absence d'activité de construction navale et le second la disparition des armements hennebontais, sur l'ensemble de la période étudiée.

Hélène le Coldroc'h parle de « l'absence de chantiers navals dignes de ce nom²³² », pour Nathalie le Mouel les « chantiers navals hennebontais [sont] inexistantes, Hennebont s'adressant aux ports environnants pour la construction des bateaux²³³ ». Une seule mention de l'existence d'un chantier de construction a été retrouvée. Le 3 septembre 1728, la Communauté de Ville adresse une remontrance au comte de Toulouse, concernant un afféagement déjà évoqué dans le registre de délibération le 28 août 1728, entre :

« Jacques le Houx, habitant de cette ville [...] [et] Jean Jacques fraboulet [pour] un emplacement en bas de la levée [...] emplacement de 84 pieds de face, 66 pieds de profondeur depuis le dehors de la Croix qui est en bas de la levée jusqu'au petit pont d'en haut qui traverse le ruisseau qui coule en bas du haut des Capucins et de l'autre face à prendre depuis le second petit pont en droite ligne vers la muraille du jardin de Batiste étant dans la douve du Bastion et de 66 pieds à prendre aussi depuis ladite croix vers le fond [...], [il] ne reste que 25 pieds en bas de la ligne de profondeur, ne reste que 21 pieds ½ [...] attendre que c'est le chantier ordinaire seul propre pour la construction [...] des barques et vaisseaux²³⁴. »

Toutefois, les édiles semblent bien avoir conscience du rôle subalterne de la construction, précisant que cet espace relativement confiné est aussi « de tout temps le lieu de décharge de tous les bois de construction tant pour les vaisseaux et barques que pour bâtir », même si « il serait impossible que les charettes chargées de pièces longues pour les vaisseaux (passage seulement de 21 pieds et demy) [l'emprunte] ». Il est donc fort probable que l'espace mentionné ici soit avant tout un lieu de réparation et non de

231 A D Finistère : 105 J 262 : correspondance, fond de Lépineau, lettres du négociant Allain (1778).

232 LE COLDROC'H Hélène, *le trafic du port d'Hennebont et le monde du commerce, 1700-1705*, UBS, 1997, p 8.

233 LE MOUËL Nathalie, *le commerce d'exportation à Hennebont de 1697 à 1713*, mémoire de maîtrise, UHB, 1989, pp 20-21, citant un élément trouvé aux archives départementales d'Ille et Vilaine : E4 1711 : 24 mars 1708 Audouin F.

234 A M Hennebont : BB13 : Reg. Délib. Com.Ville (1720-1731).

construction.

Cette absence ou quasi-absence de chantier naval semble avoir une conséquence direct sur l'armement local, entre 1692 et 1699, sur les 509 bateaux répertoriés, seuls 9 sont armés²³⁵ localement:

20 avril 1692	Claude le Beur Hennebont	Les Mariés	16 tx de seigle pour Nantes
2 mai 1694	Guillaume Charvo de Hennebont	? 23 tx	4 tx de chaux
18 février 1697	Charles Drouillard du lieu	Saint Jan 22 tx	Venu de Bordeaux chargé de vin
20 avril 1697	Claude le Berre Hennebont	Janne Marie 26 tx	Venu de Bordeaux chargé de vin
30 décembre 1697	Claude Lebarré Hennebont	Jeanne Marie 27 tx	De Nantes chargé de vin et autres marchandises
14 mars 1699	François Laurent La Vieille Ville	Le Saint Joseph 12 tx	Venu de Nantes chargé de chaux pour son compte
4 juin 1699	Claude le Bert Hennebond	Jeanne Marie 25 tx	Venu de Port-Louis en cette ville à son lest
18 juillet 1699	Pierre Morlon Vieulle Nieulle (Vieille Ville)	La Martine 20 tx	Venu de Brouage à son lest pour charger des futailles vides ... pour son compte
2 décembre 1699	François Taron Hennebont	La Marie 18 tx	Venu de Rhuis en cette ville chargé de sel

Ce désintérêt des négociants pour un armement local semble s'accroître ; en mai 1724, dans un état des « chargements de grains pour le port d'Hennebont²³⁶ », seuls deux

²³⁵ Il est fort possible que le chiffre ait été plus élevé, le lieu d'armement de nombreux navires n'étant pas spécifié.

²³⁶ A D Ille et Vilaine : C 1676 : chargements de grains pour le port d'hennebont : mai 1724.

navires armés à Hennebont sont mentionnés, tous deux en partance pour Nantes.

24 mai	? de hennebont	Allain Guéric	Nantes	4 tonneaux de froment
--------	----------------	---------------	--------	-----------------------

29 mai	? de hennebont	Nicollas Adrien	Nantes	8 tonneaux de seigle
--------	----------------	--------------------	--------	----------------------

Les faibles capacités de transport mentionnées accentuent encore ces sentiments de déclin et désintérêt.

Entre 1747 et 1788, plus aucun bateau originaire d'Hennebont n'apparaît dans les registres, le déclin précédemment pressenti s'est confirmé, aboutissant à une disparition de l'activité de construction navale ou d'armement dans la ville. Hélène le Coldroc'h, émet l'hypothèse que cette absence est en fait « contournée habilement par la participation [des négociants] à l'armement en dehors de la ville, système qui leur permet par la suite de bénéficier des moyens de transport nécessaire à leurs activités économiques²³⁷ ». Cette idée est d'ailleurs reprise par Hervé Léna²³⁸, pour lui « la bourgeoisie marchande, formée de gros négociants et courtiers maritimes, [armait] des barques et des chaloupes montées par plusieurs hommes et faisaient le cabotage le long de la côte jusqu'en Hollande et même au Portugal ». Nathalie le Mouel conforte cette idée en apportant un exemple :

« En 1708, Damoiselle Bource de Kerinou habitant hennebont et Guillaume Rolland, maitre de barsque, habitant Riden, évêché de Quimper : « Ces personnes s'associent pour construire une pinasse (chaloupe armée pour la course) d'environ 10 tonneaux.

Ils ont acheté et fourni de moitié :

- l'œuvre de main
- les voilures
- les différents appareils

La pinasse leur appartient donc chacun pour une moitié. Elle sera utilisée pour le commerce de céréales , entre autres céréales que la Dame de Kerinou se charge de fournir au maitre de barque²³⁹ . »

Dans la seconde moitié du siècle, plusieurs exemples viennent corroborer cette hypothèse, même s'il s'agit d'investissements dans le commerce international. Les

237 LE COLDROC'H Hélène, *le trafic du port d'Hennebont et le monde du commerce, 1700-1705*, UBS, 1997, p 8.

238 LÉNA Hervé , *op.cit.*, p 26.

239 LE MOUËL Nathalie, *le commerce d'exportation à Hennebont de 1697 à 1713*, mémoire de maîtrise, UHB, 1989, pp 20-21, citant un élément trouvé aux Arch. dép. I.et V. : E4 1711 : 24 mars 1708 Audouin F.

registres d'autorisation d'armer²⁴⁰ en font état deux fois. Le 27 juin 1758, une déclaration de Godeheu « Directeur de la Compagnie des Indes du port de Lorient » fait état de l'autorisation des commissions « d'armer en guerre et marchandises », donnée à huit personnes, dont un M le Houx, probablement le Maire d'Hennebont, le navire « La Fidelle », du port de 400 tonneaux environ, armée de 20 canons et de 120 hommes d'équipage « pour aller les uns et les autres trafiquer, sçavoir les six premiers [mois] en Inde et les deux derniers au Sénégal ». Le 9 mars 1761, Roth, directeur de la Compagnie des Indes, déclare :

« pour ladite Compagnie à Messieurs les officiers de l'Amirauté de Vannes, qu'il a plu à son Altesse Sérénissime, Monseigneur l'Amiral d'accorder séparément au Sr Bouicer et Fraboulet de Kerorgan [ce dernier est membre d'une famille hennebontaise très investie dans le commerce] des commissions d'armer en guerre et marchandises les vaisseaux,... audit Sieur de Kerorgand la frégate la fidelle du port de 400 tonneaux ou environ armée de 20 pièces de canons et de cent hommes d'équipage, pour aller trafiquer aux Indes... Nous nous constituons caution des Sr Bouicet et Fraboulet et la somme de 15 000 lt pour chacun qu'ils suivront les ordonnances de la Marine²⁴¹. »

Dans les deux cas, le même bateau est mentionné, il est donc possible qu'il y ait eu en forme d'entente entre négociants hennebontais, investissant à tour de rôle dans le même bâtiment.

Les Archives Municipales de Lorient ont également gardé la trace de deux lettres (il s'agit de deux copies écrites à Hennebont en 1779 et 1780, dont l'auteur reste inconnu) adressées à « Mr Pitot et Dervaux de Marigny à l'isle de France ». Le premier document, daté du 29 mai 1779, « concerne les affaires de l'auteur à l'Île de France et destruction à Madagascar d'une partie de la cargaison de l'Élisabeth » et le second la Cargaison de café de ce bateau. L'auteur y fait état de sa volonté de récupérer son investissement, considérable de 12 000 lt :

« j'ai reçu par la Dauphine, l'honneur de la vôtre en date des 2 décembre 1778, par laquelle vous me donnez avis de l'envoi que vous me faites à Mmes Frin et Cie à trois traites estimation(?) n°82 de 4000 lt chaque, payables les 10. 20 et 30 aout 1779. Ms Frin sont écrit en conformatité la 5 juin, les 20 aoust, mon donné avis que je pourrais tirer sur eux pour la première traite du 10, pour celle du 20 et 30 suivant. J'ai, jusqu'à présent, reçu les deux premières, le terme de la troisième n'estant pas encore libre. Ces trois traites faisant la somme de douze mil livres, qui avec 3 600 d'agio fait celle de 15 600 lt. Il est facheux pour nous Mme, que les évènements ait aussi mal répondu à votre attente et à la notre, l'agio de 30% est réellement considérable, sans compter le droit de banque de Mme Frin auquel je ne m'attendrai pas²⁴². »

240 A D Morbihan : 9 B76 : autorisation d'armer 1750-1779, 2 Mi 109 R 12.

241 *Ibidem*, autorisation d'armer du 9 mars 1761.

242 A M Lorient : 9 Z 317 : Copie de deux lettres d'Hennebont (1779-1780), lettre du 29 mai 1779.

Dans la deuxième, écrite le 12 janvier 1779, l'auteur signale à son correspondant :

« J'en profite d'autant plus volontiers qu'il se présente une occasion qui pourra nous procurer la rentrée de nos fonds sans aucun risque, Mr Audouyn de Kergrist, mon beau frère à une somme de ----- a faire compter a son frère Audouyn de Kerguenno (?) a l'isle bourbon qui a épousé la fille de Mr le Clos. Mon frère et moi luy écrivons en conformité afin qu'il voye a s'arranger avec vous a ce sujet comme vous pouvez luy donner que des billets, il est juste que Mr Boquenne jouisse du bénéfice qu'il y aura alors sur les lettres de change au taux de la place pourvu toute fois qu'il ne passe pas 25%²⁴³. »

L'investissement ici est consacré à une prise de participation sur un navire se livrant au grand commerce. Hélas, pour l'auteur, le bateau semble avoir subi des avaries, puisqu'en 1779 il « étoit retourné à Madagascar et qu'il devoit y carressner et qu'ayant mis la cargaison a terre le feu avoit pris au magasin et qu'une partie du chargement avoit été brulé », l'investisseur hennebontais ne pouvant que « regretter que vous aier chargé sur un aussi mauvais bâtiment la moitié de nos fonds [...] terms aussi critiques ». Malgré tout, l'investissement n'est pas totalement perdu, puisque à la fin de la deuxième lettre, l'auteur fait état qu'il a « appris que les caffés qui composoit une partie de la cargaison de l'Elisabeth, n'avoient pas été brulé sandoute qu'il sont revenu a l'isle de France et que vous en tiréré bon party de façon ou d'autre ».

Un autre élément vient prouver cette tendance à la dissociation entre l'activité commerciale orchestrée par les négociants et les activités de transport et/ou de constructions navales. Il apparaît à travers l'état des « *chargements de grains pour le port d'hennebont* »²⁴⁴, déjà mentionnés. À chaque navire est associée une personne se portant caution pour la marchandise transportée, dont un dénommé Guillermin, probablement le changeur de la ville, sans que l'on ait de plus amples précisions :

4 mai	? de Saint Savinien	David Richard	Saint Savinien	13 tonneaux de seigle, caution le Sieur Guillermin
9 mai	? de Bordeaux	Bernard Colut	La Rochelle	22 tonneaux de seigle Caution le Sieur Guillermin
17 mai	? de Lisle Dieu	Charles David	Olone	9 tonneaux de

²⁴³ *Ibidem*, lettre du 12 janvier 1779.

²⁴⁴ A D Ille et Vilaine : C 1676 : chargements de grains pour le port d'Hennebont : mai 1724.

				seigle, caution le Sieur Guillermin
18 mai	? de Lisle Dars	Bonaventure le Milloc'h	Nantes	22 tonneaux de seigle, caution de Guillermin
29 mai	? de Lisle de Rais	Jan Degorce	Rochefort	13 tonneaux de seigle, caution du Sieur Guillermin

Il s'agit ici probablement d'une forme d'assurance, Guillermin ou autres s'engageant à ce que la marchandise arrive bien à destination et en bon état, ce qui permet un investissement minimal (hors armement) et à moindre risque, le tout concernant peut-être également des marchandises collectées et expédiées par ce ou ces mêmes négociants.

Cette dissociation entre commerce et transport n'est pas propre à la ville. Katherine Dana et Hiroyasu Kimizuka font la même constatation pour Redon, montrant qu'en 1787, sur les 112 bâtiments enregistrés à la Roche-Bernard, assurant le transport entre Redon et ses avant-pays, aucun caboteur redonnais n'est mentionné. Ces auteurs parlent d'un commerce typiquement passif, « les marchands et négociants redonnais [étant] les intermédiaires entre les grands négociants des grands ports maritimes et ceux qui demeurent dans l'arrière pays²⁴⁵ ». Il semble donc que les négociants hennebontais s'alignent, sur ce point, sur un modèle similaire.

- Les circulations financières.

Enfin, se pose la question des règlements financiers: comment l'argent circule-t-il entre tous ces intermédiaires et sous quelles formes ? Une première approche nous est donnée par Lucien Guillou, dans son article sur André Vanderheyde, courtier lorientais :

« Vanderheyde est en compte courant avec ses clients. Les règlements de soldes pouvaient se faire par des transports de numéraire. Mais c'est là un moyen coûteux, car la messagerie prend 4 livres du mille pour un envoi de fonds de Lorient à Nantes. On

²⁴⁵ DANA Katherine, KIMIZUKA Hiroyasu, « Entre eaux douces et eaux salées : l'approvisionnement du port de Redon (XVIe-XVIIIe siècle) », in LE MAO Caroline et MEYZIE Philippe (dir.), *L'approvisionnement des villes portuaires, du XVIe siècle à nos jours*, PUPS, 2015, pp 65-78.

préfère les règlements en effets. Ces effets sont le billet à ordre (souscrit surtout par les non-commerçants) et la lettre de change. Cette lettre est souvent tirée par seconde; elle est payable à vue, à tant de date, à une ou plusieurs usances (l'usance est un délai de 30 j.); elle est soumise fréquemment à l'acceptation. Ces effets circulent par voie d'endossement et jouent absolument le même rôle qu'aujourd'hui. Le change des effets est très difficile à Lorient. Constamment, Vanderheyde se plaint de ne pouvoir transporter ses fonds à Nantes autrement que par la messagerie ou en effets à long terme. « Il n'est question, dit-il, que de vous faire » la remise. Je vous assure que j'ai cherché et fureté partout » pour cela, mais inutilement » (11 mars 1763). « Cela est » sévère, dit-il, que depuis quelque temps il faut envoyer de » l'argent à Nantes par messenger. » (Voir 28 février 1763, 20 mai 1763, 23 septembre 1763, 1er septembre 1758, 28 août 1758, 30 juin 1758, 28 août 1757, 15 décembre 1760, 6 février 1761, 25 juin 1762, 15 août 1762, etc..) La difficulté est encore plus grande pour le change avec les places autres que Nantes : « Par le peu d'affaires qu'il se fait ici, le pays est plus en » état de remettre que de tirer ». « Cette ville n'est pas assez » commerçante pour avoir toujours du papier sur Bordeaux » (8 février 1762). « Les retours ne peuvent ici se faire pour » Bordeaux que par Paris » (7 juin 1761). « Passé les ventes, » nous n'avons que la voie de Paris pour faire la remise » (7 juin 1762). En résumé, le change, difficile avec Nantes et Paris, ne peut s'effectuer avec les autres villes que par Nantes et Paris²⁴⁶. »

Vanderheyde implique même dans ces démarches des négociants locaux, en vain, puisque :

« Les Bordelais vendant leurs vins en Bretagne éprouvaient beaucoup de difficultés pour faire rentrer leurs fonds. En 1758, Vanderheyde essaya d'organiser « la recette des papiers », d'accord avec Dublanc, de Bordeaux, et Bertrand de la Clauserie, de Nantes. Le 21 juillet 1758, il offre d'encaisser les effets à Port-Louis, Hennebont, Auray, Vannes, Quimper, Quimperlé et Lorient. Il fera le retour en papier à deux ou trois usances sur Paris. Les frais seraient de 1/4 % à Lorient et de 1/2 % ailleurs. L'affaire échoua. Le 8 février 1762, Vanderheyde proposa, sans succès, de recouvrer les effets moyennant une commission fixée à 1/2 % pour Lorient et à 3/4 % pour Hennebont et Port-Louis. Le retour devait se faire en traites de la Compagnie à une ou deux usances sur Paris. »

À une échelle plus locale, la correspondance conservée du négociant la Chapelle Gardye permet d'avoir un aperçu des circulations d'argent. Dans une lettre 12 juin 1762, concernant la livraison de milliers de chanvre, ce personnage accepte de se faire payer « en lettres sur Monsieur de Mory à trois usances », sa réponse « servira d'engagement de ma part soit pour le paiement comptant ou le terme en lettre ». Toutefois, prudent, ce négociant avisé accepte les paiements en numéraires également : « Je crois, Monsieur, que ces conditions équivalent le prix de l'an passé qui estoit de 18 lt 10 s dont partie en

246 GUILLOU Lucien, André Vanderheyde, courtier lorientais, et ses opérations (1756-1765), In: *ABPO*. Tome 33, numéro 3, 1918. pp. 379-404.

disponible à l'adresse :

http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/abpo_0003-391X_1918_num_33_3_1494
(consulté le 25 juillet 2013)

argent et l'autre à terme. Néanmoins, s'il vous convient d'ordonner le paiement au comptant, l'on déduira l'escompte²⁴⁷», manière, peut-être de minimiser des risques éventuels... Dans une lettre du 24 août 1762, adressée à Monsieur Roth, il lui signale que « vous enverrés prendre mes dix milliers de chanvres à 19 lt le %, payables en lettres à trois usances sur Paris²⁴⁸ ». Ce négociant et sans doute ses homologues locaux savent tirer partie des facilités de paiement permises par les lettres de change et en user à bon escient.

3.4) Gérer l'espace intérieur

Maîtriser l'espace intérieur, savoir démarcher ou acquérir des produits exportables, assurer la connectivité avec le monde extérieur est aussi un des rôles des négociants. Il s'agit, avant tout, de dominer un arrière pays aux dimensions mal connues, d'établir un réseau de relations solides avec producteurs et vendeurs locaux pour en assurer la distribution des productions, organiser des systèmes de relations entre les négociants eux-mêmes de manière à être plus efficaces. Peut-on donc parler d'une ou d'aires de collectages, y-a-t-il un ou des hinterlands ? Trois espaces semblent se dessiner, à travers les archives consultées.

- L'espace proche des relations quasi-quotidiennes

Le premier espace est évoqué à travers les délibérations de la Communauté de Ville. Faisant suite à de lourds travaux sur le pont, le 8 novembre 1686, le registre des délibérations fait état que « le 20^{ème} jour d'octobre dernier, la grande voute du pont à mer de cette ville, nouvellement construite par le Sieur Mile Jehan est tombée²⁴⁹ ». Suite à diverses réparations effectuées, le 30 mars 1689, la Ville est mise en demeure de payer la somme de 2000 lt à prendre sur le denier d'octroi. Hors, la caisse est vide. L'assemblée demande alors que « soit pour se faire, levé un impôt pendant 1 an de 6 deniers/pot de vin débité à Guémené, Pont-Scorff, Plouay, Languidic, dépendant de le

247 SHD Marine Lorient : 1 P 182 l 88 : correspondance, lettre du 12 juin 1762.

248 *Ibidem*, lettre du 24 août 1762.

249 A M Hennebont : BB5 : Reg. Délib. Com.Ville (1679-1687).

juridiction d'Hennebont²⁵⁰ », parce qu'elles « se servent du pont à mer dont les réparations a appauvri les ressources ». Il semble donc, ici, qu'au sein de cet espace les échanges et les contacts économiques soient étroits dès la seconde moitié du XVII^e siècle, la circulation ou le collectage de marchandises très réguliers, facilités par la proximité, sans que l'on puisse préciser la nature des produits échangés, hormis le vin.

- Un ou de espaces de collectage des produits d'exportation

Julien Daniélo, dans sa thèse, lance les bases d'une première réflexion :

« Pour les géographes, le port est une interface entre la mer et la terre ; c'est un lien avec l'arrière-pays que les géographes dénomment « hinterland » ; son rôle, stocker et distribuer les produits de l'hinterland. L'arrière pays est l'aire d'attraction et de collecte du port et de la place commerciale, offrant par cette occasion les services de transit et d'entrepôt. Les villes de Vannes et d'Auray possèdent chacune un hinterland mais font aussi partie de l'aire portuaire nantaise et, au XVIII^e siècle, lorientaise. Elles exportent en priorité leurs ressources vers ces deux pôles. Bordeaux et Brest seront des pôles secondaires vers lesquels Auray et Vannes exporteront en nombre moins considérable leurs produits locaux²⁵¹. »

Cette approche se double d'une tentative pour appréhender l'étendue de cet espace :

« Le littoral du diocèse de Vannes possède, nous l'avons vu, quatre ports de moyenne envergure : Hennebont, Auray, Vannes et Redon. Ces derniers se partagent les arrière-pays du diocèse de Vannes et même au-delà. Hennebont se situe à l'embouchure du Blavet qui rejoint le Scorff. L'hinterland d'Hennebont s'aventure en profondeur dans le diocèse de Vannes, jusqu'à Gouarec en plein centre de la Basse-Bretagne. Avec le Scorff, c'est jusqu'à Guéméné que l'arrière-pays se prolonge. L'hinterland hennebontais occupe ainsi toute la partie Ouest du diocèse, de la ria d'Étel en passant par Baud jusqu'à Noyal-Pontivy. Une surface considérable constituée de champs cultivés, de landes, de forêts (où se trouvent les forges des Salles) confèrent à Hennebont une relative prospérité²⁵². »

Cette première approche peut être complétée à l'aide des archives consultées. Les liasses concernant les exportations de chanvre entre 1739 et 1745, disponibles aux archives d'Ille et Vilaine, livrent des informations sur l'arrière-pays du chanvre hennebontais, puisqu'il est signalé, à propos des exportations de ce produit le 27

250 A M Hennebont : BB6 : Reg. Délib. Com.Ville (1688-1690).

251 DANIÉLO Julien, *op.cit.*, p 34.

252 *Ibid.*

novembre 1739 que « Tous les chanvres vendus ne sont pas du département, il y en a aussi de Guéméné, Pontivy, du Faouet²⁵³ ». Quant à la Chapelle Gardye qui, lui aussi, se livre à cette activité, mais avec la Compagnie, il utilise dans une lettre adressée au directeur, datée du 20 août 1762, l'expression suivante : « Comme les chanvres ne seront pas de rapport cette année, nos paysans tiennent sur ce qu'ils en ont de vieux, car j'estime qu'il leur en reste encore plus de cent milliers à vendre quand ils voudront m'en apporter j'en prendré toujours²⁵⁴ ». Il montre par la même qu'il est à la tête d'un réseau de collectage éprouvé, au sein duquel il a tissé des relations avec les producteurs et peut même en évaluer les réserves, pour une meilleure efficacité de vente.

Lors d'une délibération de la Communauté de Ville du 30 octobre 1772, évoquée précédemment, concernant l'article 7 de la délibération du Roi du 1er mars 1771, qui n'accorde plus à la ville le privilège d'entrepôt et la possibilité d'exporter, l'assemblée fait remarquer que :

« en effet, cette ville est à la proximité de 8 moulins à papier, savoir un au poü, paroisse de Plouay, trois dans la paroisse du Faouët, un dans celle de Lignol, un dans celle de Priziac et deux dans celle de Banalllec, de tous, ces moulins les plus éloignés sont à 8 lieues de distance d'Hennebond, ces moulins ont toujours portés leurs papiers à Hennebond, actuellement ils n'ont plus de débouchés ou du moins, ils sont plus difficiles et plus éloignés de ces moulins, que de deux lieues de plus que Hennebond. La route se trouve gênée par un passage qui cause beaucoup de retardement, par conséquent les papetiers préféreroient de porter leurs marchandises à Hennebond, plutôt qu'à Lorient et se voient à mesme de donner à moindre prix, par là l'étranger se trouvant à meilleur compte son pourvoirait plutôt à Hennebond qu'ailleurs, ou objecteroit peut être que la ville d'Hennebond étant si près de Lorient, les négociants d'Hennebond pouvoient entreposer à Lorient, la réponse est facile, il faudroit à ces négociants des magasins aussi à Lorient, des personnes de confiance, ce qui ne feroit qu'augmenter les prix de la marchandise et feroit tomber nécessairement ce commerce pour les négociants d'Hennebond, qui ne pourroient soutenir ce commerce dans cet état²⁵⁵ [...] »

L'aire de collectage du papier s'étend donc très largement au delà des limites du diocèse de Vannes, débordant très largement sur celui de Quimper, notamment avec Bannalec. L'expression « personnes de confiance » utilisée semble indiquer également que les réseaux sont en place depuis longtemps, bâtis sur de solides relations réciproques entre fournisseurs et négociants hennebontais.

L'aire de collectage et de transport des grains est plus difficile à appréhender. La liasse portant sur les « ports de mer où il y a un marché », disponible aux archives d'Ille

253 A D Ille et Vilaine : C 1760-1761: exportation de chanvre 1739-1745.

254 SHD Marine Lorient : 1 P 182 l 88 : correspondance (1762).

255 A M Hennebond : BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775).

et Vilaine, nous renseigne seulement sur le fait que «Les marchands dont presque l'unique commerce est celui du blé, n'achètent pas aux marchés ni aux foires mais des particuliers dont les rentes sont en blés conservés en greniers²⁵⁶ ». Un autre élément nous y est donné, mais indirectement, à propos du marché de Pont-Scorff, « Il ne s'y vend aussi que de la farine, mais il y a le port de Saint Trihaux* où il vient des barques que les négociants d'Hennebont chargent de blé ». Enfin, une lettre, datée du 24 octobre 1739 nous apporte une information. L'auteur Laissulanmoulein (?) y remercie « Mademoiselle le Goff, Marchande pour faire tenir à Monsieur Mogy portés à Moueslan » pour lui avoir permis « de vendre au boulanger de la Compagnie 20 tonneaux de fromans ce que j'ay fait au prix de deux cent dix livres le tonneaux pour liverer dans le corant du mois prochain pour livere à Lorient²⁵⁷ ». Dans la réalité, l'aire de collectage doit couvrir l'essentiel de la Sénéchaussée et sans doute au delà, puisqu'elle déborde sur les limites de l'évêché de Quimper. Une fois collectés, ces grains, avant d'être exportés, sont stockés. Les lieux où il sont entreposés sont relativement bien connus. Une délibération de la Communauté de Ville du 29 septembre 1766, concernant l'affaire qui oppose cette institution aux frères Arnoux, négociants à Lorient, nous apprend que « la plus part des magasins aux grains qui font le commerce d'exportation de la ville sont situés en la Vieille-Ville et que le quay usurpé par les Arnoux est indispensablement nécessaire à l'importation et à l'exportation des autres denrées qui se fait principalement [par] la Vieille-Ville²⁵⁸ ». Hervé Léna précise que « il y avait dans cette ville dix ou douze greniers que les paysans venaient remplir régulièrement les mardi, jeudi et samedi²⁵⁹ ».

Comment s'opère le collectage ? Les négociants ou marchands interviennent-ils directement ? Il est difficile de répondre à ces questions, les archives en gardent peu de traces. Les documents sur les « ports de mer où il y a un marché » invitent à penser que ceux-ci interviennent directement puisqu'il y est décrit que « les négociants d'Hennebont chargent de blé qu'ils achettent dans les campagnes chez les gentilshommes et recteurs de ce canton²⁶⁰ ». Ceci est confirmé quelques lignes plus tard, puisque pour le marché

256 A D Ille et Vilaine : C1690-91 : Ports de mer où il y a un marché, prix dans les différents marchés.

* Il ne m'a pas été possible de localiser ce lieu-dit.

257 A M Lorient : 9 Z 204 : lettre du 24 octobre 1739, signée, à Hennebont, à destination de Quimperlé, vente de 20 tonneaux de froment à la Compagnie des Indes.

258 A M Hennebont : BB 24: Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775).

259 LÉNA Hervé, *op.cit.*, pp 27-28.

260 A D Ille et Vilaine : C1690-91 : Ports de mer où il y a un marché, prix dans les différents marchés.

d'Hennebont il est signalé que « Les marchands [...] n'achettent point aux marchés ny aux foires mais [chez] des particuliers dont les rentes sont en bleds conservés en greniers ». La lettre de Laissulanmoulein montre une intervention directe de sa part « Ainsy, tacher de faire se nombre pour le chargement au commencement du mois prochain, j'espère que vous trouverez quelque gabarre ou barque à 3 ou 4 s par tonneaux au plus le tragais n'estoit pas long²⁶¹ ». Les négociants hennebontais sont à la tête d'un solide réseau et s'appuient, pour les grains, sur les décimateurs, collectant l'impôt en nature, disposant donc d'un volume important, permettant aussi, sans doute de jouer sur les prix.

Il n'est question nulle part des collaborateurs au service des négociants, travaillant pour eux et démarchant les vendeurs en sillonnant les campagnes. La correspondance de la Chapelle Gardye apporte peut-être un élément de réponse. Dans une lettre du 24 août 1762, adressée à Monsieur Roth, directeur de la Compagnie, l'auteur signale que « ma communauté composée de 16 personnes, en auroit soufferte et vous et la Cie ne prétendés pas qu'on la serve sans profit²⁶² ». Quel sens exact accorder à cette phrase ? Gardye parle-t-il des seize personnes travaillant sous ses ordres ou par le terme « communauté » fait-il une allusion à sa nombreuse famille, dont on sait qu'elle est composée de plus de dix personnes ? Il est probable, malgré tout, qu'il évoque, ici, ses activités, sans apporter plus de détail.

Les démêlées opposant la Communauté de Ville aux Arnous, marchands de bois et négociants hennebontais donnent également quelques renseignements sur l'organisation du collectage et les relations entre négociants. Le 17 septembre 1766, une délibération fait état « des bois de charpente terrestre et maritime en quantité trop considérable pour être dénombrée, appartenans aux frères Arnous, marchands de bois à Lorient, provenans de tous leurs envois, que de ceux des fournitures de leurs sous-marchands²⁶³ ». Le 29 septembre 1766, la Communauté présente qu'une requête a été déposée le « 12 juillet 1766 devant le juge d'Hennebont condamnation et procès verbal de 10 lt d'amendes prononcée et exécutée contre la veuve Frallo, commissionnaire des frères Arnous pour un nouveau dépôt de bois le 28 août », cette personne faisant « par leur ordre [des

261 A M Lorient : 9 Z 204 : lettre du 24 octobre 1739, signée, à Hennebont, à destination de Quimperlé, vente de 20 tonneaux de froment à la Compagnie des Indes.

262 SHD Marine Lorient : 1 P 182 l 88 : correspondance (1762-1763)

263 A M Hennebont : BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775).

frères Arnous] [...] rébellion à l'autorité du magistrat²⁶⁴ ». Cette personne n'apparaît dans aucun autre document, il semble donc que son activité principale consiste essentiellement à servir d'intermédiaire entre les négociants lorientais et les fournisseurs de bois.

²⁶⁴ *Ibidem*, délibération du 29 septembre 1766.

**Schéma récapitulatif n°10 :
le réseau commercial hennebontais**

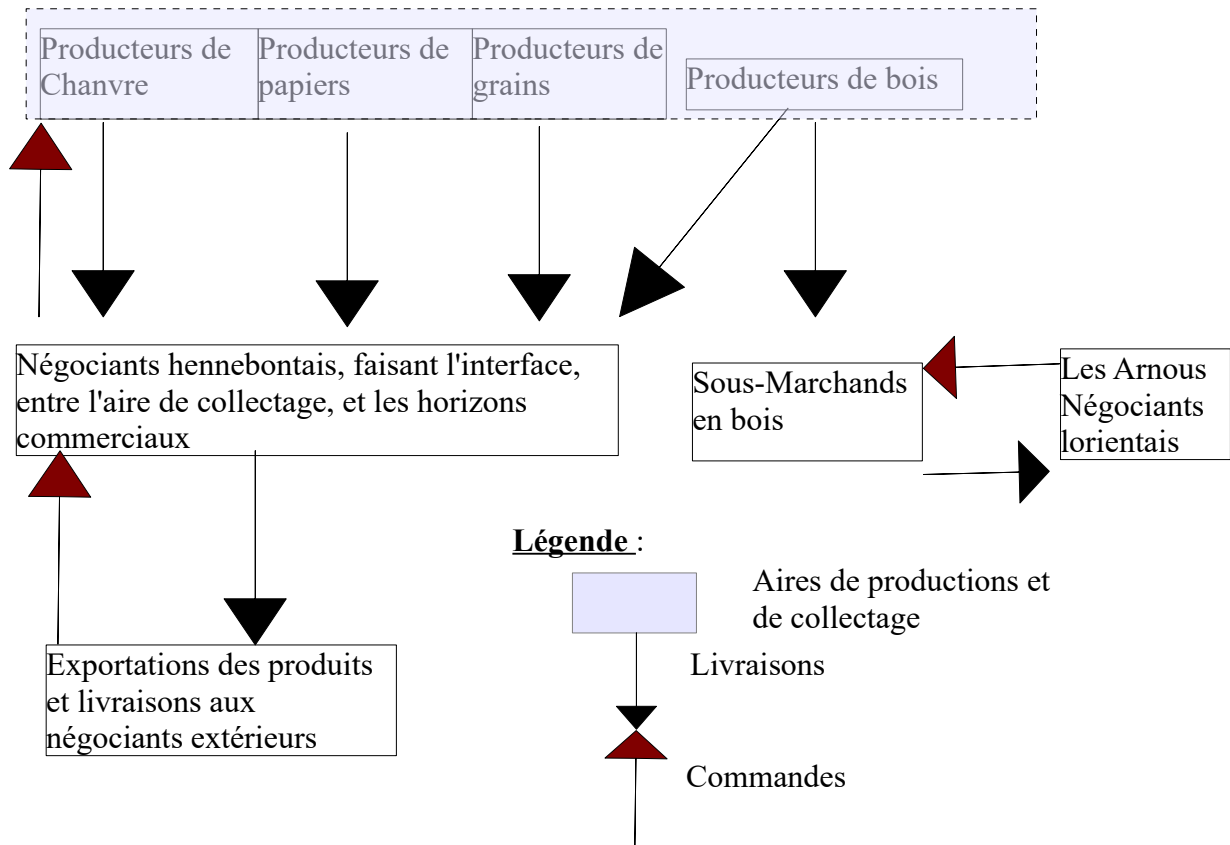
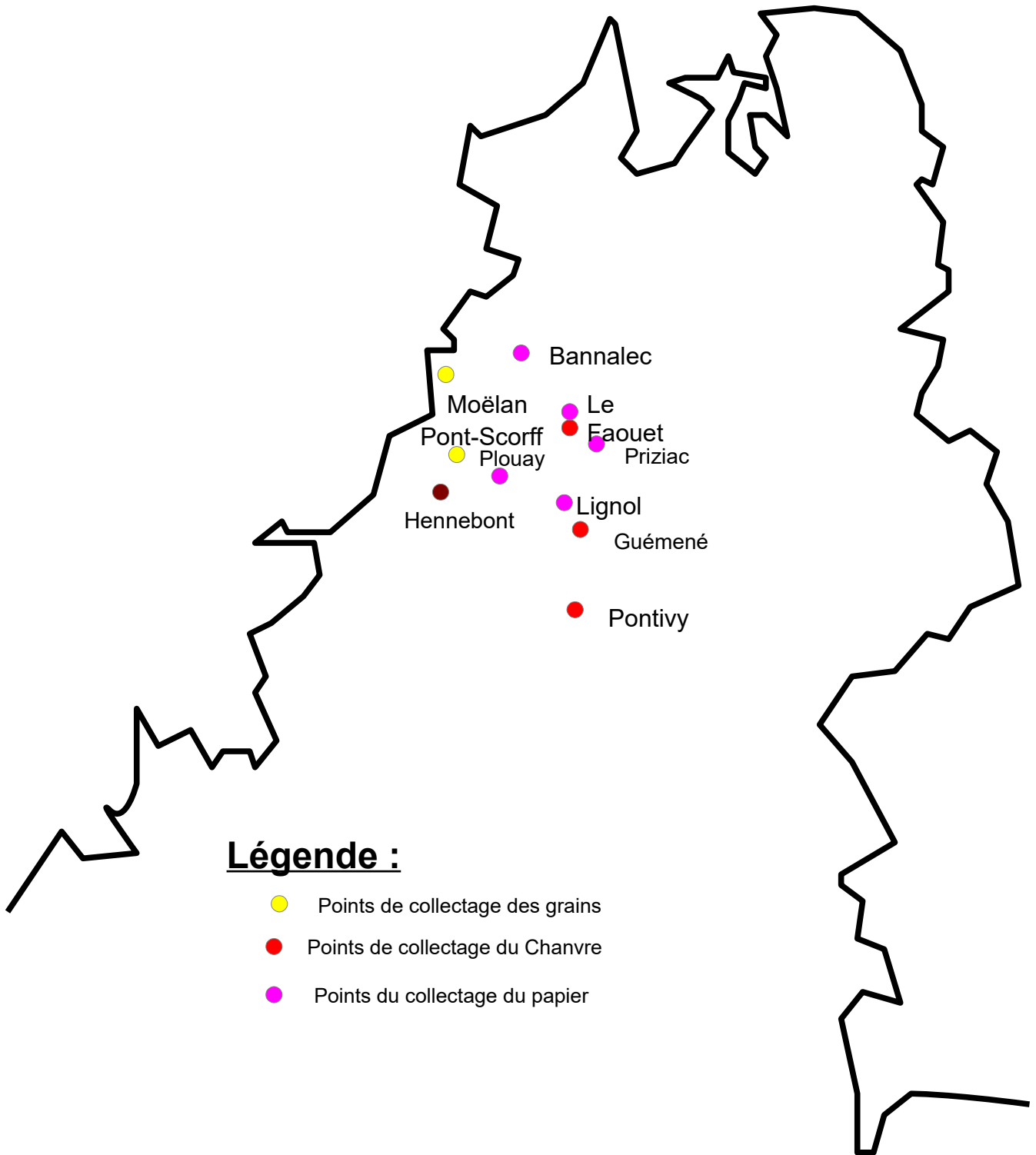


Schéma récapitulatif n°11 : Points de collectage de différents produits



Légende :

- Points de collectage des grains
- Points de collectage du Chanvre
- Points du collectage du papier

- Pontivy, entre pivot et relais du commerce hennebontais

Le dernier élément nous permettant d'appréhender l'espace intérieur de collectage et d'échange des produits nous est fourni à travers un mémoire de «M de Kerangal relatif au projet de rendre la rivière de Blavet navigable, par le commissaire des États à Vannes », daté du 24 septembre 1782, portant sur le fait qu'il y a :

« environ 24 ans que le Sr Laurent dont tout le monde a connu les talents se transporte aux forges de Lanouée pour examiner le projet que j'avais formé pour leur établissement, nous conférâmes ensemble de la rivière de Blavet, nous visitâmes le local depuis Pontivy jusqu'à Hennebont et ce grand homme reconnu non seulement une possibilité facile dans l'exécution, mais il fut étonné qu'une Province aussi bien administrée par les États, eut pu perdre aussi longtemps de vue un trésor que la nature lui présentait avec tant d'avantage, il était sérieusement occupé de la démonstration de ce projet, lorsque la mort l'enlève à la société²⁶⁵. »

Dans un premier temps, l'auteur fait état de l'avantage que produirait un tel ouvrage sur la circulation de différents produits :

- Insistant, tout d'abord, sur le fait qu'il n'y a pas de marché de toile dans la ville, l'auteur reconnaît pourtant :

« qu'en raison de la proximité des marchés de Loudéac, Uzel et Quintin, il existe à Pontivy nombre de négociants et marchands de toilles. Les négociants achètent en gros pour des envois en Espagne et en Amérique, les marchands suivent les marchés pour acheter, faire blanchir et préparer les toilles en balles. Toutes ces toilles, de même que celles du surplus à la manufacture sont voiturées par terre à Nantes, Saint-Malo et à Morlaix, le prix de ce transport augmente en fonction de l'éloignement, le moindre est celui de Saint-Malo, qui est de 6 lt par balles. Il se fabrique annuellement dans les cantons de Loudéac, Uzel et Quintin plus de 10 000 balles de toilles²⁶⁶. »

Puis, l'auteur prenant exemple sur le fait qu'en « 1774, la seule ville de Saint-Malo en acheta plus de sept million », insiste sur les avantages escomptés « l'on suppose que si la ½ seulement était transportée à Lorient, réduisant le prix de la voiture de 6 lt à 20 sols, si la navigation était établie [...]. L'on sait que les embarquements faits à Lorient et particulièrement en tems de guerre, ont un avantage infini sur les autres ports ». Seule la ville de Lorient est ici citée, l'auteur devant la juger être la seule en capacité d'organiser l'exportation de ce produit, notamment vers les pays étrangers, même s'il ne s'agit, ici, dans ce premier cas, que d'un commerce hypothétique sans lien avec la réalité du moment.

265 A D Morbihan : 21 C 480 : Bureau diocésain de Vannes (1782).

266 *Ibid.*

- Le deuxième exemple concerne la production de fer, à travers l'exemple désormais bien connu des :

« trois grosses forges de La Nouée, le Veaublanc et les Salles de Rohan. Elles fabriquent, année commune, deux millions quatre cent milliers de fer battu dont plus d'une moitié est voiturée à Hennebont et Lorient par charettes ou chevaux, sans compter les bouletz de toute espèce, les bombes, les aumours en gueuse pour leste, en ne supposant de voitures à Hennebont que la concurrence de dix huit cent milliers, le bénéfice sur le transport à quatre francs par milliers serait de sept mille deux cent livres²⁶⁷. »

Cette activité, mentionnée ici et déjà évoquée précédemment, confirme bien qu'elle a été captée par les négociants à leur avantage, même si le volume des échanges peut encore croître. Hennebont et Lorient se trouvent citées sur un pied d'égalité, la première bénéficiant de réseaux d'exportations éprouvés en place, la seconde fournissant un marché de grande importance.

- Le troisième point concerne le bois de construction :

« nulle consommation de bois propre à la marine à Pontivy, ni dans les environs, tout se conduit par voitures à Hennebont. Le prix de la voiture égale ou surpasse souvent celui d'achat. Dans le nombre des exemples, j'en citerai un qui m'est personnel. Lors de la vente de partie de la forest de Bonrepos, j'achetais des bois de seconde qualité à 10 s le pied cube, le moindre prix pour la voiture est de quatorze sols pour les pieux moyens et 16 sols pour les pieux essentielles, on peut supputer un transport année commune de 8 mille pieds cube au moins, la voiture par eau ferait au plus de quatre sols par pieds et le bénéfice au moins de quatre mille lt²⁶⁸. »

Pontivy constitue donc un point de collectage important, au sein d'une aire plus vaste, dont les limites ne peuvent pas être plus précisément mises en évidence.

- Le quatrième concerne le produit phare des exportations hennebontaises, les grains. Le rayonnement des marchés aux grains de la ville est mis en évidence, avec des débouchés dans « les villes de Loudéac, Uzel et Quintin, moins autour et leurs environs ». Hennebont est signalée comme étant la seule fenêtre d'exportation de ces produits qui y sont transportés « par charettes et par chevaux, dans les tems où l'on peut en placer chez l'étranger », avec un fort potentiel « il en sortirait beaucoup plus si la rivière de Blavet était navigable, le bénéfice sur la différence du transport serait au moins par an de 4 000 lt ». Lorient n'est pas citée, Hennebont gardant, sans doute, la main haute sur

²⁶⁷ *Ibid.*

²⁶⁸ *Ibid.*

l'exportation du ou des produits qui constituent la base de son activité commerciale ; ici, encore, la permanence des réseaux commerciaux, sans doute séculaires, peut être une explication.

- Les derniers produits exportés, évoqués, ont déjà également été rencontrés :

« C'est encore à Pontivy que les armateurs de Lorient, de Bordeaux, de Nantes, de Morlaix et souvent de Brest, font acheter la majeure partie des beurres, suifs, miel, cires et autres objets nécessaires à leurs approvisionnement, il sort chaque année un million peçant de beurre, graisse et suif, cinq cent barriques de miel et vingt-cinq milliers de cire jaune, le tout voituré par terre à Hennebont, de même que cent milliers de chanvres et une quantité d'autres productions du pays qui se trouveraient des débouchés si la navigation proposée avait lieu, la différence résultant de la voiture par eau²⁶⁹. »

La position d'Hennebont est ici aussi confortée, pour les mêmes raisons que celles évoquées au point précédent, même si l'aire de chalandise apparaît comme bien plus vaste que celles mises en évidence, puisqu'elle comprend, avec Morlaix, une partie du nord de la Province.

Il existe donc un lien organique fort entre Pontivy et le port hennebontais, ce dernier constituant le lieu de passage obligé de la majeure partie des productions traditionnellement exportées, son avant-port en quelque sorte. Toutefois, la Ville de Lorient est de nombreuses fois évoquée, laissant à penser qu'elle prend l'ascendant, petit à petit, dans l'esprit même des contemporains, sur sa voisine.

Enfin, un seul produit d'importation est évoqué précisément, le vin. Ici, se dessine une nouvelle zone de chalandise, exceptionnelle puisque conjoncturelle, mais révélatrice de l'importance de la fonction portuaire hennebontaise. Kerangal met en avant « la quantité considérable de vins voiturés par charrette d'Hennebont à Pontivy et particulièrement en tems de guerre », précisant que :

« ce vin se conduit dans les villes de Loudéac, Quintin, Saint-Brieuc, Lamballe et tous les environs. Le motif de la préférence des ports de Lorient et Hennebont est sensible, l'assurance en tems de paix est de 2 P%, en tems de guerre de 4 ½ seulement. Cette assurance pour tous les autres ports situés sur la Manche est de 13 à 14 %. Le relevé pris à la direction de Lorient est de seize cent soixante cinq barriques de vin et cent trente sept barriques d'eau de vie, le prix de la voiture est de cent sols de Lorient à Pontivy et en coûterait au plus par eau trente sols, il en résulterait donc une économie de 7 307 lt²⁷⁰. »

La zone couverte par ce commerce s'étend donc jusqu'au littoral nord de la Province, Pontivy constituant une plaque relais, sans que l'on puisse définir

269 *Ibid.*

270 *Ibid.*

précisément, les relations entre négociants hennebontais et pontiviens. Même si cette activité n'est que conjoncturelle, elle doit bénéficier de l'existence de réseaux commerciaux et de relais solides, nous pouvons également supposer que ces derniers peuvent également, le cas échéant, concerner d'autres produits importés ; ici se dessinent les contours d'un troisième espace de collectage et d'échange aux dimensions de la Province.

Enfin, sont mentionnés dans le mémoire, des «objets de consommation que les habitants de Pontivy tirent de Nantes, de Bordeaux, de Marseille, de Suède, comme les épiceries, les savons, les huiles, résines, sucres, cafés, prunes, raisins, les fers et aciers de Suède, les draperies de Montaubanc en Quercy et autres objets sur le transport desquels la voiture par eau économiserait au mieux 6 000 lt ». Il est toutefois difficile de préciser les réseaux de circulation de ceux-ci, mais les liens économiques entre Pontivy et Hennebont étant très importants, étroits et réguliers, une partie d'entre eux a pu transiter par le port de cette dernière ville.

3.5) Quelques négociants emblématiques

3.5.1) Les le Houx: le commerce, une activité familiale

- Maires, de père en fils...

Le Maire occupe une fonction de première importance au sein de la ville et de la communauté qui en émane, Hervé Léna décrit très bien ce rôle et les éléments qui y sont attachés :

« Le maire, ce personnage était l'héritier du procureur au bourgeois et du procureur syndic. Le candidat devait être âgé de 25 ans accomplis, de religion catholique et devait avoir payé sa finance aux généraux des finances de Bretagne. Le bénéficiaire touchait certains gages et était exempté de tutelle, curatelle, garde, service de ban et d'arrière ban, il avait le droit d'avoir les armes de la Ville au-dessus de sa demeure et il chiffrait et millésimait les registres de délibération. Il avait le droit de convoquer et de présider les assemblées de la communauté. Le Maire avait droit d'entrée et de séance aux États de la Province, comme député, né de la Ville d'Hennebont. Le Maire était aussi le commandant de la milice bourgeoise. Les officiers des différentes compagnies étaient élus par la communauté.

C'est le Maire que les commissaires des États expédient les rôles de la capitation et des autres impositions ordinaires (milice, casernement), ou extraordinaires (don gratuit) pour lesquels la Ville est taxée. Le Maire préside aussi à l'examen des comptes des receveurs des deniers patrimoniaux, des collecteurs d'imposition à l'audition des comptes des administrateurs des hôpitaux. C'est devant le Maire, à l'hôtel de ville que se font certaines adjudications de baux à rabais, concernant les réparations des murs, ponts, pavés et le nettoyage des rues. Le miseur fait les paiements. En temps de guerre, le Maire doit pourvoir au casernement des troupes et établir le rôle des habitants, sujets au logement des gens de guerre, distribuer des billets de logements, fournir du bois des chandelles, de la paille, envoyer des exprès à la campagne pour louer des voitures ou des chevaux qui permettront aux troupes de poursuivre leur chemin. Ces démarchent obligent le Maire à faire des avances pour le compte de la Communauté. Ces dépenses font l'objet de mémoires, transmis à l'intendant qui n'en autorise la paiement qu'après un minutieux examen.

En cas d'empêchement, absence, ou décès du Maire, la fonction était exercée par son adjoint le lieutenant du Maire²⁷¹. »

La famille le Houx accapare cette fonction pendant 66 ans, de 1712 à 1778. Joseph Mariette nous apprend que « trois d'entre eux sont morts étant maires d'Hennebont : Jacques le Houx, père, le 17 novembre 1712, Jacques le Houx, fils, le 11 novembre

271 LÉNA Hervé, *op.cit.*, p 55.

1757 ; et Joseph le Houx, petit fils, le 3 mars 1778²⁷² », insistant sur le fait que « leur passage à la tête de la communauté de Ville est surtout marqué par leur façon d'administrer la Ville à la baguette avec le souci permanent de leur intérêt personnel²⁷³ », même si, pour cet auteur :

« Joseph le Houx se montre bien plus sociable que son prédécesseur et sa gestion de 20 années ne soulève aucune plainte de la part de ses administrés. Comme Maire d'Hennebont, Joseph le Houx s'est surtout occupé de grands travaux d'utilité publique : pavage des rues, construction de quais, amélioration des banlieues et percement de nouvelles routes vers Port-Louis et Lorient, suivant les instructions du Duc d'Aiguillon²⁷⁴. »

- ... et négociants

L'activité négociante de Joseph le Houx semble se concentrer uniquement sur le commerce du vin depuis Bordeaux. La présence d'une correspondance avec la société « David (Balthazard) et C^{ie}, négociants à Bordeaux²⁷⁵ » atteste de l'intense activité commerciale que ce négociant entretient avec des négociants bordelais spécialisés dans l'exportation du vin. Ici, quantité, modalités et formes de ces échanges nous restent inconnues... Il semble que l'activité commerciale de cet acteur s'inscrive dans une stratégie familiale, lui permettant de compenser ou contourner l'absence des négociants locaux dans les activités liées au transport des marchandises. Anne de Mathan, dans un article appelé « *De l'intérêt scientifique d'une biographie pluridisciplinaire de Jacques Cambry* », évoque que « Cambry naquit le 2 octobre 1749 à Lorient où son père était constructeur des vaisseaux de la compagnie des Indes. Le parrain de Jacques Cambry fut son grand-père maternel, Jacques Le Houx, « noble homme », conseiller du Roi, maire et colonel commandant de la ville d'Hennebont²⁷⁶ ». Ici, est donc mise en avant

272 Le décès de ce dernier est d'ailleurs signalé dans le registre BB24, des délibérations de la Communauté de Ville, Archives municipales d'Hennebont.

273 MARIETTE Joseph, Une lignée de Maire d'Hennebont : les le Houx, communication lue en séance du 13 novembre 1947 et résumé par le secrétaire, in *BSPM*, 1948, pp 28-31.

274 *Ibid.*

275 A D Gironde :7 B 1250, Fond des négociants David (Balthazard) et Cie, négociants à Bordeaux (vin) (1757-1762).

276 DE MATHAN Anne, *De l'intérêt scientifique d'une biographie pluridisciplinaire de Jacques Cambry* Extrait de Jacques Cambry (1749-1807), un Breton des Lumières au service de la construction nationale, A. de Mathan (dir.), colloque de Quimperlé, 11-12 octobre 2007, Brest, CRBC-UBO, 2008.

disponible sur :

<http://www.youscribe.com/catalogue/rapports-et-theses/savoirs/sciences-humaines-et-sociales/de-l-interet-scientifique-d-une-biographie-pluridisciplinaire-de-1557553>

(consulté le 20 août 2013)

l'alliance de deux familles, dont les activités peuvent paraître complémentaires, une les Cambry, investie dans la construction de bateaux et disposant probablement de fait, d'un solide réseau de relations au sein des acteurs maritimes lorientais et une autre famille, celle des le Houx, dont l'activité principale réside dans les échanges maritimes.

Si pour Joseph Mariette, Joseph le Houx se montre plus sociable que ces prédécesseurs, son père apparaît comme un négociant très avisé. C'est ce qui ressort d'un « Extrait du registre d'audience du greffe de la cour et sénéchaussée royale d'Hennebond ». En 1743, devant les « nottaires royaux de la cour et sénéchaussée d'hennebond », paraissent la « Dame douarière de Kermain et le dit seigneur de Kermain, son fils » auxquels le Houx a fourni respectivement pour 390 lt [et] 540lt de vin. Dans l'impossibilité de rembourser, les Kermain, mère et fils s'engagent à payer « le sommaire de dix neuf livres dix sols de rente annuelles et constituée et le dit seigneur de kermain, son fils, le sommaire de vingt sept livres de rente annuelle et constituée, payable au vingt septième de juillet de chaque année, les dettes constitutions de rente faites aux deniers vingt ». S'il est prévu dans cet accord, que les débiteurs puissent rembourser par anticipation, le Houx obtient de leur part :

« la ditte dame Kermain et le dit seigneur de Kermain ne pourront néanmoins faire qu'en accord qu'en argent sonnant et non en billets, ny autres effets de quelque nature que ce soient, le tout nonobstant les loix, usages, coutumes, édit de déclaration du Roy », et en cas de décès « poura le dit sieur le Houx se faire rembourser des sonts principaux du présent contrat de constitut des arrérages et frais qui se trouveront lors décès a tout quay la ditte Dame Douarière de Kermain et le dit seigneur de Kermain se sont obligés consentants d'y estre contraints sur tous leurs biens réels et mobiliers chacun en ce que le fait le touche suivant l'ordonnance et la coutume ²⁷⁷. »

Le commerce du vin permet aux le Houx de jouer un rôle important dans l'économie locale, de nouer des alliances stratégiques permettant de conforter cette activité, mais aussi les place en position de force face aux acheteurs défaillants, qui se retrouvent, en plus d'être des débiteurs, en position de faiblesse ; on peut y voir, également, un moyen pour les le Houx d'affirmer leur autorité sur l'ensemble de la population, nobles compris.

Joseph Vincent le Houx, le petit-fils, exerce sa fonction de maire pendant vingt ans jusqu'au 3 mars 1778, mais il ne laisse pas d'enfant mâle, la charge vacante échoit au

277 A M Lorient : 25 Z 20 : Extrait du registre d'audience du greffe de la cour et sénéchaussée royale d'Hennebond (1743).

premier magistrat de la Sénéchaussée, Messire Gildas Chrestien de Pommorio, qui la conserve jusqu'à la fin de l'Ancien Régime.

3.5.2) Pierre de La Chapelle Gardye, un négociant d'envergure?

- Présentation du personnage et de sa famille

Pour Gustave Chaix d'Est-Ange, « La famille Gardye de la Chapelle-Crosville est originaire d'Hennebont, en Bretagne, où elle était honorablement connue au XVIII^e siècle²⁷⁸ ». Cet élément est repris par René Kerviler dans son répertoire de la bibliographie bretonne, ouvrage dans lequel la famille Gardye est présentée comme « une ancienne famille du pays d'Hennebont ». Pierre de la Chapelle Gardye est décrit dans le premier ouvrage cité comme un « noble homme », « négociant, se mariant à Kervignac en 1737 ». Probable fils de négociant, il a une descendance nombreuse :

« Pierre-Joseph G. De la C., officier des classes de la marine, se mariant aussi à Kervignac en 1772, et adjudicataire des octrois d'Hennebont, etc;- Joseph-Marie, marié en 177 et leurs deux autres frères, Pierre-Augustin et Louis Joseph, pourvus de titres cléricaux en 1773 et 1778. L'un de ces deux derniers, prêtre insermenté en 1791 et d'abord interné à la citadelle du Port-Louis, mourut sur les pontons de Rochefort le 12 mai 1794²⁷⁹ [...]. »

Il semble également qu'un de ses fils se lance à son tour dans le négoce, puisque dans l'ouvrage « Réformer l'Ancien Régime au bout de la Bretagne: Avril 1788-février 1792 », il est mentionné que « La Chapelle-Gardye, négociant à Hennebont, me propose d'acheter de Monsieur les blés ci-après payables en assignats ou en papier sur Paris à deux usances dont il fera bon de l'escompte d'une usance à Monsieur, sur Vandenyve²⁸⁰ ». La famille Gardye constitue donc au XVIII^e siècle, à Hennebont, une aristocratie négociante, en quelque sorte, où les successeurs bénéficient de la mise en

278 CHAIX D'EST-ANGE Gustave, *Dictionnaire des familles françaises anciennes ou notables à la fin du XIX^e siècle. XX.*, Gaa-Gau. - impr. de C. Hérissey (Évreux) 1929, pp 152-153.

disponible sur :

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k112013f/f157.image>

(consulté le 20 août 2013)

279 KERVILER René, *Répertoire général de bio-bibliographie bretonne.*, Livre premier, Les bretons. Tome 15, FRET-GER, chez J. Plihon et L. Hervé (Rennes), 1886-1908, p 358.

disponible sur :

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5817527r/f205.image.r=.langFR>

(consulté le 20 août 2013)

280 LE COQ DU PARC Anne, DE REYMOND André, BAUDE Jean-Georges-Claude, *Réformer l'Ancien Régime au bout de la Bretagne: Avril 1788-février 1792*, Éditions de la Pérenne, 2005 - 271 pages.

Disponible sur :

<http://books.google.fr/books?id=jdJVAAAAYAAJ&q=inauthor:%22Anne-Jacques+Le+Coq+Du+Parc%22&dq=inauthor:%22Anne-Jacques+Le+Coq+Du+Parc%22&hl=fr&sa=X&ei=EoqTUuvvGHMGN0AXf74HYCw&ved=0CDsQ6AEwAQ>

(consulté le 20 août 2013)

place par leurs aînés de mécaniques et réseaux commerciaux éprouvés et très efficaces.

- Une personnalité éminente.

Pierre de la Chapelle Gardye est membre de la communauté de ville, institution dirigeant le ville, depuis une date inconnue et vraisemblablement jusqu'à sa mort en 1779. Cette fonction n'est pas exceptionnelle, puisque, comme le souligne Hervé Léna, « Il est bien certain que lorsqu'un officier de judicature ou un gros négociant venait s'installer dans la cité, la communauté lui offrait d'emblée voix active et délibérative à l'assemblée de la ville²⁸¹ ». Cette fonction se double, également d'un poste essentiel, pour qui veut se livrer au commerce maritime depuis Hennebont ; les registres de délibération de la communauté de Ville font état le 13 octobre 1779 du décès de la Chapelle Gardye comme commissaire aux délestage et surveillance du port :

« En la dite assemblée, M le Maire a remontré que la communauté attentive depuis de longues années à veiller au bien public, avois une personne qui avois soin d'indiquer aux maîtres de barques qui viennent en ce pors, les endroits où prendres des listes et où déposer ceux dans leurs navires étaient chargés, qui depuis le décès de M la Chapelle-Gardye qui s'étoit chargé de cette commission, personne n'avoit pensé à le remplacer. Cependant, l'intérêt du commerce et le bien public exige que l'on veille à ce que les délestages surtout se fassent de manière à ne point encombrer le port, pour cet effet, il paroît nécessaire de nommer quelqu'un en cette ville pour indiquer où prendre les lestes et où les déposer²⁸². »

Nommé fin 1740, « au lieu et place dudit Sieur le Halper pour délester et veiller [avec] [...] le Sieur de Livoy à ce qu'il ne soit rien fait de préjudiciable dans la rivière et sur les quays ²⁸³», ce négociant se trouve pendant près de quarante ans au cœur de l'activité commerciale, en contact direct avec les transporteurs, avec lesquels, il est dès lors facile de nouer des relations facilitant les exportations ou d'élaborer des stratégies pour la circulation des navires.

- Un négociant avisé ?

L'essentiel des informations, dont nous disposons sur son activité, est tiré de sa

281 LÉNA Hervé, *op.cit.*, p 45.

282 A M Hennebont: BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775).

283 A M Hennebont: BB16 : Reg. Délib. Com.Ville (1738-1740).

correspondance avec la Compagnie des Indes²⁸⁴, ainsi que d'éléments épars figurant dans les comptes de la Compagnie des Indes²⁸⁵ et dans les livres de compte du bureau des achats²⁸⁶. L'essentiel de l'activité commerciale de La Chapelle Gardye repose sur la fourniture de produits bruts, principalement du seigle et du chanvre. Le premier est mentionné une seule fois, le 12 juin 1752, dans les livres de compte de la Compagnie, « La Chapelle Gardye pour 28 tonneaux de seigle [fournit] à la boulangerie de ce port 5180 lt ²⁸⁷». La fourniture de chanvre, pour la Compagnie, semble constituer une part importante de l'activité de ce négociant. Cependant, trois années seulement sont mentionnées, 1752, 1753 et 1762 et encore de façon certainement très lacunaire. Il est fort probable que son activité aille au delà des produits mentionnés et court sur une période bien plus vaste, avec d'autres interlocuteurs, mais nulle mention n'en est faite dans les documents consultés. Le 9 juin 1752, La Chapelle Gardye fournit 14026 £ de chanvre du pays pour 2384 lt 8s 4, le 8 mai 1753 pour la somme de 7647 lt 7s ²⁸⁸.

Les fournitures évoquées à travers la correspondance en 1762 semblent concerner l'année complète ou à peu de choses près. Le négociant y évoque sa capacité à livrer sur le moment ou plus tard diverses quantités de ce produit. Dans une lettre du 20 août 1762, il met en avant sa capacité à estimer le volume de la production disponible, « Comme les chanvres ne seront pas de rapport cette année, nos paysans tiennent sur ce qu'ils en ont de vieux, car j'estime qu'il leur en reste encore plus de cent milliers à vendre quand ils voudront m'en apporter j'en prendré toujours²⁸⁹». Cette capacité de collectage a ses limites, évoquées dans une lettre du 4 octobre 1762, « Malgré mes soins et mes exprès, je n'en ay pu augmenter le nombre, parce que cette marchandise est montée a 19 lt et 20 lt le quintal dans nos villes limitrophes²⁹⁰ ». Le périmètre de prospection est ici difficile à établir, car le nom des « quelques villes » n'est pas mentionné, mais toutefois, Gardye doit pouvoir s'appuyer sur un réseau de connaissances éprouvées, pouvant répondre rapidement aux besoins et sur des collaborateurs efficaces (peut-être les 16 personnes déjà évoquée composant sa

284 SHD Marine Lorient : 1 P 182 l 88 : correspondance. (1762-1763)

285 SHD Marine Lorient : 1 P 10 : compte de la Compagnie des Indes (1752).

286 SHD Marine Lorient : 1 P 22 : Bureau des achats, livre de compte, extrait de la recette en argent (1752-1754).

287 *Ibidem*, fourniture du 12 juin 1752.

288 *Ibidem*, fourniture du 9 juin 1752.

289 SHD Marine Lorient : 1 P 182 l 88 : correspondance, lettre du 20 août 1762.

290 *Ibidem*, lettre du 4 octobre 1762.

« communauté²⁹¹ »).

Les relations entre le négociant et la Compagnie s'établissent dans un climat de confiance mutuelle, notamment pour les paiements. Ainsi, la fourniture de « 40 à 50 milliers de chanvre du pays que vous enverrez prendre de jour à autre et que je livreré à bord de chasse marée [...] [se fait] [...] à 19 lt le quintal payable en lettres sur Monsieur de Mory à trois usances », la « lettre vous servira d'engagement de ma part soit pour le paiement comptant ou le terme en lettre²⁹² » ; la fourniture de dix milliers de chanvre, quant à elle, le 24 août 1762 est « payables en lettres à trois usances sur Paris²⁹³ ».

Si la livraison de chanvre et de seigle rentre dans le cadre de procédures éprouvées et de relations de confiance, sans doute établies par le négociant et/ou ses prédécesseurs, La Chapelle Gardye tente, néanmoins, de se lancer dans une aventure spéculative avec la Compagnie des Indes. Celle-ci apparaît également à travers la correspondance, déjà évoquée. Dans une lettre du 20 août 1762, le négociant fait état de l'élément suivant, « Quand à mon goudron, j'en consens d'en diminuer le prix 2 lt par baril, ainsy, Monsieur, s'il vous convient à 30 lt aussy en lettres a trois usances, vous pouvés l'envoyer prendre, je vous en livreré 90 barils. Si vous n'avez pas besoin pour le présent de cette quantité, vous en prendré le nombre qu'il vous plaira, je le vendrai à nos cordiers et por Auray pour 36 lt²⁹⁴ ». Il est fort probable qu'entré en possession d'un volume relativement important de barils de goudron du nord, dont il n'a pas l'usage et qu'il espère vendre au meilleur moment de façon très opportune, Gardye le propose à la Compagnie, tout soulignant qu'il dispose d'autres débouchés pour ce produit. C'est d'ailleurs ce que semble confirmer la lettre du 24 août 1762, « En ce cas, ne compté que sur 8 L barril, parce que j'en puis m'en dispenser d'en livrer peut être demain 8 barils à 36 lt le baril. Si j'avais pu, Monsieur, diminuer des 30 lt, j'aurois eu l'honneur de vous le marquer, par ma lettre du 20 courant²⁹⁵ ». Le 4 octobre suivant, le ton change, Gardye, se rendant sans doute compte des difficultés, tente de démontrer sa bonne foi et son honnêteté à Monsieur Roth, directeur, « Si j'avais pu, Monsieur, diminuer de mes goudrons 30 lt de celuy du nord et 16 lt du baril de celuy de france, je l'aurois fais, mais il faut que le prestre vive de l'autel et je ne puis assurer en toute vérité que l'assurance

291 *Ibidem*, lettre du 24 août 1762.

292 *Ibidem*, lettre du 12 juin 1762.

293 *Ibidem*, lettre du 24 août 1762.

294 *Ibidem*, lettre du 20 août 1762.

295 *Ibidem*, lettre du 24 août 1762.

déduite, je n'en ay pas 5 pr% de bénéfice²⁹⁶ ». Finalement cette tentative se termine par la défaite du négociant, sa tentative de profiter de la montée des prix ou de vendre au meilleur moment fait long feu, le 28 septembre 1762 il cède, si « vous voulés faire prendre en mesme temps 70 barils de goudron du nord, je vous les abandonne à 27 lt le baril afin d'en faire une fin²⁹⁷ ».

- Un négociant peu scrupuleux

Le nom de Gardye est mentionné par deux fois dans les archives de la Communauté de Ville. Le 11 mars 1754²⁹⁸, suite à une demande de réduction de la capitation et du casernement, ceux-ci passent de 72 lt à 63 lt (dont 3lt comprise pour la capitation de ses domestiques), mais l'exemption de casernement est refusée. Le 30 juin 1767, les registres mentionnent un « certificat pour la Chapelle Gardye, négociant, commis aux classes de la marine [et] est père de 10 enfants à sa charge²⁹⁹ ». Hervé Léna y apporte l'explication suivante « Il est d'ailleurs des fois où la communauté est pratiquement obligée de faire droit à la requête qui lui est présentée, il en est ainsi de celle des chefs de famille qui prétendent bénéficier du privilège d'exemption de capitation, que le roi a bien voulu accorder aux pères de 10 enfants vivants et à charge³⁰⁰ ». Gardye peut donc être décrit comme une personne âpre au gain, n'ayant aucun scrupule à faire jouer (ou tout au moins à tenter de le faire) ses relations, ici au sein de la communauté de Ville dont il est lui même membre, pour arriver à ses fins.

Enfin, ce personnage n'hésite pas à se mettre en porte à faux avec la loi pour pouvoir continuer à faire fructifier ses affaires. Dans les registres de chargement en grain, son nom est mentionné dans la sentence d'un jugement le concernant :

« Le 23 novembre 1756: Suspension des exportations de grains, farines et légumes des ports de Bretagne aux pays étrangers. La Chapelle Gardye fait charger le 5 janvier 1758, 121 tonneaux de seigle à Hennebont sur le navire la « Jeune Catherine » de Workum, Capitaine Sybol Jolmer, pour être conduite au Hâvre de Grâce d'où il est obligé de rapporter un certificat de déchargement. Mais, le déchargement s'effectue à Schiedam en Hollande.

Le 25 mars de la même année, la Chapelle Gardye fait charger sur le « Jeune Jean », de Workum en Fritzland, capitaine Maerte Groen, 128 tonneaux de seigle, 105 tonneaux

296 *Ibidem*, lettre du 4 octobre 1762.

297 *Ibidem*, lettre du 28 septembre 1762.

298 A M Hennebont : BB 23 : Reg. Délib. Com.Ville (1760-1766).

299 A M Hennebont : BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775).

300 LÉNA Hervé, *op.cit.*, p 232.

d'orge et 6 tonneaux de froment pour Marseille. Le grain est déchargé à Lisbonne.
Le 22 avril, Gardye fait charger sur le « Jeune Jean » de Workum en Friezland, capitaine Arnoldus Banning, 120,5 tonneaux de seigle, 9 tonneaux de froment pour Marseille. Le déchargement s'effectue à Lisbonne.
La Chapelle Gardye est condamné à 3000 lt d'amende aux profits des pauvres de l'Hôpital de la Charité de la ville d'Hennebont, le commerce des grains lui est interdit à l'avenir³⁰¹.»

Profitant de sa fonction de commissaire au délestage et surveillance du port, Gardye a pu engager des démarches auprès des capitaines hollandais, momentanément autorisés à effectuer des chargements de grains, les sonder pour pouvoir échafauder une tentative de fraude. Deux ans plus tôt, le 9 juin 1756³⁰², « Le Jeune Jean » de Rotterdam commandé par De Kerverdoux, était venu au port prendre 18 tonneaux d'orge et 114 tonneaux de seigle. Il s'agit probablement du même navire que celui commandé le 25 mars 1758 par Maerte Groen .

Ces rencontres permettent à Gardye de bâtir un réseau de relations à l'échelle de l'Europe, sondant les capitaines, démarchant sans doute par leur intermédiaire des personnes fiables, voulant se lancer dans une telle aventure. Il ne faut sans doute pas non plus sous-estimer l'importance de la correspondance qui permet de trouver des acheteurs à l'étranger (ici à Lisbonne et à Schiedam), par delà même les barrières linguistiques. La Chapelle Gardye apparaît donc comme un négociant conscient des enjeux et en ayant une bonne lecture spatiale et ce à l'échelle de la façade atlantique continentale, s'insérant dans un réseau de négociant d'envergure européenne.

301 A D Ille et Vilaine : C1686 : chargements de grains (1756).

302 A D Ille et Vilaine : C 1678 : état des chargements des blés fait depuis le 1^{er} janvier 1750 à Hennebont

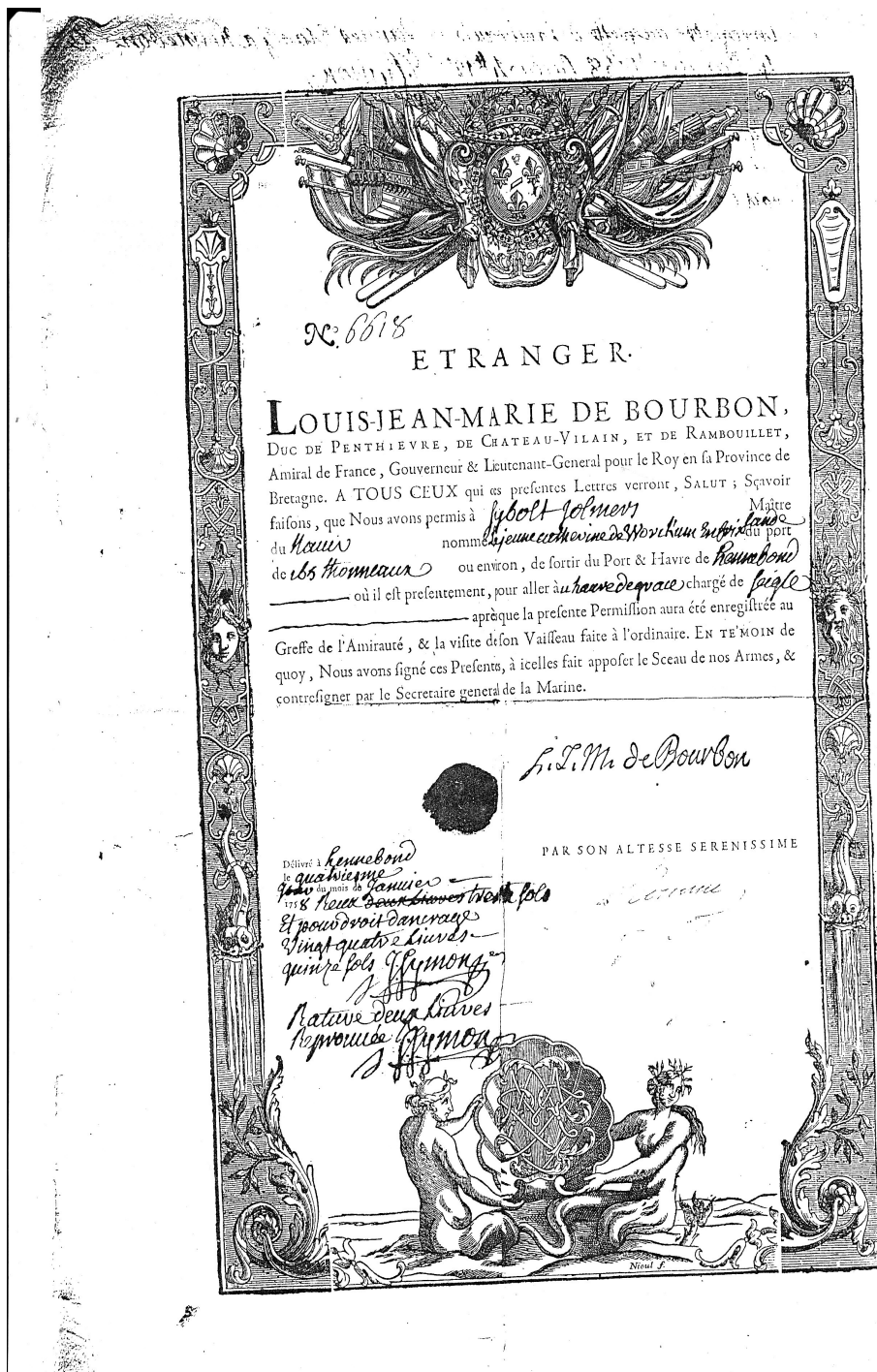
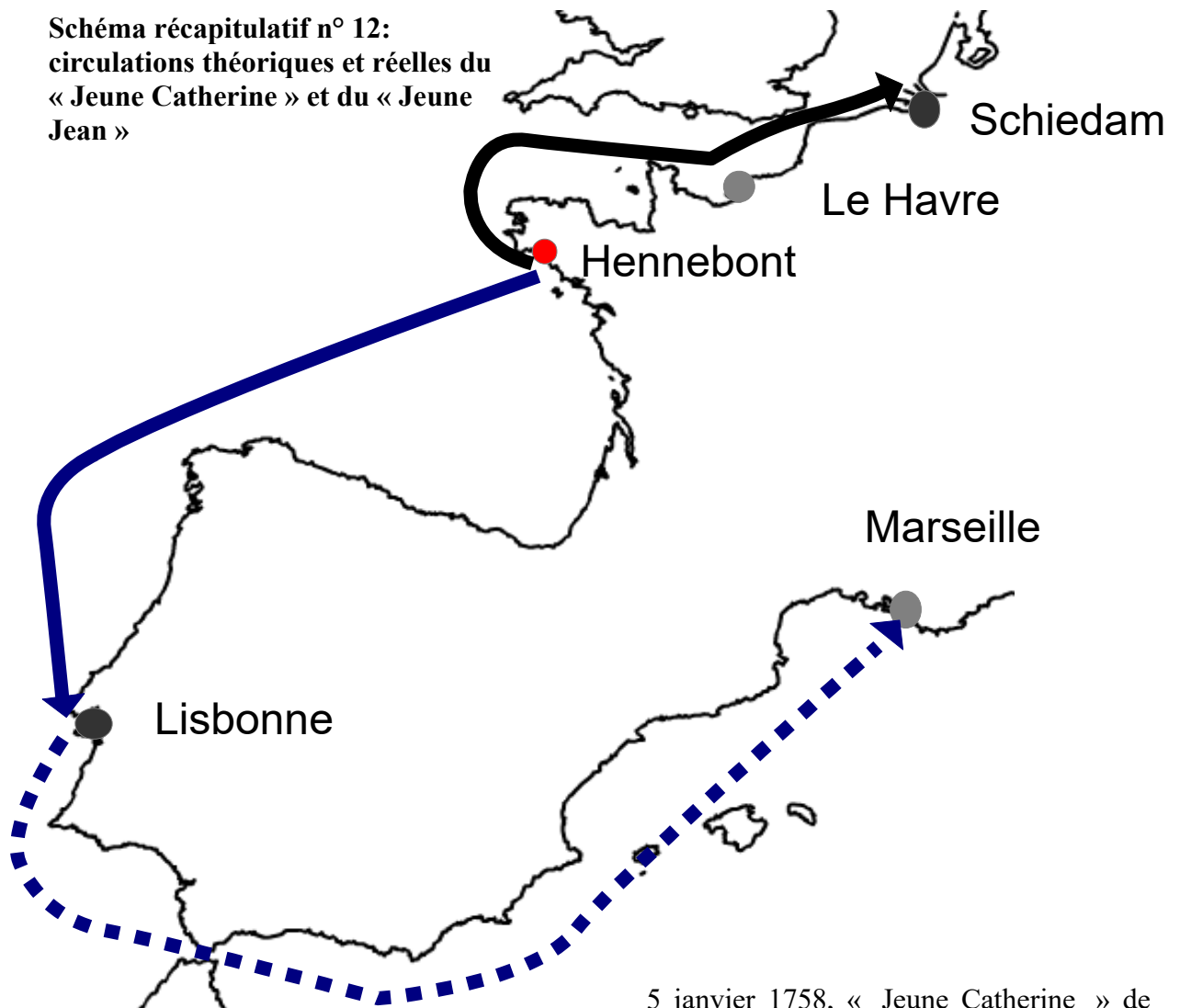


Figure n° 10 : Autorisation de sortie du port d'Hennebont de la « Jeune Catherine » de Workum, Capitaine Sybol Jolmer, pour être conduite au Hâvre de Grâce

4 janvier 1758³⁰³

303 A D Ille et Vilaine : C 1678 : état des chargements des blés fait depuis le 1^{er} janvier 1750 à

**Schéma récapitulatif n° 12:
circulations théoriques et réelles du
« Jeune Catherine » et du « Jeune
Jean »**



Légende :

- Destination indiquée
- Destination réelle

- ➔ déchargement s'effectue à Schiedam en Hollande.
- ➔ 25 mars et 22 avril 1758, trajets du « Jeune Jean », de Workum en Fritzland, partant pour Marseille et déchargeant à Lisbonne
- ➔ Partie du trajet non effectuée

Hennebont.

3.5.3) Guillermin, un touche à tout ?

Le nom de ce négociant apparaît à travers deux sources principales déjà rencontrées :

- Une liasse sur une vaine tentative de fraude, à l'issue de laquelle Charles Guillermin et son compère Bonnaventure le Milloc'h, sont «condamnés solidairement au profit du Roy³⁰⁴ ».
- La liste des « chargements de grains pour le port d'hennebont³⁰⁵ », dans laquelle le dénommé Guillermin apparaît à cinq reprises.
- Et enfin, à travers une liasse de documents portant sur l'état des remises faites par les changeurs « en la monnoye de Nantes³⁰⁶ ».

L'activité de ce négociant tourne donc principalement autour de deux éléments. Le premier s'inscrit dans une logique courante d'exportation, les documents sur la tentative de fraude faisant état d'une cargaison composée principalement de grains, mais aussi de farines et de légumes en 1723. À celle-ci se greffe une forme d'assurance, en s'engageant à ce que la marchandise arrive bien à destination et en bon état, qui n'est pas propre à Guillermin mais est révélatrice de la dissociation entre l'activité commerciale orchestrée par les négociants locaux et les activités de transport et/ou de constructions navales. C'est également le sens du contrat passé entre Guillermin et le Milloc'h, évoqué dans le lettre de feydau de 1723, « Charles Guillermin, négociand à hennebond, le 13 octobre 1722 par devant le S Breure de Boisange Sénéchal à notre subdélégation, audit lieu par laquelle il déclare faire charger la quantité de 18 thonneaux de froment dans la barque la Marie-Julienne, maître Bonnaventure la Milloc'h, de Larmor pour envoyer à Saint Jean de Luz³⁰⁷ ». Ceci lui permet donc de contrôler l'exportation des produits, depuis leur collecte jusqu'à la livraison, pour un coût plus faible et hors activités de transport, jugées sans doute trop onéreuses.

Enfin et surtout, c'est le rôle de changeur qui lui permet également d'étoffer son activité, Guillermin devient ainsi un des interlocuteurs privilégiés des équipages étrangers, ce qui peut lui permettre de renforcer sa position de négociant, en favorisant l'exportation des produits collectés par ses soins. En outre, cette fonction lui permet de

304 A D Ille et Vilaine : C 1656 : fraude à l'exportations vers Saint-Jean de Luz et Lisbonne, affaire Le Milloc'h et Guillermin (1722).

305 A D Ille et Vilaine : C 1676 : chargements de grains pour le port d'Hennebont : mai 1724.

306 A D Ille et Vilaine : C 1895 : changeurs à la monnaie de Nantes (1729-1739).

307 A D Ille et Vilaine : C 1656 : fraude à l'exportation (lettres de 1723).

rentrer en contact avec des équipages étrangers et d'avoir ainsi une connaissance plus approfondie des enjeux spatiaux, de constituer des réseaux à l'échelle européenne, ou tout au moins du Golfe de Gascogne ; dans ce cas, la tentative de fraude avortée est à prendre dans le sens d'une opportunité, permettant de se lancer dans cette entreprise illégale à moindre risque.

Les liasses sur l'état des remises faites par les changeurs « en la monnoye de Nantes³⁰⁸ » ont livré des éléments intéressants. Le nom de Guillermin, y apparaît de façon récurrente, il n'entretient pas de relation avec la monnaie de Rennes (même si son nom figure sur certains feuillets, aucun chiffre n'est inscrit) et il officie avec celle de Nantes, au moins jusqu'en 1739. Deux années à peu près complètes ont été prises en compte, 1729-1730 (en 1729, manquent les mois de janvier et février, mars et juillet en 1730)*.

Pour Jérôme Blanc :

« Les changeurs ont un rôle clef dans le contexte monétaire de l'Ancien Régime. Leur métier porte sur le change manuel, c'est-à-dire l'échange en un même lieu d'une pluralité d'espèces, selon leur cours légal, leur métal, sa valeur intrinsèque et leur origine géopolitique. Ce type de change est à la base de toute activité marchande, aussi est-il fréquent que des commerçants de diverses sortes se fassent aussi changeurs manuels dans le cadre de leur profession... Les changeurs spécialisés ont aussi pour métier de vérifier la qualité et la légalité des espèces qu'ils viennent à manipuler. Ils sont censés retirer de la circulation les espèces décriées ou altérées pour les porter à l'atelier monétaire le plus proche... En outre, ils peuvent garantir les opérations de change, à la différence des changeurs occasionnels ou non spécialistes. Leur rôle d'interface obligée dans l'activité économique fait en effet d'eux les véritables pivots de la circulation monétaire³⁰⁹. »

Deux lettres d'un dénommé Chalumeau, chargé de contrôler l'activité de ces changeurs nous sont parvenues, datées toutes deux de 1729. Elles recourent la définition précédemment évoquée et précisent certains autres points :

– Dans celle datée du 6 novembre 1729, Chalumeau montre son scepticisme face à l'arrêt du 20 septembre (année non précisée) :

308 A D Ille et Vilaine : C 1895 : état des remises faites à la monnaie de Nantes, 1729-1730.

* Le nom d'un autre changeur apparaît à travers un inventaire après décès d'un négociant Hennebontais, Bouezo, effectué le 27 octobre 1786, dans lequel il est stipulé que « *on a fait appeler le Sr montalant changeur du Roy, seule autorité à faire la pesée des argenteries lors des inventaires* », ce qui montre que l'activité de changeur a perduré tout au long du siècle à Hennebont, sans que l'on ait plus de renseignements. (A D Morbihan: **B 3088**)

309 BLANC Jérôme, *La complexité monétaire en France sous l'Ancien régime : étendue et modes de gestion*, De Pecunia, 1994, VI (3), pp.81-111.

Disponible à l'adresse :

halshs-00090030.

(consulté le 20 février 2016)

« qui accorde directement aux négociants les 4 s' (?)[...] suivand (?) de matière qu'ils tireront de l'étranger comme ils estoient accoutumez d'un plus grand avantage, parce que les changeurs de Basse Bretagne qui ont 6s par lt leurs en abandonneraient (à ce qu'ils m'ont dit jusqu'à 5slt », arrêt qui semble t-il à trouver sa justification « à cause de la rareté de ces matières en Espagne et des difficultés qu'il y avoit alors à les tirer d'Espagne, (causes qui ne subsistent plus aujourd'huy)³¹⁰. »

mais qui ne semble plus l'avoir « a présent que l'on délivre les gallions autant et plus de matière et qu'il n'en est entré dans le tems ».

– Dans la lettre datée de 1729, sans plus de précisions, mais très probablement postérieure à la précédente, il fait état à l'intendant qu'il lui fera :

« connaître ceux des changeurs qui conformément à vos ordres se sont donnez des mouvements pour rassembler les vieilles espèces de matières par les remises qu'ils m'en ont fait : cela n'empêchera pas que je ne leur donne des certificats (comme vous le désirez) afin que vous puissiez estre informé dans le courant de ce mois des attentions qu'ils auront à les continuer », précisant également que « tous ces soins ne peuvent également opérer pour tous par ce que la plus grande ressource que nous ayons aujourd'huy pour l'aliment des monoyes sont les espèces étrangères qui ne tombent (?) pas dans toutes les villes et que l'on ne tire même qu'à la faveur du bénéfice ces changeurs partagent entre eux et le négociant³¹¹. »

L'activité des changeurs opérant pour la Monnaie de Nantes apparaît donc bien tributaire de l'activité commerciale en général, de la collecte des monnaies abîmées, mais surtout de l'entrée de monnaies étrangères et principalement de métaux précieux (probablement d'Amérique) transitant par l'Espagne.

En 1729, vingt-neuf villes ou bourgades sont mentionnées dans les tableaux récapitulatifs, certaines comme Quimper et Château-Gontier ont deux changeurs attitrés, Angers trois. En 1730, elles sont au nombre de vingt-huit. Aux trois villes précédemment nommées, qui gardent leur spécificité, s'ajoute Machecoul, avec deux changeurs répertoriés. L'espace polarisé par la Monnaie de Nantes s'étend bien au delà des limites de la Province de Bretagne, puisque les noms de Cholet, Bressuire, Angers ou encore Machecoul y sont consignés.

Pour faciliter l'analyse, seuls ont été pris en compte les ports du littoral sud-breton, pouvant être présentés comme des concurrents directs du port hennebontais, ainsi que les totaux mensuels fournis par les liasses.

310 A D Ille et Vilaine : C 1895 : état des remises faites à la monnaie de Nantes, lettre du 6 novembre 1729.

311 *Ibidem*, lettre probablement de la fin de l'année 1729.

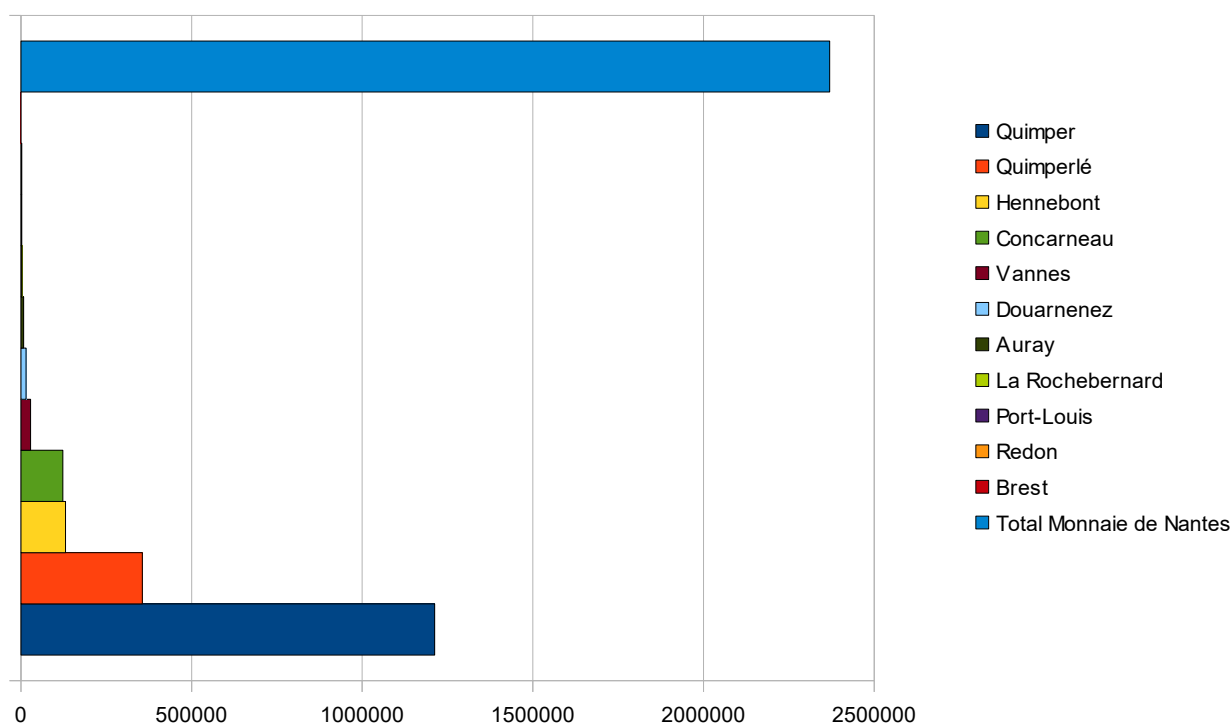
Tableau n°14 : Totaux mensuels des changeurs sud-bretons, 1729

Nom des Villes	Nom des changeurs	Mars 1729	Avril 1729	Mai 1729	Juin 1729	Juillet 1729	Aout 1729	Septembre 1729	Octobre 1729	Novembre 1729	Décembre 1729	Total en It
Auray	Martinese	1978	1484	748			2018				2021	8249
Douarnenez	Gouïñ	2988		3467			5220	989	2024			14688
Hennebont	Guillermin	29723	3397	19013	9301	11588	7069	3678	16959	5187	25079	130994
Quimper	Gazon	69914	87784	90491	58093	61620	55821	48403	33910	61833	66153	644022
	Louvel	84725	142410	98630	92430	39252	44446	48695	17360			567948
Quimperlé	Billette	29412	33022	19115	59252	97585	67730	9341	33910	6624		355991
Brest	Goubin		572									572
La Rochebernard	L'Evêque		1268	845		501		758				3372
Vannes	Moixe			8809		8711				8324	2921	28765
Redon	La Touchegautier				746		1494					2240
Port-Louis	Foulquier						541			1906		2447
Concarneau	Moulin					20420	24876	57553	17885	2589		123323
TOTAL Monnaie de Nantes		249920	321920	273876	255871	273947	247436	214778	171733	224494	135934	2 369 909

Tableau n°15 : Totaux mensuels des changeurs sud-bretons, 1730

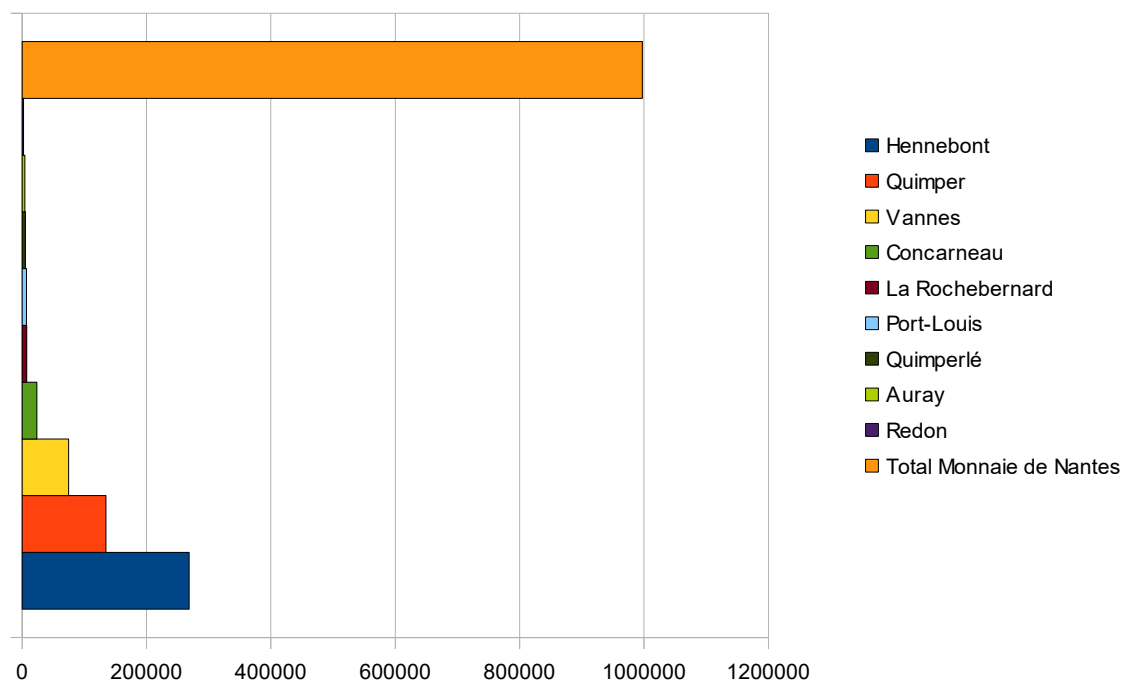
Nom des Villes	Nom des changeurs	Janvier 1730	Février 1730	Avril 1730	Mai 1730	Juin 1730	Aout 1730	Septembre 1730	Octobre 1730	Novembre 1730	Décembre 1730	Total en It
Auray	Martinese							2186	2246			4432
Douarnenez	Gouïñ											
Hennebont	Guillermin	9390	12877	20723	100464	17753	16584	44377	20635	18762	7205	268770
Quimper	Gazon	29198	28803	27060	27510	13433					1341	127345
	Louvel					7494						7494
Quimperlé	Billette		2038	2314		667				136		5155
Concarneau	Moulin	2591								15814	5341	23746
Vannes	Morice	7311	12256	15594	19947		5878		10731	1178	1899	74794
La Rochebernard	Lévêque		421	748	301	1496	597		1028		2900	7491
Port Louis	Foulquier		329			1226	2310	189	3061			7115
Redon	La touche gautier				1562		746					2308
TOTAL Monnaie de Nantes		87200	98381	97432	80980	199100	73137	93497	88301	100710	78456	997 194

Graphique 16: Volume de change en livres en 1729



En 1729, l'activité de change de Quimper représente près de la moitié du volume comptabilisé à la Monnaie de Nantes. Quimperlé arrive en seconde position avec un montant de 355 991 lt, suivie par Hennebont et Concarneau avec environ 130 000 lt chacun. Pour Quimper et Quimperlé, l'année 1729 semble être celle du record. Les autres ports locaux, concurrents potentiels de celui d'Hennebont sont largement marginalisés.

Graphique 17: Volume de change en livres en 1730



L'année 1730 montre de profonds changements. La somme globale collectée a été divisée par plus de deux pour Quimper, elle s'est effondrée pour Concarneau et Quimperlé. Hennebont se hisse à la première place avec un doublement du volume de l'argent collecté, Vannes connaît une situation identique, même si son rôle reste marginal, comme celui d'Auray ou encore de Port-Louis. Il est difficile, ici, d'apporter des réponses précises quant à ces évolutions. Toutefois, si l'on ne peut écarter un effet d'aubaine pour le résultat global en 1729, il semble que le littoral sud breton se structure autour de deux pôles importants, en premier celui de Quimper, ensuite celui d'Hennebont, en concurrence entre eux, ce qui peut expliquer le basculement constaté. Les autres ports, Quimperlé, Concarneau ou encore Vannes, jouent un rôle globalement secondaire.

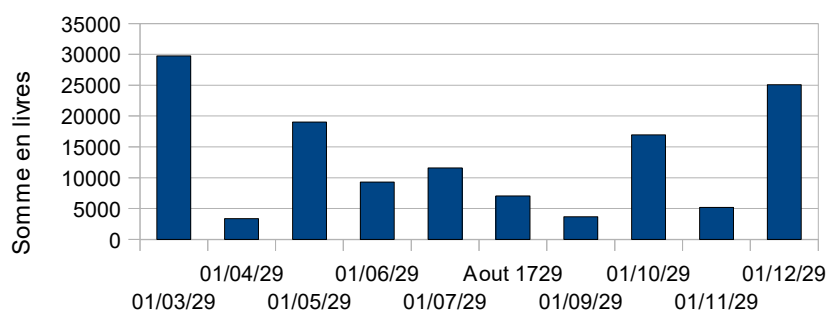
Si l'on rentre plus dans le détail, les deux seuls ports ayant une activité mensuelle régulière en 1729 sont Hennebont et Quimper, en 1730, seule la ville d'Hennebont est mentionnée chaque mois dans les registres. Pour les autres ports concurrents, la situation paraît être plus aléatoire:

- Pour Quimperlé, sur les dix mois renseignés en 1729, il y a neuf mentions, mais seulement quatre sur dix en 1730.
- Pour Concarneau, 5 mois apparaissent en 1729, trois en 1730.
- Pour Vannes, quatre mois en 1729, huit en 1730.

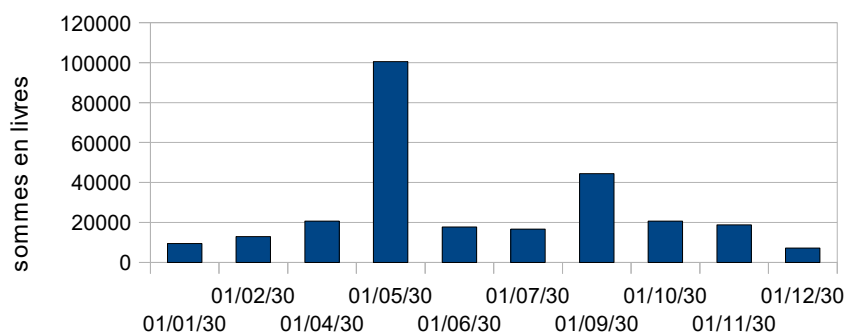
Cette situation confirme celle pressentie dans l'analyse du petit cabotage dans la seconde moitié du XVIII^e siècle.

Toutefois, l'analyse des sommes collectées mensuellement entre 1729 et 1730 s'avère également délicate :

Graphique 18:
Volume de change mensuel à Hennebont en 1729



Graphique 19:
Volume de change mensuel à Hennebont en 1730



L'année 1729 apparaît comme très irrégulière, alternant haut et bas, 1730 connaît deux pics en mai et en septembre, mais aucune saisonnalité particulière ne semble émerger. La diversité des produits exportés explique, sans doute, en grande partie, cet état de fait,

l'économie de la ville ne reposant pas sur le commerce d'un seul produit. Il est également possible qu'une partie des sommes collectées au Port-Louis transite par les mains du changeur hennebontais, ceci expliquant le faible volume d'argent qui y est traité par Foulquier .

À travers l'activité de Guillermin, la visibilité du port d'Hennebont apparaît comme un fait certain, il semble être un des plus importants du sud-bretagne, avec une fréquentation régulière, cette dernière est sans doute le fruit des habitudes sur des segments de circulation anciens et éprouvés. Il apparaît également qu'au tournant des années 1720-1730, la nouvelle ville de Lorient n'a pas encore désorganisé les circuits de cabotage traditionnels, basés sur l'exportation de grain ou sur l'importation de vins et de matières premières. Mais, avec son affirmation progressive, et notamment ce que C Guillevic appelle « La troisième phase [qui] est une phase de consolidation, de [la] position commerciale et portuaire [de Lorient] sur la scène nationale et internationale³¹² », pour cette auteure « c'est une nouvelle hiérarchie portuaire qui se dessine dans les environs de Lorient³¹³ », dans la seconde moitié du XVIII^e siècle.

Guillermin, comme la Chapelle Gardye profitent donc de leur fonction, comme changeur, ou commissaire au délestage et surveillance du port, qui les rend incontournables, pour s'en servir comme d'un ressort, leur permettant de dynamiser et d'étoffer leurs activités commerciales.

312 GUILLEVIC Catherine, *op.cit.*, pp 18-21

313 *Ibidem*, p 275.

3.5.4) Bouézo, le négoce, une affaire de famille

Il n'a pas été trouvé de documents portant en particulier sur les activités de négoce de la famille Bouézo. Il a donc été nécessaire de croiser un maximum d'informations pouvant apparaître plus ou moins anecdotiques provenant des registres de Délibérations de la Communauté de Ville, des comptes, de la correspondance, des registres des adjudications de marché, du Bureau des achats, des livres de compte, ainsi que des extraits de la recette en argent de la Compagnie des Indes, disponibles aux Archives de la Marine de Lorient, d'un extrait du registre d'audience du greffe de la cour et sénéchaussée royale d'Hennebond et enfin de l'inventaire après décès de Louis Vannes Hyacinthe Bouézo négociant du 27 octobre 1786, qui nous apprend, entre autre, qu'il tient « le cabinet de [son] affaire dans la maison de Mr Bouézo père », dont il a probablement hérité avec ses frères et sœurs.

La première mention trouvée pour le nom Bouézo remonte au jeudi 3 octobre 1743. Un extrait du registre d'audience des greffes de la Cour et Sénéchaussée royale d'Hennebond fait état d'un contentieux opposant « le Sieur Auguste Bouezo, marchands de draps et soye » à « Dame Anne Elisabeth de Coetnempren (?) veuve de Messire paul françois de Baud Vuiant, chevalier, Seigneur de Kermain, défendresse³¹⁴ », ayant probablement omis de payer la marchandise livrée et condamnée à payer amendes et taxes. Il est donc possible que l'activité première de la famille tourne autour du commerce de tissus et toiles, avant de s'ouvrir à d'autres plus importantes.

Le 8 janvier 1746, le nom Bouézo réapparaît, il s'agit probablement de la même personne, mais ici à travers les registres de Délibération de la Communauté de Ville. Le compte-rendu fait état d'une requête, portée par Monsieur Simon, Halper, Gardy, Callando, Nicolazo et Bouezo, tous présentés comme négociants et d'ailleurs sans doute, pour la plus grande partie d'entre eux, membres de la Communauté de Ville, à l'encontre du Sieur de Ricquebourg, commandant Port-Louis, qui a fait construire « quatre maisonnettes dans la longueur de 72 pieds sur 12 de largeur, qu'il avoit appuyé contre le mur de la ville sur le quay³¹⁵ », ce qui, selon les dires, porte atteinte aux activités commerciales, eu égard à la petitesse du quai « qui ne contient en tout que 75 pieds de

314 A M Lorient : 25 Z 21 : Extrait du registre d'audience du greffe de la cour et sénéchaussée royale d'Hennebond (1743).

315 A M Hennebond : BB 19 : Reg. Délib. Com.Ville (1745-1747).

largeurs ». La Communauté prend position en faveur des négociants reconnaissant « l'incommodité et le préjudice notable que lesdites maisonnettes causent au commerce et que ce n'est que par son autorité que feu Monsieur Ricquenbourg a fait batir les dites maisonnettes [...] », demandant l'assignation des héritiers devant les Juges Royaux pour faire démolir et remettre les choses en état à leurs frais. L'activité familiale des Bouézo semble donc s'être étoffée et ouverte au négoce.

Une lettre datée du 20 mars 1751, concernant la fourniture de charbon de bois à la Compagnie des Indes et signée « veuve Bouézo et fils³¹⁶ » invite à penser que mère et fils ont pris en main une première succession. (Il est à noter que seul le nom de Bouézo est mentionné ensuite à travers la correspondance échangée avec la Compagnie, il est donc aussi probable que le fils ait pris ensuite en charge les affaires familiales). Lorient et ses opportunités viennent étoffer un peu plus l'activité familiale. Cette dernière nous est mieux connue au début des années 1750 à travers la correspondance précédemment évoquée. Dans la première lettre mentionnée, adressée à « Monsieur Le Godeheu, directeur de la Cie des Indes » il est question de « fournir et rendre à nos frais au port de Lorient la quantité de charbon de bois de bonne qualité pour la consommation à faire la présente année », quantité assez considérable puisqu'il s'agit de 1400 barriques, avec la possibilité d'en fournir plus selon les besoins de la Compagnie », le tout « mesuré aux frais de la Cie suivant l'usage ordinaire et nous[...] payé à raison de quarante six sols la barrique³¹⁷. »

Durant l'année 1752, le nom de Bouézo apparaît plusieurs fois à travers les comptes de la Compagnie des Indes :

- le 22 février 1752 : associé à un certain Moulins « pour le montant de divers effets fournis tant au magasin général qu'à la corderie [...] 2466 lt 16 s »
- le 11 août 1752, pour la livraison de « divers effets fourni au magasin général, 1496 lt 8s³¹⁸ ».

Les livres de compte du bureau des achats nous fournissent des renseignements plus précis pour l'année 1753, la nature des produits fournis y est consignée³¹⁹.

316 SHD Marine Lorient : 1 P 4 : registre des adjudications de marché (1745-1754), lettre du 20 mars 1751

317 *Ibidem*, lettre du 20 mars 1751.

318 SHD Marine Lorient : 1 P 10 : compte de la Compagnie des Indes (1752).

319 SHD Marine Lorient : 1 P 22 : Bureau des achats, livre de compte, extrait de la recette en argent (1752-1754).

27 février 1753	Bouézo, froment et seigle	10040 lt
17 avril 1753	Bouézo, chanvre	962 lt 8s
21 avril 1753	Bouézo, chanvre	2 197 lt 18s 4
25 avril 1753	Bouézo, chanvre	169 lt 12 s
24 mai 1753	Bouézo, froment	481 lt
6 août 1753	Bouézo, gourmables	131 lt 11s 6
6 août 1753	Bouézo, bois et bardages d'ormeaux	226 lt 2

L'activité consiste donc essentiellement en la livraison de céréales, de bois sous formes diverses, mais surtout de chanvre. La seule mention trouvée, en 1754, confirme d'ailleurs l'importance de ce produit, puisqu'il y est question le 19 avril 1754, d'une fourniture aux magasins de la Compagnie pour un montant important, 4 678 lt 1s 8d³²⁰. Ces ventes s'effectuent sur la base de contrats, tenant lieu d'engagements, à travers les échanges épistolaires qu'entretient ce négociant avec la Compagnie des Indes. Un exemple nous est parvenu, à travers une lettre datée du 18 avril 1753, dans laquelle Auguste Bouézo déclare s'engager « envers Mr d'Igenville, directeur de la Cie des Indes et commandant en ce port de luy fournir et livrer pour le service de la Cie la quantité de 20 milliers de chanvre de la province, conforme à celui que j'ay envoyés pour échantillon, le tout à raison de 16 £ivres le cent y compris le transport, laquelle quantité, [il s'oblige] de livrer de jour à autre³²¹ ».

L'activité économique de la famille Bouézo nous échappe ensuite sur l'ensemble des années 1760 à 1780 incluses, aucun document y faisant mention n'ayant été trouvé. Toutefois, la famille contribue à jouer un rôle politique important au sein de la Communauté. Ceci rejoint d'ailleurs les précédentes analyses, montrant une fois encore, les relations étroites entretenues par le milieu des négociants avec la Communauté de ville, jouant à plein son rôle de lobby, de bras armé au service de la meilleure défense des intérêts de ces derniers. Ainsi, le 23 septembre 1776, une délibération de la

320 SHD Marine Lorient : 1 P 23 : Bureau des achats, livre de compte ,extrait de la recette en argent (1754).

321 SHD Marine Lorient : 1 P 4 : registre des adjudications de marché, lettre du 18 avril 1753.

Communauté de Ville nous apprend que Bouézo, maire par intérim a dû payer la somme de 223 lt 3 s, pour les réparations urgentes sur les quais et la levée en l'absence du Maire³²². L'accès, même temporaire, à la plus haute fonction de la Communauté, montre l'importance prise par cette famille. Toutefois, nous ne savons pas si cette fonction par intérim s'est souvent répétée dans le temps, même si elle a pu être facilitée par la santé déclinante du Maire en place, le Houx décédant dans la nuit du 2 au 3 mars 1778, après 19 ans d'exercice. Le 20 avril 1779, le compte-rendu d'une délibération signale que « les États ayant renvoyé dans leur dernière assemblée à la commission intermédiaire de Rennes l'examen d'un plan proposé pour rendre la rivière de Blavet navigable, depuis Pontivy jusqu'à cette ville », l'assemblée très sensible au fait que « son exécution ne laisserois pas d'accroître beaucoup le commerce de cette ville d'Hennebont, que pour parvenir à connaître la nécessité de cette navigation et ses avantages, il a été permis aux villes qui y ont intérêt d'envoyer à la dite commission intermédiaire leur mémoire », et « qu'Hennebont [étant] de toutes les villes, celle la plus intéressée », il est décidé de charger deux de ses membres qui « ont une plus parfaite connoissance des avantages de cette navigation³²³ » de rédiger le mémoire. Finalement, ce sont trois personnes qui sont désignées, Cario, Néron Kervado et Bouézo fils. Ici, cette délibération confirme la place et le poids tenus par cette famille au sein de l'instance municipale, sans que l'on puisse l'appréhender formellement, mais aussi le fait que le fils, ou tout au moins un d'entre eux, semble avoir pris, à nouveau, la succession du père, inscrivant les activités familiales, tant dans les domaines politiques qu'économiques, dans une stratégie quasi-dynastique. Le 13 octobre 1785, ce trait est à nouveau signalé, la délibération faisant état que :

« En laditte assemblée, Monsieur le Maire, a représenté que les négociants marchands et commerçants de cette ville éprouvaient journellement, depuis l'établissement de la franchise à Lorient, des difficultés de la part des buralistes des villes de Nantes et d'Hennebont, pour le transport par eau des marchandises qu'ils expédiaient pour différentes villes, que ses entraves faisoient au commerce un tort considérable et l'anéantiroient même totalement si on y remédiois pas³²⁴. »

L'assemblée décide alors, après lecture du mémoire rédigé par les négociants, d'envoyer le Maire et un certain Dupré en délégation auprès de l'Intendant, assemblée composée

322 A M Hennebont : BB 25 : Reg. Délib. Com.Ville (1775-1784).

323 *Ibidem*, délibération du 20 avril 1779.

324 A M Hennebont : BB 26 : Reg. Délib. Com.Ville (1784-1790).

de « Messire Gildas Chrétien de Pommorio, conseiller du Roy, Maire titulaire et [...] Monsieur Huo de Kermorvant Père, Cario (?), Audoyen de Kergris,, Huo de Kermorvant fils, Néron Kerando, Dupré, Néron Portanois forgeron, Chottard et Pellin », et encore de Bouézo fils.

L'inventaire effectué le 27 octobre 1786 après le décès de noble homme Louis Anne Hyacinthe Bouézo³²⁵, négociant, nous permet de mieux appréhender l'organisation de l'activité commerciale au sein de la famille. Tout d'abord, l'activité négociante est bien une affaire de famille s'inscrivant dans la succession et la durée. Faisant le recensement des papiers, le commis juré au greffe de la Sénéchaussée indique que « concernant la succession de son feu mari qui tenant le cabinet de leur affaire dans la maison de Mr Bouézo père, nous a requis [probablement la veuve] de nous y transporter ou étant rendu, nous y avons trouvé Mr Gabriel Louis Bouézo frère du défunt, auquel ayant déclaré le sujet de de notre transport». Les fils se placent donc dans la continuité des activités du père, dont la maison devient en quelque-sortes le siège social des activités, les imprimant dans une stratégie familiale, puisque le commis mentionne également qu'il « nous a apparu un acte de société sous seing privé en date du quinze avril 1782 passé entre le dit Sr Bouezo, ledit Sr Louis Gabriel Bouézo, Pierre Bouézo, demoiselles Perrine et Marie Rose Bouézo tous frères et sœurs dans laquelle société ledit feu Sieur Bouézo avait un intérêt de dix mille lt ». S'ensuit une estimation plus précise de la valeur globale de la société, par la fourniture d'un inventaire, dont nous ne connaissons malheureusement pas le détail, « de tous les effets appartenant à ladite société arrêté le 21 mai dernier signé Bouézo frères et Compagnies, montant à la somme de trente six milles huit cent vingt neuf livres un sols sept deniers», valeur assez considérable.

Malgré les problèmes de santé et le décès de l'un de ses membres, les affaires semblent bien tourner, offrant des bénéfices conséquents, puisque au moment de l'inventaire, il est montré que « la société avait trois mil huit cent vingt neuf livres, un sol, sept deniers, dans laquelle somme il revenait audit feu Sr Bouézo celle de 1507 lt 10 sols 6 deniers, laditte pièce chiffrée et cottée et remise avec les deux précédentes audit Sr Gabriel Louis et Pierre Bouézo frères [...] ». À cela s'ajoute le fait que :

« ledit jour vingt mai dernier, arrêté dudit compte, il revenait audit feu Sr Bouézo suivant la déclaration qu'en ont fait présentement messieur les frères, il lui revenoit pour tout bénéfice, une somme de quatre mil neuf cent quatre vingt onze livres dix huit sols un denier [...] et que depuis le décès dudit Sr Bouézo ladite Dame sa veuve à pris des fonds

325 A D Morbihan : B3088 :inventaires, scellées, ventes de meubles (1786).

de ladite société, une somme de onze cent soixante livres quatorze sols, ce qu'elle a reçu une (?) véritable et ont lesdits Bouézo signés³²⁶. »

Malheureusement, ici aussi, la nature des échanges et des activités nous échappe également.

Ceci a permis à Louis Anne Hyacinthe Bouézo de mener une vie confortable. Nous n'avons pas de description précise de sa demeure ni de son emplacement, mais cet édifice comprend, selon celle faite par le commis, une cave à bois, une cave à vin, une cuisine, un salon, une salle, deux chambres, une au dessus de la salle (chambre de Bouézo probablement), une au-dessus de la cuisine, ainsi qu'un espace sous mansarde réservé aux domestiques. La plupart des objets décrits dans l'inventaire sont usuels*, le nombre de vêtements répertoriés est important, tant dans la chambre de Bouézo que dans celle de sa femme, sans doute marquent-ils la réussite sociale. Plus surprenant, aucun livre n'est signalé, ni aucun objet en rapport avec l'activité de négoce. Ceci peut s'expliquer par le fait que le siège social de la société Bouézo, appelé « le cabinet de leur affaire » dans l'inventaire, se trouve dans la maison de Mr Bouézo père, mais aussi par un désintérêt relatif, la gestion de l'affaire familiale pouvant être très largement confiée au frère.

L'estimation totale des biens trouvés se monte à la somme relativement importante de trois mil quatre cent livres onze sols, incluant une montre d'or « à madame » estimée 60 lt, une boîte d'or à 60 lt, une paire de boucle d'argent de soulier et une de jarretière à 9 lt, une paire de boucles de souliers « à monsieur », deux paires de boucle de jarretière, une paire de boucles de colles et une paire de bouton de manchettes le tout d'argent pour le montant de 24 lt, ainsi qu'une montre d'or « de monsieur » avec son cordon pour 60 lt et une somme en argent courant montant à 326 lt, le tout trouvé dans la cave, ainsi que l'argenterie composée de « dix couverts et six cuillères à café, le tout en argent, deux cuillères potagères, d'une à ragout aussi d'argent pesant ensemble huit marcs six onces, un gros et demi, qui a raison de quarante huit livres le marc font ensemble 329 lt ».

Enfin, plus surprenante, est la mention de la fourniture par « ladite dame veuve Bouézo » d'un « billet n°774 sur la lotterie royale établie par arrêt au conseil du 5 avril 1783 », pour la somme de six cent livres.

L'activité commerciale chez les Bouézo s'inscrit donc dans une stratégie familiale

326 *Ibid.*

* Les inventaires après décès, dont celui de Bouézo sont analysés dans la troisième partie.

éprouvée, le ou les fils reprenant la place du père, autour du commerce de céréales, de chanvre ou encore de bois. Ici à nouveau, comme pour les Gardye, il s'agit, pour développer les activités, de s'appuyer sur les réseaux mis en place par ses prédécesseurs. Le développement de la Compagnie des Indes et des activités qui lui sont liées est vécu clairement comme une opportunité qui a été saisie. Toutefois, la stratégie familiale peut avoir ses limites, avec la constitution d'une société « sous seing privé en date du quinze avril 1782 ». Elle permet la redistribution des bénéfices au prorata des parts détenues, mais inscrit les bénéficiaires, c'est peut-être le cas pour Louis Anne Bouézo, dans une position de rentier, déléguant à d'autres membres de la famille plus entrepreneurs la gestion des affaires. À ce titre, aucune autre activité économique parallèle ni complémentaire n'apparaît, ni n'est mentionnée, à travers l'inventaire, ce qui peut confirmer le raisonnement précédent.

Deuxième partie :
La Communauté de Ville, un collègue sous
influence

D'une façon générale, pour Claude Nières :

« en Bretagne, la création des municipalités possédant un maire, un corps d'échevin et un personnel s'est faite tardivement et n'a jamais touché toutes les villes bretonnes. En conséquence, les rapports entre le Roi, ses agents et les villes différaient selon que celles-ci avaient ou n'avaient point d'organisation municipale [...]. Pour avoir une politique relativement indépendante, les villes devaient détenir les moyens d'étudier les dossiers, de se faire entendre aux États, avoir des députés en cours ou au moins de bons protecteurs des finances ». Dupuy¹ précise que « c'est le Roi qui établit les communautés par ses lettres patentes, c'est le conseil d'État qui autorise le renouvellement de leurs octrois, c'est le gouverneur de la Province qui ratifie l'élection de leurs maires. C'est l'intendant qui surveille les dépenses et contrôle les revenus². »

En Bretagne, les communautés de Ville présentent donc des particularités qui les différencient des généraux de paroisse, notamment³ :

- Elles n'administrent que les affaires municipales.
- Elles forment un corps privilégié qui députe aux États de Bretagne, les députés formant un corps constituant seul l'ordre du tiers-état.
- Les communautés disposent d'un budget propre et ont des deniers communs.

Les communautés ne dépendent donc que du pouvoir central et de ses agents (gouverneur de la Province, et intendant).

Pour Hervé Léna :

« La ville d'Hennebont avait le privilège de faire partie des quarante-deux villes bretonnes qui députaient régulièrement aux États de la Province, depuis 1614 ; elle nommait à ce titre tous les deux ans une personne capable « pour donner son avis sur tout ce qui sera proposé et même consentir à ce que l'on estimera y devoir être résolu et arrêté dans l'utilité du service de sa majesté ou pour le bien des affaires de la Province ou de cette ville⁴. »

Le 7 septembre 1723, la communauté arrête la liste nominative de ses membres délibérants, celle-ci est composée du Maire, du lieutenant du Maire, des deux recteurs, de deux membres de la noblesse et de douze anciens bourgeois⁵. Le 28 janvier 1729 :

« ont désormais voix délibérative, les cinq membres de la Sénéchaussée (trois juges, un procureur du Roi, un greffier), les deux recteurs des paroisses de Saint-Gilles et de

1 DUPUY A, *l'administration municipale en Bretagne au XVIII^e siècle*, AB, n°3 avril 1888, n°4 juillet 1888, p 338.

2 NIÈRES Claude, *Les Villes de Bretagne au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2015, p 425.

3 *Ibidem*, p 339.

4 LÉNA Hervé, *la communauté de ville d'Hennebont au XVIII^e siècle, 1689-1789, essai sur l'organisation municipale en Bretagne*, thèse de doctorat, 1964, p 123.

5A M Hennebont : BB 13 : Reg. Délib. Com.Ville (1720-1731).

Saint-Caradec, deux membres de la noblesse, le syndic, le miseur, quinze officiers de judicature (avocats, procureurs, notaires royaux), et anciens syndics, dix négociants, soit trente six membre en tout. Les membres de la noblesse prennent très rarement part aux séances municipales⁶ ».

Le 15 février 1766⁷, la Communauté fournit à l'intendant un État des officiers qui lui a été demandé. Ce dernier, sous forme de tableau, permet d'avoir un panorama des personnes siégeant, au moins en théorie, au sein de la Communauté de Ville.

Dénomination des officiers	Noms des officiers	Finance des offices	Gages, droits émoluments sur les deniers d'octrois
Gouverneur lieutenant du Roi		Services militaires	400 lt de rente/an au titre de logement du gouverneur
Maire ancien et alternatif	Joseph Vincent le Houx	5 400 lt de finance prêt au denier 20 prêt au denier 900	162 lt de gages sur les octrois 45 lt d'intérêts sur les fonds du Roi
2 lieutenants du maire 2 échevins 2 assesseurs 2 secrétaires greffiers 2 contrôleurs greffiers 2 avocats du Roi	12 officiers réunis à la communauté	1ere finance 11 500 lt 2eme finance 8 500 lt quittances 215 lt Dispense d'hommes vivant et mourant 472 lt	Sans gages, droits et émoluments
1 receveur ancien et miseur alternatif	Antoine Forestier	1er finance 5 500 lt 2eme finance 2 000 lt Prêt à intérêt de 780 lt, de 95 lt annuellement	2 sols/ lt sur le produit des baux des anciens octrois. 16 sols par £ sur les deniers patrimoniaux
Contrôleur ancien et alternatif du receveur et miseur	Joseph Vincent le Houx	1ere finance 2 750 2eme finance 1200	6 sols par lt sur les baux des octrois, 8 deniers sur les deniers patrimoniaux

6 A M Hennebont : BB 13 : Reg. Délib. Com.Ville (1720-1731).

7 A M Hennebont : BB 23 : Reg. Délib. Com.Ville (1760-1766).

Chapitre I : La Communauté de Ville, bras armé des négociants

La Communauté de Ville d'Hennebont apparaît donc comme étant un organisme de caractère bourgeois, constitué régulièrement, disposant de fonds propres et députant aux États de la Province.

Ce caractère bourgeois est renforcé par le fait que les négociants ont fait main basse sur la ville. Comme le souligne Hervé Léna :

« sur les 25 délibérants de la séance du 13 mars 1766, on relève 11 négociants, contre huit officiers de judicature, en plus du Maire, du médecin, des deux recteurs et des deux trésoriers de la Fabrique Notre Dame du Paradis. Les négociants de la ville avaient donc pratiquement en main les leviers de commande et c'est peut-être dans ce nouveau rapport de force des deux bourgeoisies (de robe et de finance) qu'il fallait rechercher l'origine des incidents qui ont assombri, comme nous le verrons, à la fin de l'Ancien Régime, les relations entre la communauté de ville et le siège Royal ⁸. »

Les négociants ont donc à leur disposition les leviers de commande qui leur permettent, sans aucun doute, de gérer les revenus de la ville à leurs avantages. Il transforme ainsi l'assemblée délibérante en caisse de résonance pour leurs problèmes, jouant le rôle de rouage intermédiaire entre activité de négoce et intérêts commerciaux, l'assemblée devient leur bras armé et est entièrement dévolue à leur service.

L'étude des registres de la Communauté de Ville est particulièrement éclairante à ce sujet et constitue le fondement de cette réflexion. Plusieurs « affaires » vont régulièrement défrayer la chronique, engageant parfois la Communauté dans des rapports de force, la faisant sortir de son champ d'activité habituel. Il est aussi certain, que la famille des le Houx, Maires de la Ville, mais aussi négociants avisés, ait aussi favorisé une telle orchestration, en jouant également sur la fonction de député de la ville exercé par ses membres aux États de Bretagne.

⁸ LÉNA Hervé ,*op.cit.*, 1964 , p 48.

1.1) Un instrument au service du commerce

1.1.1) Le temps de la prise de conscience ?

Le 5 août 1665, le registre de délibération de la Communauté de Ville fait état d'une demande de « Monseigneur le Duc Mazarin en la ville de Port-Louis [qui] se propose en avantages qu'il y auroit autour dan la party de commerce qui se fait dans la mer Baltique et Monseigneur souhaitait que la Communauté y [mettent] les moyens pour y contribuer et donner⁹ ». Dans un article sur « *La gestion du commerce français au XVIIe siècle* », Annette Smedley-Weill précise que « Lorsque Colbert sollicite les négociants normands pour commercer en Baltique, ils répondent le 18 mai 1663 qu'ils préfèrent garder leur trafic avec l'Amérique et continuer à utiliser les Hollandais pour le commerce du Nord¹⁰ ». Faute de succès, les autorités ont pu tenter de se tourner vers d'autres interlocuteurs, sans plus de réussite, puisque à cette demande, les édiles municipaux offrent une réponse négative polie mais ferme, car « chargée de dette » elle ne peut « accepter les propositions de commerce avec la mer Baltique ».

Le 27 avril 1690, l'attitude de la Communauté de Ville change radicalement. Le compte rendu des délibérations fait état d'une lettre de Monseigneur de Pomavaum « par son soins de Monseigneur le marquis de Coetlogon, l'Intendant du Roy de haute [...] et gouverneur dans laquelle [...] que le Roy a en comis d'y promettre la sortie des grains en cette province [...] à la részerve de San Sébastien et de Gilliband ce qu'il est à s'informer d'un moyen sûr [...] à en transporter¹¹ ». Cette demande semble provoquer l'enthousiasme au sein de l'assemblée délibérante, qui en profite pour demander au Roi « que les étrangers puissent venir prendre les grains qui sont dans cette province ne connaissant aucun lieu où on puisse en transporter sans risque », allant même jusqu'à réclamer la liberté « faite [...] de l'en transporter ou bon leur semblera à la déserte(?) d'un lieu deffendant pour sa marisne ».

Ce changement d'attitude peut s'expliquer par la force des habitudes. Le commerce maritime hennebontais est tourné résolument vers le sud et porte principalement sur les

9 A M Hennebont : BB 3 : Reg. Délib. Com.Ville (1658-1668).

10 SMEDLEY-WEILL Annette. La gestion du commerce français au XVII^e siècle : impulsions gouvernementales et besoins des échanges. In: *Histoire, économie et société*, 1993, 12^e année, n°4. pp. 473-486.

11 A M Hennebont : BB 6 : Reg. Délib. Com.Ville (1688-1690).

grains ; la volonté exprimée en 1690 ne peut donc que lui être favorable, en l'étoffant. Les négociants, au sein de la Communauté, pressentent bien que plus de facilité d'exporter des grains et pas seulement dans les deux lieux nommés, ne peut leur être que bénéfique et font donc sortir la Communauté de son champ d'intervention traditionnel pour s'immiscer dans le domaine politique.

À contrario, la frilosité affichée en 1665 s'explique également par les mêmes habitudes, la mer Baltique ne faisant pas encore partie de l'horizon commercial du grand cabotage hennebontais et aucune nécessité ne semble réellement pousser les négociants locaux à y trouver de nouveaux débouchés.

1.1.2) Faire revenir la confiance : L'affaire du minot

Cette affaire est très révélatrice de l'intrication qui existe entre intérêts politiques pour la communauté de Ville et intérêts commerciaux, voire partisans. Le minot est une capacité de mesure pour les grains. Mauricet, dans un livre « les anciennes mesures de capacité et de superficie » signale que « la mesure de la pérée d'Hennebont est de 293 livres pour le froment, 259 pour le seigle, 280 pour le mil., 202 pour la grosse avoine, 202 pour l'avoine commune, 232 pour le blé noir¹² », la pérée équivalant à quatre minots, le tonneau à 360. Lucien Guillou nous apporte une autre précision, confirmant la première, « Le cours du froment se cote par tonneau ou par minot, le tonneau valant 40 minots (La pérée de 4 minots d'Hennebont pèse 293 livres. Le minot équivaut donc à 73 livres pesant environ)¹³ ».

Cette mesure a donc une grande importance, car elle permet de quantifier le volume des grains transportés, ou débarqués et semble s'être imposée à l'ensemble de la région, Lorient comprise . Comme cela a été précédemment évoqué dans la première partie, l'estimation du volume d'une partie (au moins) des exportations de grains, depuis le port de Lorient, s'effectue sur la base du minot hennebontais¹⁴ :

12 MAURICET André, *Les anciennes mesures de capacité et de superficie*, Vannes, 1893.

13 GUILLOU Lucien , André Vanderheyde, courtier lorientais, et ses opérations (1756-1765),(suite). In: *ABPO*, Tome 33, numéro 3, 1918. pp. 379-404.

disponible à l'adresse :

http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/abpo_0003-391X_1918_num_33_3_1494
(consulté le 25 juillet 2013)

14 A D Morbihan : 10 B 19 : enregistrement des congés des capitaines et maître de barque : 12 juillet 1785- 18 mai 1788.

**Tableau n° 20 :10 B 19 : enregistrement des congés des capitaines et maître de
barque : décembre 1787**

27 décembre 1787	« Le Soleil Levant », Hollande, 152 t ^x	Lorient	Schiedam (Hollande)	152 t ^x de seigle, mesure d'Hennebont
28 décembre 1787	« La Bonne Espérance », Sechemen (Hollande), 90 t ^x	Lorient	Rotterdam	61 tonneaux, mesure de seigle d'Hennebont

Cette affaire éclate le 20 octobre 1756, elle fait suite, d'après le registre de la Communauté de Ville, à un mémoire du 27 avril de la même année, dont aucune trace n'a été retrouvée. Vraisemblablement suite à une plainte, la contenance du minot est mise en doute, « Il y aurait eu dispute sur les cargaisons en raison du minot », car « ce sont ceux, qui étant dépositaire du minot lorsqu'il fut vieux et usagé, auraient donné à un ouvrier l'ordre d'en refaire un neuf. Ce serait l'ouvrier qui se serait trompé ». Toutefois la communauté de Ville se défend, pour elle « Le minot d'Hennebont [qui] sert à mesurer les grains qu'on charge en ce port [...] n'est pas augmenté de son ancienne contenance d'1/17e comme le prétend l'auteur du mémoire¹⁵ ». Ici, l'influence des négociants est très nettement perceptible. Ils sont, dans le compte rendu des délibérations, tour à tour présentés comme des victimes : « Ceci a causé des pertes aux négociants et surtout aux capitaines de navires qui chargeaient des grains pour différents ports ou livraient leur cargaison. Les négociants, auxquels ils [s]'étaient adresser se retenaient sur les prix de leur fret », ayant dû, même, mettre la main à la poche, ou des personnes soucieuses d'obéir à la loi : « Les juges devaient faire attester un nouveau minot pour donner la contenance. Et pour éviter une pareille variation, ils jugèrent à propos d'en mesurer la contenance par pot à la mesure du Roy avec un pot étalonné et il se trouve contenir 27 pots peintes chopines, demie-chopines et 1/3 de demie-chopine et depuis ce temps il n'y a point de variations ». Cette affaire est révélatrice de la place prise par les négociants sur la Communauté de Ville qui semble, dès lors, être sous influence. La vraie raison

¹⁵ A M Hennebont : BB 22 et BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville (1755-1759) (1766-1775).

est, en effet, abordée à la fin du compte rendu : « Si on faisait un nouveau changement à cette mesure, il en résulterait un grand dérangement qui porterait un préjudice considérable au commerce du grain qu'on peut dire être le seul qui subsiste encore dans cette ville, parce qu'on ne le rencontrerait plus aux mesures des autres ports du Royaume et de l'étranger¹⁶ ». L'activité négociante et notamment le commerce des grains, constituant l'essentiel des exportations, pourrait être remise en cause engendrant pour la classe dominante des pertes substantielles. Le fait de mettre en avant le « commerce du grain qu'on peut dire être le seul qui subsiste encore dans cette ville » va devenir un leitmotiv récurrent, tout au long de la période, manière pour les négociants de se positionner comme des victimes, alors même que la concurrence avec les autres ports et notamment celui de Lorient est devenue d'actualité. Le 9 décembre 1767, la contenance du minot est à nouveau vérifiée, sans doute pour éviter de nouvelles réclamations.

1.2) Arbitrer en faveur du commerce hennebontais

1.2.1) Le commerce du papier

Le 30 octobre 1772, la Communauté de Ville se fait écho d'une délibération royale, précédemment évoquée, (article 7) du 1^{er} mars 1771 qui « n'accordoit pas au port d'Hennebont le privilège de l'entrepôt de papier pour l'étranger¹⁷ ». La phrase suivante illustre bien la collusion d'intérêts existant entre cette instance et les négociants, puisqu'il est noté que ces derniers demandent à la Communauté de Ville de faire cette démarche « pour pouvoir entreposer les papiers pour l'étranger dans le port d'Hennebont afin de rétablir cette branche du commerce ». Il semble avoir épuisé tous les moyens possibles, s'étant auparavant « adressés à Monseigneur l'Intendant sur les difficultés qu'ils avoient prouvés à ce sujet, mais que Monseigneur l'Intendant leur avoit répondu que s'ils croyaient être fondés dans leurs demandes, ils devoient s'adresser directement à Monsieur le Contrôleur Général ». Ici, la Communauté de Ville apparaît bien comme un interlocuteur privilégié auquel il est demandé de « vouloir bien solliciter auprès de Mr le

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ A M Hennebont : BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775).

Contrôleur Général la permission de pouvoir entreposer les papiers pour l'étranger ». Les motifs apportés pour justifier cette demande montrent clairement qu'il s'agit avant tout pour les négociants de défendre leurs intérêts, à travers cette institution, au sein de laquelle ils exercent le pouvoir. Il est à nouveau question « que d'ailleurs le commerce des grains qui est le principal , [manque] par la cherté dans ce canton. Il ne luy en reste presque plus, que la déclaration du 1er mars 1771 n'ayant point compris le port d'Hennebont entre les privilégiés pour l'entrepôt des papiers pour l'étranger, il ne resteroit plus aucune branche de commerce pour cette ville¹⁸ ». Cette référence au grain, qui devient donc une constante se double d'une attaque contre la Ville de Lorient, à plusieurs reprises, dans le compte rendu du registre de délibérations. Il y est remarqué que « son commerce se trouve journellement diminué par la proximité de Lorient » , ceci se double d'une demande de parité avec Port-Louis et Lorient : « que les trois villes [Hennebont, Port-Louis, Lorient] ayant la mesme embouchure à la mer n'ont jamais été regardés que comme un seul et mesme port, par la mesme raison des que la déclaration du 1er mars 1771 permet d'entreposer à Lorient, il paraît naturel que la ville d'Hennebont ne puisse obtenir le même privilège pour les papiers, qu'elle a eu pour les grains ». La conclusion se fait sur un argument qui paraît imparable « la communauté a su que M le Contrôleur a accordé ce privilège à la ville de Morlaix, postérieurement à la déclaration du 1er mars 1771 ». La Communauté de Ville, se transforme donc ici en caisse de résonance des intérêts négociants, arrivant à faire plier le pouvoir, puisqu'elle semble avoir gain de cause ; même si aucun document ne l'atteste, puisque les rôles de cabotage¹⁹ font apparaître différents chargements de papier pour les années 1780 :

7 juin 1786	C M « Le Vigilant » de Lorient	Hennebont	Nantes	Cire jaune et papiers
4 avril 1788	C M « L'Actif » de Lorient	Hennebont	Nantes	papier

¹⁸ *Ibidem*.

¹⁹ SHD Marine Lorient : 2 P 59-60-61-62-63-64-65-66 : rôles de cabotage (1755-1782).

1.2.2) Les acquits à caution

Les acquits à caution constituent une taxe reposant sur les marchandises transportées. Dans l'Encyclopédie méthodique, elle est définie de la façon suivante :

« De l'acquit à caution: L'acquit à caution ou de précaution se délivre par les commis des traites à un particulier, qui se rend caution qu'une balle de marchandise sera vue & visitée par les commis du bureau du lieu pour lequel elle est destinée & que les droits y seront payés, s'il en est dû & à cet effet, la balle est cordée ficelée & plombée au bureau où l'acquit est délivré, pour qu'elle ne puisse être ouverte, ni les marchandises changées dans la route qu'elle doit tenir. Lorsque la balle est parvenue au lieu de sa destination & que les marchandises ou autres choses qui y sont contenues, ont été vues & visitées, par le commis visiteur, le receveur & le contrôleur, sur le vu du visiteur, en font payer les droits qui peuvent être dus, & mettent la décharge au dos de l'acquit, qu'on renvoie ensuite à la caution pour le représenter aux commis qui le lui ont délivré, afin qu'il la décharge de son cautionnement ²⁰. »

Dans une acception moins théorique, Lucien Guillou précise les finalités de cette taxe :

« A l'expiration du délai d'entrepôt, la marchandise supporte les taxes. Lorsqu'elle circule après paiement de l'impôt, elle est munie d'un « acquit » de paiement »; si elle quitte l'entrepôt avant paiement, il est délivré un « acquit à caution »; le commerçant s'oblige à justifier, dans un certain délai, que la marchandise a été taxée, ou qu'elle est exempte de droits soit temporairement, soit définitivement. L'exemption est temporaire si le produit voyage d'entrepôt à entrepôt; elle est définitive, s'il est exporté. Le passage en franchise à travers les douanes intérieures est assuré par un « passe-debout » ²¹. »

Il s'agit donc, ici, essentiellement, d'une taxe supportée par certaines marchandises, transitant entre des entrepôts au sein d'un même territoire. Le 13 octobre 1785²², la Communauté de Ville apporte son soutien aux négociants locaux, qui dans un mémoire, demandent la suppression des acquits à caution des bureaux de Nantes. Arguant sur le fait que le commerce hennebontais s'en trouve pénalisé, la Communauté joue à nouveau

20 *Encyclopédie méthodique, jurisprudence, dédiée et présentée à Monseigneur Hué de Miromesnil, Garde des Sceaux de France etc...*, tome premier, A PARIS Chez Panckoucke, Libraire, hôtel de Thou, rue des Poitevins, à Liège Chez Plomteux Imprimeur des Etats, p 133.

disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?id=pnJMAAAAMAAJ&pg=PA133&dq=acquits+%C3%A0+caution&hl=fr&sa=X&ei=05-ZUr-AM6Wc0QWJ94H4BA&ved=0CD8Q6AEwAjk#v=onepage&q=acquits%20%C3%A0%20caution&f=false>

(consulté le 27 décembre 2013)

21 GUILLOU Lucien, André Vanderheyde, courtier lorientais, et ses opérations (1756-1765) (suite). In: *ABPO*, Tome 33, numéro 3, 1918. pp. 379-404.

disponible à l'adresse :

http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/abpo_0003-391X_1918_num_33_3_1494

(consulté le 25 juillet 2013)

22 A M Hennebont : BB 25 : Reg. Délib. Com.Ville (1775-1784).

un rôle qui ne lui est pas dévolu d'ordinaire, regrettant « pour le transport par eau des marchandises qu'ils expédiaient pour différentes villes, que ses entraves faisoient au commerce un tort considérable et l'anéantiroient même totalement si on y remédiois pas, que le commerce avoit dressé un mémoire sur les objets et réclamoit que la communauté se joignis à Luy pour faire cesser des vexations tout à fait nuisibles à l'intérêt de cette ville ». Ici, la collusion entre municipalité et négociants apparaît au grand jour, puisqu'il est même décidé que :

« Monsieur le Maire et Dupré, à cet effet, iront vers Monseigneur l'Intendant et se joindront aux députés que le commerce pourra nommer, à l'effet de solliciter de Mondis Seigneur l'Intendant, d'accorder sa protection au commerce d'Hennebont et d'ordonner provisoirement que les bureaux des villes de Nantes et d'Hennebont cesseront d'exiger des acquits à caution pour les marchandises que cette ville reçoit où expédie et qu'en outre, Monseigneur, « si juste » en sera supplié de vouloir bien permettre à la communauté de se joindre au commerce pour obtenir de la justice des tribunaux le remboursement des sommes induements perçues pour les proposés des fermiers généraux²³. »

C'est en effet, la première fois que la Communauté sort de sa simple posture dénonciatrice, pour porter l'affaire plus haut, profitant de la possibilité de députer le Maire aux États de Bretagne, pour en faire le porte-parole des négociants, instrumentalisant donc cette fonction aux profits de leurs intérêts financiers. Cette entreprise ne rencontre pas le succès escompté, puisque le 27 janvier 1786, l'assemblée délibérante fait état d'une réponse de « Mr Aubers, directeur des domaines et contrôle , datée à Nantes du 16 de ce mois », vraisemblablement suite à un courrier, qu'il ne fait « aucun doute sur la légitimité des dits droits de contrôle demandés²⁴ ». Le 30 juin 1787, une nouvelle demande est faite pour que cessent les entraves que les préposés de la ferme générale mettent sur le commerce, en exigeant des droits de plomb et d'acquits à caution sur les marchandises venant de Nantes. La Communauté semble abattre sa dernière carte puisqu'elle « charge M le Maire, d'écrire en son nom à M l'Intendant pour le prier d'autoriser la communauté à se pourvoir au parlement à l'effet de faire cesser les entraves que les préposer de la ferme générale mettent sur le commerce de cette ville [...], pour toutes les marchandises venant de Nantes pour cette ville²⁵ ». Peine perdue, le 30 novembre 1788, lors d'une séance préparant la rédaction des cahiers de doléances, le compte rendu fait état, à nouveau, de la demande de « la suppression des

23 *Ibid.*

24 A M Hennebont : BB 26 : Reg. Délib. Com.Ville (1784-1786).

25 *Ibidem*, délibération du 30 juin 1787.

acquêts et droits de plomb exigés par le seul bureau de Nantes sur toute espèce de marchandises destinées pour cette ville d'Hennebont²⁶ ». Cette affaire, si elle illustre à nouveau la proximité organique entre Communauté de Ville et groupe de négociants, montre aussi la limite des moyens d'action de la celle-ci, malgré l'utilisation au service du commerce de tous les canaux possibles à sa disposition.

1.2.3) Prendre position dans le débat politique national ?

Le 19 février 1770 un arrêt du conseil ordonne :

« la libre circulation des grains dans le royaume, même dans le Limousin, le Périgord, nonobstant un arrêt du Parlement de Bordeaux du 17 janvier 1770. Cinq autres arrêts du conseil des 9 & 28 mai., & 24 juin suivans cassent des ordonnances des officiers de police de Tours, de Saumur, de Chateauroux, de Buzançois, & de Fontenai le Comte, des 3,6 et 2 avril, 3,5,7 et 24 mai précédens, comme contraires à la liberté accordée par la déclaration de 1763 & par l'édit de 1764²⁷. »

Le 28 septembre 1771, lors d'une réunion, la Communauté délibère « instamment allarmé de ce qui s'est passé les nuits du 29 et 30 du mois d'aout dernier et des conséquences qui peuvent résulter contre l'ordre de la sureté public par l'esprit de fermentation qui règne encore en cette ville et aux environs », et demande « de rétablir, à l'intendant, la tranquillité²⁸ ». Pour la Communauté, sans l'ombre d'un doute, les deux éléments sont liés. Les états des produits des récoltes de 1770 apportent une réponse aux événements décrits. Il y est noté qu'il « y a très peu de froment, mill, seigle, avoine et Sarrasin et à peine de quoi joindre la récolte prochaine sans celui qui est venu d'ailleurs (à l'exception des mils, avoines et sarrasins dont il n'y a pas eu d'envois), il reste très peu d'ancien foin et de cidre, les pailles sont toutes consommées, les chanvres s'emploient dans l'année²⁹ ». Il s'agit donc d'une émeute frumentaire, il est fort possible que les récoltes en 1771 aient été également insuffisantes, alimentant encore plus la colère de la population souffrant du manque et voyant dans l'exportation des grains une occasion d'accroître les pénuries.

26 *Ibidem*, délibération du 30 novembre 1788.

27 *COLLECTION DE DECISIONS NOUVELLES ET DE NOTIONS RELATIVES A LA JURISPRUDENCE*, donnée par MAITRE DENISART Procureur au Châtelet *COLLECTION*, Tome neuvième, A Paris, chez la veuve Desaint, 1790, pp 373-374.

28 A M Hennebont : BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775).

29 A D Ille et Vilaine : C 1653 : état du produit des récoltes de 1769 à 1777.

Le compte rendu de la délibération, s'il établit une relation de cause à effet entre liberté du commerce des grains et troubles, prend ouvertement partie pour les négociants, insistant sur le fait que « l'effet de ce tumulte est tel qu'aucun négociant n'ose aujourd'hui acheter et exporter aucuns grains, que par là l'exportation intérieure se trouve interdite à Hennebont, dans le fait quoy qu'autorisée par sa majesté ce qui ne peut qu'occasionner un préjudice considérable à la ville en mettant des entraves à son commerce³⁰ ». L'assemblée ne prend donc pas partie pour la population, mais s'engage à défendre l'activité commerciale menacée par ces troubles. Elle enjoint même l'intendant, à la fin de la délibération, à rétablir « la sûreté publique et la liberté du commerce ». L'instrumentalisation de l'assemblée apparaît, ici, une fois encore. Elle intervient dans le débat sur la liberté du commerce des grains, non pour s'y opposer, la remettre en cause ou encore la redéfinir, mais pour défendre le lobby négociant de la ville, avec lequel cette dernière est pieds et poings liés, dans le sens des intérêts de ce dernier.

30 A M Hennebont : BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775), délibération du 28 septembre 1771.

1.3) Lorient comme nouvel adversaire ?

1.3.1) La fin de l'indifférence ?

C'est le 23 mai 1709, au détour d'une délibération, que l'on trouve la première mention de Lorient à travers une demande de ses habitants, dont on ne sait pas à qui elle est adressée, probablement l'Intendant, d'une « autorisation de tenir un marché le mercredi de chaque semaine ». La réponse de la Communauté est cinglante, pointant que :

« L'établissement du marché audit bourg de Lorian achèverait de ruyner cette ville qui est déjà presque déserté par la sortie de la plupart des habitants qui se sont retirés audit port de Lorian et Port Louis, par rapport qu'ils sont beaucoup chargé de taxes sur le logement des gens de guerre en second lieu que cette ville demeurerait sans subsistance par rapport qu'elle ne tire d'autres denrées que les paroissiens voisins dudit lieu de Lorient, en troisième lieu qu'il serait impossible à cette ville de satisfaire aux taxes et changes publiques auxquelles elle est imposée et que la plupart des maisons se trouveront dessus le dit bourg de Lorian n'étant qu'à 1 lieue ½ de cette ville³¹. »

Si il semble bien, comme le souligne C Guillevic que le Blavet ait joué « un rôle notable dans l'émigration des paroisses qui le bordent et surtout pour les paroisses les plus proches de Lorient, celles situées dans sa partie navigable³² », la ruine annoncée de la ville, notamment par manque de nourriture, apparaît, pour le moins comme exagérée.

Le 27 juin suivant, le registre de délibération apporte des éléments nouveaux. La communauté tente une nouvelle démonstration des dangers qui vont la guetter à travers des exemples locaux, ciblant les éventuels impacts sur les marchés environnants :

« il y a un marché principal le jeudi à Hennebont et un moins considérable qui se tient pour le commerce des grains le samedi, que le vendredi il se tient un marché ordinaire en la ville de Quimperlé distant de quelques lieues que ...le lundi se tient un marché ordinaire sur la ville de Plouay distant de cette ville de trois lieues que le mercredi il se tient un marché ordinaire en la ville de Pont-Scorff distant d'Hennebont de deux lieues qui est moitié chemin d'Hennebont à Quimperlé que cette se trouve à 1 lieue de Lorient que c'est la même juridiction³³, »

concluant que « Le marché de Lorian serait une suite du marché de Pont-Scorff et qu'il ferait la ruine de celui d'Hennebont, que ce marché détournerait le cours ordinaire du

31 A M Hennebont : BB 10 : Reg. Délib. Com.Ville (1707-1711).

32 GUILLEVIC C, *op.cit.*, pp 53-54.

33 A M Hennebont : BB 10 : Reg. Délib. Com.Ville (1707-1711), délibération du 27 juin 1709.

commerce qui fait subsister les artisans de la région d'Hennebont ». Finalement, il semble que la Communauté de Ville ait pris conscience que, pour elle, le principal danger réside dans le fait que « les paysans des paroisses de Ploemeur, Quéven, Guidel, Groix et Caudan [vont trouver] à se deffaire de leurs grains au marché de Lorient ». C'est donc bien la peur du déclin du commerce lié à l'exportation des grains, moteur de l'économie, qui est pressentie, les cinq paroisses nommées quittant la sphère d'influence hennebontaise au profit de la nouvelle rivale lorientaise. L'assemblée délibérante prédit même « que les marchands d'Hennebont se retireroit à Lorient comme la plus part des artisans le font nouvellement. La Communauté d'Hennebont se trouveroit ruiné par l'établissement de celui de Lorient que le droit de coutumes qui appartient au Roy, hennebont enconné une diminution considérable si l'établissement se faisoit ». Le 6 novembre suivant, une nouvelle supplique est adressée à l'intendant, car « les habitants de Lorian luy ont présenté en plainte pour l'établissement de quatres foires par dans ledit lieu, la première le lundy de la semaine sainte, la seconde le jour de Saint Marcel, le 17 juin, la 3^e le 25 aout jour de Saint louis, et la quatrième le 25 octobre³⁴ », la Communauté réitère une nouvelle fois son opposition, à nouveau en vain.

1.3.2) La défense des prérogatives politiques

À la rivalité économique, face à la montée en puissance de sa voisine, s'ajoute également la volonté de défense des prérogatives politiques. Le 23 août 1776³⁵, les délibérations font état de la volonté de l'intendant de réunir les subdélégations d'Hennebont et Lorient en une seule, de ne plus nommer qu'un seul subdélégué qui habitera Lorient. La Communauté prie l'Intendant de continuer à nommer un subdélégué à Hennebont, insistant sur son importance. C Guillevic rapporte d'ailleurs que « dès l'intendance de Caze de la Bôve, dans les années 1770, la jeune ville revendique le chef-lieu de sa subdélégation. Le transfert est dans un premier temps refusé par l'Intendant mais en définitive, les archives citent à maintes reprises une subdélégation de Lorient dans laquelle ressortissent les paroisses de Caudan, Lesbin, Pont-Scorff, la ville même, Ploemeur, Riantect et Port-Louis³⁶ ». Il semble donc, pour C Guillevic, reprenant divers

34 *Ibidem*, délibération du 6 novembre 1771.

35 A M Hennebont : BB 25 : Reg. Délib. Com.Ville (1775-1784).

36 GUILLEVIC C., *op.cit.* ., pp 361-363.

documents administratifs qu'il y ait à Lorient une subdélégation, au moins autonome même si elle reste intégrée au département d'Hennebont³⁷. Finalement, ici aussi, la Communauté se fait encore une fois l'écho des intérêts négociants, puisqu'il est, pour elle, toujours avantageux d'avoir un subdélégué près de soi, « particulièrement en égard aux négoces » surtout lorsque ce siège de subdélégation se trouve si idéalement placé : « La subdélégation d'Hennebont est composée de 25 paroisses et sa succursale au milieu desquelles elle se trouve à peu près placées³⁸ ».

Le 26 septembre 1783, la Communauté de Ville décide d'envoyer une représentation au garde des sceaux, à propos des brevets concernant la modification territoriale de la juridiction d'Hennebont, « les bruits [se répandant] soit d'établir une juridiction royale en la ville de Lorient, soit de transférer la juridiction royale de tems immémorial en cette ville en celle de Lorient, où de démembrer parties de paroisses qui sont sous le ressort d'Hennebont pour former celle de Lorient³⁹ ». L'assemblée fait feu de tout bois, adressant son mécontentement et son opposition au projet du Garde des Sceaux, à l'Intendant, au Président du Parlement, au Procureur Général et même au siège des Évêques de Rennes et Vannes. Ici, le succès semble être au rendez-vous puisque pour C Guillevic « Jusqu'à la fin de l'Ancien Régime, Lorient devra se contenter de l'érection en 1769 de la justice seigneuriale de Lorient en sénéchaussée seigneuriale, réunissant le port de Lorient aux justices seigneuriales de la Roche Moisan, de Tréfaven, de Pont-Scorff, de la Vicomté de Plouhinec et de la Sauldraie à Guidel⁴⁰ ».

1.3.3) Le problème posé par la « franchise de Lorient »

L'instrumentalisation de la Communauté de Ville par les négociants ne se limite pas à dénoncer ou défendre les prérogatives politiques face à Lorient, elle concerne aussi, au même moment, la dénonciation de la franchise accordée au port de Lorient. Pour Gérard le Bouèdec et Sylviane Llinares, « À Lorient, la création de la franchise relève d'une promesse de Calonne aux Américains dès 1778. Eu égard au rôle du port de Lorient dans la guerre d'indépendance, compte tenu du lobbying d'un groupe de négociants franco-américains, Lorient devient port franc. Mais cette décision venue d'en haut s'est

37 A D Ille et Vilaine : C 1819 : États des juridictions royales et seigneuriales, 1717-1766).

38 A M Hennebont : BB 25 : Reg. Délib. Com.Ville (1775-1784).

39 A M Hennebont : BB 25 : Reg. Délib. Com.Ville (1775-1784).

40 GUILLEVIC C, *op.cit.* , pp 361-363.

faite sans étude d'impact, sans expertise⁴¹ ». Claude Nières précise que « La guerre américaine apporta à Lorient deux avantages : la ligne transatlantique en 1783 et le port franc. L'article 2 de l'arrêt du conseil d'État du 9 mai 1784 décidait que : « À compter du 1er juillet prochain, le port et la ville de Lorient jouiront de l'entière liberté de recevoir les navires et marchandises de toutes les nations et d'exporter toutes espèces de productions »⁴² ». La mise en place de ce dernier semble durement ressenti par les négociants hennebontais, qui voient déjà avec les acquits de Nantes leurs produits surtaxés et dorénavant, à leur porte, les produits échangés à Lorient exonérés. La Communauté de Ville s'en émeut. Ainsi, lors de la rédaction des cahiers de doléance, les registres, datés du 30 novembre 1788, gardent la trace dans l'article 15 du souhait suivant : « demande de suppression de la franchise à Lorient où au resserement de ses milites » et encore de « la suppression des acquêts et droits de plomb exigés par le seul bureau de Nantes sur toute espèce de marchandises destinées pour cette ville d'Hennebont⁴³ ». Cette demande est réitérée, dans le cahier, où, lors de la « délibération de l'assemblée du corps des marchands et des arts de cette villeneuve » l'on sollicite le député de cette ville de faire « demander l'intervention des 3 ordres pour obtenir de sa majesté, la suppression de la franchise de Lorient, des acquis à caution et droits de plomb, exigés par le seul bureau de Nantes sur toutes marchandises destinées à Hennebont, tandis que celles venant d'un autre port ne sont pas assujettis à ces impôts très onéreux ».

Les tisserands de la ville s'en font écho, à leur tour, puisqu'un des points de leur propre cahier de doléance porte sur la suppression de la franchise de Lorient. Ici, il semble que l'influence des négociants soit sortie de son lieu d'expression habituel, pour gagner à sa cause certains corps de métier, ce n'est plus seulement la Communauté de Ville qui est instrumentalisée, les négociants tentant de gagner la population à leurs préoccupations dans une sorte de front commun du refus.

41 LE BOUËDEC Gérard, LLINARES Sylviane, Le port comme lieu de conflit d'autorité (XVI^e – XIX^e siècles), *Cahiers du CRHQ*, n°1, 2009, 20 pages.

Disponible à l'adresse :

<http://www.unicaen.fr/mrsh/crhq/cahiers/page-article.php?num=311&ch=6>

consulté le 26 août 2013..

42 NIÈRES Claude, *op.cit.*, pp 406-407.

43 A M Hennebont : A A 1 : cahier de doléance : Délibération de la ville et Communauté d'Hennebont (1789).

Chapitre II : Aménager le complexe fluvio-portuaire, un enjeu qui devient essentiel.

Pour Gérard le Bouëdec, « Chaque aire portuaire associe donc trois dimensions du cabotage : celle du transport de longue et moyenne distance interrégional et international entre les complexes portuaires ; celle de drainage et de redistribution à l'intérieur de l'aire portuaire ; celle des liaisons de micro-mobilité, où se mêlent marchandises et passagers ⁴⁴ ». Il s'agit donc d'intégrer le cabotage « dans un système multimodal où le segment fluvial est essentiel. Or, trop souvent, cette double dimension maritime et fluviale n'est pas prise en compte simultanément ». Il convient donc ici de réfléchir à l'articulation entre activités économiques et le segment fluvial que constitue par le Blavet, débouché naturel vers l'espace océanique. La Communauté de Ville a conscience de l'enjeu que représente la navigabilité du tronçon amont de la rivière et de l'intérêt d'aménager des installations portuaires efficaces, comme le montrent les registres de la Communauté de Ville ; comme elle est dominée et instrumentalisée par l'élite négociante, on ne peut écarter l'idée que cette dernière œuvre également aux profits de ses activités commerciales, qu'elle élabore des stratégies pour rendre cet outil portuaire plus efficace et performant sur fond de concurrence accrue avec le port voisin de Lorient.

44 LE BOUËDEC Gérard, Le cabotage sur la façade atlantique française (XV^e-XVIII^e siècles), *Revue d'histoire maritime*, N°8, p.9-37, Presses Universitaires de Paris Sorbonne, février 2008.

2.1) Le Blavet, de la gestion d'une ressource naturelle à sa mise en valeur

Peu de choses ressortent des livres d'époque sur le Blavet. Dans le Dictionnaire Géographique, le Blavet ou « Blabia Bluvetus[est une] Petite rivière de France. Elle coule dans la Bretagne, baigne Pontivi & Hennebaut & se décharge dans la mer de Gascogne, à la ville de Blavet vis à vis de la petite île des Grois⁴⁵ ». Dans le Grand dictionnaire Géographique et critique de Bruzen de la Martinière, le Blavet est présenté comme une « rivière de France en Bretagne au diocèse de Vannes. Après avoir arrosé l'ancien Blavet & le Port Louis elle se jette dans l'Océan vis à vis de Belle l'Île⁴⁶ ». Si l'imprécision géographique de l'embouchure de la rivière peut prêter à sourire, elle permet néanmoins pour le lecteur d'avoir quelques informations importantes notamment sur la localisation.

- D'une rivière nourricière...

Quels rapports les hennebontais, en général, entretiennent-ils avec la rivière ? De prime abord, c'est le caractère nourricier qui apparaît. Les archives du Morbihan fournissent quelques éléments de réponse. Dans un « Brief état du revenu et autres droits de l'Abbaye de la Joye ⁴⁷ » de 1652, ce sont les

45 *DICTIONNAIRE GEOGRAPHIQUE UNIVERSEL, Contenant Une description exacte des Etats, Royaumes, Villes, Forteres, lès Montagnes, Caps, Ifles, Presqu îles, Lacs, Mers, Golfes, Détroits & de l'Univers*, à Amsterdam chez FRANÇOIS HALMAJ Marchands à Urrecht chez GUILLAUME van de WATER J Libraires, 1750, p 192.

disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?id=k45BAAAACAAJ&pg=PR1&dq=halmaj+DICTIONNAIRE+GEOGRAPHIQUE+UNIVERSEL&hl=fr&sa=X&ei=HxOGUsWkFejy7Aa93IEw&ved=0CDIQ6AEwAA#v=onepage&q=blavet&f=false>

(consulté le 8 janvier 2014)

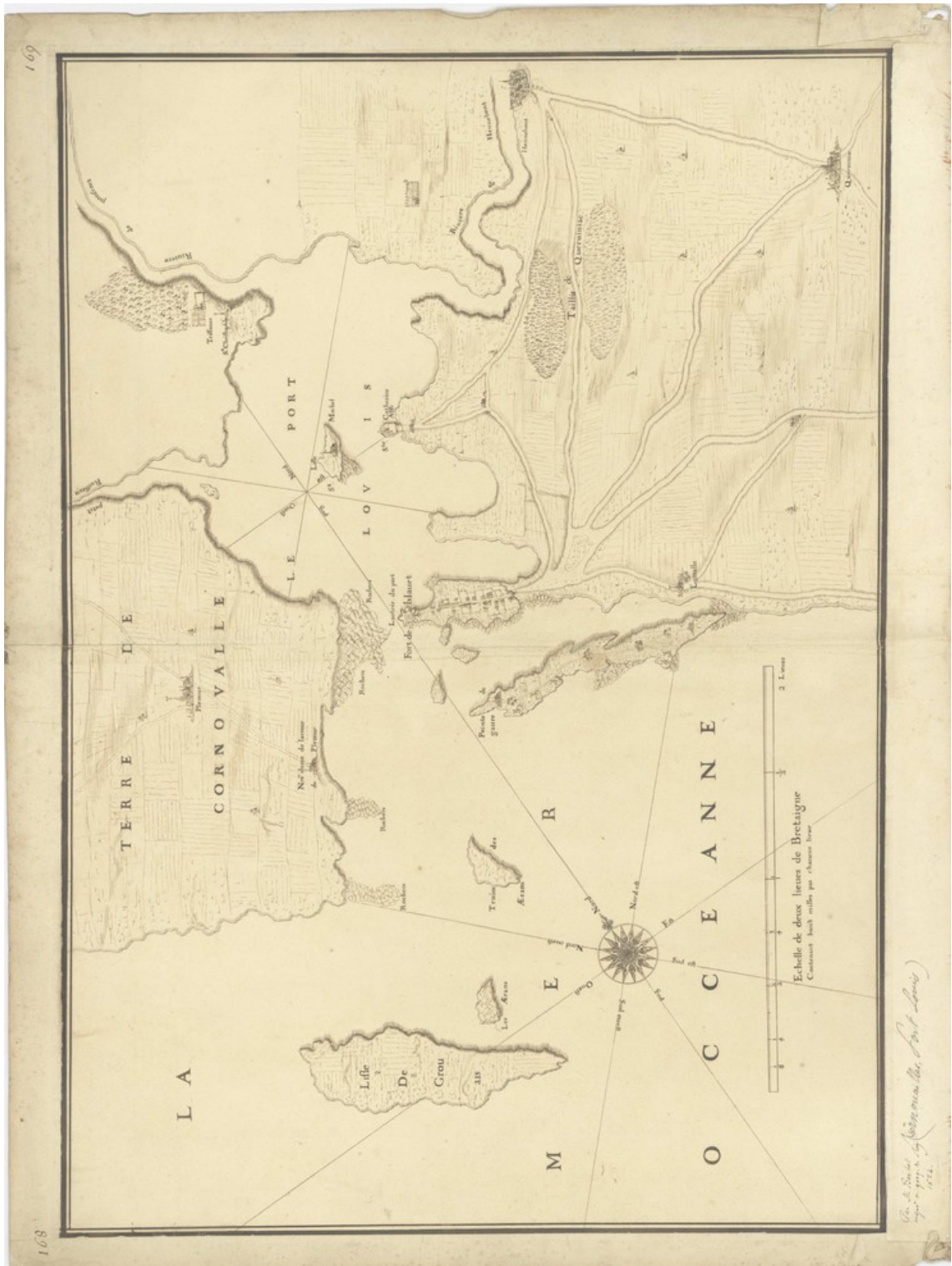
46 BRUZEN DE LA MARTINIERE M, *GRAND DICTIONNAIRE GÉOGRAPHIQUE HISTORIQUE ETCRITIQUE*, Géographe de Sa Majesté Catholique Philippe V Roi des Espagnes et des Indes, Nouvelle Édition corrigée & amplement augmentée, TOME PREMIER, A PARIS CHEZ LES LIBRAIRES ASSOCIÉS, 1768, p 39.

disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?id=WXL0BGSc0tMC&pg=PP7&dq=le+grand+dictionnaire+g%C3%A9ographique+historique+et+critique+TOME+PREMIER&hl=fr&sa=X&ei=2hGGUsreI9PxxhQfg9oHAAQ&ved=0CD0Q6AEwAA#v=onepage&q=BLAVET&f=false>

(consulté le 8 janvier 2014)

47 A D Morbihan : 60 H 34 : État des revenus et autres droits, Abbaye Notre Dame de la Joie, 1652.



Carte n° 11 : Plan⁴⁸ de la rade de Lorient, où l'on voit au nord-est la coulée du Blavet, depuis Hennebont jusqu'à la rade

48 A M Lorient : 2 Fi 845 : plan de Cornouailles-Port-Louis, 1684.

droits de pêche qui sont mis en évidence : « Le droit de pêcher en la rivière de Blavet depuis H^d jusqu'à Lochrist qui est bien une lieue appartient à l'Abbaye seule et privativement à toute autre. Dans cet espace, il y a trois pescheries affermées cinq cent livres, huit saumons et quelques douzaines de lamproyes. ». La liasse 60 H 65⁴⁹ confirme l'emprise de la puissante abbaye cistercienne, dans l'« Aveu et déclaration qui rendent et fournissent au Roy, notre souverain seigneur, noble et vertueux, Dame Thérèse du Bouetiez de Kerorguen [...] et les révérendes religieuses de ladite abbaye[...]». L'article 9 stipule que :

« La dite Abbaye a encore le droit des pêcheries et Gorêts dans l'étendue de la dite rivière de Blavet depuis le pont à mer d'Hennebond jusqu'au bourg et passage à Locriste. La moitié des gorêts et pêcherie scitués au dessus du grand pont de Locriste, à prendre laditte moitié au costé de la paroisse de Saint-Gilles vis à vis de Monsieur le Prince de Géméné et privativement appartient à la dite Abbaye à cause du prieuré de Locriste cy après déclaré tous les droits et gorêts et pêcheries au dessous du peit pont de Locriste pour l'entretien desquels gorêts situés au dit de Locriste, Monsieur le Prince de Guéméné doit fournir les bois nécessaires chacun an ⁵⁰, »

et précise dans l'article 10 que :

« La dite Abbaye jouit aussy et luy appartient vis avis des susdits moulins et autres endroits et laditte rivière le droit des gorêts jusqu'à la moittié de la dite rivière et tout droit de pêche avec bateaux et filets dans l'étendue cy-dessus de la dite rivière par moitié avec ledit Seigneur de Guéméné aux endroits ou ledit Seigneur Prince a fief et domaine de l'autre costé de la dite rivière⁵¹ [...] ». »

Un autre élément est apporté, par la Société d'agriculture, de commerce et des arts de Bretagne, dans son « *Corps d'observations de la Société d'agriculture, de commerce & des arts [...]*⁵² ». Dans un article, il y est question de la gueldre qui « se fait avec des Chevrettes des Cancre & ce qui est plus pernicieux à tous égards avec le menu frétin des Soles des Merlans & des autres poissons de toute espèce dont on forme une pâte en les pilant », affirmant que « Un Citoyen très digne de foi a attesté à plusieurs Membres

49 A D Morbihan : 60 H 34 : État des revenus et autres droits, Abbaye de Notre-Dame-de-La-Joie, 1652.

50 A D Morbihan : 60 H 65 : Aveux et déclarations, Abbaye Notre Dame de la Joie.

51 *Ibidem*.

52 *Corps d'observations de la Société d'agriculture, de commerce & des arts, établi par les États de Bretagne*, années 1757 et 1758, A Rennes, chez Jacques Vatard, libraire, place du palais aux États de Bretagne, 1765, p 218.

disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?id=991MAAAAYAAJ&printsec=frontcover&dq=Corps+d%27observations+de+la+Soci%C3%A9t%C3%A9+d%27agriculture,+de+commerce+et+des+arts+..&hl=fr&sa=X&ei=ZtydUqazCfPa0QXK2oD4BA&ved=0CDMQ6AEwA#v=onepage&q=gueldre&f=false>

(consulté le 8 janvier 2014)

de la Société que dans la rivière de Hennebont, on est dans l'usage de prendre tout le menu poisson pour faire de la Gueldre ». Toutefois, il est précisé que cette pratique est interdite pour deux raisons, « non seulement par rapport à la Sardine qu'elle corrompt mais encore parce qu'elle diminue & détruit les espèces de poissons du frai desquels elle est composée ». Denis Binet⁵³ signale d'ailleurs que « la pêche de la gueldre est normalement interdite depuis l'ordonnance de 1681 pour préserver la reconstitution des stocks », même si elle semble avoir perduré beaucoup plus longtemps.

La pêche et les activités qui lui sont liées restent une activité secondaire, les quantités de poissons fournies semblent peu importantes, la concurrence de la pêche en mer l'explique certainement en grande partie.

- ... à une rivière maîtrisée et aménagée.

Cordon ombilical, reliant le port, cœur battant de l'économie de la ville, à l'océan, le Blavet est l'objet de la part de la Communauté de Ville de tous les soins. La rivière se doit d'être praticable et les obstacles éventuels éliminés.

- Nettoyer la rivière

Pour assurer une meilleure navigabilité du tronçon fluvial, les registres de la Communauté de Ville font état de nombreux travaux de curage du lit du Blavet, notamment à partir des années 1740, l'augmentation des capacités de transport et donc de la taille des navires les rendant nécessaires.

Le 23 décembre 1740, le syndic rapporte :

« qu'on s'aperçoit que depuis plusieurs années il se forme des bancs dans cette rivière, notamment depuis que l'on a ouvertes deux carrières près le rivage du côté de Locoyarne en la paroisse de Kervignac, dont les plages qui descendent des terrains au dessus entraînent des sables et graviers dans la rivière, à quoy estant nécessaire de pourvoir pour l'utilité du commerce maritime de cette ville, il a requis la Communauté de

53 BINET Denis, *Les pêches côtières de la baie du Mont-Saint-Michel à la baie de Bourgneuf au début du XIX^e siècle*, IFREMER, 1999, p 93.

disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?id=JjHQe51AtsgC&printsec=frontcover&dq=Les+p%C3%A4ches+c%C3%B4ti%C3%A8res+de+la+baie+du+Mont-Saint-Michel+%C3%A0+la+baie+de+Bourgneuf+au+d%C3%A9but+du+XIXe+si%C3%A8cle&hl=fr&sa=X&ei=f96dUqTqA6Ot0QWbvYGoBQ&ved=0CDUQ6AEwAA#v=onepage&q=Gueldre&f=false>

(consulté le 20 août 2013)

délibérer⁵⁴ [...]. »

Le 12 novembre 1746, la Communauté, dans une supplique adressée à l'Intendant, insiste particulièrement sur l'importance du commerce maritime, et ainsi :

« délibérant a esté d'avis de faire très humble remontrance à Monseigneur l'Intendant sur le retranchement des ouvrages portés au devis [...] et d'observer que sur l'article second, le Sieur Subdélégué ignore que le commerce fait le bonheur d'une ville, que la navigation d'une rivière fait sa richesse et que tout ce qui est obstacle à cette navigation est utile à oster, les roches de la rivière que l'on propose d'oster sont d'une utilité fort grande⁵⁵ [...]. »

Le 20 octobre 1756, un « Devis estimatif des dépenses à faire sur le Blavet depuis Hennebont jusqu'à Lorient » est rédigé. Il s'agit d'un projet beaucoup très ambitieux, marquant certainement une évolution dans la prise de conscience de la nécessité d'assurer une navigabilité optimale du tronçon fluvial, mais servant d'abord les négociants, dont l'intérêt consiste à permettre aux navires importants de remonter ou descendre la rivière en toute sécurité, d'où le fait que le prix total des travaux puisse apparaître comme exorbitant :

- « banc de gravier à l'extrémité des terres du manoir de Locoyarne (500 toises de sable de 3 pieds de profondeur (1200 lt)
 - autre banc au niveau de la chapelle du manoir (400 toises à 3 pieds de profondeur) 9600 lt, à Kérandré, rocher au milieu du canal 200 lt
 - à 15 pieds du premier, un autre rocher, 4 pieds de large, 3 de profondeur 180 lt
 - A côté de la montagne de Villeneuve, un autre rocher, 600 lt
 - Autre rocher vis à vis de 2 petits chênes en la montagne de Mr Maupeou à l'este, 600 lt
 - 9 rochers depuis le précédent jusqu'au ruisseau du moulin de Villeneuve 1 900 lt
- Total 24 880 lt ⁵⁶. »

Ce devis fait suite à une demande de la Communauté de Ville, du 20 octobre 1756, sensibilisée par l'apparition de bancs de sables dans le chenal ainsi que des rochers, présentant un risque pour la navigation fluviale, avec avec la nomination de commissaires aidés par deux experts pour examiner la rivière⁵⁷. Aucune trace n'indique qu'il ait été suivi d'effets, le coût trop élevé ayant certainement joué un rôle de frein.

À plusieurs autres reprises, l'assemblée délibérante fait état de la nécessité de

54 A M Hennebont : BB 13 : Reg. Délib. Com.Ville (1720-1731).

55 A M Hennebont : BB 19 : Reg. Délib. Com.Ville (1745-1747).

56 A M Hennebont : DD 1 : Devis estimatif des dépenses à faire sur le Blavet depuis Hennebont jusqu'à Lorient du 20 octobre 1756.

57 A M Hennebont : BB 22 : Reg. Délib. Com.Ville (1755-1759).

nouveaux travaux⁵⁸, demandant le 12 avril 1777, des secours suite aux dégâts causés par l'inondation du 23 août précédent, le 12 mai 1777, pour faire enlever un banc de sable apparu dans le port après l'inondation, qui « ne fait qu'augmenter et il faut y remédier ».

Perpétuellement à cours d'argent, la Communauté frappe à toutes les portes pour obtenir l'aide nécessaire, le 27 mars 1770, les États lui accordent 2 000 lt de subventions pour le nettoyage de la rivière et les réparations des quais⁵⁹. Le 29 septembre 1770, un compte rendu de l'emploi de 2 000 lt reçues des États est réalisé, doublé de l'envoi d'un mémoire sur les travaux et ceux restant à faire. Le 6 novembre 1770, une nouvelle demande de secours aux États est faite pour continuer les travaux⁶⁰. Le 23 juillet 1777, une lettre du ministre de la marine enjoint la Communauté d'employer deux chalands, prêtés par le service du port de Lorient pour enlever le banc de sable :

« Copie d'une lettre du Ministre de la Marine, à Versailles le 13 juillet 1777

J'ai reçu, Mr, votre lettre du 30 du mois dernier, par laquelle vous me faite part de ce que le Sénéchal d'Hennebont vous a mandé de lembard ? Dans cette ville. Je trouve pour se procurer les moyens de faire enlever un banc de terre et de sables formé dans la rivière [...]. Cette opération ne peut être faite sans succès qu'en y employant des chalands, dont la ville d'Hennebont n'est pas en état de faire les dépenses [...] ⁶¹ ». La seule condition est que les deux chalands du service du port de Lorient soient rendus en bon état.

– Le délestage

Le lestage confère aux bateaux une meilleure stabilité, l'empêche de tanguer démesurément et lui assure un tirant d'eau. « Mais à bord des bâtiments du commerce, la quantité de marchandises embarquées se trouvant presque toujours assez considérable pour lester le navire, on n'a recours au lestage que dans les circonstances où le navire est obligé de prendre la mer sans avoir reçu une cargaison suffisante pour assurer la stabilité du bâtiment ⁶² ». La marchandise livrée, ou un nouveau chargement étant

58 A M Hennebont : BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775).

59 *Ibidem*, délibération du 27 mars 1770.

60 *Ibidem*, délibération du 6 novembre 1770 .

61 A M Hennebont : BB 25 : Reg. Délib. Com.Ville (1775-1784).

62 In , *Dictionnaire du commerce et des marchandises, contenant tout ce qui concerne le commerce de terre et de mer*, Volume 2, Paris, Guillaumin et Cie, éditeurs, Galerie de la Bourse, n°5, passage des Panoramas, p 1285, 1839.

disponible à l'adresse :

effectué, le lest devenu inutile est abandonné sur place. Le 8 février 1662, la Communauté de Ville tente de mieux le contrôler en mettant en place un « règlement de délestage qui se fait dans la rivière au risque de l'obstruer, les sables seront portés dans l'étang et les pierres sur le quai devers les maisons Augeneau et le Raisye⁶³ ». Trois ans plus tard, le 21 mai 1665, des commissaires pour la surveillance du délestage des navires sont nommés pour mieux contrôler cette activité. Peine perdue, puisqu'une délibération du 2 janvier 1696 montre « qu'il se commet un abus continuelles par les maistres de Barques qui font souvent fayre delestage [...] dans la rivière au lieu [...] et qui fait un tort préjudiciable a la ditte rivière⁶⁴ [...] ».

Certains négociants de la ville ne semblent pas, d'ailleurs, être des plus scrupuleux. Ainsi dans une délibération du 26 septembre 1712, le Maire y « remontre que depuis quelques années le Sieur Defourneaux Gardy habitant de cette ville [peut-être le père de la Chapelle Gardye] a fait décharger les dellestages des bâtiments et barques qui avoient de ce port vis à vis sa maison et surtout de la rivière [...] et qui font quen grande marée le fleuve emporte pierres et sables obstruant l'entrée du quay⁶⁵ ». De nouveaux commissaires sont nommés et interdiction est faite, à nouveau, aux bâtiments de décharger sans leur permission, les « grosses pierres et cailloux sur le quay joignant le mur de la ville et autre sur les levées vis à vis les capucins aux frais des maîtres de barque ». Malgré tout, les dépôts illégaux continuent, aggravés par les mauvaises habitudes des marchands de bois, ce que souligne une nouvelle délibération du 16 décembre 1720, dans laquelle les commissaires rapportent que :

« des bancs de sable et de vazes [...] se forment dans le lit de la rivière par des grosses pièces de bois qui emporté par les marées... restent dans ceux là et forment des tas [...] que ce grand mal narive que par l'affectation des marchands de bois qui pour conserver leur bois [...], [qui] sont ensuite emportés dans le lit de la rivière dans les grandes marées et dans le houg des transports remédier⁶⁶. »

Des bateliers se proposent de les retirer, ce qui est accepté. Vingt ans plus tard, le même

<https://books.google.fr/books?id=tj5PAAAAcAAJ&pg=PA1285&lpg=PA1285&dq=lestage+des+navires&source=bl&ots=PIInuZOe25v&sig=KV2JHihQy95w-2EryACvz kf4qlc&hl=fr&sa=X&ved=0ahUKEwjoxbuk7OXNAhWLCRQKHUP7C74Q6AEIXDAN#v=onepage&q=lestage%20des%20navires&f=false>

(consulté le 19 février 2016)

63 A M Hennebont : BB 3 : Reg. Délib. Com.Ville (1658-1668).

64 A M Hennebont : BB 8 : Reg. Délib. Com.Ville (1694-1702).

65 A M Hennebont : BB 11 : Reg. Délib. Com.Ville (1712-1713).

66 A M Hennebont : BB 13 : Reg. Délib. Com.Ville (1720-1731).

problème continue pourtant à se poser, puisque le 23 décembre 1740, il est à nouveau constaté que « les marchands de bois jettent les pièces de bois de construction dans la rivière au lieu de les jeter dans le rivage destiné à les recevoir sans les faire transporter et retirer dans les tems convenables ». À cela s'ajoute une mauvaise habitude des habitants, puisque :

« les particuliers qui batissent font jeter leurs pièces de maçonnerie et de taille sur les bords des quays et dans les calles et y font des tas de pierres et de bois qui pourroient attirer la ruine des quays des deux costés de la rivière et qu'il forme un banc au bas du ruisseau qui descend au bas du bois des Pères Capucins, ce qui ne vient que parce que les immondices de la ville et les sables du ruisseau [...] ne sont pas retenus dans l'entrée du lit de l'étang à tout quoy il est besoin de pourvoir⁶⁷. »

L'entretien de la rivière apparaît à nouveau, aux yeux de la Communauté, comme une nécessité pour protéger l'artère essentielle qui relie le port à l'océan, avec comme objectif la meilleure navigabilité possible, de façon à continuer à capter les flux de navires et éviter, du mieux possible, qu'ils ne soient détournés vers le port de Lorient.

Pourtant, les rapports entre les deux villes peuvent évoluer au gré des circonstances. Le 12 février 1743, le Maire annonce, lors d'une réunion de la Communauté de Ville, que « La Compagnie des Indes estoit dans l'intention d'établir un officier délesteur à ses frais dans les villes de Lorient, Port-Louis et cette ville et de faire faire un endroit commode pour y jeter le lest des bâtiments qui entreroient en cette rivière et de chercher un endroit pour y prendre du lest parce qu'elle se feroit autoriser pour percevoir certains droits pour ledit lest et délestage ». Cette collaboration, si elle est contrainte, n'en demeure pas moins une opportunité financière pour la ville. Aussi, suite aux visites de « Monsieur de Clairambaut, commissaire ordonnateur de la marine au Port-Louis et Monsieur du Vlaent directeur de la dite Cie⁶⁸ », il est proposé à la ville d'utiliser la vasière aux pieds du couvent des Ursulines pour y jeter le lest. « Mais comme la Communauté a desjà projectté de faire un mur sur tout le long de ces vases et de les remplir tant pour y faire le chemin de Lorient que pour rendre le cour de la rivière plus vif et par là évacuer plus aisément les vases qui s'y arretent », l'assemblée décide de se charger elle-même des travaux. Derrière le prétexte d'aménager des quais se cache en fait une raison financière, annoncée à la fin de l'annonce du Maire, où elle est consignée :

⁶⁷ *Ibidem*.

⁶⁸ A M Hennebont : BB 18 : Reg. Délib. Com.Ville (1742-1745).

« qu'il serait plus expédient à la Communauté de se charger elle mesme de faire les ouvrages proposés qui conviennent à ceux quelle projettoit de faire et de fournir le leste aux bâtiments parce que la Communauté jouirait des droits qui seraient attribués à la Compagnie des Indes, tant pour le leste que pour délester, les bâtiments et il a requis la Communauté de dellibérer à ce sujet⁶⁹. »

L'assemblée décide donc de se charger de faire :

« des endroits propres à décharger le leste et de fournir le leste parce que la Communauté qui aura à son profit les droits qui seront attribués à la Compagnie des Indes tant pour le leste que pour délestage et à cet effet a chargé Monsieur le Maire devis (?) à Monsieur le Haer que l'intention de la Communauté est de se charger de l'ouvrage et d'exécuter de concert avec l'officier délesteur qui sera nommé par la Compagnie les arrangements qui seront pris pour lesdits délestages⁷⁰. »

À ce choix, s'ajoutent également d'autres intérêts supposés, les notables étant « tous unanimement convaincus » que ce dépôt pourrait fournir « un espace suffisant en largeur pour la construction du quay », ou permettre « de continuer ses quays à pierres sèches jusque et par delas le depost destiné pour le leste », le tout permettant « la conservation de la rivière et du port de cette ville ». La raison financière, évoquée dans l'annonce du Maire, prend tout son sens, puisque l'assemblée, si elle décide de prendre à sa charge les travaux nécessaires, montre également sa volonté :

« de faire exécuter exactement la police qui sera réglé pour les lestages et délestages mesme de nomer deux des notables pour veiller concurremment avec le commis estably par la Compagnie à la conservation de la rivière et du port de la dite ville espérant ledit Sieur Maire qu'aux moyen des dépenses et assujettissemens proposés, le Ministre voudra bien faire accorder à ladite Communauté le produit des délestages et lestages concernant leur ville, seulement et ce suivant les prix qui sont ou seront fixés pour les entrepôts du Port-Louis et Lorient⁷¹. »

L'opportunité financière apparaît comme évidente ; même si elle se charge « de faire les endroits propres à décharger le leste et de fournir le leste », il s'agit bien, pour la ville, de percevoir à son profit les mêmes droits que ceux attribués à la Compagnie des Indes, tant pour le leste que pour délestage ».

69 *Ibid.*

70 *Ibid.*

71 *Ibid.*

- aménager la rivière en amont

L'autre élément auquel la Communauté de Ville accorde une grande importance, à la fin de la période traitée, concerne les projets d'aménagement de la rivière en amont de la Ville, de sa canalisation. La première mention de ce projet date du 24 décembre 1779⁷², elle se trouve dans une délibération de la Communauté de Ville. L'intérêt suscité est clairement évoqué. Le Maire fait état de l'examen d'un plan à la commission intermédiaire des États de Rennes, « proposé pour rendre la rivière de Blavet navigable, depuis Pontivy jusqu'à cette ville », et qu' « il a été permis aux villes qui y ont intérêt d'envoyer à la dite commission intermédiaire leur mémoire à ces égards ». Dans le compte rendu, le bénéfice que les négociants hennebontais peuvent en tirer est mis en avant, le rédacteur insistant sur « ce qui pour son exécution ne laisserois pas d'accroître beaucoup le commerce de cette ville d'Hennebond » et qu' « Hennebond est de toutes les villes, celle la plus intéressée ». Deux membres de l'assemblée, « qui ont une plus parfaite connoissance des avantages de cette navigation » sont invités à « rédiger un mémoire qui prouvera la nécessité d'établir ». Finalement, ce sont trois personnes qui sont nommées pour cette tâche, Cario, Bouézo, et Néron Kervado, probablement tous liés au milieu négociant. Ce projet semble avancer lentement et il en est à nouveau fait état très brièvement dans une délibération du 20 avril 1781, où est mentionné, à nouveau, un projet pour rendre le Blavet navigable jusqu'à Pontivy, afin d'accroître le commerce, sans plus de précision.

Le mémoire de M de Kerangal, commissaire des États à Vannes, du 24 septembre 1782, déjà évoqué précédemment, et « relatif au projet de rendre la rivière de Blavet navigable⁷³ », montre que le souhait pour cet aménagement est partagé, par de nombreuses personnes, conscientes déjà des enjeux économiques qu'il représente, pas seulement pour la ville d'Hennebond, mais pour le dynamisme commercial de tout l'arrière pays.

L'affaire rebondit en 1785, par le biais d'un ambitieux projet de canal entre Vilaine⁷⁴, Rance, Blavet et Loire, proposé par Monsieur de Kersauson, probablement à

72 A M Hennebond : BB 20 : Reg. Délib. Com.Ville (1752-1755).

73 A D Morbihan : 21 C 480 : Commission intermédiaire des États de Bretagne , mémoire de Kerangal, 1782.

74 A D Ille et Vilaine : C 4984 : Navigation (1732-1789).

l'Intendance et aux États : « La ville de Port-Louis, Lorient et Hennebont auront une communication nouvelle intérieure et commode, non seulement avec Pontivy, mais encore avec celle de Josselin, Malestroit, Redon, Rennes, Nantes, Saint-Malo. La rivière du Blavet depuis Bieuzy jusqu'à son embouchure n'est affectée par aucun saut considérable et jouit d'une pente de dérivation assez douce et quelquefois presque imperceptible ».

L'importance de la navigation intérieure dépasse les simples intérêts des négociants locaux, puisque c'est en 1788 qu'est évoquée pour la dernière fois cette possibilité, dans un livre publié par l'Académie Royale des Sciences :

« Article IL Communication de Brest à l'Orient. Pour former cette communication, il faut d'abord rendre la rivière d' Aulne navigable de Châteaulin jusqu'au confluent de cette rivière & de celle d'Hières, remonter l'Hières jusqu'à la hauteur de Carhaix, former entre cette rivière & le Blavet une communication, en plaçant un point de partage dans des landes très élevées du côté de Rosternen & rendre ensuite la rivière de Blavet navigable depuis Gouarec jusqu'à Hennebont depuis. D'après les plans & les nivellemens qui nous ont été présentés, il paroît que le seul des points de partage proposés qui puisse mériter quelque attention est celui qui traverseroit la lande de Plévan, au dessus des étangs de Glomel & duquel on descendroit dans la rivière d'Hières par le ruisseau de Kergoët & dans celle de Blavet par la rivière de Doré. Mais il seroit difficile de rassembler à ce point une quantité d'eau suffisante sans baisser de plus de quatre vingts pieds le seuil actuel de cette lande, c'est le sens moyen de se trouver au niveau du point où dans cette partie les eaux commencent à être un peu abondantes & c'est pour ce niveau qu'il faudroit faire une jauge nouvelle des eaux que l'on pourroit y conduire & conserver dans des réservoirs dont les étangs déjà existans pourroient former une partie.

Il y auroit selon les nivellemens qui nous ont été envoyés environ trois cents quarante pieds, pour descendre de ce point de partage dans l'Hières & cent cinquante pour descendre dans le Blavet, ce qui obligeroit à construire plus de soixante écluses chacune de huit pieds de chute. De plus, la lande dont il faudroit baisser le seuil de quatre vingts pieds est parsemée à sa surface d'assez gros rochers de quartz qui donnent lieu de craindre que cette coupure ne devint très dispendieuse.

On voit donc qu'indépendamment de ce qu'il en coûteroit pour rendre le Blavet navigable jusqu'à Gouarec, où cette rivière reçoit celle de Doré, ce projet exigeroit des dépenses énormes dont la futilité qu'en retireroit la province de Bretagne ne pourroit jamais la dédommager⁷⁵. »

Ce projet est donc abandonné, les coûts envisagés étant prohibitifs, par rapport aux bénéfices escomptés. L'influence des négociants hennebontais, si elle a pu favoriser la

75 *Histoire de l'Académie Royale des Sciences*, à Paris de l'académie royale, 1788, p 116-117.

disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?id=OkeH7d5Wnc4C&pg=PA117&dq=rivi%C3%A8re+blavet&hl=fr&sa=X&ei=BxSGUrW0A8GP7AbDooCgDQ&ved=0CEIQ6AEwAzgU#v=onepage&q=rivi%C3%A8re%20blavet&f=false>

(consulté le 20 février 2014)

réflexion au niveau de la Province ne s'étend pas au delà, l'Académie royale des Sciences, ayant le dernier mot, clôt le débat, du moins temporairement.

2.2) Faire du port d'Hennebont un outil performant, aménager les quais

Le port reste mal connu, aucune description précise n'a pu être retrouvée. Seuls les documents faisant mention des droits qui y sont perçus y font allusion. À ce titre, les Carmes disposent d' « un droit de guindage des vins qui se déchargent au port de cette ville, 18 deniers par tonneaux en contrepartie à la charge des Carmes d'inhumer les corps de ceux qui se sont trouvés noyés dans la rivière et au port de cette ville depuis mars 1651)⁷⁶ ». Un autre document y fait également référence, il s'agit du registre des droits et coutumes⁷⁷. De nombreux droits perçus grâce à l'activité portuaire y sont consignés. On y retrouve les droits sur le vin perçus par les Carmes, « Les propriétaires sont les Carmes d'Hennebont. Ce droit fait valoir par an de 30 à 40 lt. Le dit droit qui est de 18 d/tonneaux a été accordé aux religieux pour enterrer les noyés », auxquels s'ajoutent :

- en 1731: le droit de Trépas d'Hennebont qui appartient au Sieur de Caseuille. Les droits de coutume appartiennent au Roi. Le droit d'entrée appartient au Prince de Guéméné.

- Des droits se levant sur tous les bestiaux qui passent au port les jours de foire et marché, appartenant au Roi, au Prince de Guéméné, à l'Abbaye de la Joie et à Monsieur de la Pierre.

- Un droit d'ancrage levé par le Prince de Guéméné au port, qu'il a semblé abandonner, bien que la notice datant de 1769 stipule que l'on en trouve mention plus tard.

- Différents droits et coutumes et levées dépendant dans la ville d'Hennebont du domaine engagé à Monsieur le Duc de Penthièvre.

Ces éléments, s'ils prouvent que les intervenants et enjeux sont nombreux, ne permettent pas d'expliquer la fièvre constructrice, qui va marquer l'ensemble portuaire de la ville et amener celui-ci à se doter d'infrastructures dignes de ce nom.

76 A D Morbihan : 44 H 2 : Les Carmes d'Hennebont : In « déclaration et dénombrement des maisons, terres, héritage et droits de guindage que les Pères Carmes possèdent prochainement et roturièrement du Roy sous son domaine d'Hennebont » (1726) (supposée).

77 A D Ille et Vilaine : C 2438 : Droits et coutumes (registre des ...).

2.2.1) Les aménagements, entre nécessité et jeu des acteurs

- Une nécessité

Pour Marcel Hérubel, les quais constituent l'équipement de base de tout port, ils permettent d'avoir des berges plus solides, de régulariser la rive, de mieux amarrer les bateaux et de faciliter les travaux de manutention ; dans les villes commerçantes, l'aménagement souvent rudimentaire commença dans la seconde moitié du XV^e siècle, elles disposèrent au « minimum d'une simple estacade, au mieux de quais, de postes amarrage et entrepôts⁷⁸ ». Ces aménagements s'inscrivent d'ailleurs dans un contexte beaucoup plus large, celui du XVIII^e siècle, qui pour C Nières :

« est le siècle du changement avec la construction et la différenciation des bâtiments publics, l'aménagement des rues, des places et des banlieues et la modification plus ou moins lente du bâti privé. La mise en état des traverses, le percement ou l'élargissement des portes là où elles existaient, les efforts de modernisation des ports constituent autant de signes d'une activité générale qui va à l'inverse de la stagnation d'un certain nombre de cités⁷⁹ [...] ». »

Pour Hélène le Coldroc'h :

« Les berges du Blavet sont formées de banc de vase sur lesquels le quai et le pont sont construits directement ou sur des pilotis sommaires si bien qu'ils n'avaient pas d'assises solides [...]. Malgré la reconstruction du pont à mer en 1687, après son effondrement en 1683, la maçonnerie de ses piles est en mauvais état . Il va de même pour le quai puisque jusqu'à la construction du quai d'Aguillon à la fin du XIX^e siècle, les usagers n'auront à leur disposition que des appontements précaires. Les quais ne sont souvent que de mauvais murs de pierres sèches sans mortiers et particulièrement fragiles [...] Techniquement, les quais peuvent être améliorés par la construction de cales et presque partout, ils en sont équipés. Hennebont n'échappe pas à la règle, puisqu'il y a trois cales⁸⁰. »

L'enjeu est donc ici fondamental : comment réaliser des aménagements permettant un accueil optimal des bateaux, mais aussi organiser un trafic de marchandises plus fluide, le rôle de plateforme étant ici essentiel pour l'économie de la Ville et donc également, pour les négociants.

78 HERUBEL Marcel, *L'Homme et la Côte. Étude d'Économie maritime*, Gallimard, 1937, p 33.

79 NIÈRE Claude, *op.cit.* p 532.

80 LE COLDROCH HÉLÈNE, *le trafic du port d'Hennebont et le monde du commerce, 1700-1705*, UBS, 1997, p 152.

- L'aménagement des quais relève d'un long processus, mettant en œuvre de nombreux intermédiaires, aux intérêts parfois divergents.

La seconde moitié du XVIII^e siècle est particulièrement éclairante à ce sujet. Le 24 janvier 1758, la Communauté de Ville fait état, à la suite d'une délibération, de la nécessité d'élever « les murs du quai neuf [...] au niveau des plus hautes mer⁸¹ ». Il faut engager des travaux importants, la fondation devant faire 16 pieds et la hauteur du quai-neuf doit égaler celle de la partie des quais entre les deux cales. La durée des travaux est estimée à deux ans. Le 3 février 1758, les délibérations font état d'une adjudication des travaux pour 11 000 lt à Nicolas Herman et Consorts⁸². En guise de caution, ces derniers proposent que les matériaux soient payés aux fournisseurs et que leur premier terme soit retenue en garantie. Il existe donc des éléments déjà en place, issus sans doute de travaux plus anciens, dont nous n'avons pas la trace.

La véritable impulsion est donnée en 1761 par le Duc d'Aiguillon qui ordonne à l'ingénieur des Ponts et Chaussées d'établir un devis pour l'élévation du vieux quai et la construction de cales⁸³. Ceci constitue peut-être une réponse de l'Intendant à la Communauté de Ville, puisque comme le montre Hélène le Coldroc'h, « La communauté [...] était responsable de l'entretien des équipements portuaires, ceci lui posait des problèmes financiers, perpétuellement à cours d'argent, celle-ci n'effectua que des réparations de fortune ⁸⁴».

Une troisième personne est également présente dans le processus décisionnel qui se dessine et dans les choix à faire, quant à la nature et à la forme des infrastructures. Il s'agit de l'ingénieur. Pour Hervé Léna, « La création de l'école des Ponts et Chaussées en 1747 favorise le développement des travaux publics en France et en particulier en Bretagne où le commandant en chef de la Province, le Duc d'Aiguillon donne l'impulsion nécessaire au développement de l'urbanisme », précisant que « Chaque ingénieur, pourvu d'une commission, réside dans son département (en 1757, d'Aiguillon fait diviser la Province en 7 départements dirigés par des ingénieurs : Rennes, Dol,

81 A M Hennebont : BB 22 : Reg. Délib. Com.Ville (1755-1759).

82 Le 24 janvier 1761, la confection d'un quai neuf au faubourg dit du Bourg-Neuf est achevée, sans que l'on ait plus de précisions.

A M Hennebont : BB 22 : Reg. Délib. Com.Ville (1755-1759).

83 A M Hennebont : BB 23 : Reg. Délib. Com.Ville (1760-1766).

84 LE COLDROC'H Hélène, *le trafic du port d'Hennebont et le monde du commerce, 1700-1705*, UBS, 1997, p 152.

Nantes, Vannes, Saint-Brieuc, Landernau, Hennebont)⁸⁵».

Enfin, un quatrième interlocuteur vient parfois se glisser au sein des processus de décision, même si son rôle y reste secondaire, ce sont les États de Bretagne. Dans le « *Corps d'observations de la Société d'agriculture, de commerce & des arts, établie par les états de Bretagne* », la nécessité d'engager des travaux est bien soulignée, même si elle n'est pas propre à la ville et concerne de nombreux autres petits ports (ceci montre d'ailleurs le souci des États de voir la Province dotée d'infrastructures portuaires en bon état, efficaces, pour permettre au commerce breton de garder son importance). Ainsi, il est mentionné que :

« Sur le trente troisieme Article, les États ont chargé & chargent M Magin, d'examiner l'état des Ports de Hennebond, Rhedon, Paimpol & la Rochebernard, pour rendre compte à la tenue prochaine, des ouvrages qu'il conviendrait y faire, avec un état de la dépense, et finalement, les États ont chargé & chargent la Commission du Commerce d'extraire les parties dont il est nécessaire que le Public ait connoissance pour les faire imprimer & distribuer aux frais des États⁸⁶. »

Les processus de décision mettent aux prises différents interlocuteurs, aux intérêts parfois contradictoires, les réfections ou créations des quais consistent à trouver un savant équilibre entre ces intervenants, l'objectif commun étant quand même de dynamiser au maximum la fonction portuaire, d'en faire un outil efficace au service du commerce.

85 LÉNA Hervé, *op.cit.*, pp 232-233.

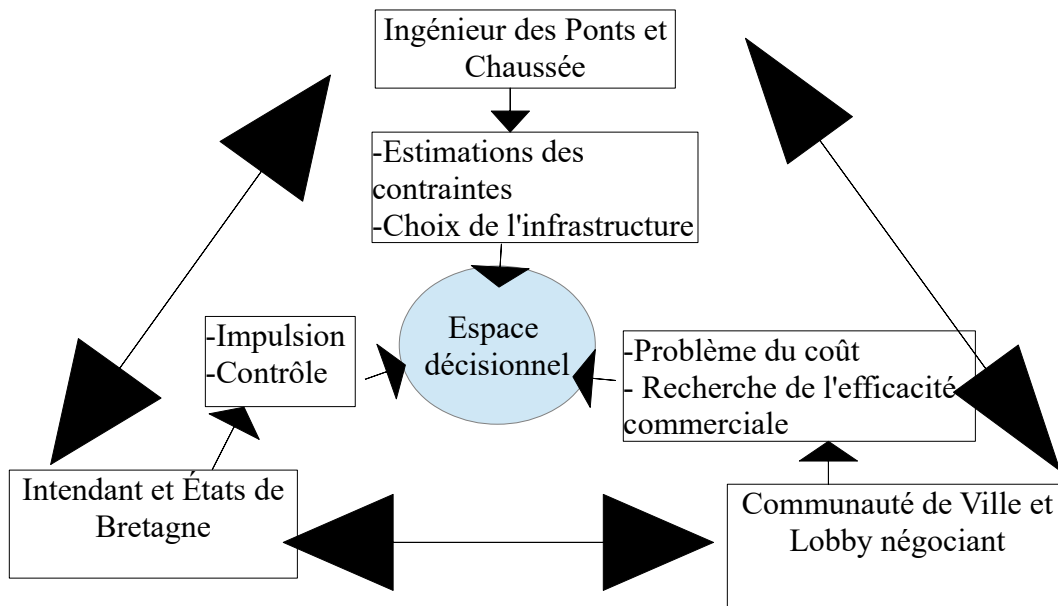
86 *Corps d'observations de la Société d'agriculture, de commerce & des arts, établie par les États de Bretagne, années 1757 et 1758*, A Rennes, chez Jacques Vatar, libraire, place du palais aux États de Bretagne, 1765, p 36.

disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?id=991MAAAAYAAJ&printsec=frontcover&dq=Corps+d%27observations+de+la+Soci%C3%A9t%C3%A9+d%27agriculture,+de+commerce+et+des+arts+..&hl=fr&sa=X&ei=ZtydUqazCfPa0QXK2oD4BA&ved=0CDMQ6AEwA#v=onepage&q=gueldre&f=false>

(consulté en le 20 août 2013)

Schéma récapitulatif n°13 : le triangle décisionnel



2.2.2) Un processus qui n'est pas linéaire

Le souci affiché de la Communauté de Ville de faire ou de transformer l'espace portuaire en un outil performant semble prendre de l'importance sur l'ensemble de la période étudiée, sur fond d'intensification de la concurrence avec Lorient. Les premières traces d'entretien des quais remontent à 1696. Le 26 janvier, la Communauté de Ville constate que le « quay de cette ville [est] en grande indigence de réparation et que sy lon n'y donne ordre [...] qu'il est en grand danger de tomber⁸⁷ ». Il est donc décidé de charger « le syndic de présenter à Monseigneur le Marquis de Canardin [...] pour avoir permission de faire rétablir ledit quay d'en faire un devis et de terminer le bail à fur [de] ce qui [pourrait être entrepris] ». Une enveloppe financière de 600 lt/an est prévue pour les réparations. Le 8 juin 1696, un bail au rabais des « réparations nécessaires au pont, pavés et quay de cette ville » est acté, conformément au procès verbal. Une adjudication aux chandelles est alors effectuée⁸⁸. Peine perdue semble-t-il, puisque le 19 juillet 1697, 500 lt sont à nouveau dédiés aux réparations du pont et du quai, qui sont toujours « en grande indigence » et qu'il est jugé nécessaire d'en « faire un procès verbal de l'estat⁸⁹ ».

Le 5 décembre 1738⁹⁰, le compte rendu d'une délibération stipule qu'« en ladite assemblée, mondit Sieur le Sénéchal a remontré qu'il a reçu de nouveaux ordres de Monseigneur l'Intendant pour continuer le quay et la levée vers les Ursulines de cette ville et a requis qu'il soit nommé des commissaires pour examiner et arrester les comptes et dépenses quil [a] esté porté au sujet de la construction de nouveau quays et calles de cette ville jusqu'à ce jour ». Après un premier projet évoqué le 2 mars 1739, une nouvelle opportunité se dessine le 12 février 1743⁹¹. Dans une délibération déjà évoquée, faisant suite à l'intention de la Compagnie « d'établir un officier délesteur à ses frais dans les villes de Lorient, Port-Louis et cette ville », la Communauté fait également état que ce dépôt faciliterait certains de ses projets, notamment celui « de faire un mur sur tout le long de ces vases et de les remplir tant pour y faire le chemin de Lorient ». Il permettrait aussi de rendre le cour de la rivière plus vif et par là évacuer plus aisément les vases qui s'y arretent », mais également de fournir « un espace

87 A M Hennebont : BB 8 : Reg. Délib. Com.Ville (1694-1702).

88 *Ibidem*, délibération du 8 juin 1696.

89 *Ibidem*, délibération du 19 juillet 1697.

90 A M Hennebont : BB 16 : Reg. Délib. Com.Ville (1738-1740).

91 A M Hennebont : BB 18 : Reg. Délib. Com.Ville (1742-1745).

suffisant en largeur pour la construction du quay » et ainsi « de continuer ses quays à pierres sèches jusque et par delas le depost destiné pour le leste », le tout avec comme souci premier affiché « la conservation de la rivière », mais également celui « du port de cette ville ». Il existe donc tout au moins apparemment des quais rive gauche, sans que l'on ait plus de renseignements, même si les aménagements restent sommaires, de simples pierres sèches sans doute.

Aucun projet d'ensemble n'existe, il s'agit tout au plus d'une politique au coup par coup, au gré des opportunités ; opinion partagée par Claude Nières pour lequel, « Hors de grandes circonstances qui favorisent l'aménagement de nouveaux quartiers ou la reconstruction d'anciens, l'impression que nous laisse la plupart des travaux dans les villes bretonnes, est celle d'un long grignotage, d'une attente patiente des communautés, d'une obstination à profiter de l'occasion pour intervenir auprès des propriétaires⁹² ». Fin 1740, la dégradation des quais présente un caractère d'urgence. Le 7 septembre 1740, le Syndic :

« a remontré que le quay de ce port dans la partie vis à vis les portes d'en bas [rive gauche] se trouve dérangé dans son alignement, que les terres qui le joignent se sont entrouvertes en plusieurs endroits et que dans les grandes marées, les eaux de la rivière qui vont au dessus dudit quay entrent dans ces endroits ouverts et s'y s'éjoignent ce qui pourroit en causer la totale chute si on ny remédiait promptement avant l'hyver et les mauvais tems⁹³. »

Appel est fait à deux ingénieurs « Sr de Saint-Pierre et Guillouais, ingénieurs à l'Orient » pour dresser un devis estimatif des réparations qu'il convient d'entreprendre pour empêcher un effondrement total de la structure. Il semble que les travaux aient été effectués, puisque aucune autre mention les évoquant n'a été trouvée.

Le 24 janvier 1754, il est décidé que « les murs du quay seroient élevés au dessus des plus hautes mers⁹⁴ », le 24 janvier 1761, ce souhait est réitéré en référence à une « requete du 22 septembre dernier touchant l'état du quay de cette ville, le besoin de l'exaucer pour empêcher la maire de le couvrir ce qui trouble les négociants dans leur commerce⁹⁵ ». Le 24 juillet 1770, l'assemblée met en place une démarche, à l'écoute des principaux protagonistes, en interrogeant « MM les négociants et les marins sur l'utilité

92 NIÈRE Claude, *op.cit.*, p 529.

93 A M Hennebont : BB 16 : Reg. Délib. Com.Ville (1738-1740).

94 A M Hennebont : BB 21 : Reg. Délib. Com.Ville (1752-1755).

95 A M Hennebont : BB 23 : Reg. Délib. Com.Ville (1760-1766).

de la calle projeté⁹⁶ ». L'ultime projet, le 18 septembre 1787, portant sur des aménagements rive droite insiste à nouveau sur la nécessaire « facilité de décharger ses marchandises à la proximité de ses magasins, ce qui la gêne infiniment surtout étant obligé dans les marées mortes d'embarquer et de débarquer du côté opposé qu'on ne peut trop tôt procéder à ces opérations⁹⁷ ». Si l'importance du port, le développement de ses activités à travers une meilleure fonctionnalité, n'échappent pas aux édiles municipaux, les aménagements se font sans réelle cohérence, c'est la politique du coup par coup en fonction des renoncements et des disponibilités financières.

Le 24 janvier 1754, le programme affiché par l'assemblée délibérante apparaît comme très ambitieux, la Communauté de Ville établit un cahier des charges très pointu :

« Depuis qu'il était dit que les murs du quay seroient élevés au dessus des plus hautes mers et qu'il convenoit de marquer combien de pieds ou de pouces elles montent au dessus des murs de l'ancien quay, Secondement quand cas que les fondations ne se trouveraient pas solides à la profondeur de seize pieds conformément au devis au dessus de la hauteur fixée pour le couronnement du mur du quay pour pouvoir fonder la dépense nécessaire soit pour excaver plus bas établir un grillage ou autre chose pour en assurer la solidité la dépense en seroit payée à l'entrepreneur par la communauté à dire d'expert dont seroit convenus amiablement et aux frais de l'entrepreneur, troisièmement que le délai fixé par les conditions dans le courant du mois d'octobre prochain pour rendre les ouvrages à leur perfection n'estoit pas suffisant et qu'il estoit nécessaire de le prolonger.

Surquoy, la communauté délibérant a esté d'avis, premièrement de fixer la hauteur des murs du quay neuf à celle de la partie du quay entre les deux calles Les prochaines du côté du pont de côté de la Vieille Ville.

2e au cas que les fondations ne se trouveroient pas solides à la profondeur de seize pieds conformément au devis de la hauteur fixé par le couronnement des murs de ce quay pour pouvoir fonder les dépenses nécessaire soit pour escaver plus bas, établir un grillage ou autre chose pour en assurer la solidité seroit payé à l'entrepreneur par la communauté à dire d'expert dont seroit convenu amiablement aux frais de l'entrepreneur.

3e que le délai fixé à la fin d'octobre pour rendre ledit ouvrage et réparations à leur perfection, n'étant pas suffisant, d'accorder à l'entrepreneur pour cet effet le temps déduisant à compter du jour de l'adjudication, le tout sous le bon plaisir de Monseigneur l'intendant et a prié Monsieur le Subdélégué en envoyant le procès verbal d'adjudication à Monsieur l'intendant d'y joindre la présente délibération⁹⁸ [...]. »

Hélas, il semble que l'adjudication soit restée infructueuse, puisque, trois ans plus tard, il est à nouveau question d'aménagements. Le 21 novembre 1757, la Communauté contrainte de nouveau par l'urgence, des devis estimatifs sont demandés au Sieur

96 A M Hennebont : BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775).

97 A M Hennebont : BB 26 : Reg. Délib. Com.Ville (1784-1790).

98 A M Hennebont : BB 21 : Reg. Délib. Com.Ville (1752-1755).

Robert, géomètre. L'assemblée charge « le Sieur Simon, ancien syndic faisant les fonctions de Maire d'envoyer la présente délibération et ledit devis à Monseigneur l'Intendant en le suppliant de vouloir bien l'autoriser et permettre à la communauté d'en faire l'adjudication aux moins disants⁹⁹ ». Le 16 octobre suivant, suite à l'approbation de l'Intendant, la Communauté demande à « Jan Simon de faire imprimer au plutost le devis pour ensuite le faire publier et afficher tant icy qu'à Lorient et au Port-Louis avec avertissement à ceux qui voudront entreprendre aux conditions portées de se rendre à l'hôtel de cette ville, le 24 ème du mois de janvier 1758¹⁰⁰ ». Le 3 janvier 1758, l'adjudication est remportée par « Nicolas Herman qui a présenté comme associé Mathurin Buisson, Denis Martin, Jacques Martin, Toussaint Morvant, Julien le Floc'h, Pierre Morvant, Jan Morvant, et Alexix le Nin, tous ouvriers habitants en cette ville et fauxbourgs ». Mais leur caution, «le Duhandré, cabarettier, [est] jugée ny solvable ny convenable ». Un personnage désormais bien connu réapparaît ici, dans un domaine qui ne relève pas de son activité ordinaire :

« puis proposent aux recevants le premier terme de l'adjudication, ils en saisiroient en l'endroit le Sieur de la Chapelle Gardye, négociant en cette ville qui ne delliveroit aucune somme a aucun desdits adjudicataires personnellement, mais gageroit les matériaux rendus sur les lieux, ceux qui les auroient charoyés et les journaliers et manoeuvres qu'ils auroient employé à les recevoir et ce par lavis des commissaires qui seront nommés par la communauté pour l'examen des ouvrages et vérifier sils le font conformes au devis que ledit Sieur la Chapelle payeroit aussy les journées douvriers employés à préparer les ouvrages autres que les adjudicataires dont les journées ne sentront payées que par dellibération de la communauté sur l'avis des commissaires et après que les ouvrages seront avancé suffisamment en retirait néanmoins la moitié de toutes les journées qui seront dus à la société des adjudicataires poursureté de l'exécution du marché que pour le second terme, il en seroit uzé de mesme que le 3e terme suivant les conditions de l'adjudication ne serpit payé qu'après le renble rendu et accepté par la communauté au frais des adjudicataires¹⁰¹. »

Quel sens accorder à cette nouvelle fonction? La Chapelle Gardye, se portant caution, joue donc le rôle de surveillant de travaux, fonction facilitée par le fait que sa demeure se situe sur le quai projeté¹⁰². Il n'est pas impossible que ce négociant avisé ait trouvé là un moyen peu risqué de gagner de l'argent ; mais il semble également que pour la Communauté de Ville, un négociant reconnu, connaissant bien les enjeux des nouveaux aménagements, soit mieux à même de juger les travaux à faire ou déjà effectués.

99 A M Hennebont : BB 22 : Reg. Délib. Com.Ville (1755-1759).

100 *Ibidem*, délibération du 16 octobre 1757.

101 *Ibidem*, délibération du 3 janvier 1758.

102 A M Hennebont : BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville , délibération du 27 août 1770 (1766-1775).

Confusion ou collusion entre politique et économique apparaissent à nouveau clairement. Malgré tout, l'essentiel des travaux reste encore une fois sans suite.

Le 24 janvier 1761, à nouveau, le registre de délibération fait état de la nécessité d'entreprendre des travaux. Le 14 octobre suivant, l'assemblée se félicite que :

« Monseigneur l'Intendant avoit ordonné la démolition de l'éperon sur le quay [...] pierres de tailles et moillons provenans de la dite démolition estant estimé pour faire la prolongation de l'entien quay, et la continuation à celuy sur le rivage du bourg neuf. Il paroît nécessaire de faire les ouvrages en même temps que la démolition de lépron [...] diminueroit considérablement les frais évitant les doubles transport¹⁰³ [...], »

et le 1er février 1762, que le « Sieur André ingénieur luy a remis un plan et devis estimatif de la prolongation du quay filouze et des pavés à faire pour la voye publique sur l'ancien quay ». Finalement, après avoir constaté dans une délibération du 2 juillet 1762 qu'elle « na actuellement en la quaise du miseur aucun fond pour faire faire a ladite construction du quay », la Communauté décide le 3 juillet suivant « en adjouttant à sa délibération du jour d'hier attendue la différence entre le prix des enchères des entrepreneurs et celuy des devis estimatifs [...] de prier Monsieur le sub-délégué de renvoyer l'adjudication à un temps plus opportun », allant même jusqu'à proposer un projet alternatif moins coûteux :

« qu'on pourroit faire un ouvrage moins couteux également solide et d'une grande utilité en le faisant en pierres sèches de la mesme qualité et construction que la partie voisine du nouveau quay dont il s'agit et que le quay qui se trouve sur la rive du couchant de la rivière au vis à vis de l'antien quay en faisant seulement le couronnement de la maçonnerie en pierres de tailles liées avec de la chaux comme est fait celuy du quay de la rive du couchant opposé à l'ancien quay. Le prix de la chaux est actuellement plus du double de sa valeur avant la guerre. La communauté est également d'avis que la calle suivante établie dans le plan du nouveau quay seroit dangereuse se trouvant dans le canal mesme de le rivière, ce qui rendoit l'usage de la mesme rivière incomode et formerait insensiblement des amas de sable et de vases qui la combleroit en peu de temps en suite les inconveniens en établissant cette calle dans l'intérieur de la massonerie le pallier de la mesme calle demaurant à l'alignement du reste du quay donnant seulement trois pieds d'élévation à ce pallier qu'il conviendrait en ce cas de faire 36 pieds de long au lieu de vingt quatre que le mesme palier paroît avoir dans le plan¹⁰⁴ [...]. »

Les projets de réhabilitation ou de réfection des quais se télescopent avec la réalisation de deux nouvelles rues, l'une vers Port-Louis et l'autre vers Lorient, auxquelles la priorité est accordée. C'est en tout cas l'état qu'en fait la communauté, le 6 novembre 1762 :

103 A M Hennebont : BB 23 : Reg. Délib. Com.Ville (1760-1766).

104 *Ibidem*, délibération du 3 juillet 1762.

« Ces ouvrages du quay par le Sr André dont l'exécution seroit extrêmement utile et feroit l'embellissement du port mais que la ville n'ayant pas plus de 4000 lt [...] elle est hors d'estat de fournir à ces dépenses [...]. Sy la chose ne luy est absolument enjointe, des projets de quay dont lenchere a esté porté à trante cinq mil livres et des projets d'une banlieue de cinq cent vingt toises, dont l'estimation est faite à trante huit à trante neuf mil livres¹⁰⁵ . »

Le 24 juillet 1770, il y a de nouveau urgence :

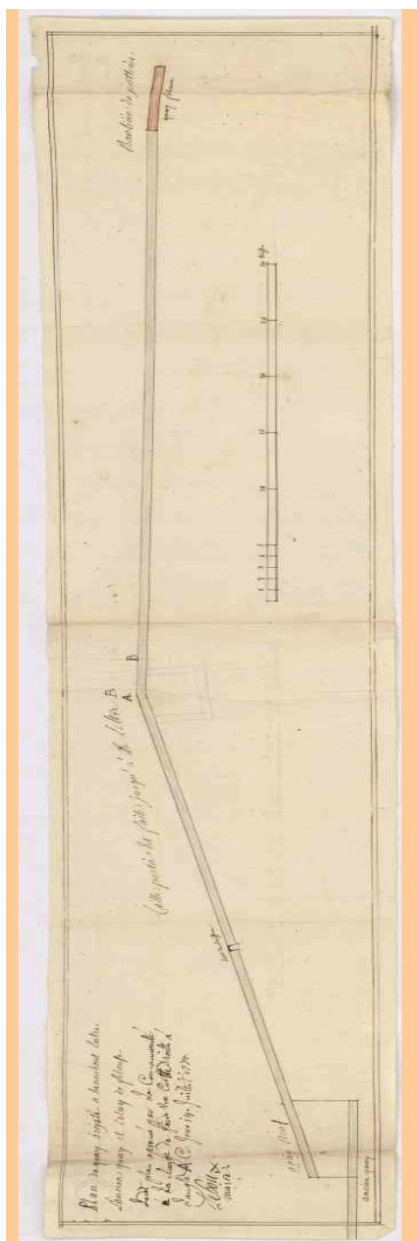
« Les commissaires nommés par la délibération du 27 mars dernier ont présentés deux plans des ouvrages commencés. L'un représentant une calle et l'autre une prolongation du quay sans calle et ont prié la communauté celuy de ces plans qui lui conviendrait le mieux.

La communauté délibérant après avoir fait sonder le terrain qui s'est trouvé égal à celuy sur lequel on a déjà établi vingt deux toises de quay et interroger MM les négociants et les marins sur l'utilité de la calle projeté a esté unanimement davis d'adopter le plan qui ne figure pas ce calle attendu sont inutilité reconnue mais d'en former une côté A sur le plan que Monsieur la Maire a signé¹⁰⁶. »

105 *Ibidem*, délibération du 6 novembre 1762.

106 A M Hennebont : BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775).

Plan n° 12 :Projet de quais en 1770¹⁰⁷.



107 A D Ile et Vilaine: C 4905 (15), Projet de réparation de l'ancien quai et de prolongation de celui-ci vers Port-Louis. Plume, encre de Chine, mine de plomb et crayon rouge,1770, PLAN MANUSCRIT, Format 015,5 x 81,Echelle 1/272 .

Le plan choisi dans un premier temps par la Communauté de Ville est le plus simple : le mur du quai construit se contente de suivre la ligne de rivage, sans autres artifices.

Les travaux sont ensuite à nouveau interrompus faute de finances. Le 27 août 1770, il est constaté qu'« il estoit impossible de continuer les travaux jusqu'à ce que la ville soit obtenus les nouveaux secours quelle avoit chargé de solliciter aux prochains États et que dans l'incertitude d'obtenir les nouveaux secours, il lui paraissait utile de réserver la somme de 3 à 400 lt pour l'enlèvement des matériaux restés sur la partie faite, le nivelage du terrain, l'achat des arbres¹⁰⁸ ».

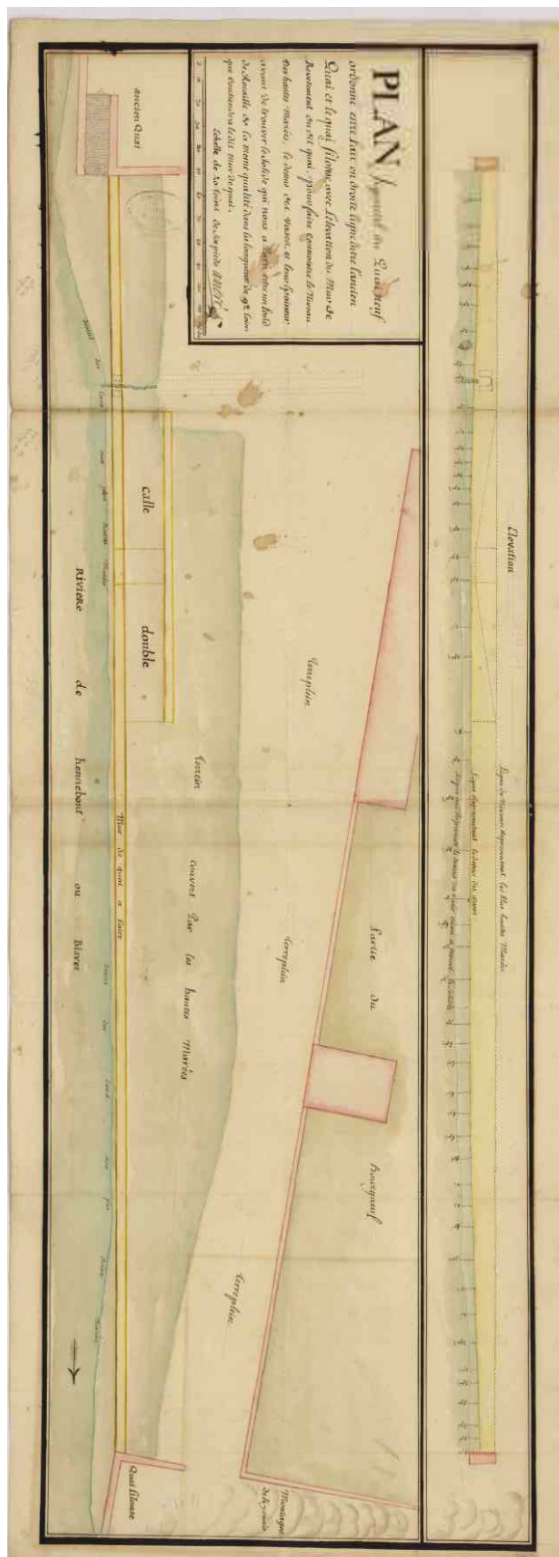
Toutefois, il semble que la nature des aménagements ait entre-temps évolué puisque la construction d'une nouvelle cale est évoquée. Le 27 août 1770, il est question « de pierres et autres matériaux qui se trouvent sur le ter-plein depuis la calle du bout de l'ancien quay jusqu'au dela de la calle neuve construit devant la maison de Monsieur La Chapelle, de faire travailler au remblais qui n'est pas achevé [...], de faire niveler tout le terrain¹⁰⁹ ». Le 29 septembre 1770, un compte-rendu de l'emploi de la somme de 2 000 lt fournie par les États leur est envoyé, mais les délibérants jugent à nouveau la somme insuffisante « pour faire les réparations et agrandissements plus commodes pour les chargements et déchargements et pour l'abord des batiments en toute marées » et leur envoient un état des ouvrages et un état des travaux qui restent à faire « pour les rendre parfaits et d'y joindre une supplique¹¹⁰ ». Malgré tout, comme le montre le plan page suivante, le nouveau quai est en place, ce qui correspond à peu de choses près, encore à sa physionomie actuelle, le tracé à été rectifié et une nouvelle cale bâtie.

108 A M Hennebont : BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775).

109 *Ibidem*, délibération du 27 août 1770.

110 *Ibidem*, délibération du 29 septembre 1770.

Plan n°13 : Plan figuratif du quai neuf par l'Ingénieur André¹¹¹



111 A D Ile et Vilaine : C 724 (3) Plan figuratif du quai neuf ordonné estre fait en droite ligne entre l'ancien quai et le quai Filouse, Plume, encre noire et aquarelle, par André, fin XVIIIe siècle, format 033,0 x 82 , échelle 1/269 .

Fin 1770, se pose le problème de l'aménagement de la rive droite, la Communauté s'en empare le 6 novembre, les registres faisant allusion à la lecture d'un état et mémoire pour les futurs travaux : « Dans le cas de continuer son quay sur la rive droite, de son port pour la facilité du commerce¹¹² ». L'affaire rebondit sept ans plus tard, le 14 juillet 1777, « Ledit Sieur de Kermorvant a remontré qu'on pouvoit profiter des paveurs qui sont actuellement sans ouvrage pour raccorder le pavé de la porte de la ville du milieu du quay avec le pavé neuf ». Toujours à cours de finances, l'institution penche pour cette solution moins onéreuse, « C'est la réparation du quay et de la calle du costé des Ursulines [...] le dit Sieur de Kermorvant pense que la communauté pourrois d'y forcer faire en luy faisant sommation d'y travailler¹¹³ ».

Finalement, très tardivement, le 18 septembre 1787, l'assemblée décide de procéder à l'aménagement d'ouvrages :

« d'autant plus intéressant que cette partie de la ville fait un commerce assez considérable et n'a pas la facilité de décharger ses marchandises à la proximité de ses magasins, ce qui la gêne infiniment surtout étans obligé dans les marées mortes d'embarquer et de débarquer du costé opposé qu'on ne nuyt trop tot procéder à ces opérations que l'intérêt public et l'avantage de la ville exigent que plusieurs parties seroient même susceptibles d'être faites pendant l'hyver comme les amas du matériaux de décombrement des calles et l'extraction des vases qu'en conséquence il prie la communauté d'en délibérer¹¹⁴. »

Cette fois-ci, contrairement aux aménagements antérieurs, un cahier des charges très précis est adopté avec un plan fait et dressé à sa réquisition par le Sieur Detaille. L'exécution des ouvrages doit s'effectuer le plus tôt possible suivant les dimensions que comportent les plans et aux conditions suivantes:

- 1) La communauté s'oblige à payer 4 763 lt, montant du devis estimatif, au fur et à mesure que les ouvrages avanceront (avec constatation et certification dudit ingénieur et commissaires de la communauté)
- 2) L'entrepreneur ne pouvant demander aucune indemnité en cas d'accidents ou d'événements imprévus et aucune gratification.
- 3) Commencement des travaux au plus tard au mois de mars prochain et les continuer sans interruption jusqu'à leur entière perfection
- 4) L'entrepreneur est tenu de transporter tant les vases que les décombres qui ne lui

112 A M Hennebont : BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775).

113 A M Hennebont : BB 25 : Reg. Délib. Com.Ville (1775-1784).

114 A M Hennebont : BB 26 : Reg. Délib. Com.Ville (1784-1790).

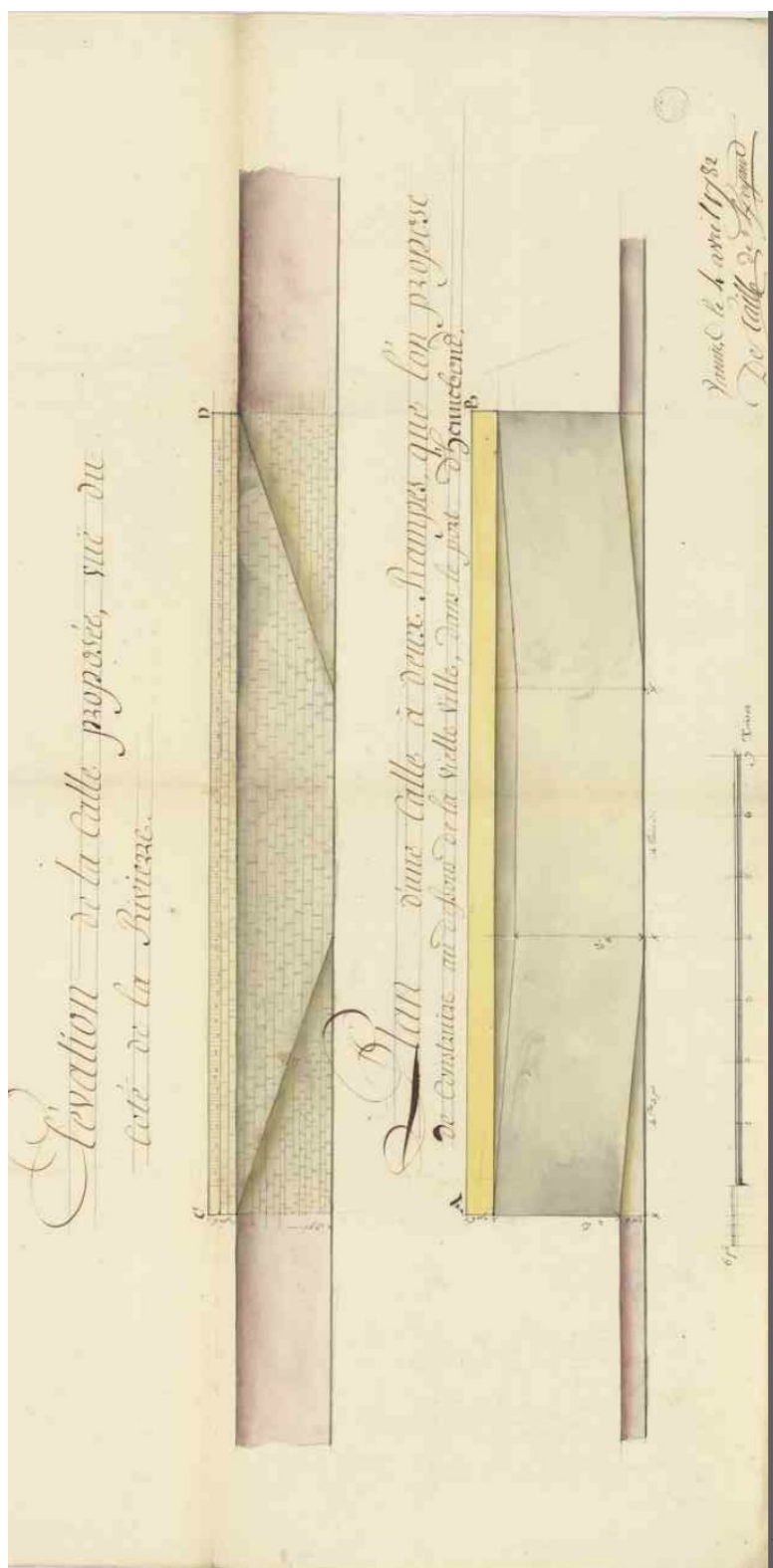
seront pas nécessaires aux endroits indiqués par la communauté

5) l'entrepreneur doit fournir une caution solvable

Antoine Gohier, est chargé « desdits quais aux conditions mentionnées au devis estimatifs du 30 juillet dernier¹¹⁵ ». L'aménagement complet du port est effectué, avec des retards conséquents liés aux difficultés financières, mais aussi aux attermoiements des édiles municipaux qui ont toujours privilégié le court terme et le moins coûteux aux aménagements plus solides et d'envergure, auxquels ils ont été contraints malgré tout.

115 *Ibid.*

Plan n°14 : Plan d'une cale à deux rampes, par Detaille, 1782¹¹⁶.

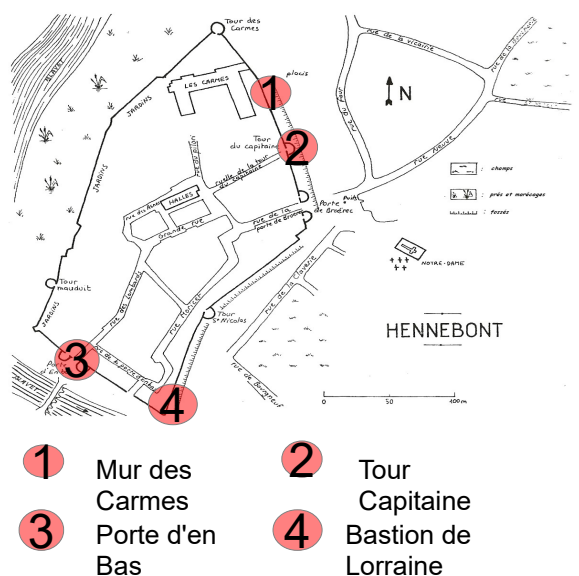


116 A D Ile et Vilaine : C 122 (1), Plan et élévation d'une cale à deux rampes que l'on propose de construire au dessous de la vieille ville, dans le port d'Hennebont, par Detaille de Keroyant, 1782, PLUME, ENCRE DE CHINE ET AQUARELLE, format 0,47 x 67 .

2.2.3) Le démantèlement des remparts, une opportunité à saisir ?

Au XVIII^e siècle, même si selon C Nières¹¹⁷ « le paysage urbain breton est marqué par l'inexistence de remparts dans près de la moitié des cités », Hennebont présente une spécificité, elle n'est plus considérée comme une place forte. L'enceinte devient donc inutile, « absorbant sous prétexte d'entretien, une partie des revenus de la Ville¹¹⁸ », si le domaine royal reste propriétaire des murailles, les charges d'entretien sont supportées par la Communauté. Les murs génèrent un effet de coupure au sein même du parcellaire urbain, créant des difficultés et freinant les communications, empêchant la réalisation de certains travaux ou de politiques d'embellissement. Dans quelle mesure les travaux de démolition ne représentent-ils pas un effet d'aubaine pour une communauté de Ville pilotée par les négociants et ne sont-ils pas finalement liés à l'aménagement des quais ? Les registres de délibération de la Communauté de Ville apportant de nombreuses informations à ce sujet constituent donc la base de cette réflexion.

Plan n°15 : Plan de la de la Ville Close Localisation des principales démolitions¹¹⁹



117 NIÈRE Claude, *op.cit.*, p 532.

118 LÉNA Hervé, *op.cit.*, p 234.

119 Plan extrait de « LA VIE DES CARMES D'HENNEBONT EN 1588 », disponible à l'adresse :

http://www.sahpl.asso.fr/site_sahpl/Dhailly_Aude_La_vie_des_Carmes_d_Hennebont_en_1588.htm
(consulté le 8 février 2014)

- Mur des Carmes et Tour Capitaine

D'emblée, il ressort des archives de la Communauté de Ville que les travaux entrepris sur ces deux éléments n'ont rien à voir avec l'aménagement des quais :

« Le 13 septembre 1755, les Pères Carmes signalent la chute du mur de la Ville bordant leur monastère. Les Carmes, sans en référer à la Communauté de Ville confient l'estimation des réparations à apporter au Sieur Chotat, ingénieur des Ponts et Chaussées. Aussi, le 25 mai 1756, les délibérants s'indignent que les travaux aient pu commencer sans qu'ils soient consultés et rejettent sur les Carmes les frais de restauration du mur. L'ingénieur des Ponts et Chaussées refuse cette solution et oblige la communauté à faire reconstruire les parties situées des deux côtés de la brèche, tandis que les Carmes n'ont à faire relever que la partie centrale¹²⁰. »

La chute du mur d'enceinte, bordant le monastère des Carmes est donc simplement un accident, aboutissement d'un long défaut d'entretien de la part des deux protagonistes.

Le deuxième élément concerne la démolition d'une « semi-tour [probablement une tour en gorge] du mur de ville donnant sur le jeu de paume sur lequel est un défilé qui fournit le passage d'un homme de front ¹²¹». Il s'agit d'offrir à « la rue du Capitaine aujourd'hui [...] un débouché que lui fournit le fossé comblé du jeu de Paume, que ce débouché se peut fournir sans grand frais ». L'objectif est d'établir une communication entre la rue du Capitaine et le haut de la rue Neuve :

« où est située la majeure partie de la boucherie et les rues du Four et du Vicaire avec les halles publiques et le centre de la ville, de la Ville -Close infiniment plus prompte que celle unique qui existe entre les deux tours Broérec et que dans les fréquents passages de troupes, les chariots de bagages évittraient d'essuyer des embarras infinis qui se rencontrent s'ils pouvaient entrer par le passage entre les tours Broérec et sortir par la rue du Capitaine au moyen de ce débouché susdit¹²². »

L'objectif, s'il répond à des impératifs avant tout économiques (favoriser la circulation et les déplacements entre le centre de la Ville, en dehors des Remparts et les halles, situées à l'intérieur de ceux-ci), ne s'inscrit pas véritablement dans une réorganisation de l'espace urbain tournant autour de l'activité portuaire, même si « La cité [apparaît] unanime que la susdite tour soit démolie en son entier et qu'il soit établie une voie dans toute la longueur de la rue Capitaine », négociants inclus.

120 A M Hennebont : BB 21 : Reg. Délib. Com.Ville (1752-1755), in TOUSSAINT Frédéric, *Hennebont, économie et société, 1750-1788*, mémoire de maîtrise, UHB, 1994.

121 A M Hennebont : BB 22 : Reg. Délib. Com.Ville (1755-1759).

122 *Ibid.*

- Les travaux Porte d'en Bas et sur le Bastion de Lorraine

Les destructions entreprises sur les remparts bordant la rivière et donc le port de la ville semblent, quant à elles, relever d'autres logiques.

Suite à la délibération, du 5 décembre 1738, déjà évoquée, d'un hypothétique aménagement de quais rive droite à proximité du Couvent des Ursulines¹²³, une solution semble se présenter sous la forme ici encore d'une opportunité.

Profitant du démontage d'une partie de la barbacane (en aval), protégeant la porte d'En Bas (côté rivière), le 2 mars 1739, le Sénéchal fait état à la Communauté :

« que pour finir le quay et les calles du costé des Ursulines, il est nécessaire d'avoir une quantité de pierres de tailles, lesquelles couteraient au moins cent franc le cent, que pour épargner cette dépense on pourroit se servir de celle du mur vis à vis Monsieur de Villebranche que par brevet du Roy du 23 octobre 1716, enregistré au greffe de la Communauté et de son consentement il auroit eu permission de le démolir à ses frais¹²⁴. »

Deux éléments viennent étayer cette démonstration, le premier, marginal, porte sur le fait que le Sieur de Villebranche préférerait que la démolition soit prise en charge par la ville plutôt qu'elle ne se fasse à ses frais. Le deuxième met en avant que :

« le public et les estrangers trouveroient en abattant ce mur un agrément et une grande utilité puisque par là on en donnerait un passage libre à toutes les voitures et une issue sur le quay et la levée et éviteroit le passage de la ville qui est très incommode attendu que les rues où on est obligé de passer n'ont pas plus de douze pieds de largeur et que la montée et la descente sont très rapides¹²⁵. »

La fonction économique apparaît donc clairement, montrant une réelle prise de conscience de ses enjeux par l'assemblée délibérante. La Communauté donne un avis favorable à cette proposition « pour le bien public, le passage des coches et des voitures ». La destruction des remparts et surtout le démantèlement du parement extérieur en bel appareil correspond donc en premier à un souci économique, transformant l'enceinte en carrières de matériaux ré-employables ensuite dans la construction des quais avec des économies substantielles à la clé .

123 A M Hennebont : BB16 : Reg. Délib. Com.Ville (1738-1740).

124 *Ibidem*, délibération du 2 mars 1739.

125 *Ibid.*

Il semble donc que la démolition d'une partie de l'enceinte serve, d'une part, les intérêts de la Communauté de Ville et d'autre part ceux du lobby négociant qui y voit l'occasion de diminuer de façon substantielle des aménagements portuaires coûteux.

Le 11 avril 1743, le Roi accorde son autorisation pour démolir la porte de la Ville située en face du Pont que protégeait la barbacane, l'ouvrage se voit donc, selon Christophe Guiguen, « sous le coup d'un brevet de démolition¹²⁶ ». Les travaux semblent traîner en longueur et leur nature a dû changer, car le 16 janvier 1762 dans une délibération, la Communauté remarque que :

« Les commissaires examinent les deux portes d'en bas situées sur les quais, constatent leur incommodité provenant de ce que l'une n'ayant que 7 pieds $\frac{1}{2}$ de hauteur sans voute, les cavaliers ont peine à passer et qu'elle deviendrait inutile lors de l'élévation du quai au dessus des plus hautes marées et de ce que l'autre part, l'effet de l'escalier qui la joint forme un cloaque d'immondices et de puanteur qui infeste le quartier ce qui peut causer des maladies, demandent l'autorisation de démolir et d'utiliser les matériaux pour le quai¹²⁷. »

Il s'agit donc, du moins officiellement, de répondre à un souci sanitaire, mais aussi sans doute d'embellissement. Malgré tout, à la fin du compte rendu, l'assemblée marque à nouveau son intérêt pour les « matériaux » réemployables. Quelle est la nature de ceux-ci ? Il s'agit vraisemblablement des belles pierres réutilisables pour construire le parement du quai, mais aussi du bourrage interne du mur utilisable comme remblais. Une autre information importante, ici, est contenue dans cette délibération : pour clore le débat, il est également décidé « La démolition de leur sur-haussement sur voute [qui] consiste en 21 toises de mur dont ils estiment la démolition et le transport de matériaux à 100 toises de distance, 8 lt la toise soit 108 lt [et un] versement de 120 lt à Louis Inquieriel pour démolir à ses frais, sauf à lui d'en profiter ». L'ensemble des éléments récupérés est donc redistribué dans un faible périmètre, il est question de 100 toises¹²⁸, c'est à dire moins de 200 mètres, ce qui correspond à peu près à l'étendue actuelle des quais immédiatement en aval de l'élément démoli. Il est aussi possible qu'une partie au moins des matériaux récupérés ait également été déposée sur l'autre rive. Finalement, le 5 juillet 1762, le registre prend acte de la démolition des deux portes d'en bas et du

126 GUIGUEN Christophe, *Les fortifications de la Ville-Close d'Hennebont, Étude historique et archéologique de l'enceinte urbaine*, master 1 archéologie et histoire, U H B Rennes, 2007-2008, p 49.

127 A M Hennebont : BB23 : Reg. Délib. Com.Ville (1760-1766).

128 Ancienne mesure française de longueur, valant 1,949 m

disponible à l'adresse :

<http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/toise/78294>

(consulté le 10 juillet 2016)

rétablissement du pavement pour 405 lt (avec un supplément de 237 lt pour dépassement de devis)¹²⁹.

Un autre élément important des fortifications va également être démantelé, il s'agit du bastion de Lorraine également appelé communément Éperon. Pour Christophe Guiguen :

« Il n'empêche que l'éperon conserve un rôle symbolique tout à fait prégnant : quand des habitants de la rue de la Porte d'En-Bas sont soupçonné de vouloir s'approprier une portion de courtine proche de l'édifice (27 novembre 1733), les commissaires dépêchés sur place font remonter que cette « fortification est nécessaire pour tirer le canon et les bouttes lors des processions et cérémonies¹³⁰ ». Ainsi, outre son rôle militaire indéniable, le cavalier ou éperon de Lorraine constitue une part importante dans la vie des Hennebontais : c'est de sa hauteur, servant de terrasse d'artillerie, que l'on tire des salves d'honneur en cas de réjouissances (la naissance heureuse d'un dauphin, une victoire militaire, le couronnement du roi...). Il ne saurait donc être sacrifié à l'urbanisme bien pensant qui émerge alors¹³¹. »

Malgré tout, le 22 décembre 1760, le Maire fait état qu'il « a remontré que pendant les Etats, il a présenté une requête a monsieur le Duc deguillon commandant pour le Roy en Bretagne, tendante à faire certains travaux [...] et qua cette fin il a représenté qu'il convenoit d'abatre leperon au bout du quay pour en employer les matériaux à l'élévation du quay et autres ouvrages¹³² ». Il est donc demandé au Sieur André, ingénieur des Ponts et Chaussées, d'établir un rapport sur la démolition de l'édifice et de deux maisons attenantes. Le 24 janvier 1761, les registres font apparaître qu'un débat houleux a agité la communauté très partagée sur le bien-fondé de ces destructions. La véritable raison, poussant à la démolition est clairement exprimée en fin de délibération, l'édifice :

« rétrécit d'ailleurs le passage en cette partie , de façon que les négociants et les portefais dans le temps des déchargemens des marchandises, sont exposés à des accidens journaliers lors des passages des chevaux et des voitures [...] le dit eperon [doit être] démoli en tout ou partie pour les pierres et autres matériaux provenant de ladite démolition etre employés à la dite réparation du quai et le reste des même pierres et matériaux à la perfection d'un quai neuf au faubourg dit le bourgneuf¹³³. »

Le 14 octobre 1761, le Duc d'Aiguillon ordonne le démantèlement de l'Éperon. Celui-ci entraîne de nombreux problèmes, la chute d'arbres notamment et « lon s'aperçoit qu'il

129 A M Hennebont: BB 22: Reg. Délib. Com.Ville (1755-1759).

130 A M Hennebont: BB 14 : Reg. Délib. Com.Ville (1731-1734).

131 GUIGUEN Christophe, *op.cit.*, pp 71-72.

132 A M Hennebont: BB 23 : Reg. Délib. Com.Ville (1760-1766).

133 *Ibidem*, délibération du 24 janvier 1761.

est impossible de trouver des lieues suffisant au dépôt des matheriaux et décombres¹³⁴». Concomitamment à la démolition, la Communauté demande des plans et devis au Sieur André, ingénieur des Ponts et Chaussées, pour le prolongement du quai et la permission de vendre les arbres puisqu'il « paroît nécessaire de faire ces ouvrages en mesme temps que la démolition de l'éperon ». Le 20 novembre 1761, l'assemblée procède à une adjudication pour les arbres de l'Éperon et du quai, elle est remportée par un dénommé le Quaire pour 1 610 lt. Le 22 avril 1762, les délibérations font état d'un devis portant sur des travaux entre l'ancien quai et celui Filouze, autorisant l'utilisation des pierres de l'Éperon en cas d'insuffisance, les adjudicataires prenant « dans ce qui reste dudit Éperon du côté du levant en démolissant une partie », « à la charge [pour eux] de faire un mur en moellons ordinaires de clôture en l'endroit dudit mur¹³⁵ ».

Le démantèlement des remparts, le long de la rivière, apparaît donc comme une réelle opportunité à saisir pour la Communauté de Ville, il lui permet de faire des économies substantielles, tant par la qualité et quantité de belles pierres immédiatement ré-employables que par le volume des matériaux utilisables pour les remblais des nouveaux quais en construction. L'assemblée délibérante, dominée par les négociants, agit donc au mieux des intérêts de ces derniers, leur offrant l'opportunité de disposer d'un nouvel outil performant, essentiel au bon déroulement de leurs activités commerciales, avec de nouveaux quais solidement construits et à un coût très abordable.

2.2.4) Faire des quais un outil efficace

Les quais bâtis, ou tout au moins en partie réalisés, doivent devenir un outil efficace au service du commerce maritime et/ou fluvial en facilitant le débarquement ou chargement des marchandises, leur stockage (momentanément sur place), mais aussi la circulation des rouliers et de leurs moyens de transport. Il s'agit donc d'organiser une rotation suffisante entre tous ces éléments, permettant une gestion efficace du temps et des économies conséquentes.

134 *Ibidem*, délibération du 14 octobre 1761.

135 *Ibidem*, délibération du 20 novembre 1761.

- Faire des quais l'espace le plus ouvert possible

Le premier élément montrant le souci de la Communauté de Ville de voir les quais transformés en outil efficace au service des activités commerciales date du 3 septembre 1728. L'assemblée décide d'adresser une remontrance assez confuse au Comte de Toulouse, à cause d'un :

« emplacement de 84 pieds de face, 66 pieds de profondeur depuis le dehors de la Croix qui est en bas de la levée jusqu 'au petit pont d'en haut qui traverse le ruisseau qui coule en bas du haut des Capucins et de l'autre face à prendre depuis le second petit pont en droite ligne vers la muraille du jardin de Batiste estant dans la douve du Bastion et de 66 pieds à prendre aussi depuis ladite croix vers le fond¹³⁶. »

Si la description précédente reste en partie obscure, les raisons évoquées par la suite sont plus précises. Il s'agit, en fait, de dénoncer la construction d'une maison dans laquelle demeure un certain « Jean Bosher, [édifice] appartenant au Sr de la Pierre de Ménéguen ». Cet édifice semble gêner considérablement la circulation, puisque :

« il ne reste que 21 pieds ½ [...] attendre que c'est le chantier ordinaire seul propre pour la construction [...] des barques et vaisseaux et que c'est de tout temps le lieu de décharge de tous les bois de construction tant pour les vaisseaux et barques que pour bâtir. En plus, il y aurait empêchement de communication vers le bourg-neuf, il serait impossible que les charettes chargées de pièces longues pour les vaisseaux (passage seulement de 21 pieds et demy)¹³⁷. »

Le souhait de la Communauté de Ville d'avoir des quais opérationnels, avec une utilisation optimale de l'espace, apparaît très clairement pour la première fois, sans que l'on connaisse réellement les suites qui ont été données.

Le deuxième événement est évoqué dans une délibération du 8 janvier 1746. Lors de l'assemblée, cinq membres « Monsieur Simon, Halper, Gardy, Bouezo, Callando et Nicolazo », tous négociants :

« ont remontré que Sieur de Ricquebourg, commandant Port-Louis et en cette ville, avoit fait construire quatre maisonnettes dans la longueur de 72 pieds sur 12 de largeur, qu'il avoit appuyé contre le mur de la ville sur le quay, que le quay qui ne contient en tout que 75 pieds de largeurs, que dans cette partye du quay, il y a trente pieds nécessaires pour le grand chemin qui conduit à Lorient et basse Bretagne, formé sur le dit quay que ce terrain occupe que lesdittes maisonnettes estoient nécessaires pour les marchands forains pour y mettre leurs vins et pour les négociants pour y mettre leurs moulages, feuillards et autres marchandises que l'on débarque, que sur Monsieur de Ricquebourg ayant de son autorité fait batir les maisonnettes, personne na cru devoir sopper à ces bâtiments très préjudiciables aux commerces dautant plus que les locataires ne veulent

136 A M Hennebont : BB13 : Reg. Délib. Com.Ville (1720-1731).

137 *Ibidem*.

souffrir au devant de leur maison aucune marchandises, en sorte que cette partie du quay et devenu inutile¹³⁸ [...]. »

Il s'agit donc ici de débarrasser les quais de ces constructions illégales et indésirables, empiétant sur l'espace de stockage de marchandises débarquées. Ici encore, la Communauté cherche à sortir de son champ d'intervention habituel, sous le poids du lobby négociant qui la compose. L'assemblée reconnaît donc et prend acte de « l'incommodité et le préjudice notable que lesdites maisonnettes causent au commerce et que ce n'est que par son autorité que feu Monsieur Ricquenbourg a fait bâtir les dites maisonnettes » et décide de l'« assignation des héritiers devant les Juges Royaux pour faire démolir et remettre les choses en état aux frais des héritiers ».

- Le problème posé par les matériaux issus du démontage du Bastion de Lorraine

Le 17 octobre 1764, la Communauté est alertée une première fois, car la rue gauche (à proximité immédiate des quais) est encombrée de matériaux de l'Éperon devant servir au prolongement du quai jusqu'à la montagne de Filouze. Le 25 juin suivant, il est constaté que :

« les matériaux de la démolition du Bastion de Lorraine ont été distribués sur la rive gauche de la rivière entre l'ancien quay et le quay Filouze, qu'il en est d'amoncelé sur la droite du Ruisseau des Capucins et sur la gauche, que les amoncellements opposent la liberté de la fréquentation de cette rive gauche pour l'embarquement du bois de construction qui se transporte à Lorient¹³⁹. »

L'assemblée demande :

« Comme aussy de supplier l'intendant de permette de faire régaler les matériaux qui sont dispersés et amoncelés sur l'une ou l'autre rive du ruisseau des Capucins, de manière que les pierres n'embarassent point le desport la manœuvre pour le débarquement des bois et attendant que cette dépense ne peut monter à la somme de 120 lt, permettre de faire faire le travail par économie et de prendre la somme nécessaire sur les fonds restants et distinct à la démolition du Bastion de Lorraine qui sont aux mains de Sr Huo de Keryo, à le commis de par feu M l'Intendant¹⁴⁰. »

Il s'agit donc ici de faire place nette, de nettoyer les quais en enlevant tous les décombres de façon à ne pas gêner les rotations des transporteurs et des marchandises.

138 A M Hennebont : BB19 : Reg. Délib. Com.Ville 1745-1747).

139 A M Hennebont : BB23 : Reg. Délib. Com.Ville (1760-1766).

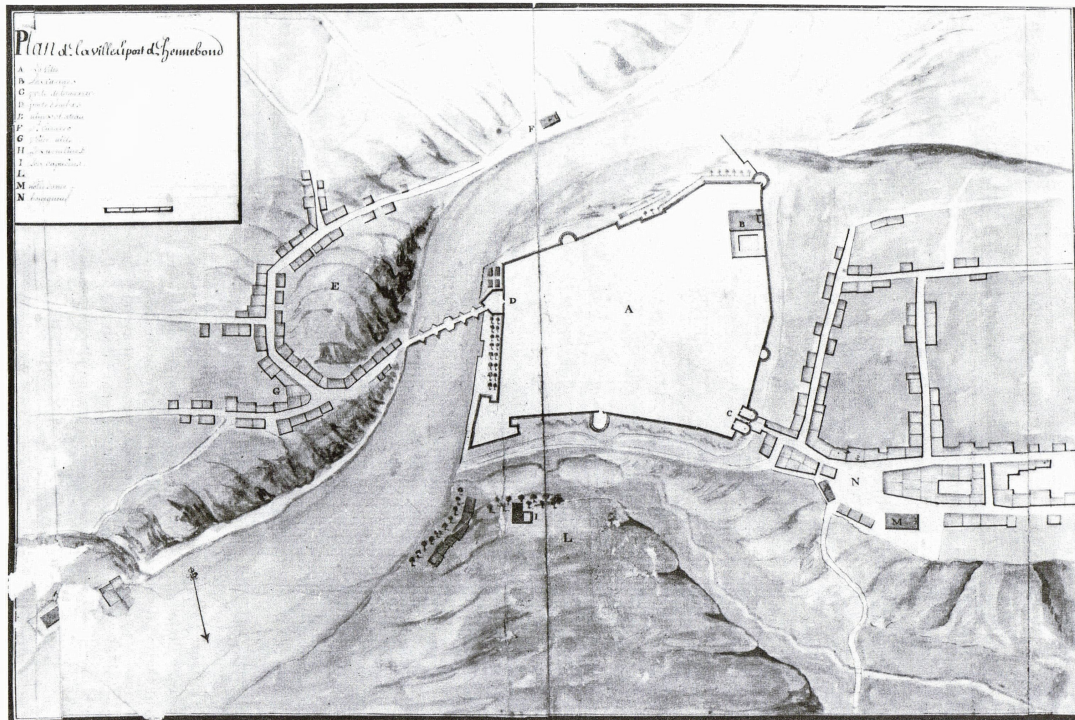
140 *Ibidem*.

Un autre élément, en lien avec le démantèlement du bastion, permet ainsi d'appréhender l'importance que la Communauté accorde aux quais, en apportant un élément de réponse sur l'emprise que cet espace peut avoir.

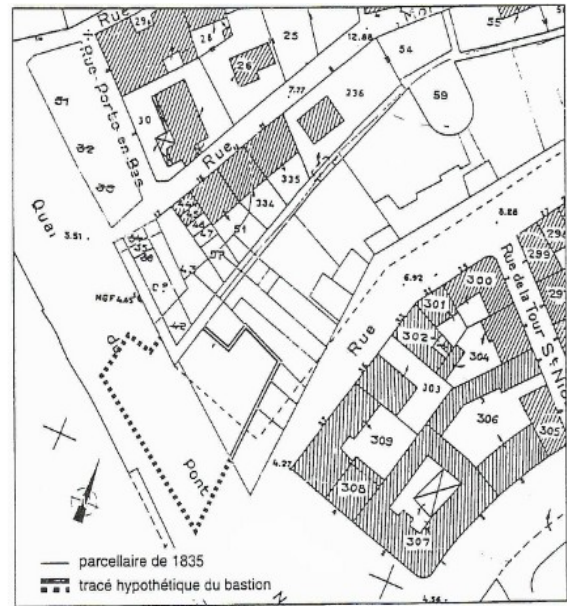
Sur le plan ci-après, réalisé probablement dans la première moitié du XVIII^e siècle et qui n'est qu'une reprise revue et corrigée de celui vu en introduction, les quais de la ville n'apparaissent finalement qu'entre la barbacane, les fortifications de la porte d'en bas et le bastion de Lorraine, un léger décrochement suggère l'existence d'une cale. Leur dimension est réduite et doit poser problème lors de l'arrivée de plusieurs bateaux en même temps, ce qui suppose que ceux-ci restent au mouillage le temps nécessaire au chargement ou déchargement des marchandises. Il est également à noter qu'aucun aménagement ne figure sur la rive gauche qui demeure donc à « l'état brut ».

Plan n°16

Plan de la Ville-Close par Christophe Paul de Robien (avant 1761)¹⁴¹



141 ROBIEN C.-P. (de.), *Description historique et topographique de l'ancienne Armorique*, Floch, Mayenne, 1974, p. 109, Reprise par GUIGUEN Christophe, *les fortifications de la Ville-Close d'Hennebont, étude historique et archéologique de l'enceinte urbaine*, Annexes, UHB, 2008, p 8.



Plan n°18 :Restitution du Bastion de Lorraine¹⁴²

Plan n° 17 :Extrait du cadastre Napoléonien¹⁴³

La comparaison des deux plans ci-dessus nous permet de mieux cerner pourquoi la démolition de l'Éperon représentait un enjeu important pour la Communauté de Ville. L'anomalie dans la parcellaire, nettement perceptible sur le cadastre Napoléon, montre que la partie sud de l'édifice handicapait la circulation sur le quai, dont la largeur semble d'ailleurs ne pas avoir réellement évolué depuis la réalisation de la carte page précédente par de Robien. Il s'agit donc bien, ici, d'une volonté de dégager l'espace que l'on juge nécessaire à l'activité commerciale, cet élément est également vrai pour la barbacane et la porte d'en bas situées juste en amont. L'anomalie détectée par Fanny Tournier, montre que le démantèlement de la partie nord du bastion de Lorraine n'étant pas nécessaire, une partie des structures, au moins, a été préservée, échappant à la destruction et

142 TOURNIER Fanny, *Carte archéologique de la commune d'Hennebont, Morbihan*, Tome II, 1998,p 42, reprise par GUIGUEN Christophe, *les fortifications de la Ville-Close d'Hennebont, étude historique et archéologique de l'enceinte urbaine*, Annexes, UHB, 2008, p 16.

143 Cadastre Napoléonien,3 P 111/6 - Section C de La Ville, feuille unique, échelle 1/2 500, parcelles n° 1-592 [1835], Ancienne cote : 3 P 396 art. 5, Lieu : Hennebont (Morbihan, France),Type de document : plan parcellaire

disponible à l'adresse :

<http://recherche.archives.morbihan.fr/archive/resultats/cadastre/n:??>

[REch_commune=Hennebont&RECH_type\[0\]=parcellaire&type=cadastre](http://recherche.archives.morbihan.fr/archive/resultats/cadastre/n:???REch_commune=Hennebont&RECH_type[0]=parcellaire&type=cadastre)

(consulté en mars 2014)

permettant sa fossilisation dans le tissu urbain.

- Les dépôts de bois

Le 17 octobre 1764, les délibérations de la Communauté de Ville font, pour la première fois, état de problèmes liés au commerce du bois. Il est signalé que les parements des quais sont détruits par le chargement de bois de construction pour le port de Lorient¹⁴⁴. Le 25 juin 1766, le constat écrit, montre que les dégradations empirent :

« les amoncellements [déblais issus du démantèlement du bastion] opposent la liberté de la fréquentation de cette rive gauche pour l'embarquement du bois de construction qui se transporte à Lorient que l'effluence de ces bois sur les quais maçonne, sur les deux rives de la rivière, les a écrettés et arrasés, la partie principalement sur le quay et les deux calles sur la rive droite, qu'il faut prévenir la plus grande ruine, que d'ailleurs le déchargement de bois sur le quay de la rive droite, qui forme le grand chemin de Lorient et triste oppose le passage et cause tous les jours des embarras de voiture et a requis par la communauté de ville ayant délibéré¹⁴⁵. »

L'assemblée se trouve donc contrainte de réagir :

« Surquoy, la communauté délibérant a esté d'avis de mettre requête en son nom, par devant le siège royal d'Hennebont pour faire d'offenser à tous les marchands de bois et à tous les charretiers et à tous les conducteurs de bois, de les décharger et déposer sur les quais rentus en maconne sur l'une ou l'autre rive de cette rivière, à risque de saisir des bois et d'une pistole d'amande pour chaque voiture et pour en fixer les dépôts, sçavoir sur la rive gauche en l'endroit ou se trouve le vieux quay jusqu'au quay Filouze exclusivement et sur la rive droite en l'endroit ou se termine les ouvrages en maconne au dessus vis à vis de la maison de Sieur Lagrée, en estandant à direction vers les Ursulines [...]. Et au surplus, elle a chargé M le Maire de faire faire un devis estimatif de la réparation des deux quais dans leur écretement et la rupture des deux escaliers, comme aussy de prendre les informations des noms des propriétaires du bois, de leurs commis et de leurs voituriers, qui ont ainsi éventrer les quais de la rive droite pour passé¹⁴⁶. »

C'est le début d'une affaire qui va opposer les marchands de bois et la Communauté de Ville. Au delà des dégradations forts coûteuses, c'est aussi la place occupée par les bois, la durée des dépôts et donc les gênes occasionnées pour le commerce maritime et sans doute surtout des grains, qui la motivent dans son combat.

Le 10 septembre suivant, une délibération fait à nouveau état des problèmes rencontrés insistant d'abord à nouveau sur les dégradations et avec menace de porter l'affaire en justice : « M le Maire a remontré qu'il était indispensable de faire raporte un

144 A M Hennebont : BB23 : Reg. Délib. Com.Ville (1760-1766).

145 *Ibidem*, délibération du 25 juin 1766.

146 *Ibid.*

procès des dégradations commises sur les quays de la rive droite du port de cette ville, par les dépôts de bois, leur amas, leur séjour et la mauvaise manœuvre qui se fait à leur jettée à l'eau, d'en faire un devis estimatif par ouvriers¹⁴⁷ ». Les édiles se font plus précis quant aux nuisances causées par ces amoncellements, cherchant « les moyens les plus efficaces pour parvenir à rendre libre cette partie des quays, nécessaires indispensablement au commerce général de la ville et de la vieille ville et au passage public des gens de pied et de cheval, de voitures et des équipages dans la route de Lorient et Brest, régnante sur le quay ». D'après la Communauté, c'est l'ensemble du commerce qui est donc mis en péril. Au delà des chargements et déchargements, c'est le transport terrestre qui apparaît pénalisé également. Nul doute que les intérêts des négociants font ici basculer l'ensemble de la communauté en leur faveur. À l'issue de la réunion, des commissaires sont nommés pour enquêter sur ces désordres, il s'agit de « Symon ancien syndic, Huo de Querio, Audouyn de Villéon et Callandro, échevins » (il est à noter que Symon, au moins fait partie de l'élite négociante de la Ville se livrant au commerce du chanvre et sans doute du miel). Une semaine plus tard, le rapport fait état d'une situation catastrophique. Il est bien constaté :

« Que toute la surface de ce quay est occupée par des bois de charpente terrestre et maritime en quantité trop considérable pour être dénombrée, appartenans aux frères Arnous, marchands de bois à Lorient, provenans de tous leurs envois, que de ceux des fournitures de leurs sous-marchands. Que cette quantité de bois divers gisens depuis 4 ans sur le quay, angustie tout le grand chemin qu'il fournis seul sur la route de Lorient et de Brest, de manière qu'il ne reste de son espace qu'un défilé de 12 pieds de largeur, par réduction le plus grand étant de 16 pies et la moindre de 9 pieds et demy¹⁴⁸. »

Mais, le rapport insiste à nouveau et surtout sur les gênes occasionnées au commerce maritime :

« Que ces bois amoncellés confusément occupent les trois calles et tout le terre-plein du quay et du chemin, de manière que les barques et les chaloupes ne peuvent charger et décharger sans faire de manœuvre dangereuse aux marchands et couteuses au commerce et que les dégradations causées aux murs [...] dans les côtés d'angle des trois calles et au cours du terre-pleins intermédiaires sont au nombre d'environ 100 toises de longueurs sur deux pieds et demy d'écèlement dans les terre-pleins et un plus grand diamètre dans les angles dont la réfection a été estimée 1 258 lt¹⁴⁹. »

Il est également possible que le lobby négociant ait aussi trouvé là l'occasion de s'en prendre à des marchands lorientais, défendant les intérêts locaux, corporatistes. C'est ce

147 A M Hennebont : BB24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775).

148 *Ibidem*, délibération du 17 septembre 1766.

149 *Ibid.*

qui ressort du compte rendu de la délibération du 29 septembre 1766. À la présentation par le Maire de « la lettre adressée le 26 par l'intendant au sub-délégué à Hennebont et [portant sur] la requête des frères Arnous, marchands de bois à Lorient du 30 aout dernier, adressée à Monsieur le duc de Simolin, ministre de la Marine », l'assemblée répond par un véritable réquisitoire contre les négociants lorientais :

« Ces marchands ne fournissent au port de Brest et à celui de Lorient que ce qu'ils peuvent fournir au public, que les manœuvres qu'ils emploient, mal payés et mal [...], arrasent les quays qui n'ont rien souffert lorsque les gens d'artillerie et de la marine ont embarqué dans ce port les pièces les plus lourdes par effet de leur précaution à éviter de délitér les pierres de couronnement que les frères Arnous, sommé dès avant le 25 novembre 1762, de cesser d'occuper seuls et endomagent les quays, ils n'y ont fait aucune attention et n'ont plus d'aucune précaution pour les conserver¹⁵⁰, »

accusant une de leur « sous marchande », la « Veuve Frallo, par leur ordre [de] rébellion à l'autorité du magistrat ». La Communauté conclut, à nouveau, sur les préjudices que ce commerce fait subir à l'activité commerciale maritime :

« Que la plus part des magasins aux grains qui font le commerce d'exportation de la ville sont situés en la Vieille-Ville et que le quay usurpé par les Arnous est indispensablement nécessaire à l'importation et à l'exportation des autres denrées qui se fait principalement la Vieille-Ville, sur ce quay, qu'une des trois calles y pratiquée est estimée pour le lavoir des chevaux et que les octroyes de la ville ne s'étendant que sur les vins et cidres¹⁵¹. »

Le 14 juillet 1770, la ville marque sa volonté de se pourvoir en justice face aux dégradations qui continuent. Cinq ans plus tard, la situation ne s'est pas améliorée, la délibération du 14 juillet 1775 faisant apparaître que :

« M le Maire a encore remontré que la communauté a plusieurs fois provoqué des ordonnances de police pour empêcher la dégradation des quays de cette ville par les décharges et depost de bois de construction et autres qui s'y font continuellement, que la police quand elle a obéit et pourvu à cet objet avoir indiqué pour ces décharges et deposts parties des deux rives. Mais comme depuis la communauté a fais les frais d'édiffices et réparer ses quays du costé de la ville et qu'il n'est plus possible de permettre en décharges et deposts de ce côté sans que la communauté soit journellement et constitué dans des dépenses immenses de réparation, il est essentiel de provoquer de nouveau une ordonnance de MM le Juges de Police de cette ville qui fasse défense de jetter décharger, n'y faire aucun depost de bois de construction¹⁵² [...]. »

Les dépôts sont seulement autorisés sur une partie des quais, côté rive droite. C'est la

150 *Ibidem*, délibération du 29 septembre 1766.

151 *Ibid.*

152 A M Hennebont : BB24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775).

dernière mention de cette affaire consignée dans les registres. Il semble que la Communauté ait donc eu gain de cause, abandonnant malgré tout une partie de l'espace aux dépôts de bois. La plus grande partie des quais peut donc à nouveau accueillir les chargements et l'activité commerciale retrouver toute sa place. Les négociants hennebontais sont finalement sortis victorieux du bras de fer, écartant au passage des concurrents lorientais, pouvant le cas échéant empiéter sur leur pré-carré.

Chapitre III : Aménager les infrastructures routières, une façon de faciliter les échanges ?

Dans la deuxième moitié du siècle, outre les projets d'aménagement portuaire, la Communauté de Ville se lance dans un ambitieux programme routier, deux nouveaux axes de circulation sont construits, un autre plus modeste est mis en chantier dans les années 1780. La question que l'on peut d'emblée se poser est pourquoi ces aménagements, à quelles problématiques répondent-ils ? Si les quais sont reconstruits, notamment sous l'impulsion du lobby négociant qui a pris en main la Communauté de Ville, n'est-il pas possible d'y voir également la matérialisation d'un intérêt avant tout commercial ? Pour Bernard Rouleau :

« le tracé des rues la disposition du réseau des voies délimitant, canalisant et caractérisant le développement de l'habitat et des fonctions urbaines apparaissent comme un élément fondamental pour une étude des quartiers et de leur individualité dans le plan général de la ville.... Disons même que toute construction, qu'elle soit destinée ou non à l'habitation, crée ipso facto la nécessité d'une voie d'accès, quand bien même cette voie serait refusée au départ par le constructeur pour des raisons financières ou autres, faciles à comprendre¹⁵³[...]. »

L'auteur donne une classification des causes de formation des voies :

- « Voies naturelles (origine géographique, relief, cours de Seine, conditions hydrologiques originelles, zones inondables et insubmersibles).
- Voies de prestige (origine politico-psychologique).
- Voies de lotissement (raison financières...) ;
- Percées stratégiques (raisons politiques et sociales) et voies issues d'ouvrages stratégiques.
- Percées d'utilité publique (raisons économiques et sociales)¹⁵⁴. »

Dès lors, peut-on penser que l'importance du port, son développement et la mise en place de nouvelles infrastructures, soient en lien avec ce programme routier ? Bernard Rouleau nous apporte une première indication allant dans ce sens, pour lui:

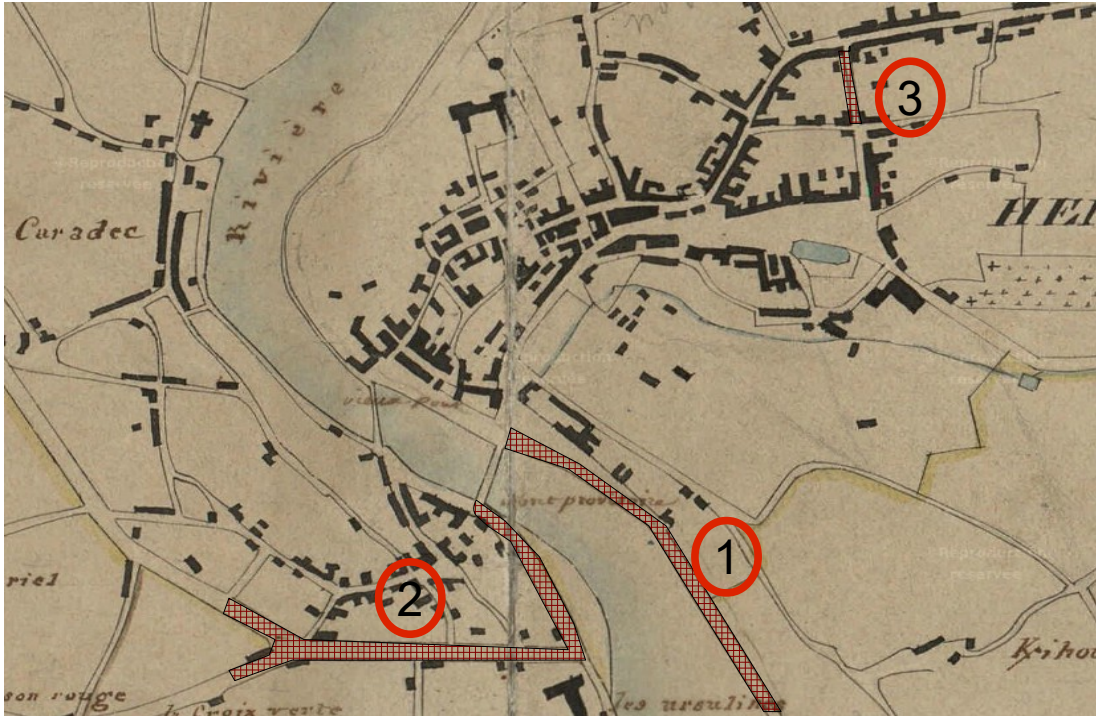
« la nécessité même de l'accès crée à la longue une habitude de passage qui préfigure la voie et l'impose en fin de compte avec tout ce que son aménagement comporte, égouts, éclairage, adductions d'eau [...], la rue canalise enfin les échanges et la circulation, bref

153 ROULEAU Bernard, *Le tracé des rues de Paris*, éditions du CNRS, 1983, p p 8-9, p 15. Cet ouvrage s'est révélé être un élément majeur lors d'un précédent travail, mené dans le cadre d'un DEA, en archéologie des parcellaires, sur « *L'évolution des faubourgs parisiens à l'époque moderne, l'apport des cartes* », Paris I Panthéon-Sorbonne, 2000, réalisé sous la direction de Claire Mabire-Lacaille.

154 *Ibidem*, page 15.

la vie urbaine sous toutes ces formes : d'abord toutes les formes de trafic et de transport¹⁵⁵[...]. »

L'impératif semble donc être la connectivité, la facilité d'accès et la possibilité d'un « turn over » faisant du port et de ses voies d'accès un outil économique efficace. Ici encore, l'activité commerciale semble influencer sur les formes de la ville.



Carte n°19: les nouvelles voies ouvertes dans la seconde moitié du XVIII^e siècle¹⁵⁶

1: route du Port-Louis

2: route vers Quimperlé et Lorient

3: rue Royale

¹⁵⁵ *Ibid.*

¹⁵⁶ Fond de carte extrait du cadastre Napoléon, cote 3P 111/1, date extrême 18 avril 1835, plan d'assemblage, disponible à l'adresse :

http://www.morbihan.fr/UserFile/media/AD56/consultation_application/index_cadastre.htm
(consulté en février 2014)

3.1) Le nouveau chemin vers Quimperlé et Lorient

3.1.1) Pourquoi aménager une nouvelle voie ?

La première mention trouvée d'aménagements sur « le chemin de Lorient » date du 5 novembre 1738, il ne s'agit d'ailleurs que de travaux sommaires : « élargissement, abattage d'arbres et de murs, et leur établissements, escarpement de rochers, pavages¹⁵⁷ ». Pour C Guillevic, l'enjeu d'un tronçon praticable entre Lorient et Hennebont apparaît vite primordial. Reprenant une délibération de la Communauté de Ville de Lorient du 6 juin 1741, elle montre que l'objectif est avant tout commercial permettant de « rendre le chemin de cette ville au passage plus commode et procurer en même temps aux voitures qui viennent aux ventes la facilité de venir jusqu'à Lorient, au lieu qu'auparavant elles étaient obligées de rester à Hennebont¹⁵⁸ ».

Dans une délibération du 6 novembre 1758, une indication nous est apportée quant au choix d'opérer la création d'une nouvelle voie. Le maire y fait référence à une lettre qu'il a reçue de la part de « Mr Vedier [de Rennes] subdélégué de l'Intendant pour faire réparer les banlieues d'Auray et de Lorient¹⁵⁹ », datée du 6 novembre 1758. Ce dernier y fait état des souhaits de l'Intendant qui apparaît comme le véritable promoteur du projet :

« Mr l'Intendant a esté instruit Messieurs que l'entrée dans la Ville d'Hennebont du costé d'auray ainsy que la partie pour Lorient sont dans le plus mauvais estat et que les pavés surtout les longueurs de la voye publique qui traverse la ville sont dégradés et il me charge en partant pour Paris de vous écrire d'y faire faire incessamment des réparations provisionnelles vous aurez s'il vous plait agréable d'y appliquer incessamment des ouvriers et d'aportés beaucoup d'économie à ces ouvrages qui ne seront fait qu'en attendant une réparation plus solide et qui ne consiste qu'a dessecher et oter la bouë dans les parties non pavées a y faire des seignées et rigolles et à rapporter dans les trous de bon cailloux et graviers qu'on fera bien battre en ottera aussy la boue des parties pavés et les trous qui s'y trouveront seront remplis de bons cailloux déclats de pierres dures et graviers¹⁶⁰. »

S'il ne s'agit donc, au début, que de décider de la réalisation de saignées en

157 A M Hennebont : BB 15 : Reg. Délib. Com.Ville (1737-1738).

158 *Ibidem*, délibération du 6 juin 1741.

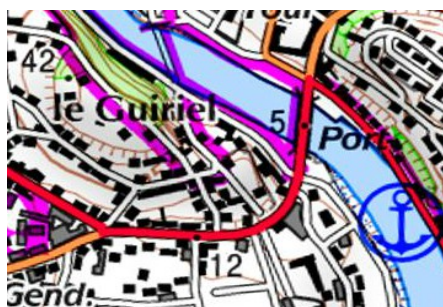
159 A M Hennebont : BB 22 : Reg. Délib. Com.Ville (1755-1759).

160 *Ibidem*, délibération du 6 novembre 1758.

remplacement des éléments défectueux, comme le souligne une nouvelle délibération du 17 novembre 1758¹⁶¹, le projet va très vite être réorienté vers un objectif plus ambitieux, la réalisation d'une nouvelle voie.

La véritable raison de ce changement est apportée le 28 octobre 1759¹⁶², pour la première fois la raison dictant ces choix est donnée, il s'agit de l'« abandon du passage de la Vieille Ville ». Il est assez facile d'en comprendre les motivations.

Carte n°20 : Extrait de la carte IGN d'Hennebont¹⁶³



Comme le montre l'extrait de la carte IGN, le dénivelé de la route de la Vieille-Ville (ici seul le nom du Guiriel est indiqué) est important et atteint plus de 30 mètres, le long, qui plus est, d'une voie sinueuse. Il s'agit donc ici, pour faciliter les transports (de passagers et marchandises) et le passage de traverse ou de lourds chariots en provenance ou se rendant au port, de créer une voie de contournement, permettant de limiter les contraintes liées à l'effet de pente.

Plan n°21 : Route de la Vieille-Ville et nouveau tracé¹⁶⁴



161 *Ibidem*, délibération du 17 novembre 1758.

162 A M Hennebont : BB 22 : Reg. Délib. Com.Ville (1755-1759).

163 Disponible à l'adresse:

<http://www.geoportail.gouv.fr/accueil>
(consulté en février 2014)

164 Fond de carte extrait du cadastre Napoléon, cote 3P 111/1, date extrême 18 avril 1835, plan d'assemblage.

Disponible à l'adresse:

http://www.morbihan.fr/UserFile/media/AD56/consultation_application/index_cadastre.htm
(consulté en février 2014)

Toutefois, s'il s'agit, au départ, de travailler seulement par économie aux réparations « provisionnelles aux grands chemins sur la route d'Auray et celle de Lorient [...] et [de] combler de caillotages et graviers les trous estants dans les pavés des faubourgs », il apparaît très vite aux yeux de la Communauté de Ville, dans une délibération du 2 juillet 1759, que :

« Sur la route de Lorient il y ont fait faire aussy des réparations provisionnelles depuis le couvent des Ursulines jusqu'à l'arrivée du chemin neuf, fait depuis quelques années mais la partie depuis le couvent des Ursulines jusqu'à la calle près le pont amer s'étant trouvé très mauvaise ils ont esté obligés suivant lavis du Sieur André de faire à neuf et solide [...], [elle] charge le maire d'envoyer la délibération à l'Intendant¹⁶⁵. »

Une nouvelle voie est donc envisagée, reprenant en partie le tracé d'un chemin existant ; dans la partie supérieure, seuls quelques aménagements semblent nécessaires, dans la partie inférieure, par contre, tout est à faire ou presque.

3.1.2) Un triangle décisionnel qui fonctionne

La prise de décision, évoquée dans la partie précédente sur les quais, ne semble pas, ici, poser de problème¹⁶⁶, le triangle décisionnel semble fonctionner correctement. L'Intendant apparaît comme étant à l'initiative du projet, même si ce n'est qu'indirectement, par l'intermédiaire de Mr Vedier, son subdélégué, dont le nom est mentionné à de nombreuses reprises, le 6 novembre 1758, comme nous l'avons déjà vu, mais aussi le 28 octobre 1759, lors de la réunion de la Communauté où sa lettre précédente est à nouveau évoquée¹⁶⁷, ou le 17 septembre 1762, à travers une nouvelle lettre datée du « 2 aoust dernier » et portant sur un des travaux à faire d'un montant de « 1017£ 15 s avec devis »¹⁶⁸.

André, ingénieur des Ponts et Chaussées, est le véritable maître d'œuvre du projet, participant à son élaboration, en traçant les grandes lignes, comme le montre le plan ci-après (évoqué dans une délibération 3 août 1760¹⁶⁹). Il y établit le tracé de la future route « depuis les murs des ursulines jusqu'à la borne de la banlieue », rédige différents

165 A M Hennebont : BB 22 : Reg. Délib. Com.Ville (1755-1759).

166 Voir 2.2.1) Les aménagements, entre nécessité et jeux des acteurs.

167 *Ibidem*, délibération du 28 octobre 1759.

168 A M Hennebont : BB 23 : Reg. Délib. Com.Ville (1760-1766).

169 A M Hennebont : BB 23 : Reg. Délib. Com.Ville (1760-1766).

mémoires à l'adresse de la Communauté, le 25 juillet ou encore le 22 février 1765, dans lequel il apparaît comme l'intermédiaire entre les adjudicataires des travaux et la Ville (« remi par le Sieur André Ingénieur des ponts et chaussées, une requête présentée à Monseigneur l'intendant par les nommés Martit et Quer et Robinet adjudicataire de la banlieue¹⁷⁰ »).

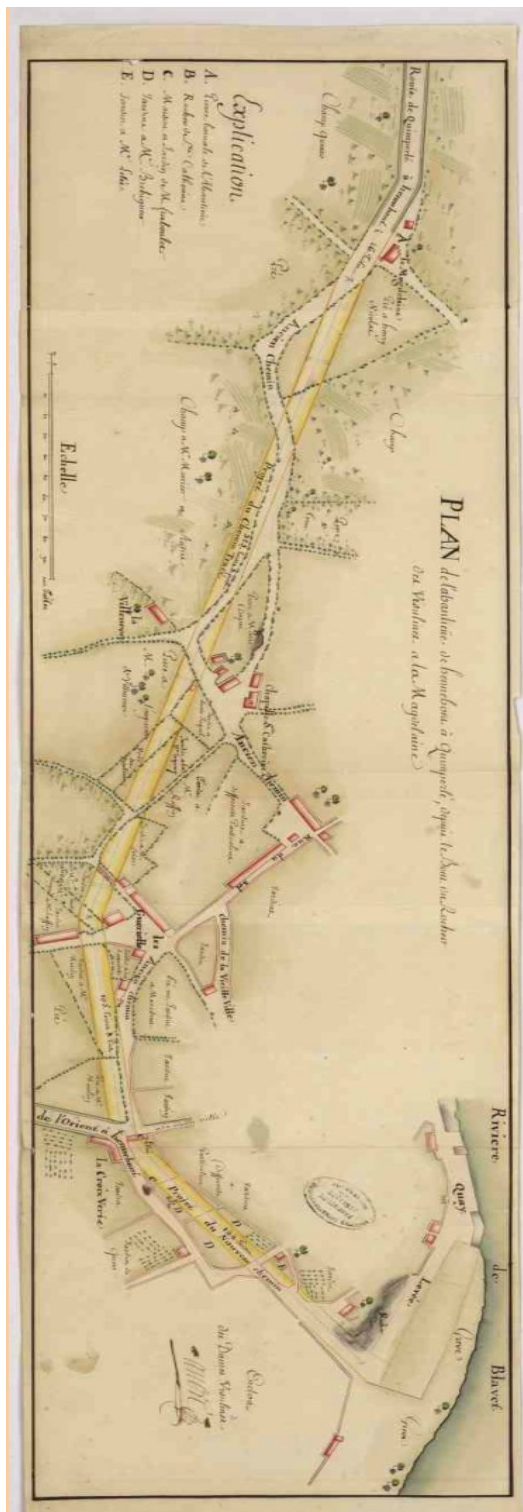
La Communauté de Ville joue la fonction de conducteur de travaux, contrôle également le bon déroulement du chantier, c'est elle qui choisit les adjudicataires, les dénommés « Sr martinet, robinay et Georges le Quer », choisis le 3 janvier 1759, même si, seul le nom de ce dernier figure dans les registres à cette date. Le 16 mars 1765, l'assemblée décide de nommer en son sein des commissaires pour vérifier les « ouvrages adjugés le 28 mars 1762 ¹⁷¹» (ceux-ci constatent une « réfection nécessaire de 102 toises de pavés ou qui n'ont pas été exécuté »). Le 28 octobre 1759, le montant estimé des travaux s'élève à 3746 lt 15 s 6 d, le 12 juin 1762, les adjudicataires reçoivent 4 000 lt (sans compter l'argent versé pour les travaux supplémentaires qui se greffent au projet), le 19 août 1765, avec la « réception des ouvrages faits et exécutés¹⁷² », après un procès verbal dressé par André et l'avis positif des commissaires, la ville procède au paiement de 1700 lt.

170 A M Hennebont : BB 23 : Reg. Délib. Com.Ville (1760-1766).

171 *Ibidem*, délibération du 16 mars 1762.

172 *Ibidem*, délibération du 19 août 1765

Plan n°22 : Plan de la banlieue de Hennebont à Quimperlé par André, 1760¹⁷³.



173 A D Ile et Vilaine: C 122 (1), C 721 (1), Plan de la banlieue de Hennebont à Quimperlé depuis le bout du Rocher à la Magdelain, par André, 1760, plan manuscrit, Lég. Plume, encre de Chine et aquarelle, format 023,0 x 88 , échelle 1/1598.

3.1.3) Un chantier qui se déroule bien

- Un cahier des charges précis

La délibération du 28 octobre 1759 apporte des renseignements précis quant à la réalisation de cette nouvelle voie de passage. Dans la partie supérieure, comme le montre le plan d'André, le chemin doit faire l'objet d'une rectification ou d'un nouveau tracé. Ce sont les « édifices et jardins des quels a été tracé dans la banlieue et la ville le grand chemin qui mènera d'hennebont à Ponscorf dans cette partie et la Vieille Ville qui règne depuis le vis à vis de la porte d'entrée du couvent des Ursulines d'hennebont jusques au delà de la chapelle sainte catherine jusqu'au lieu et la villeneuve¹⁷⁴ » évoqués dans la délibération. Ce nouveau tracé doit cependant empiéter sur des « terrains les mieux cultivés et de plus grande valeur et dans la largeur de 54 pieds ». Enfin il est également prévu que la nouvelle route soit constituée « d'une couche de gros graviers de pierre et de moellons couverte d'une recharge de pierres cassées ». Le coût est également estimé :

- « journée de perreyeur, manouvriers et chartiers avec leur charrette 2632 lt 15s 6d
- (extraction de matériaux) poudre à canon à divers prix 206 lt 1S
- Coin de masse acheter neuf 42 lt 7
- réparation des coins et masses, pic, barre de mine 150 lt 3
- réparation des toits endommagés aux ursulines 115 lt 3
- salaire dudit le quer pendant vu à 50 te par mois 600 lt ¹⁷⁵. »

- Des requêtes nombreuses

Malgré les soins apportés à la réalisation du cahier des charges, la Communauté de Ville va vite se heurter à des imprévus. Le premier vient, le 21 octobre 1761, de « la demoiselle Jeanne Thérèse de Castillon, veuve Fraboulet pour être remboursée de la valeur du fond d'une maison & jardin [...] se trouvant sur la rue qui mènera de cette ville à Quimperlé». Le second est une « requête de Dame Angélique dubois, veuve Bréhignaire pour dédommagement de deux jardins »¹⁷⁶. Le 10 janvier 1762, La Communauté décide d'indemniser la première pour « 35 pieds à détruire en la maison

174 A M Hennebont : BB 22 : Reg. Délib. Com.Ville (1755-1759).

175 *Ibid.*

176 A M Hennebont : BB 23 : Reg. Délib. Com.Ville (1760-1766).

de la Dame [...] pour 800 Lt sans comprendre les mathériaux qui sont abandonnés à la dame veuve fraboulet [...] lui doit être accordé le terrain de l'ancien chemin vis à vis », pour la seconde le « remboursement [...] à la valeur des murs de clôturé¹⁷⁷ ».

Finalement, les plaintes principales sont évoquées dans une délibération du 16 septembre 1762, une requête des ursulines (leur couvent est à proximité immédiate de la nouvelle voie comme le montre le plan précédent) « esposant que la confection du grand chemin près leur couvent en a rendue l'entrée impossible aux visiteurs » et demandent d'une rampe d'accès « jusqu'au seillon du grand chemin sur un pont pavé ». Une autre requête vient des riverains de la nouvelle rue et porte sur la nécessité de construire :

« des ponts de passage aux endroits coupés par la douve dudit grand chemin sçavoir près de la ruelle avis de la porte des ursulines, un autre au bas de la rue du four banal, un autre avis du chemin du pavillon et de Gardre, un autre avis de la petite rue près de Guériel ou est un chemin de communiant au grand chemin de Lorient et un autre avis du chemin de Cauparaoisne de Caudan avec rampe sur le pont pour descennre de la banlieue audit chemin¹⁷⁸ [...] »

La Communauté est d'avis que ces ouvrages soient effectués à ses frais.

Le dernier élément consiste en la réalisation de travaux qui n'avaient pas été prévus.

Le 17 septembre 1762 :

« le Sieur de Villéon, échevin, a remontré qu'il a reçu de l'intendant le devis et estimation des ouvrages à faire pour réparer la banlieue du chemin de Lorient et le joindre au chemin de Quimperlé fait par le Sieur André, ingénieur, par ordre de Monseigneur le duc d'Aiguillon [...] 2 aoust dernier estimation [est faite] à 1017 Lt 15 s avec devis de Verdier, Martinet ayant voulu s'en charger qu'à la condition qu'il sera payé de tout le prix à la confection¹⁷⁹. »

Il s'agit donc de travaux qui n'ont pas été pris en compte à l'origine. Mais devant l'évidence de leur nécessité, la Communauté s'exécute et décide que les dénommés « Martinet, le Quair et Robinet associés », « conduiront sans discontinuer jusqu'à leur perfection sur l'obligation de tout leurs biens sans discrétion ». Le 22 février 1765, l'assemblée fait état d'une lettre « remi par le Sieur André Ingénieur des ponts et chaussées, [d']une requête présentée à Monseigneur l'intendant par les nommés Martit et Quer et Robinet adjudicataire de la banlieue¹⁸⁰ ». C'est la dernière réception des travaux

177 *Ibidem*, délibération du 16 septembre 1762.

178 *Ibid.*

179 *Ibid.*

180 *Ibidem*, délibération du 22 février 1765.

engagés pour la route et la première pour les pavés. Le 9 août 1765, le compte rendu de la délibération fait état de la « réception des ouvrages faits et exécutés ¹⁸¹».

La réalisation de cette route montre donc que, pour ce cas, le triangle décisionnel fonctionne bien. Il est vrai que la réalisation de cette nouvelle voie de communication apparaît comme une évidence aux yeux des trois intervenants, la Communauté y trouvant certainement un grand avantage, facilitant le transport des marchandises via son port avec Lorient, ville avec laquelle les liens économiques sont étroits.

181 *Ibidem*, délibération du 9 août 1765.

3.2) La route du Port-Louis ou quand tout va mal

3.2.1) Une banlieue récemment intégrée

La ville d'Hennebont possède cinq banlieues (celles de Lorient, Quimperlé, Baud, Vannes et Port-Louis) qu'elle doit entretenir à ses frais, ce qui représente un poids énorme pour son budget très limité. La banlieue de Port-Louis est la dernière à avoir été placée sous l'autorité de la Communauté de Ville. Ce glissement s'explique avant tout pour des raisons pécuniaires. Une lettre de Symon, syndic représentant de la Ville et datée du 24 juin 1740, adressée à l'intendant, en expose clairement les raisons. Pour la Communauté de Ville, il s'agit avant tout de demander « à sa majesté cette extension a este d'enclaver sous la banlieue ces cabarets hors ville qui causaient un préjudice considérable au revenu de ses octroies et que si ils n'y étaient point assujetis les fermiers des anciens et nouveaux octrois demanderoient de grande diminution sur le prix de leurs baux¹⁸² ». Cette requête porte donc sur des problèmes de mesurage :

« La communauté a fait mesurer par des commissaires nommés à cet effet par deux autres chemins plus courts et plus fréquentés par ceux qui vont boire et se divertir audit lieu et par les habitants du lieu mesme et par le premier à prendre du pied du mur de la ville jusqu'à la borne plantée près Kerorben, il ne se trouve que 137 cordes et par l'autre à prendre aussi du pied du mur de la ville neuve, suivant en droiture le grand chemin du Port Louis jusqu'au delà du ruisseau du moulin de la ville neuve 150 cordes, ce qui est au delà de tout le terrain de Kerorben et a plus de 35 cordes du cabare en question, on estime mesme que si on mesuroit a travers champ, il ne se trouverait pas 110 cordes du pied du mur de la ville jusqu'au dit cabaret de Kerorben et est a remarquer que du commencement du mur de cloture dudit Kerorben jusqu'à la borne plantée il y a 15 cordes¹⁸³. »

Il s'agit donc de lutter contre ce qui s'apparente à des abus. Le bornage effectué et retranscrit sur le plan suivant est donc largement remis en question. Il semble que la Communauté ait eu gain de cause puisqu'il n'en est plus fait état après.

182 A D Ille et Vilaine : C 1692 : prix dans les différents marchés, correspondance Symon 1740 et Pébrod 1773.

183 *Ibid.*

Plan n°23 : Plan de la Banlieue de Port-Louis¹⁸⁴



*Plan d'une partie de la Banlieue de la ville de Hennebont.
Sur lequel sont marqués les différents villages qui vont au village de Rorben.*

184 A M Hennebont : CC1 : liasse sur la banlieue de Port-Louis.

3.2.2) Des oppositions marquées dès le départ

La décision d'aménager une nouvelle voie est ici imposée par l'Intendant. La délibération de la Communauté de Ville du premier août 1764 s'en fait l'écho. Lors de cette réunion, le Maire fait état d'une lettre de l'Intendant, écrite à de Paris et datée du 20 mars 1764, qui lui a été remise par le Sr Detaille, ingénieur, « avec le plan profil et élévation, dressé par M Mangin et mémoire » concernant « la construction tant du quay de Hennebont que de la banlieue de cette ville du costé de Port-Louis de la quelle lettre il a requi la lecture¹⁸⁵ ». Il apparaît donc clairement que l'impulsion vient d'en haut et que dans l'esprit de l'Intendant la construction de cette nouvelle voie va de pair avec la réalisation des quais, les deux formant un ensemble cohérent permettant aux marchandises de circuler par terre et/ou par mer, de fluidifier les flux.

Le triangle décisionnel, précédemment évoqué, vole immédiatement en éclats. Lors de la même séance, les délibérants marquent leur opposition au projet. Ici, tous les arguments sont bons :

« la communauté [est] d'avis d'exposer à l'intendant qu'au dernier décembre 1763, les fonds de la caisse montaient à 1400 lt suivant le compte du miseur, que les revenus années communes depuis 20 ans ont monté à environ 9000 lt que les parties prenantes et accoutumées en conséquences des règlements et arrest du conseil consomment annuellement plus de 6 000 lt sur le revenu qu'il est fréquemment des dépenses extraordinaires inévitables qui entravent les 3 000 lt ou environ restantes¹⁸⁶ [...] »

Autre argument, les finances menacent de « laisser la ville sans pavé depuis le chemin de Vannes jusqu'à la sortie sur le chemin de Lorient et la partie inférieure de la rue Neuve, les fontaines, les lavoirs en ruine, les deux anciens quais écrétés et le pont sur la rivière en indigence de réparation de toute espèce¹⁸⁷ ». Finalement, la Communauté fait état de son incompréhension face à ce projet, estimant que « Pour le quay à faire et à la banlieue de la route d'Hennebont au Port-Louis, pour lequel endroit la rivière suffit à la voiture de toutes le choses et usage et commerce [...] estre exéculté d'une manière moins dispendieuse¹⁸⁸ ». Il s'agit donc pour elle de minimiser la nécessité de cet aménagement, en mettant en avant le rôle de voie de communication naturelle que joue la rivière. Peine perdue, le 28 septembre 1764, suite à une injonction du Duc

185 A M Hennebont : BB 23 : Reg. Délib. Com.Ville (1760-1766).

186 *Ibid.*

187 *Ibid.*

188 *Ibid.*

d'Aiguillon ordonnant au Maire d'assembler la Communauté pour délibérer sur les 520 toises à faire, l'assemblée, dans un avis unanime, se range à l'idée que le plan du Sieur Detaille soit exécuté¹⁸⁹.

La décision est donc ici imposée d'en haut. Pour Hervé Léna, ce processus s'explique parce qu' « après 1750, l'Intendant, inquiet de la mauvaise gestion financière de la Ville, s'efforça de la mettre plus sérieusement en tutelle, tout en s'en faisant parfois l'avocat et même le protecteur », la « Communauté était constamment obligée de faire solliciter son avis et son autorisation et ne pouvait faire preuve d'aucune initiative personnelle¹⁹⁰ », ce qui ici est le cas.

3.2.3) Des travaux longs et difficiles

3.2.3.1) Une adjudication favorable

L'adjudication des travaux à effectuer nous est bien connue, grâce à un rapport remis à la Communauté de Ville le 26 février 1766 par le « Sr Forestier [qui] a présenté le double luy remis de l'adjudication des ouvrages à faire sur la banlieue projetée [...] du 29 novembre 1764 ». Ces travaux doivent « commencé du quay filouze et [...] se terminer au commencement de l'ancienne tache de Brendrion suivant le devis et Conditions qui en ont été dressé par le Sieur Detaille Ingénieur¹⁹¹ ». Le premier élément important, sortant de cette communication, est la large publicité qui est faite pour la construction de ces ouvrages. L'appel d'offre, en effet, s'adresse « à ceux des entreposeurs qui se sont crus capables d'entreprendre lesdits ouvrages, laditte ordonnance lui publié et affiché en la ville de Rennes, en celles de Vannes, Quimper, Lorient, Hennebont », couvrant une bonne partie de la Province.

Une lecture est d'abord faite aux candidats rappelant les conditions de l'adjudication ; sont présents « Robinet dit Bourbonais, Fricher, Morice, Blaize dit Dejardins, Lacour, Gouvion dit Davocher et Gautier, entrepreneurs admis à faire enchère », sans que soient précisées leurs origines et lieux d'habitation. S'ensuit un rappel des engagements auxquels se soumettent :

189 A M Hennebont : BB 23 : Reg. Délib. Com.Ville (1760-1766).

190 LÉNA Hervé, *op.cit.*, p 190.

191 A M Hennebont : BB 23 : Reg. Délib. Com.Ville (1760-1766).

« Lesdits entrepreneurs [...], ayant déclarés avoir eu communication desdits devis plans et profils et avoir une parfaite connoissance de l'état des ouvrages qu'il s'agit d'adjuger [...] l'adjudicataire sera tenu de faire éclatter les mines de sorte et de manière qu'ils ne tombent aucune pierres dans la rivière et qua cet effet il ne chargera point les amorces desdites mines de pierres qu'il se servira de farines pour amortir lesdits éclats de pierres qu'a aucun cas et sous quelque prétexte que ce soit, il ne sera point aucun a demander de supplément indemnité, ny résiliment d'adjudication, qu'il se conformera en tous points à ce qui luy est enjoint pour ledit devis et fournira généralement tous les matériaux équipages voitures, ceintre de charpente, paines d'ouvriers, mains doeuve que l'adjudicataire sera obligé d'entretenir le tout et fera terminé la garantie desdits ouvrages pendant le cours d'une année à compter la dernière réception de chaque partie d'ouvrage qu'il aura fait laquelle réception ne luy sera délivré que deux ans après qu'ils auront estés entièrement achevés et donnant entretenus ¹⁹²[...]. »

Il est également précisé que le paiement ne se fera qu'au « fur et à mesure que les fonds de la Communauté lui permettront et approuvé par l'intendant sur le compte que l'ingénieur rendra desdits ouvrages ». L'adjudication est faite à la bougie au moins offrant. Le prix de départ est fixé à 45 000 lt. Si entre le premier et troisième feu, la baisse est rapide, de 45 000 à 36 300 lt, au quatrième les entrepreneurs semblent beaucoup plus prudents. Finalement, le chantier est accordé à un dénommé Blaize, demeurant à Quimperlé, pour la somme de 36 000 lt. La Communauté fait donc du moins en apparence, une bonne affaire, l'adjudication à la baisse lui ayant permis d'obtenir une baisse de 20% par rapport au montant initial.

3.2.3.2) Des travaux commençant rapidement

Le premier février 1765, soit trois mois après l'adjudication, une délibération de la Communauté fait état de l'avancée de la réalisation de certains ouvrages, « faits formé par le Sieur Detaille ingénieur, a ce commis le 15 juin 1765 qu'il tarifie à trois mil deux lt neuf sols qui luy a esté remis par ledit Dejardin avec pièces de luy faire délibérer un acompte de 3 000 lt, a demandé l'enregistrement sur le registre de délibération de l'état sus datté afin que la communauté soit instruite de tout ce qui concerne cette dépense considérable¹⁹³ ». Ce premier paiement fait suite à un rapport de l'ingénieur des Ponts et Chaussées du département de Vannes, chargé de superviser et contrôler les travaux effectués :

« État de situation des ouvrages entrepris par le Sr Jan Louis Blaize dit Dejardin sur

¹⁹² *Ibidem*.

¹⁹³ A M Hennebont : BB 23 : Reg. Délib. Com.Ville (1760-1766).

la banlieue d'Hennebond, vers le Port-Louis le 29 novembre 1764, pour une somme de 36 mil lt les quels ouvrages consistent en escarpements de roches et non de foulement ainsi qu'il est expliqué après :

Sçavoir

La partie de la susdite banlieue commence depuis le quay Filouzu jusqu'au vallon de Kerjoy contient 110 toises de longueur, le susdit entrepreneur doit escarper en julle la quantité de 522 toises cubé de rochers par le toisé que nous avons fait de la partie escarpée le 10 du courant, nous l'avons trouvé monter à celle de 418 toises, lesqueles à raison de 6 lt 10s 6 d en proportion du prix de l'adjudication font la somme de 2727 lt 9s.

2 Le mur de soutènement est commencé sur soixante toises de longueur et trois pieds de hauteur et cinq pieds six pouces d'épaisseur aussy ce qui produit un cube de 27 toises 3 pieds, nous évaluons la toise cube des susdits murs pour la façon seulement et l'arrangement des remblais derrier à 10 lt pour chacune ce qui produit pour les 27 toises, trois pids la somme de 275 lt.

total 3002 lt 9

Nous soussigné Ingénieur des Ponts et Chaussées du département de Vannes, certifions que le susdit entrepreneur à fait la somme de trois mil deux lt neuf sols d'ouvrages sur la banlieue mentionnée cy-dessus et que ladite somme peut luy estre payée sous le bon plaisir de Monseigneur l'Intendant

à Vannes le 15 juin 1765, Detaille¹⁹⁴. »

Cette première phase des travaux apparaît donc comme positive, tout semble se dérouler au mieux. La Communauté de Ville, si réfractaire à une telle entreprise, bénéficie d'une baisse très substantielle de l'adjudication, d'un entrepreneur efficace, donnant toute satisfaction à l'Ingénieur des Ponts et Chaussés, bras armé de l'Intendant dans l'entreprise.

3.2.3.3) Quand tout va mal...

Les difficultés vont vite se succéder, effet d'aubaine pour une Communauté toujours farouchement opposée au projet et lui fournissant l'occasion de dénoncer systématiquement tous les écarts. Les sources uniques provenant des registres de délibération, il est assez difficile, toutefois, de saisir si l'assemblée de ville est réellement de bonne foi, ou dans le cas contraire, utilise tous les arguments possibles à son avantage.

194 *Ibid.*

- Des relations tendues avec l'Ingénieur.

Très vite des tensions vont apparaître entre l'assemblée délibérante et les ingénieurs à propos des honoraires à verser à ces derniers. Si ce n'est pas la première fois que de tels différends apparaissent, ils sont, dans la cas de la construction de la route de Port-Louis, évoqués de nombreuses fois. Le 1er février 1765, Detaille fait présenter à la Communauté un mémoire pour ses honoraires pour le tracé du plan de la route de Port-Louis et pour le petit pont sur le chemin de Saint Caradec. Celle-ci refuse estimant que l'ingénieur est « apointé de la Province¹⁹⁵ ». Le 18 juillet 1766, un autre ingénieur, André fait aussi les frais de ces tensions : réclamant un paiement pour 146 journées de travail effectuées à raison de 6 lt, la Communauté, jugeant ce chiffrage exagéré, fait appel à l'Intendant¹⁹⁶. Le 19 novembre 1766, malgré le fait qu'André ait porté requête pour le paiement de ses 876 lt pour honoraires, l'Intendant prend fait et cause pour la Communauté, désavouant son ingénieur et modérant le paiement à 438 lt¹⁹⁷.

Le 30 octobre 1772, les critiques se font plus vives, elles portent directement sur les compétences de Detaille. Les délibérations font état que la « Communauté a eu plusieurs occasions de voir que le Sieur Detaille devoit luy estre suspect¹⁹⁸ ». Trois ans plus tard, à l'occasion de travaux mal réalisés, l'ingénieur est à nouveau visé ; ici, si ses compétences sont à nouveau mise en doute, son honnêteté l'est également. La délibération du 18 janvier 1775 fait état du constat qu'il n'apparaît pas que les 24 toises cubes évoquées au procès verbal de l'ingénieur du 22 août 1772 ont été :

« effectivement escarpés de l'endroit indiqué ny que dans le susdit dernier procès verbal, ny dans les autres précédents, le Sieur Detaille ayt voulu établir des témoins au des points d'appuy nécessaire à la vérification de ses toisés qu'il a toujours laissé à sa discrétion que les 300 pieds courants de surhaussement à la partie du mur de soutènement à l'ouest du ponceau de Keryouays nont point esté effectivement relevés ny racordés à leurs extrêmités¹⁹⁹. »

Ici, pour la Communauté, Detaille est également responsable des travaux mal réalisés, « le niveau des marées périodiques est plus seurs que les assertions de cet ingénieur ».

195 *Ibid.*

196 *Ibid.*

197 A M Hennebont : BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775).

198 *Ibidem*, délibération du 30 octobre 1772.

199 A M Hennebont : BB 25 : Reg. Délib. Com.Ville (1775-1784).

Elle estime qu'il « ne s'appuie point sur la hauteur définie en son premier toisé ny sur celle effective en 1772, qu'il na point voulu déterminer pour en user à sa discrétion perpétuellement que les réparations des affaissements qui étoient jusques au sol dans les murs à l'est et à l'ouest du ponceau particulièrement, la grande partie affaissée à l'ouest n'étant achevée quen l'année 1774²⁰⁰ », ce qui n'empêche pas la collaboration de continuer par la suite.

- Des tensions très fortes avec l'adjudicataire

Le 28 janvier 1767, lors d'une réunion, le Maire fait état d'une lettre de l'Intendant, datée du 25 janvier, stipulant « qu'on luy a proposé d'expédier pour le miseur au nom du Sieur La Chapelle, un bultin de payment pour la somme de 3000 Lt qui seroit délivré à l'entrepreneur des ouvrages de la banlieue²⁰¹ ». Étonnée par une telle procédure, la Communauté :

« remontrant à l'Intendant que le Sieur de la Chapelle Gardye ne s'est point proposé à se constituer comptable de la somme de 31155 Lt 12 s à délivrer encore à cette adjudication de 36000 Lt que la Communauté a reçu ordre d'entreprendre, qu'il y avoit des inconvéniens toujours onéreux aux communautés et damageables à l'utilité de l'employ de leurs deniers à annuler les conditions de l'adjudication, qui tendent uniquement et à prévenir la dissipation trop fréquente des deniers destinés à cette entreprise de 36000 Lt d'importance que les conditions prescrites par le devis par le toisé des devis par le préambule de l'adjudication et surtout par l'ordonnance reçue sur le tout par M le Bret, Intendant en cette Province enn datte du 20 décembre 1764 ne permettent pas à l'entrepreneur de prétendre mettre les mains sur mêmes des deniers communs avant d'avoir rapporté premièrement un toisé estimatif de l'ouvrage effectivement fait certifié par l'ingénieur des ponts et chaussées et communiqué à l'assemblée de la Communauté pour constater la consommation des 31155 Lt 12s encore à fournir à cette entreprise, seroit insensiblement par les manœuvres ordinaires des entrepreneurs, dégénérer cette adjudication a prix fait ouvrage au détail, conduit par oeconomat dont le prix excéderoit bientôt celui commencé à 36000 Lt au quel le cent de l'entreprise a été oeuvré en raison du retard de payment inévitable en raison de la modicité des revenus en général de la Communauté laquelle ne peut fournir cette somme de 36000 Lt que dans l'espace de plus de douze années en effet la facilitte est l'évasion du Sieur Langlois, adjudicataire du bail des nouveaux octrois²⁰². »

Cette histoire relatée est donc assez étonnante, car elle met aux prises le négociant La Chapelle Gardye, dont nous avons vu que l'honnêteté n'est pas la première des vertus, ayant signé une facture au nom de la Communauté, au profit de l'adjudicataire. Si

200 A M Hennebont : BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775).

201 A M Hennebont : BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775).

202 *Ibid.*

l'assemblée dénonce la méthode, elle ne semble pas jeter l'opprobre sur l'un de ses membres, mettant uniquement en cause l'entrepreneur. C'est en effet ce dernier qui dans le reste du compte-rendu est uniquement visé, la qualité de ces travaux est ici systématiquement remise en cause :

« Cet entrepreneur sans avoir façonné jusqu'au trois quarts les cent dix toises ouvrages prescrits au pied de la montagne de Keriouay et sans avoir fait aucun travaux dans le valon dudit nom, semble avoir voulu éblancher un soixantaine de toises courantes ouvrage au pied de la montagne de Quergars, en la partie au nord afin de présenter aux jeux des plus grandes entreprises et d'avoir un prtexte plus d'argent afin d'estre toujours premièrement munny du bénéfice qu'il a spéculé faire sur l'entreprise que cette partie d'ouvrage n'est point conduite suivant le profil de la digue. S Kx de la coupe du coteau deviné et adapté par feu M le Bret, du 29 octobre 1764, auquel il se doit conformer le lit de vases sur lequel il entreprend asseoir le chemin ressoufflant dans le lit du fleuve et devant perpétuellement céder aux poids du rebaly et du mur de revêtement, causes pour lesquelles la communauté supplie M l'Intendant vouloir bien rappeler l'entrpeneur à l'observation des conditions et de l'ordonnace de M le Bret du 20 décembre 1764 et luy enjoindre de représenter premièrement un toisé estimatif de l'ouvrage fait effectivement certifié de l'ingénieur communiqué, à la Communauté de Ville avant de former aucune entreprise sur les deniers de la Communauté²⁰³. »

Dès lors, les relations entre Communauté et Blaize, l'adjudicateur, vont devenir exécrables, les malversations et les difficultés vont se succéder, donnant l'occasion à la ville de réclamer la résiliation de l'adjudication ou l'arrêt de travaux dont elle ne voulait pas depuis le début. Dès le 23 janvier 1769, l'animosité de la Communauté éclate au grand jour, le Maire demandant « la suspension des ouvrages à faire à la banlieue de Port-Louis jusqu'à un meilleur tems et la réfection des parties du revestement au pied du coteau de Kerjuays qui sont éboullés dans la rivière a estre faits aux frais de l'adjudicataire²⁰⁴ ». Les malversations dénoncées sont nombreuses et manifestes. Une requête du propriétaire des terrains longeant la rivière, la « Dame Filouze », s'appuyant sur des observations d'un ingénieur qu'elle a sans doute fait venir, le « Sieur David Ingénieur à Quimper », permet à la Communauté de mener une première charge contre l'entrepreneur en démontrant :

« une économie blamable de l'entrepreneur qui a enlevé à sa discrétion les terres végétales des deux coteaux de Kerjuoys et de Kergars pour remblayer à moindre frais les parties de la chaussée encommencées iceluy avant découvert le roc dans toute la superficie et laissé les rocs détachés pendant et en chute [...], [l'] adjudicataire ayant préféré faire sur les vases un remblay en limon et sables pour éviter d'y employer les rochers que cette voye publique se devant avoir que trante quatre pieds de largeur établie

203 A M Hennebont : BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775).

204 *Ibidem*, délibération du 23 janvier 1769.

sur un terrain baigné des eaux de reflux de la mer²⁰⁵. »

La Communauté en profite d'ailleurs pour annoncer qu'elle ne paiera pas, « ne devant aucune indemnité du fond ». La deuxième charge est contenue dans la suite de la délibération, l'assemblée y fait la liste des malfaçons constatées :

« représentant à l'intendant qu'une partie du mur de soutènement des 110 toises de route aux pies de la montagne de Kerjuoye s'est éboulé dans la rivière pour avoir été trop avancé dans le lit du fleuve et n'avoir point reçu assez de talut dans le dessin de fournir plus de surface et déparquer la dépense d'établir la route suivant un fond solide, que le ponceau de Kerjuays estimé au devis à 857 lt 9s 8d, a été fait par un sous marché au prix de 150 lt pour la maçonnerie ce qui fait que le devis n'est pas rempli en cette partie, que le mur de resutement établi aux pieds de la montagne de Kergarz dans la longueur de 200 toises ou environ a été trop avancé sur les vases pour s'épargner l'escarpement du coteau, que ce mur de soutènement s'écroule et s'épate sur les vases, que les vases ressoufflant de partout, que le mur se couche sur l'intérieur de la route qui n'a point reçu la largeur en plusieurs parties, ny la donne nécessaire à établir aux pieds du coteau pour prévenir la poussée des eaux que l'adjudicataire ayant déjà tiré de la caisse la somme de 8654 lt 6s 3d est plutôt débiteur de la Communauté qu'il a droit de se munir encore d'une somme de 1805 lt d'autant plus qu'il est conditionné dans l'adjudication du 29 novembre 1764, que le sixième du prix de l'ouvrage fait sera retenu jusqu'à après la seconde réception des ouvrages et qu'il ne pourra travailler ny exiger de paiement qu'à l'égard et à mesure que les fonds de la communauté le permettront ²⁰⁶. »

La raison principale de cette opposition aux travaux apparaît donc clairement à la fin de la délibération, la Communauté n'est pas en fonds et le télescopage de gros travaux entrepris concomitamment menace la bonne santé de ses finances. Cet argument est d'ailleurs repris le 12 juin 1770²⁰⁷, mais plus clairement. Le Maire expose alors que « la banlieue de Port-Louis entreprise depuis quelques années ne pourroit se continuer sans exposer la ville à voir ses ouvrages publics dans une ruine totale qu'ainsy il est essentiel de prier Monseigneur l'Intendant de vouloir bien suspendre l'exécution dudit chemin jusqu'à ce que tous les ouvrages publics ne soient en bon état ou de faire résilier l'adjudication ». Il est même décidé d'envoyer à l'Intendant « un mémoire détaillé » expliquant cette demande, manière de le sensibiliser. Le 27 juin 1770, les commissaires nommés pour la rédaction du mémoire en font état et demandent expressément à l'Intendant de leur « permettre de travailler quant à présent à la réparation du pont et des pavés de la rue de la Claverie²⁰⁸ », l'urgence est donc ailleurs.

Pour autant les travaux continuent, comme le montre le procès verbal dressé par

²⁰⁵ *Ibid.*

²⁰⁶ *Ibid.*

²⁰⁷ *Ibidem*, délibération du 12 juin 1770.

²⁰⁸ *Ibidem*, délibération du 27 juin 1770.

l'ingénieur Detaille, repris dans la délibération du 9 août 1769 :

« L'an mil sept cent soixante neuf, le neuvième août, nous soussigné ingénieur des ponts et chaussées au département de Vannes....

Sçavoir

nous avons premièrement procédé à l'examen de la partie des escarpements, remblais et murs de soutènement entre le quay Filouze et le pont de Keryvoy laquelle est estimée en proportion de prix de l'adjudication à la somme de 5681 lt 5s 5d et reconnu que cette partie est finy mais qu'une partie des murs de soutènement en icelle près le ponteau est affessée sur 25 toises et de longueur et 8 pieds de hauteur réduit ce que nous estimons valoir en proportion du prix de l'adjudication la somme de 330£ laquelle étant réduite de celle-cy reste à l'entrepreneur celle de cinq mille trois cent cinquante une livre 5351 lt 5s 5d

Nous avons ensuite reconnu que le pont de Keryvoy est exécutté laquelle monte à proportion du prix de l'adjudication la somme de 799 lt 3s.

Procédant ensuite à l'examen de la partie allant vers le vallon du parcal laquelle est estimée aux proportions de l'adjudication à la somme de 10755 lt avons reconnu que cette partie est à moitié d'avancement sur 195 toises de longueur tant par les escarpements, remblais, que mur de fondements de onze toises de longueur, sur une hauteur à démolir et reconstruire que nous estimons 110 lt de laquelle somme du de celle de 5216 lt 16 s 8d a quoy nous aprecions le travail sur celle-cy 5206 lt 16s 8d

11 257 lt 5s 1d

[...] déduction faite de ce que doit luy en couster pour réparer la partie des murs de fondements cy dessus mentionnés qui se sont affessés surquoy il a reçu des acomptes et comme il ne sagit aujourd'huy que de donner une nouvelle acompte audit entrepreneur [...] somme délivrée de 1800 lt doit répondre de la solidité de son ouvrage²⁰⁹ [...]. »

Par la suite, l'opposition de la Communauté ne faiblit pas. Ainsi, le 30 octobre 1772²¹⁰, lors d'une demande de paiement, elle rappelle qu'une :

« une condition de l'adjudication est qu'il sera retenu le sixième à l'entrepreneur pendant les deux années de garantie [...] 2182 lt 9 s 2 d , partant qu'il ne serait dû à l'entrepreneur que 10912 lt 5s 9d

il a cependant reçu :

Le 15 juillet 1765	3000 lt
Le 30 juin 1766	1844 lt 8d
Le 3 juillet 1767	1500 lt
Le 17 mars 1768	2309 lt 18s 3
Le 11 septembre 1769	1800
Le 17 août 1772	1000
Total	11 454 lt 6s 3d »

Et qu'en outre:

209 A M Hennebont : BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775).

210 *Ibidem*, délibération du 30 octobre 1772.

- celui-ci a déjà touché une somme de 542 Lt « qu'il ne devait pas recevoir ».
- que sa caution est insolvable.
- l'entrepreneur ne se conforme pas au devis et a posé une partie de son chemin sur des bases sans solidité, « qui s'est écroulé déjà plusieurs fois et qui menace encore de s'écrouler ».
- que seule une partie est conforme « du quay Filouze au pont de Kerihouais inclusivement, en faisant une douve conforme au devis avec les pentes réglées pour que les eaux puissent s'écouler et ne causer aucun dommage ».
- « qu'il ne finisse ses 58 toises au delà du pont de Keriouays en faisant une douve conforme au devis, après deux parties entièrement achevées, qu'il les fasse recevoir par la Communauté pour faire couvrir ses deux ans de garantie et au bout de deux ans qu'il les fasse recevoir à nouveau et alors la Communauté consentira au paiement ».
- que l'adjudicataire « a chargé les premiers alignements pour diminuer la dépense », « que les escarpements de rocs prescrits au devis ont été infiniment moindre en anticipant la fondation des murs de soutènement sur le lit de la rivière qui ne représentoit point une fondation saine fait que les ouvrages s'écroulent et s'affaissent qu'il en conduit une partie sur un lit de vases qui cédera perpétuellement au poids des matériaux et des remblays. »

« Dans l'état », la communauté conclut donc qu'elle « est bien fondée à opposer le paiement des sommes demandées », que « l'adjudicataire ne s'est pas conformé au devis et qu'il a posé son chemin sur des vase au lieu de la poser sur des rocs ainsy que le demandent le plan et le devis » et « qu'il peut se faire que l'adjudicataire lui même dans son intérêt soit obliger de faire résilier le marché²¹¹ ».

Finalement, c'est la Communauté de Ville qui met un point final à ces travaux, dans une délibération du 12 juillet 1777, il est décidé la suspension « de tous les travaux publics occasionnés par une ordonnance de police du 3 de ce mois²¹² ».

- Le rôle de l'intendant

Dans le cas présent, les difficultés liées aux travaux poussent la municipalité à

²¹¹ *Ibid.*

²¹² A M Hennebont : BB 25 : Reg. Délib. Com.Ville (1775-1784).

s'adresser directement à l'Intendant (manière pour elle de court-circuiter l'Ingénieur), qui sort de son simple rôle d'impulsion ou de contrôle pour devenir un interlocuteur privilégié.

Le 12 juin 1770, suite à un exposé du Maire sur le fait que la « la banlieue de Port-Louis entreprise depuis quelques années ne pourroit se continuer sans exposer la ville à voir ses ouvrages publics dans une ruine totale qu'ainsy il est essentiel de prier Monseigneur l'Intendant de vouloir bien suspendre l'exécution dudit chemin jusqu'à ce que tous les ouvrages publics ne soient en bon estat ou de faire résilier l'adjudication²¹³ », l'assemblée décide d'envoyer à l'Intendant un mémoire détaillé dans l'espoir de faire cesser l'adjudication. Le 9 juillet suivant, elle décide de « délibérer sur la continuation de la ditte banlieue qu'il dit estre en souffrance depuis deux ans », suspendant la nomination de commissaires [chargé de visiter les travaux] en attendant que l'Intendant statue sur le mémoire qu'elle lui adresse²¹⁴. Peine perdue, celui-ci ne semble pas réceptif aux desiderata de la Communauté qui lui demande, à nouveau, suite à un premier refus le 13 novembre 1770, « de rétracter son ordonnance « en ce qui regarde le chemin de Port-Louis en luy faisant voir l'inutilité de ce chemin et le mauvais fond sur lequel il a esté établie et l'impossibilité ou seroit la Communauté d'achever les nouveaux ouvrages progettés qui sont de toute nécessité et très urgent [ouvrages port et pavé] si on employait une grande partie de ses fonds à l'entretien du chemin de Port-Louis²¹⁵ ». Face à un nouvel échec, la municipalité doit s'incliner et est même contrainte au « paiement audit Blaise la somme de 1000 lt ». L'assemblée n'est pas satisfaite et utilise pour la première fois, dans son compte-rendu, une tournure montrant les limites de ses capacités d'action en marquant que le paiement s'effectue « sous le bon plaisir de Monseigneur l'Intendant », sous sa contrainte en quelque-sort.

Le 30 octobre, une nouvelle demande est effectuée, la Communauté observant « à Monseigneur l'intendant que le 27 juin 1770, [qu'] elle avoit pris le partie de lui demander de résilier ou suspendre l'adjudication des travaux de la banlieue de Port-Louis, vu l'état des ouvrages publics et des fonds de la Communauté²¹⁶ ». Elle lui adresse la délibération et, semble-t-il, un nouveau mémoire « dresser par les commissaires pour démontrer la nécessité de résilier ou suspendre les travaux », peine perdue, jusqu'à,

213 A M Hennebont : BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775).

214 *Ibidem*, délibération du 9 juillet 1770.

215 *Ibidem*, délibération du 13 novembre 1770.

216 *Ibidem*, délibération du 30 octobre 1770.

semble-t-il, la suspension des travaux le 12 juillet 1777, date à laquelle la municipalité reprend la main²¹⁷.

3.2.3.4) Un prolongement dans les années 1780

Les travaux sont donc interrompus, ce n'est qu'en 1783 que l'affaire rebondit. Le 19 mai, le registre de délibération fait état que l'Intendant a adressé au maire un devis en toisé estimatif, daté « du 12 de ce mois », dans lequel :

« il dit qu'il a été informé que le pont du Parco [à l'extrémité de la banlieue du Port-Louis, comme le montre la carte] faisoit partie d'une adjudication de différents travaux faite audit Sieur Blaise en 1764, pour la somme de 36000 lt, mais les articles restent sans exécution, faute de fond et la part de la Communauté que cependant il luy a été représenté que le pont dont il s'agit est des plus intéressants et qu'il ny a aucun objet à Hennebont dont il sois plus justant de s'occuper, en conséquence le dis seigneur intendant prie la Communauté de prendre délibération à cet égard et même de recevoir s'il y a lieu et deluy envoyer la soumission d'un bon entrepreur pour construire ce pont aux meilleurs conditions possibles ²¹⁸[...]. »

La municipalité décide de lui répondre que :

« c'étoit à tors que le Sieur André, ingénieur de la Communauté, avois en 1764, compris le pont au pied de la montagne du Parco, dans l'adjudication faite au Sieur Blaise en travaux à faire en cette partie puisque le lieu ou devois être construit ce pont étois au delà de la banlieue de cette ville qu'alors ledit seigneur Intendant, s'étant transporté sur les lieux, avoit en sa présence fait toisé par l'ingénieur en chef et qu'il avoit été reconnu que ce pont était à plus de trente toises au delà de la Banlieue de cette ville²¹⁹. »

Le 26 septembre suivant, la Communauté doit même s'incliner et « dresser un procès verbal que l'on adresseroit à sa grandeur avec le plan et devis du pont ». L'Ingénieur Detaille se déplaçant « aux premiers jours d'octobre prochain pour procéder aux travaux²²⁰ », la Communauté nomme des commissaires (Cario et Néron Fortunato), pour assister avec Mondit Sieur Dupré au toisé et mesurage que doit faire ledit Sieur Detaille. Le 14 octobre 1783, Huo de Kerguinoz, remplaçant le Maire absent, rapporte « que le Sieur Detaille avoit procédé le 5 de ce mois au toisage et mesurage de la banlieue , [...] Le dit pont du Parcaux est en dedans de la banlieue d'environ 4 toises et demie et par

217 A M Hennebont : BB 25 : Reg. Délib. Com.Ville (1775-1784).

218 A M Hennebont : BB 25 : Reg. Délib. Com.Ville (1775-1784).

219 *Ibid.*

220 *Ibidem*, délibération du 26 septembre 1783.

conséquent à la charge de la Communauté²²¹». Toutefois l'assemblée conclut que l'« estimation qui a été faite pour la construction de ce pont [...] s'élève à une somme trop forte eu égard à la modicité des fonds de la Communauté [...] il paroît convenable [...] de prier sa grandeur très instruite de la situation de la Communauté [...] en luy faisant un tableau du résidu de sa caisse », et décide donc de demander des secours à la Province.

Le 6 avril 1784, la Communauté décide de refuser de prendre les travaux à sa charge, prétextant que :

« parce que l'on vouloit charger la Communauté de la construction du Pont du Parco à l'extrémité de la Banlieue de cette ville au Port-Louis que cependant les villes ne pouvant être obligées à faire faire dans l'étendue de leurs banlieues d'autres ouvrages que ceux dont la corvée n'étant obligée que d'en entretenir la superficie et non de construire les ponts, d'ailleurs la ville ne percevant aucun droit sur le pont dont il s'agit, ses octrois ne consistant que dans une taxe sur le débit de boissons, il n'y a aucune raison pour la charger de la construction du Pont du Parco et la Province devant être nécessairement chargée de pourvoir à tous ce qui intéresse les communications sur les grandes routes tans dans les traversées des villes qu'autrement, il n'y a nul titre à invoquer pour faire toute cette charge sur la Communauté dont l'obligation se borne à entretenir les pavés et la superficie de leurs banlieues que ce système présenté dans une requête au conseil sera probablement adopté qu'il conviendrait donc de nommer des commissaires pour dresser laditte lettre requête et la présenter au conseil²²² [...]. »

Le 15 octobre 1784, une nouvelle demande est faite « aux États, que la Province fit construire à ses frais le pont du Parcaux, situé à l'extrémité de la banlieue de cette ville ». Si les difficultés financières sont encore mises en avant, une nouvelle raison est ici invoquée, il s'agit de « demander un secours aux États pour pouvoir travailler à la nouvelle rue et pour supplier la Province de se charger de la construction du Pont du Parco ». Les délibérations ne font plus mention, ensuite, de la construction du pont du Parco, il est probable que la Communauté ait cédé et pris les travaux à ses frais.

221 A M Hennebont : BB 26 : Reg. Délib. Com.Ville (1784-1790).

222 *Ibidem*, délibération du 15 octobre 1784.

3.3) Un dernier projet dans les années 1780

Le 5 mai 1784, lors d'une séance :

« Kerguinoz a représenté que la communauté ayant depuis long-tems projeté de former une rue convenable de la place de la rue Neuve par le haut de la ditte place et au centre de la ditte rue en ayant informé par le Sieur le Galloudec, propriétaire d'un terrain au nord de la place aux cochons et aux environs de la rue Saint Geron de cette ville venoit de vendre ce terrain pour une somme de 600 lt et à la charge d'acquéteur une rente de 12 "aux pères Carmes de cette ville, il avoit conformément au vœu de la communauté sollicité près Monseigneur l'intendant, agrément que sa grandeur luy avoit accordé²²³. »

Il s'agit, ici, de la première mention faite de l'aménagement de cette nouvelle voie. Il est vraisemblable que ce projet, comme le signale le passage, ait été ancien, mais les difficultés financières (liées à l'aménagement notamment de la route du Port-Louis, comme montré juste précédemment) ont constitué un frein important à cette réalisation, obligeant à la décaler dans le temps.

- Pourquoi une nouvelle rue ?

Les raisons, invoquées par la Communauté, portent sur la nécessité de « l'établissement de la rue à ouvrir pour l'utilité des voyageurs entre laditte rue et celle ditte rue Neuve sur la route de Paris par Baud et Josselin » (délibération du 2 juin 1784). Le 15 octobre 1784, le compte-rendu des délibérations insiste à nouveau sur le fait que « La communauté [soit] soucieuse du bien public et ne pouvant par conséquent renoncer à l'ouverture de la nouvelle rue projetée et ordonnée depuis long tems ²²⁴ ». Si la référence à Paris peut paraître cocasse au premier abord, il s'agit sans doute ici, pour la Communauté, de mettre en valeur l'importance de la réalisation qui se trouve être sur un axe de communication majeur. Une autre explication peut être apportée, quant à ce choix, comme le montre l'extrait de carte ci-dessous :



 Tronçon réalisé

**Carte n°24 :Extrait de
la carte IGN d'Hennebont**

Pour l'autorité publique, cet aménagement permet de détourner une partie des flux

²²³ A M Hennebont : BB 26 : Reg. Délib. Com.Ville (1784-1790).

²²⁴ *Ibidem*, délibération du 15 octobre 1784.

qui empruntent la seule route existante jusque-lors (indiquée en jaune sur l'extrait de plan) , manière de fluidifier le trafic, mais aussi de résoudre un problème lié à la pente. Le dénivelé est en effet moins perceptible sur le nouveau tronçon envisagé, contrairement à l'autre voie (et principalement dans sa partie basse). La volonté de faciliter le transit dans la ville est donc à prendre en compte et elle a certainement guidé les choix dans l'esprit des membres de la Communauté de Ville.

- Un processus de décision redéfini.

Le triangle décisionnel apparaît, dans le cas présent, comme entièrement reconfiguré. En effet, il n'est fait aucune mention du travail d'un ingénieur. La Communauté s'arroge donc, de fait, le droit d'estimer les contraintes et le choix des infrastructures à aménager. Il n'est d'ailleurs fait aucune description des travaux prévus, de la largeur de la voie, de la nature des matériaux à employer. La modicité des travaux explique peut-être que l'ingénieur ait été écarté. L'Intendant voit également sa fonction modifiée, l'impulsion ne vient pas de lui, même s'il garde le contrôle des travaux. Ainsi, le 5 mai 1784, Kerguinoz signale à l'Assemblée de Ville, qu'il « avoit conformément au vœu de la communauté sollicité près Monseigneur l'intendant, agrément que sa grandeur luy avoit accordé ». Dans le compte rendu de la délibération du 2 juin 1784, l'Intendant devient même un simple intermédiaire :

« Mondit seigneur de Kerguinoz a remontré qu'il avoit suivant le vœu de la communauté écrit le 12 may dernier à S A S Monseigneur le Duc de Penthièvre pour luy demander le retrois féodal de petit jardin acquis par Perrine Canton, [...] qu'il ne faisoit pas de doute que S A S instruit de l'utilité de cette nouvelle rue ne se prêta à demander à S M le retrait féodal pour en faire la cession à la communauté et qu'il luy sembleroit en conséquence nécessaire que la communauté s'adressa aussy directement au gouvernement pour demander que sa majesté luy fi don de cet objet en considérant de son peu de revenu de toutes ses charges en enfin parce que le sujet estoit purement d'utilité pour les voyageurs, la communauté offrant toutes fois de rembourser les six cent livres de prix de l'acquêt et de continuer la rente due aux R R S S Carmes de cette ville, comme de payer toutes les mises²²⁵. »

La Communauté décide de rédiger, à cette occasion, un « mémoire au Roy et à nosseigneurs de son conseil ». Le 15 juin suivant, le registre de délibération fait état du

²²⁵ *Ibidem*, délibération du 5 mai 1784.

passage de l'Intendant qui a « paru avoir approuver le projet que la communauté avait demandé le retrait de la rente féodal du jardin [...] pour rendre par ce moyen la traversée sur la grande route de Paris par Baud et Josselin plus facile et moins dangereuse aux voyageurs²²⁶ », confirmant, ainsi, son rôle d'intermédiaire.

- Des travaux qui se déroulent sans anicroche.

Le 5 mai 1784 marque le début des acquisitions, les registres mentionnent que la municipalité s'était portée acquéreur auprès du « Sieur le Galloudec, propriétaire, d'un terrain au nord de la place aux cochons et aux environs de la rue Saint Géron de cette ville venoit de vendre ce terrain pour une somme de 600 lt et à la charge d'acquêtter une rente de 12 aux pères Carmes de cette ville, il avoit conformément au vœu de la communauté sollicité près Monseigneur l'intendant, agrément que sa grandeur luy avoit accordé²²⁷ ». Mais ce dernier l'a auparavant cédé à une dénommée Perrine Canton, veuve Mentec. Il est alors demandé à l'Intendant de jouer le rôle d'intermédiaire pour « le retrois féodal de petit jardin acquis par Perrine Canton ».

Le 15 octobre 1784, « La communauté soucieuse (?) du bien public et ne pouvant par conséquent renoncer à l'ouverture de la nouvelle rue », effectue le « paiement à la veuve le Mentec le prix de son jardin au terme de son contract d'acquêt et luy remboursera tous les frais et misère et cette occasion ». Il est également décidé, lors de cette réunion, dans un long compte-rendu :

« de traité de suite avec les autres propriétaires des terrains nécessaires pour former la nouvelle rue à la condition néanmoins deux les payer que lorsque la communauté seroit à même de disposer de leur terrain et de le leur payer, de demander à sa grandeur de permettre à la communauté de traitée incessamment et définitivement avec Mde Pluvier et le nommé Jean Lucard pour le terrain qu'on est dans la force de leur prendre, la chose se pouvant faire sans aucun déboursé pour la communauté ne s'agissant que d'échanger, sçavoir de cedder à M de Pluvier en remplacement de son appenti dont il se réserve le tois et pierre vu angle de 24 pieds et de face sur la nouvelle rue à prendre sur le jardin à rembourser à la veuve le Mentec et de donner et abandonner à Jean Lucas qui se chargera de la rente de 12 lt due aux pères Carmes d'Hennebont sur ledit jardin, tous ce qui restera dudit jardin après la rue une fois ouverte, c'est à dire environ un tiers dudit jardin Vve le Mentec et ce en échange et dédommagement des murs de son jardin, du pignon de sa maison et du terrain qu'il convient de prendre dans sa maison et son jardin en ajoutant cependant un dédommagement, un angle de 18 pieds et de face sur 7 de profondeurs dans la partie la plus large à prendre, dans le terrain vague attenant au jardin dudit lucas, de prier également sa grandeur d'autorizer la communauté de traiter avec la veuve Legend

²²⁶ *Ibidem*, délibération du 5 mai 1784.

²²⁷ *Ibidem*, délibération du 15 octobre 1784.

pour une somme de 200 lt pour indemnité des murs et du terrain qu'on prend dans son terrain afin qu'elle close à ses frais le terrain qui luy restera, de permettre à la communauté de rétablir à ses frais les murs qui seront démolis sur le terrain de Jean Eudome comme aussy de luy rebatir un four en remplacement de celui qu'on est dans la nécessité de luy abattre. Dedonner à Jacques Eudonne une somme de 100 pistolles pour prix entier de ses maisons qu'il démolira à ses frais luy en laissant les matériaux et ly laissant aussy tous les restes de son jardin. La communauté se livrant à ne retenir de tous les terrains dudit Jacques Eudome que ce qui en restera de libre entre la nouvelle rue et la cour de la maison de Louis Hervé, veuve Duparc. De payer à Jean Charles pour toute indemnité de sa maison une somme de 400 lt+expertise par des experts des dommages fais aux maisonnettes d'Allain Stéphiant et à celle des nommés Théborel de Pont-Scorff²²⁸. »

Le 1er décembre 1784, l'Intendant approuve la délibération du 15 novembre d'acquitter la rente due aux Pères Carmes sur la totalité du jardin remboursée à la veuve le Mentec, 692lt sont payées à cette dernière. Il autorise également le miseur à payer 200 lt à Barbe le Gallo, veuve Legrand pour dédommagement « par l'ouverture de la dite nouvelle rue, laquelle par le moyen de ces trois objets remboursés, pourra s'ouvrir incessamment et procurer un passage aux piétons et aux personnes à cheval jusqu'à ce que la saison ne permette de la mettre en état de faire passer des voitures ²²⁹». La rue est donc quasiment achevée, seul l'hiver empêche la réalisation totale des travaux. Le 1er juillet 1785, une demande est faite à l'Intendant pour avoir « l'autorisation de payer au receveur des domaines de sa majesté la somme de 50 lt pour droit de la dite vente de 2/3 de terrain ²³⁰», suite à une « demande de l'administration des domaines de sa majesté d'un cens d'un denier par toize carré emportant lod et ventes à chaque mutation,[qui] ne peut avoir lieu dans l'occurrence présente puisqu'il ne restera la rue neuve achevée aucune partie de terrain qui ne soit comprise dans laditte rue ». Une dernière mention est faite le 30 juin 1787, avec le paiement au nommé Jean Charles, « propriétaire d'une des maisons qui doivent être abattus de 400 lt ».

Entre la prise de décision et la fin des travaux, quatorze mois se sont écoulés. Si l'aménagement de cette nouvelle rue ne représentait pas un enjeu majeur, notamment quant aux difficultés ou aux sommes à dépenser, elle marque toutefois un changement important. La tutelle pesant sur la Communauté semble être écartée, cette dernière apparaît comme maîtresse chez elle, capable d'aménager son espace, sans être sous la

228 A M Hennebont : BB 26 : Reg. Délib. Com.Ville (1784-1790).

229 *Ibidem*, délibération du 1er décembre 1784.

230 *Ibidem*, délibération du 1er juillet 1785.

coupe de l'Ingénieur, véritable bras armé de l'Intendant, dont un seul rôle subsiste ici : celui de contrôler les dépenses.

3.4) Le pont à mer, ou la nécessité de gérer l'interface rive droite-rive gauche

Peu de choses nous sont connues sur le pont d'Hennebont, jouant pourtant un rôle essentiel, car permettant la jonction rive droite-rive gauche, et seule voie de passage pour les personnes et marchandises. Pour Dom Guy-Alexis Lobineau, l'origine de cet ouvrage est très lointaine, plongeant dans le Moyen-Age, dans son « *Histoire de Bretagne composée sur les titres et les auteurs originaux* », cet auteur met en avant que :

« le Duc n'oublioit pas non plus ses interests & appliquoit avec succez à rendre tous les jours sa maison plus riche & plus puissante acquérant sans cesse de nouvelles terres [...]. Pierre de Bretagne avoit déjà des biens considérables dans le voisinage des Seigneurs de Chasteaumeuf comme on en peut juger par l'accord qui fut fait entre lui & Hervé de Léon Seigneur de Chasteau neuf, par lequel il est réglé que la Motte de Hennebont & tout ce qui estoit commun entre eux a Hennebont a Saint-Caradec & dans la Paroisse de Caudan, le seroit toûjours de mesme ensorte que ni l'un ni l'autre ne pourroient faire de forteresse à Hennebont ni aux autres lieux qui viennent desirez nommez que les coustumes péages & amandes du port de Hennebont seroient communes à tous les deux & qu'après que le Duc auroit fait un pont à l'endroit où estoit l'ancien passage, le pont seroit entretenu dans la suite à frais communs²³¹. »

Joseph Mariette²³² nous apporte d'autres informations, principalement pour le XVII^e siècle. Elles permettent de retracer brièvement l'évolution de sa structure et les grandes étapes de restauration que l'ouvrage a subies. En 1607, des travaux sont entrepris sur le « pont à mer », emporté, au moins en partie, par la violence du courant d'une grande marée. Le projet est réalisé sur deux ans, à la suite d'une adjudication, dont le devis monte à 30 000 lt à la charge de la Communauté. Ceci permet d'avoir une première description de l'édifice qui se compose de « deux piles dans l'eau et des passées de bois entre les deux ». Toutefois, pour l'auteur, il semble qu'« à l'usage, on s'aperçut que la trop grande portée des madriers amoindrissait la solidité du tablier et de nouvelles piles furent construites. Dubuisson Aubenay passant à Hennebont en 1636 compte six

231 LOBINEAU Guy-Alexis (Dom), *Histoire de Bretagne composée sur les titres et les auteurs originaux*, Tome 1, contenant l'histoire, divisé en XXII livres, à Paris Chez MICHEL GUIGNARD, rue Saint-Jacques vis à vis la ruë du Plâtre à l'image S Jean , 1707, p 259, livre huitième.

Disponible à l'adresse :

http://books.google.fr/books?id=_FF-9A6YTEAC&pg=PA259&dq=Hennebont+Pont&hl=fr&sa=X&ei=JTsOU4yfAebL0AXt_YDYBA&ved=0CC8Q6AEwADgU#v=onepage&q=Hennebont%20Pont&f=false

(consulté le 27 décembre 2013)

232 MARIETTE Joseph, *les ponts d'Hennebont*, communication, 1139 ème séance, in BSPM, 13 juin 1950.

arches ».

Dans l'article de Joseph Mariette, le pont apparaît confronté à trois handicaps :

- Au XVII^e siècle, l'absence de quai rend la manutention de marchandises comme le débarquement du vin difficile et dangereuse, « aussi certains capitaines n'hésitaient-ils pas à amarrer leurs navires aux piles et à se servir du pont comme lieu de transit ».
- Les cinq piles du pont à l'endroit le plus étroit de la rivière accentuaient encore la violence du courant et le tablier fut emporté par « un grand coup d'eau » en octobre 1642
- La modicité des ressources de la Ville ne lui permit jamais que de faire des réparations de fortune.
 - Entretien le pont, une nécessité?

Une des difficultés, ici, est de prendre en compte une des particularités de cet édifice. Il est prolongé au nord, le long de la rive droite, par une passerelle en bois vers Saint-Caradec. Les travaux sur l'un sont souvent accompagnés de réparations sur l'autre, voire de réfection. L'importance de la passerelle de Saint-Caradec est secondaire, comme le montre une délibération du 17 août 1764, le pont de Saint-Caradec « ne peut pas résister longtemps, sil est libre de faire passer les chevaux, comme ils passent journellement et particulièrement les jours de Foire et marchés²³³ ». Un « tourniquet qui servet à l'ancien lequel est actuellement en état de service » est remonté sur le nouvel ouvrage. Il ne s'agit donc ici que d'une passerelle, répondant essentiellement aux besoins de circulation de la population locale et non d'un axe de communication majeur.

La première alerte trouvée date du débute des années 1660, le 14 avril 1664, le registre de délibérations²³⁴ signale qu'un certain Le Cozer est prêt à démolir la grande pile du pont à mer et pose la question du passage tant des piétons que des harnais. Il lui est demandé de faire en sorte qu'au moins les hommes à pieds et à cheval puissent passer, acceptant les charges supplémentaires. Le 9 juillet 1683, l'assemblée constate que de grosses réparations sont à nouveau nécessaires. Une délibération du 7 septembre suivant apporte plus de précisions ; « Joseph Jouan, syndic miseur de la Communauté d'Hennebond » exposant que les :

« ponts de la ditte de ville sont tombés et que ceux vaines est un grand préjudice au

233 A M Hennebont : BB 23 : Reg. Délib. Com.Ville (1760-1766).

234 A M Hennebont : BB 3 : Reg. Délib. Com.Ville (1658-1668).

publique [empêchant] de commercer à la communauté publique », avec la demande de « faire un cens de 15 sols par chaque tonneaux de vin que déchargeront au quay de cette ville pendant trois ans », avec l'accord des « dits Sieurs des Etats ont déclaré consantir que la communauté dudit Hennebont se pourvoy et est jamais a pour obtenir d'elles les lettres nécessaires pour faire... de 15 sols par chacun de thonnaux de vin qui se va décharger au quay de la ditte ville pendant trois ans seulement et échanger que les deniers provenant [...] seront sans aucun divertissement employé à la réfection des dits ponts²³⁵. »

Cet accord avait été obtenu le 27 août précédent. Il semble qu'aux fonds escomptés, s'ajoute la perception, en partie, de taxes de péages établies pour traverser la rivière avec la mise en place d'un système de bac. Le 9 février 1684, la Communauté décide donc des montants du passage pour la traversée de la rivière :

- « carrosse attelé de 6 chevaux avec les gens de pied non compris les autres ? Sols (peut-être 15)
- les autres chevaux avec leurs gens de pied au train 15 sols
- Carrosse 4 chevaux avec les hommes de pieds 12 sols
- Carrosse 2 chevaux avec les hommes de pieds 10 sols
- Carrosse avec l'homme au pied 8 s
- Charrette vide ou chargée 3 sols
- Cheval avec son homme au pied 1 sol
- Piéton avec ce qu'il peut porter 1 sol
- La barrique de vin avec son rouleur 1 sol
- Charrette pour bœufs et vaches, 6 deniers avec l'homme qui les conduit
- mouton vache, chèvre 2 deniers
- le minot de blé ou de farine un double
- Pour les autres marchandises qui se vendent, 66 pour cent à proportion, 6 deniers pour roue de moulage
- Gratis, les chevaux des moulins et pour le service des habitants de la Vieille Ville, les enfants allant à l'école des Ursulines et autres écoles, gens de guerre, porteurs et rouleurs ne paieront qu'un denier chacun en échange du challand et bateaux nécessaire, les Capucins et leurs domestiques, la sœur tourrière (?) des ursulines et son valet²³⁶. »

Hélas, le 28 décembre 1684, il est fait état que « la violence des glaces et la rapidité des eaux du 23 dernier 1683 ont causé [...] la ruine du pont en reconstruction²³⁷ ». La Communauté décide même d'employer des bateliers « à récupérer les matériaux emportés par les eaux jusqu'à Port-Louis où des matelots sont envoyés pour empêcher que les matériaux pris dans les glaces soient emportés dans la mer ».

Finalement, le 26 avril 1686, une délibération fait état de la mise en service du pont, le 30 mai suivant, « le passage des bacs ayant diminué par suite du rétablissement du pont, l'adjudicataire ne veut plus renouveler son bail, il obtient une diminution²³⁸ ».

235 A M Hennebont : BB5 : Reg. Délib. Com.Ville (1679-1687).

236 *Ibidem*, délibération du 9 février 1684.

237 *Ibidem*, délibération du 28 décembre 1684.

238 *Ibidem*, délibération du 26 avril 1686.

Malheureusement, la Communauté ne peut constater, le 8 novembre suivant, que le « 20^{ème} jour d'octobre dernier, la grande voute du pont à mer de cette ville, nouvellement construite par le Sieur Mile Jehan est tombée »²³⁹. Il est donc nécessaire de pourvoir au rétablissement du bac.

De nouveaux travaux sont entrepris et confiés à un certain Mathieu Fithouays, de Kerblayo, pour un montant global de 11 000 lt. Devant ce montant important, « Hennebont [étant] taxée à 2000 lt à prendre sur le denier d'octroi, la caisse [étant] vide », l'Assemblée des notables demande le 30 mars 1689 de faire lever un impôt pendant un an de 6 deniers/pot de vin, débité à Guémené, Pont-Scorff, Plouay, Languidic, dépendant de la juridiction d'Hennebont, prétextant « qu'elles se servent du pont à mer dont les réparations a apauvri les ressources²⁴⁰ ». Cette mise à contribution des paroisses voisines, sous prétexte qu'elles sont également des utilisatrices du pont, cache mal l'indigence financière dans laquelle la ville se trouve et permet de reporter une partie des charges sur ses voisins.

Entre 1694 et les années 1720, le pont est mentionné à de nombreuses reprises dans les Registres de Délibération. Le 1er janvier 1694, il apparaît que les grands et petits ponts sont en « grande indigence de réparation et beaucoup endommagés²⁴¹ », principalement la seconde pile du pont à mer. Le 8 juin 1696, une adjudication au rabais des réparations nécessaires « au pont, pavé et quay de cette ville [...] le tout conformément au procès verbal ²⁴²», est passée. En 1701, des réparations pour 1265 lt sont signalées. Malgré tout, le 22 janvier 1722, une délibération souligne la « grande indigence » dans laquelle se trouve l'ouvrage, qui « gêne pour les chariots et charettes qui passent journellement ²⁴³ ». Le 22 décembre 1708, le paiement de nouveaux travaux est effectué sans que l'on connaisse leur nature et montant²⁴⁴. Finalement, le couperet tombe fin 1713, le 5 septembre, il est constaté, à nouveau, que le pont à mer et les deux ponts d'entrées et sorties de la ville sont dans un état lamentable que « s'il tombait, cela coûterait 50 000 lt pour les refaire²⁴⁵ », constatation réitérée le 11 décembre suivant. La politique de rafistolage et d'entretien au plus faible coût, dénoncée par Joseph Mariette

239 *Ibidem*, délibération du 8 novembre 1686.

240 A M Hennebont : BB 6 : Reg. Délib. Com.Ville (1688-1690).

241 A M Hennebont : BB 7 : Reg. Délib. Com.Ville (1691-1694).

242 A M Hennebont : BB 8 : Reg. Délib. Com.Ville (1694-1702).

243 A M Hennebont : BB 9 : Reg. Délib. Com.Ville (1702-1707).

244 A M Hennebont : BB 10 : Reg. Délib. Com.Ville (1707-1711).

245 A M Hennebont : BB 11 : Reg. Délib. Com.Ville (1712-1713).

semble montrer ses limites.

- Le temps des grands travaux

Le 23 août 1729, la situation décrite est à nouveau catastrophique. Aucun travail d'importance ne semble avoir été entrepris depuis une quinzaine d'années, à tel point que :

« le grand pont de bois qui conduit sur le grand pont de pierres menace ruine, qu'il y a une des grandes poutres rompues pour la moitié, une autre prête à se rompre et les autres, même les madriers, très mauvais qu'il y a aussi quelques ouvertures qui se sont faites aux arches du grand pont dit de pierres qu'il est nécessaire de chaux et de ciment que le pont de bas de la prison est aussi en grande indigence de réparations ayant été obligé d'y faire mettre des bords de madriers pour réparer quelques trous qui s'y sont faits par caducité également qu'au petit pont de bois qui conduit du quay sur le grand pont²⁴⁶. »

La Communauté semble ici avoir pris conscience de la gravité de la situation. Le 31 décembre 1729, elle demande à l'Intendant de faire venir des ingénieurs de Rennes, Nantes, Saint-Malo ou Brest pour faire le constat des réparations à faire au grand pont à mer. Du procès verbal de la visite, il ressort que :

- « grand pont à mer ; la seconde pile du côté de la ville a une ouverture qui prend de deux côtés qui va presque jusqu'au fondement de la voûte de la première arcade, du côté de la Vieille Ville est ouverte d'une pile à l'autre, ce qui est du (?) au mauvais état de la seconde pile qui sert de soutien à la seconde arcade, les pilotis étant tous déchaussés de tous côtés et les angles de ladite pile faisait ventre en plusieurs endroits. Les pierres de taille déplacées et séparées dans autres pars de grandes ouvertures avons fait rentrer un bâton de trois pieds de longueur sans résistance. Nous avons aussi fait voir en avant de ladite arcade fendue pour la plus grande part du côté de la seconde pile, de laquelle nous avons vu de l'eau s'égoutter qui nous a semblé venir du pavé qui est au dessus du pont/ au regard des autres piles et arcades, le ciment en a été emporté par les grandes marées et que si on n'y mettait pas d'autre promptement elles pourraient se ruiner, aussi comme les autres et estant sur ledit pont avons vu que le pavé est tout enfoncé sur la voûte de la seconde arcade du côté de la Vieille Ville et que l'eau peut pénétrer jusque dans la voûte ce qui peut les endommager considérablement. Le pont a été très mal fait d'un bout à l'autre ce qui fait un ruisseau dans le milieu parce que les roues des charrettes passantes font rompre les pierres qui composent le ruisseau et par là se forment des trous où l'eau séjourne et pénètre dans les arcades.
- Le quay proche du pont fait ventre sur quarante pieds de longueur et paraît sortie de la ligne droite de plus d'un pied et a laissé inévitablement et en quelques endroits des pierres de tailles sont sorties de leur place du haut en bas, de plus de trois pouces. Quelques pilotis sur lesquels est assis ledit quai sont toutes déchaussées d'un bout à l'autre de ce même espace, cette partie du quai est prête de s'écrouler²⁴⁷. »

246 A M Hennebont : BB 13: Reg. Délib. Com.Ville (1720-1731).

247 *Ibidem*, délibération du 31 décembre 1729.

Il est donc proposer :

« de remplir entre les deux piles côté Vieille Ville de moellons de 5 pieds :

1. en dehors de la seconde arcade de chaque côté, cela fait, il sera plus facile de cintrer l'arcade, ne pouvant mettre de pilotis pour la soutenir. La pile étant très endommagée, qui glisse par le bas du côté de la grande arche, le haut de ladite pile étant surplombée du côté de la Vieille Ville, les moellons garantissent les pilotis qui y sont.

2. À l'autre arcade qui est au midi de la précédente, il faut ôter les pierres qui y sont déplacées de la pile et faire en sorte que les pierres neuves soient bien rejointes, elle sera facile à entrer parce qu'on peut y aller à mer basse.

3. Il faut garnir la seconde pile du côté de la Ville Close de taille entre les pilotins à la hauteur des madriers à chaux et ciment et y mettre de face des bons coins de bois vu qu'il faudra après l'ouvrage fait y mettre de bons gros moellons définitifs que la mer ne dégarnisse/ les deux piles qui soutiennent la grande arche étant en ... depuis le haut jusqu'en bas tant d'un côté que de l'autre, il faudra franger lesdites piles pour les lever. Il faut relever à neuf le ruisseau du pavé pour y mettre de bonnes pierres de taille de manière que les eaux puissent s'écouler sans y séjourner et refaire ce pavé en dos d'âne.

4. Il faut démolir la quay de 40 portant 15 pieds de hauteur, il faudra mettre des pilotis neufs et refaire à neuf cette même consistance de quay.

II petit pont de bois que nous avons vu tout ruiné nous avons été d'avis de faire un petit pont de pierre vis à vis de la maison de Mr de Villebranche et de boucher le passage qui servait audit pont de bois.

III grand pont de bois qui conduit de la Ville Close au grand pont à mer. Il y a quatre poutres de rompu et pourries de 16 pieds de long et de 10 pouces carré, il faut six madriers de 16 p de long et 5 pieds d'épaisseur, raccommode le garde fou, il faut trois soliveaux de 15 pieds de long 6 pouces carrés.

IV pont de bois étant pour la porte de la Ville Close conduisant à la rue Neuve, 6 poutres de 16 pieds à changer et 10 pouces au carré, changer tous les madriers du nombre de 12 pieds et 5 pouces d'épaisseur et de 16 pieds de long²⁴⁸. »

Le montant des réparations sur le grand pont à mer est de 6 000 lt et de 600 lt pour les deux grands pont de bois et le petit pont de pierre.

Le 18 août 1730, dans le compte rendu de délibération, il est signalé que l'Intendant, par le biais de Chartier ingénieur du Roy au Port-Louis, a autorisé l'adjudication au rabais des réparations à faire aux ponts et quais. La Communauté y affiche son désaccord sur le montant des travaux estimés par elle à 6 000 lt et par l'ingénieur à 15 000 et estime que « la conservation du pont à mer intéressant toute la Province, il serait normal que les États prennent une partie des frais à leur charge²⁴⁹ », sans que l'on sache la suite donnée à cette supplique.

²⁴⁸ *Ibid.*

²⁴⁹ *Ibidem*, délibération du 18 août 1730.

Le 4 novembre 1730, des commissaires sont nommés pour vérifier le bois, fer et autres matériaux nécessaires aux travaux du pont avant qu'ils ne soient mis en place. Le descriptif accompagnant les vérifications est très précis, pour une fois :

« 1er pile de pont de pierre du côté de la Vieille Ville

1. L'entrepreneur commencera par cintrer et étançonner solidement la voûte de la seconde arche du côté de la Vieille Ville. Ensuite, il démolira avec précaution le parement de l'éperon du côté du couchant de la 1ère pile pour éviter le dommage des autres matériaux. Il dégradera jusqu'au vif dans la maçonnerie intérieure, tout ce qui se trouvera ébranlé ou de mauvaise qualité. Il emploiera pour le rétablissement de cet ouvrage les matériaux provenant de ces démolitions qui seront en état de servir, il fournira le surplus qui sera nécessaire, les joints et les lits de vieilles pierres de taille seront refaits proprement. La moitié sera composée de 2/5^e de chaux vive bien éteinte avec de l'eau douce et de 3/5^e de bon ciment... Le corps de la maçonnerie sera de bons moellons lié au mortier d'1/3 de chaux et de 2/3 de sable bien grainé, le tout broyé ensemble... à l'égard des faces de la pile, on y travaillera que l'une après l'autre, on en démontera à la fois que 4 à 5 pieds tout au plus sur la longueur de la face depuis le bas jusqu'à la connaissance de la voûte, à commencer du côté du couchant. Les parements seront exactement alignés et à plomb. Toute la maçonnerie étant achevée, il sera planté sur la longueur des faces de la pile et autour des susdits éperons un banc bien aligné de pilots de bois de chesne coupés en bonne saison sans nœuds « voieux falche »(?) ni aubié, ils seront enfoncés dans la terre en sorte que le haut de la pile soit arrasé avec le dessus de la première assise de pierres de tailles, ils joindront et seront entretenus par le haut de lierne de même qualité que les pilots de six en six pieds, il sera mais un bouchon de fer du meilleur, traversant les liernes et les pilots de bois ensembles. Le pavé du pont sera relevé jusqu'à la pile cullé du côté de la Vieille Ville et sur la largeur on rapportera du sable dans les endroits où il en sera nécessaire en sorte qu'il ne reste aucun endroit où il en sera nécessaire en sorte qu'il ne reste aucun endroit où l'eau puisse s'arrêter.

2. Pour rehausser la première pile du pont, du côté de la Ville, voir article 1

3. Le quay sera rétabli depuis l'escalier jusqu'à la cale. Le mur aura 6 pieds d'épaisseur au pied pour être réduits à 4 par le haut, le parement intérieur sera aplomb. La démolition étant faite, le terrain parfaitement de niveau dans toute la longueur, il sera établi deux longrines, une sur le devant, l'autre derrière qui auront 10 à 8 pieds de grosseur posé sur le plat, elles seront entretenues par des traversines espacées de quatre pieds de milieu en milieu, elles auront 6 p de long, elles seront encastrées dans la longuerine à queue d'arronde, de la longueur de 4 pouces, leur grosseur sera de 6 à 8 pouces, elles seront posées sur le champ, l'intervalle sera rempli de gros graviers, sera battu avec la demoiselle jusqu'à formée consistance. On établira une plate forme de madrier de 3 pouces d'épaisseur sur la largeur d'une longrine à l'autre pièce hors d'œuvre, pour recevoir la première assise de pierre de taille. Les pilots seront mis au pied du mur.

4. Pour le rétablissement de la porte du pont, on se servira de chesne. Le plancher sera garni de deux bandes de fer large de deux pouces et trois lignes d'épaisseur, espacés les uns des autres de trois pouces et auront 15 coudées, 8 pouces de long, de plus que la largeur de la voie de charrette ordinaire, elles seront bien clouées et garnies d'un crampon dans le milieu et d'un autre à chaque bout.

5. Pont de Brouérec,

voir art 4 (on se servira de la toise de 6 pieds du Roy)²⁵⁰. »

Les travaux sont adjugés 11 300 lt, payables sur les deniers d'octrois et patrimoniaux de la ville à Lechais, entrepreneur à Rennes, pour le compte de François Hyacinthe Garé demeurant à Rennes. Lechais présente pour caution Daniel Dubuisson et Charles Auguste le Moyne, Sr des Loyers, « intéressé dans la ferme générale des étapes de ilogne (?) », demeurant à Rennes rue de Vaux, avec pour certificateur Jacques le Houx, intéressé dans la ferme des octrois d'Hennebont. Le 8 novembre 1731, les travaux pont achevés, des commissaires sont nommés pour les vérifier.

La communauté semble, dans le cas présent, avoir pris conscience de l'enjeu que représentent les travaux sur la pont. Elle rompt avec sa politique d'entretien à minima pour un projet plus ambitieux, avec des cahiers des charges précis. Toutefois, ces choix ne peuvent avoir été guidés que sous la contrainte de l'urgence de la situation et non par une réelle volonté de mise en place d'une réelle politique d'entretien régulier.

- Années 1760, les problèmes se posent à nouveau

Une nouvelle mention alarmante, quant au mauvais état du pont, est faite le 29 novembre 1763. À l'issue d'un échange, la Communauté :

« a observé que le pont qui traverse la rivière de cette ville est en état de dégradation que le pavé qui règne sur iceluy est totalement usé que les deux éprons ou culés de la grande arche sont couleuvrés et en cartement dans toute la hauteur, que le revêtement en général est dégradé de ses liaisons en chaux, sable et simen, que le pont de bois qui communique à la voye du Bourg de Saint-Caradec sur la rive droite de la rivière est totalement ruiné dans les trois pontons qui le forment, les madriers qui le couvrent et les gardes sols²⁵¹. »

Aucune suite importante ne semble avoir été donnée, après ce constat les registres de délibération de la Communauté de Ville n'en ont, en tout cas, gardé aucune trace. Nous pouvons donc supposer que seules des réparations de fortune, une fois encore, ont été effectuées.

Quatre ans plus tard, la situation est identique, mais le discours de la Communauté

250 A M Hennebont : BB 13 : Reg. Délib. Com.Ville (1720-1731).

251 A M Hennebont : BB 23 : Reg. Délib. Com.Ville (1760-1766).

change. Le 7 décembre 1768, elle met en avant premièrement que le « pont de cette ville sur Blavet objet très intéressant même pour la Province ²⁵²» (sans doute faut-il y voir une manière de sensibiliser les autorités pour obtenir des subventions). Mais le constat reste le même, le pont « menace ruine, son pavé est tout défait, ses arcbutants sont ouverts, il y a mesme des pierres de voute dérangées ». L'Ingénieur Detaille est ici aussi visé, accusé d'aggraver les désordres par manque de réactivité, car s'il a fait « un état des réparations [il] ne la point donné à la Communauté [...], cependant les ornes d'eau extraordinaires de cet automne lont encore endommagé depuis ce temps ». Des actes de vandalisme viennent encore aggraver la situation, puisque le 19 décembre 1768, le registre fait état de « libertins courants les nuits de cette ville et notamment dans les nuits dernières y ont commis de grands désordres, ils ont détruits des étaux dans les rues, ils ont défait les parapets du pont en plusieurs endroits, ils ont tenté de défaire et ont endommagé le pont de bois²⁵³ ».

L'urgence des réparations se fait donc de plus en plus sentir. Le 13 janvier 1769, un devis estimatif de l'Ingénieur Detaille est communiqué à la Communauté. Dix jours plus tard, il est constaté l'urgence des « réparations nécessaires au pont sur la rivière de Blavet [...] les réfections ne peuvent être différées sans essuyer les plus grands dommages ». Peine perdue, il semble que finalement rien ne se passe, ou très peu, puisque le 20 janvier 1770, le Maire rapporte qu'il a fait « état des dégradations dans lequel se trouve le pont [...] à l'intendant [...] lors des derniers états » et « en mesme temps l'état de détresse de la Communauté et l'épuisement de ses fonds médiocres d'ailleurs par l'entreprise du chemin établie le long de la rivière sur la route de Port-Louis²⁵⁴ ».

- L'année 1770, une nouvelle prise de conscience imposée par la nécessité.

Le 5 juin 1770, le constat reste toujours le même. Le compte rendu de la délibération fait état qu'« une partie du parapet du pont amer du costé de Lorient sestant éboulé, vu le danger que les voyageurs et mesme les voitures couroient, il avoit chargé Monsieur Ferrand, nottaire, à porté de veiller à la prompte réparation à faire audit pont pour la

252 A M Hennebont : BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775).

253 *Ibidem*, délibération du 19 décembre 1768.

254 *Ibidem*, délibération du 20 janvier 1770.

sureté publique ce qu'il avoit fait et a présenté léta de dépense²⁵⁵ ». La municipalité décide de prendre le taureau par les cornes ; à l'occasion du passage de l'Intendant, le 12 juin 1770, le maire remontre « que Monseigneur l'Intendant avoit passer hier par icy pour se rendre à Lorient, qu'à son passage il avoit eu l'honneur de la voir et luy faire apercevoir le mauvais estat de presque tous les ouvrages publics et notamment le pont et les pavés²⁵⁶ ». En réponse, le 27 août suivant, l'Intendant adresse à le Milloc'h, subdélégué, un nouveau devis estimatif de Detaille, daté du 20 juin 1769, portant son approbation à employer les fonds que la communauté aura au fur et à mesure :

- 1) « de nommer les commissaires pour l'adjudication et pour régler avec Detaille les parties à faire en priorité et pour veiller à la bonne structure des ouvrages, la bonne qualité de matériaux.
- 2) De délibérer sur la qualité des revers des pavés de moindre valeur que les seilons.
- 3) Detaille ayant omis l'obligation à l'adjudicataire de fournir caution et de la garantie des ouvrages à faire au pont à mer, il est à propos de délibérer à ce sujet.
- 4) Devis comprenant les réparations à faire au quai et aux chaussées ²⁵⁷. »

Le 9 septembre 1770, la Communauté décide d'assister elle-même à l'adjudication et un mois plus tard, le 13 novembre, le Subdélégué remet une copie du devis des ouvrages à faire au pont et aux quais et aux pavés²⁵⁸. Enfin, le 4 décembre, une lecture du procès verbal de Detaille fixe aux adjudicataires les travaux à faire aux ponts et pavés, conformément à l'ordonnance de l'intendant du 20 août 1770²⁵⁹.

Finalement, le 18 janvier 1775, l'heure est à la réception des travaux. Bouézo faisant fonction de Maire, rappelle d'abord les conditions de l'adjudication « tenus pour la réparation du pont, à faire une aussi brèche (couche), aux deux avants bas qui doivent être rétablis en pilotis, longeries ou chapeaux, lesquels pilotis seront enfoncés aux reffis du mouton quoique non prescrite au devis²⁶⁰ ». Une fois encore, l'ingénieur est mis en cause, « que si le Sieur Detaille ingénieur na voulu estimé cette fausse creche, ainsy conditionnée sa structure étant (?) sa solidité qu'une somme de 50 lt en son toizé du 16 juillet 1774, il s'est singulièrement trompé », le triangle décisionnel montrant encore ses limites. Puis, l'adjudicataire est pointé du doigt, le compte rendu des délibérations l'accusant d'avoir :

255 A M Hennebont : BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775).

256 *Ibidem*, délibération du 12 juin 1770.

257 *Ibidem*, délibération du 27 août 1770.

258 *Ibidem*, délibération du 13 novembre 1770.

259 *Ibidem*, délibération du 4 décembre 1770.

260 A M.Hennebont : BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775).

« voulu tromper à son tour en faisant enfoncer à force de bras des simulaires de pilotis infiniment courts, longeries ay chapeaux, qu'il est constaté par procès verbal du 3 décembre 1770, approuvé du 12 janvier 1771, qu'il ne pouvoit entreprendre des ouvrages que pour dix milles livres qu'il en a reçu 8000 lt et qu'il est singulier que l'ingénieur lui donne un certificat de la valeur de 12 289 lt 1s 2d qui se réduit suivant l'appostille en marge à 11 590 lt 18s 9d lenflure paroît estre de 1590 lt 18s 9d que les pilotis avec longeries ou chapeaux formant la fausse brèche ont été jugés nécessaires par le procès verbal du 9 décembre 1770 , pour défendre les plattes formes des avants du pont contre les courants des eaux et des glaces que les eaux pénètrent et démolissent le massifs de maçonnerie sur les avants bas et que l'adjudication doit remplir effectivement les conditions de son adjudication que la Communauté se réfère à la décision de Monseigneur l'Intendant quelle supplie d'ordonner que la somme dont il approuvisionne l'adjudicataire soit distribuée premièrement à ses buanciers, ouvriers et fournisseurs ²⁶¹ [...] »

Toutefois, les travaux entrepris semblent avoir été suffisants puisque pendant plusieurs années les seules réparations portant sur le pont consistent, comme le 6 février 1779, en la « réfection des pavés particulièrement « le long du pont à mer [qui] ont beaucoup soufferts par la quantité de grosses voitures qui y passent journellement et qui fatiguera d'autant plus les pavés qu'on auraya vu de Gardes roues , que sy on ne répare pas incessamment les cavités qui s'y forment, les pavés deviendroient impraticables et exigeront une dépense considérable²⁶² ».

- Une situation catastrophique à la fin des années 1780.

Le 30 juin 1787, le maire présente un procès verbal « raport à sa réquisition le 4 avril dernier par le Sieur Detaille [...] constatant l'état d'indigence de la partie du pont à mer de cette ville²⁶³ ». La Communauté charge alors Kermorvant, son procureur syndic, « de faire auprès des lagens d'affaire de Monseigneur le Prince de Guéméné toutes les démarches et instances possibles à l'effet de presser les réparations de cette partie du pons qui si elles étoient plus long tems négligées pourroient entrainer de plus fortes réparations et au cas que Mondit Sieur de Kermorvant réussisse par la voie de conciliation, la Communauté lui donne charge et pouvoir de faire ». Le compte-rendu de délibération du 14 octobre 1788, apporte plus de précisions quant à la nature des travaux à effectuer :

« les pavés du pont à mer et les endroits qui l'avoisinent sont dans le plus pressant

²⁶¹ *Ibid.*

²⁶² A M Hennebont : BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775)

²⁶³ A M Hennebont : BB 26 : Reg. Délib. Com.Ville (1784-1790).

besoin de réparations, que les flaches et les cavités qui s'y sont formées produisent deux effets parfaitement nuisibles, le premier par ébranlements qu'occasionnent la chute des roues des grosses voitures et le secoue par les eaux qui s'arrestent dans les cavités, filtrent et endommagent les voutes et les piles, que cette réparation du pavé n'est pas la seule qu'il serait essentiel de faire promptement, mais que le Sieur Guilloin, ingénieur du Roy à Lorient que la Communauté avoit prié de faire faire un devis et procès verbal ayant tombé dangereusement malade en ne pouvant par ce motif se transporter en cette ville. Il étoit toujours nécessaire de parer aux inconvénients pour éviter pendant l'hiver des dégradations très dispendieuses qu'une autre raison déterminante étoit la circonstance où le Prince occupé de réparer la partie du pont qui luy incombe venoit d'établir un bac pour les voitures ou chariots que par conséquent on feroit bien moins gesné dans ce moment que dans tous autres qu'il ne pouvois proposer aucune réparation à faire aux ples aux voutes et à tous le corps du pont, parce que l'ingénieur chargé d'en faire l'examen n'avoit pas encore pu y procéder mais que pour le pavé tans du pont que des abords, ne pouvant plus être retardé²⁶⁴. »

La Communauté décide alors :

- la réfection à neuf en « pavés d'échantillon de 1re qualité, à l'exception d'un avant bec le long du parapet près de l'escalier d'environ 15 toises en pavés de blocage de bonne qualité ».
- « Pour la traversée du pont sur 65 toises de superficie, d'abord du côté de la ville sur 45 toises aussy de superficie, en l'interval qui règne entre le sillon de la grande rote et le parapet qui mène aboutir à l'escalier du quay sur 30 toises environ de superficie ».

Le 24 janvier 1789, les travaux sont réalisés, le paiement des 9/10 des pavés du pont est effectué à l'adjudicataire²⁶⁵.

Le pont à mer souffre donc, avant tout, d'un sous-entretien chronique. Si la Communauté est consciente de son importance, elle n'a, pour cet édifice, aucune politique globale de travaux réguliers et n'est, comme pour d'autres éléments d'ailleurs, conduite que par une situation d'urgence, elle continue donc les « rafistolages » évoqués par Joseph Mariette pour le XVII^e siècle et imposés par la nécessité. Malgré tout, le pont est maintenu en service jusqu'en 1828.

²⁶⁴ *Ibidem*, délibération du 14 octobre 1788.

²⁶⁵ *Ibidem*, délibération du 24 janvier 1789.

Chapitre IV : Quel bilan peut-on tirer ?

4.1) Un bilan financier devenant très délicat

4.1.1) Des revenus gérés par le miseur

La Communauté de Ville d'Hennebont, à l'instar de toutes celles de la Province ne gère pas directement son budget, elle n'administre que les affaires municipales. Un miseur est donc chargé d'effectuer la gestion des revenus de la Ville. Ce poste est formé par la réunion de huit offices « deux officiers receveurs des deniers d'octrois, deux offices de receveurs des deniers patrimoniaux et autant d'offices de contrôleurs des mêmes deniers²⁶⁶ ».

Aucune des dépenses prévues par la Communauté, lors de ses délibérations, ne peut être effectuée, si elle n'a au préalable reçu l'accord de l'Intendant. Cet office est rentable pour son possesseur, puisque ce dernier perçoit deux sols par lt des deniers d'octrois et un sol par lt des deniers municipaux, ce qui d'après Hervé Léna représente un prélèvement d'environ 10% des recettes budgétaires.

La reddition des comptes du miseur hennebontais s'effectue régulièrement tous les deux ans, il s'agit d'un état des recettes et dépenses faites sur la période en question et rédigé en trois exemplaires, un restant à la Communauté de Ville, les deux autres à la Chambre des Comptes de de l'Intendance de Bretagne et à la subdélégation de Vannes. Là, ces doubles sont minutieusement examinés, les comptes vérifiés. Cette dernière opération est onéreuse pour la Communauté, les conseillers de la Chambre des Comptes percevant au passage des épices d'un montant de 339£ ;

Durant la presque totalité de la seconde moitié du dix-huitième siècle, la charge de miseur est aux mains d'une seule famille, celle des Forestiers. Le premier occupe la charge de 1756 jusqu'à son décès en 1777, date à laquelle il est remplacé par son fils.

266 DUPUY Antoine , l'administration municipale en Bretagne au XVIII^e siècle , in *ABPO*, n°3 avril 1888, n°4 Juillet 1888.

4.1.2) Les recettes

Les recettes ont été analysées par Hervé Léna²⁶⁷, dans sa thèse de Doctorat, il s'agit donc ici, d'en retracer les grandes lignes. La Communauté de Ville dispose de trois grandes catégories de revenus, ceux à caractère particulier (devoirs des issues de Ville et des droits de présidiaux), les revenus patrimoniaux et les octrois :

- Les devoirs des issues de Ville et droits de présidiaux portent, pour les premiers sur les vins se chargeant au port (6 sols par tonneau), les droits des issues de Ville sur les vins transportés en dehors des limites de la Ville (5 sols six deniers par pipes, 11 sols par tonneaux). Ils sont recueillis par le mode de l'adjudication. Pour Hervé Léna, la chute des sommes perçues a été presque continue, passant de 620£ en 1620, à 320 en 1782 et 1784.
- Les revenus patrimoniaux sont très peu importants, la Communauté percevait les gages attribués à l'office de Conseiller du Roi, garde des petits scellés, réunis « au corps de ville en 1701, montant à 120 lt par an jusqu'en 1716 puis 30 lt ensuite ». A partir de 1739, une rente sur la recette générale des finances, concédées par le Roi, le 30 janvier 1726, au profit du maire de l'époque, pour le remboursement des offices, d'un montant de 95 lt. Jusqu'en 1774, la ville payait 100 lt aux responsables de l'enlèvement des boues. À partir de 1774, cet enlèvement se fait après adjudication et rapporte 30 lt cette année là, 36 en 1777 et cela monte à 304 lt en 1786.
- Les octrois constituent la principale ressource de la Ville. Ils pèsent uniquement sur les boissons, non pas sur leur entrée en Ville mais lors de la vente au détail. « C'est aussi sur le commerce des boissons au détail que tombaient l'impôt du billot perçu au profit du gouvernement et celui du grand devoir formant le principal revenu de la Province²⁶⁸».
- Les anciens octrois : concédés à une époque indéterminée, ils se justifiaient, probablement par la nécessité de disposer de fonds propres pour l'entretien des édifices publics. Au début du XVIII^e siècle, ils rapportent un sol six deniers par pot de vin et six deniers par pot de cidre et bière. Ces taxes vont rester identiques jusqu'à la fin du siècle. Mais ces revenus vont vite se révéler très insuffisants.

²⁶⁷ LÉNA Hervé, *op.cit.*, pp 147-158.

²⁶⁸ LÉNA Hervé, *op.cit.*, p 154.

Pour Hervé Léna :

« la multiplicité des offices créés de 1690 à 1710 et les taxes extraordinaires aux quelles fut imposées la Ville soulignèrent la nécessité d'augmenter les octrois à laquelle se refusait la Communauté. Le don gratuit exigé par le Roi, par la déclaration du 6 janvier 1712, bouleversa l'équilibre du budget municipal et l'intendant ne trouva pas de meilleur moyen pour y faire face que d'augmenter la moitié des octrois de la Communauté ²⁶⁹. »

- Les nouveaux octrois, correspondant à la moitié des anciens, se montent à neuf deniers par pot de vin et trois par pot de cidre et de bière. Ils furent adjugés pour la première fois le 1er octobre 1712, donnant à l'adjudicataire la possibilité d'en jouir pendant 27 ans. Le Sieur Le Houx, maire d'Hennebont, remporte l'adjudication, sous le nom d'emprunt de Brunel de la Sandraye, pour la somme de 12 000 lt. Hervé Léna estime que l'adjudicataire en aurait tiré un bénéfice de 50 000 lt.
- Les anciens et nouveaux octrois portent donc sur les boissons. Un arrêt du Conseil du 1er décembre 1739 permet à la Ville de continuer pendant 20 ans la levée et perception des nouveaux octrois qui seront levés ainsi que les anciens, non seulement dans la Ville mais jusqu'à un quart de lieu à partir de chaque porte de la Ville. La position de fermeté de la Communauté de Ville vis à vis des adjudicataires des octrois, n'empêche pas leur produit de diminuer, de manière beaucoup plus sensible, surtout, à partir de 1770. Ces octrois constituant la presque totalité des ressources de la Ville, leur baisse la place dans une situation financière délicate à l'approche de la révolution. Pour Hervé Léna, deux causes sont responsables de la diminution de ces revenus, « la mauvaise répartition de l'impôt qui engendre la fraude et la concurrence de la ferme des devoirs²⁷⁰ ».

- La chute des baux

Malgré la lutte de la Communauté contre les tavernes installées hors des limites de la banlieue notamment, les recettes de la Ville ne vont cesser de diminuer. Si, jusque vers 1762-1763, les baux versés par les adjudicataires des grands octrois vont augmenter régulièrement, passant de 10 500 lt en 1750-51 à 13 600 à cette date, ils

269 *Ibidem*, p 154.

270 *Ibid.*

passent de 11 à 12 000 lt dans la deuxième moitié des années 1770 à 9 600 lt en 1782-83. (voir tableau ci-après)

Les petits octrois connaissent une évolution similaire, bien que moins marquée, la concession des baux se faisant sur une période plus longue.

Cette perception peut également être entachée par des actes malhonnêtes. Le 10 novembre 1764, les délibérations de la Communauté de Ville font état d'une demande du Sieur Langlois, fermier des petits octrois d'une demande de diminution de la ferme de 950 lt par an²⁷¹. L'assemblée délibérante, après avoir fait examiner les comptes du demandeur et relevé au passage une infidélité (Langlois a omis le sol par livre qu'il percevait pour le droit de contrôle des cabaretiers), répond par la négative. Le 2 avril 1766, la Communauté constate que Langlois s'est enfui à Paris sans payer sa ferme de 4 875 lt. La Ville se retourne alors contre la caution de ce dernier, qui n'est autre que son beau-père, mais il s'avère que celui-ci doit déjà 20 000 lt à la Communauté de Rennes. Le 30 juin 1767, par lettre, Langlois, emprisonné à Paris, demande la clémence de la Communauté, qui l'accepte en prenant en charge son gîte et le geôlage. Il est finalement libéré le 30 mai 1768, par un arrêt du Conseil qui estime que les octrois ont été surestimés dans le bail. La Communauté se retrouve donc être dans l'obligation de payer, comme elle s'y était engagée, les frais d'emprisonnement, montant à 578 lt. À partir du 2 juin 1769, pour ne plus vivre une telle affaire, elle décide désormais de prendre de plus sérieuses garanties quant à la solvabilité des bailleurs des octrois²⁷².

271 A M Hennebont : BB 23 : Reg. Délib. Com.Ville (1760-1766).

272 A M Hennebont : BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775).

**Tableau n°21 : les revenus des octrois, élaborés à partir des bilans
récapitulatifs, disponibles aux archives d'Ille et Vilaine²⁷³**

Dates	Anciens octrois	Nouveaux octrois	Totaux
1752-53	11200	5600	20941
1754-55	11300	5600	20702 lt 10s
1756-57	11400	5600	25746 lt 9s 7d
1758-59	12000	5600	32934 lt 6s 4d
1760-61	12800	7800	39244 lt 8s 8d
1762-63	13600	7800	36129 lt 17s 10d
1764-65	12400	7800	34927 lt 7s 1d
1766-67	11800	7800	31566 lt 18s 5d
1768-69	11200	7475 lt 7s	24378 lt 11s 4d
1770-71	12400	5100	27628 lt 8s 2d
1772-73	11800	5100	22419 lt 19s 5d
1774-75	11200	5100	40401 lt 18 s 10 d (emprunt de 16000 lt)
1776-77	10000	51000	35972 lt 9s 2d
1778-79	9400	5100	27975 lt 15s 7d
1780-81	8800	4050	27650 lt 10 s 2d
1782-83	9600	4050	17800 lt 0s 3d

	Anciens octrois	Nouveaux octrois	Totaux
1751	5300	2800	8634 lt
1755	5600	2550	8539 lt
1763	6800	3900	10700lt
1766	5600	2800	8700 lt
1772	5600	2550	8609 lt
1778	5000	2550	8017 lt 1s
1784	4600	2025	7091 lt

273 A D Ille et Vilaine : C 853 : États des droits d'octrois dont jouit la ville d'Hennebont (1751-1784).

4.1.3) Les dépenses

4.1.3.1) Les charges ordinaires

- La plus importante des charges ordinaires est celle du logement du gouverneur, elle est d'autant plus injuste qu'il ne réside pas en ville mais à Port-Louis. Supprimée par arrêt du conseil en 1766, son paiement est rétabli en 1776.

- Les charges ordinaires annuelles ont été fixées par trois arrêts, le premier de 1681, les deux autres du 23 juin 1761 et du 13 juillet 1762²⁷⁴. Dans ces charges, figurent en premier les gages versés au personnel, employé par la Communauté (150 livres pour le logement du Vicaire perpétuel d'Hennebont, 300 pour les prédicateurs de l'avant Carême de l'octave de la fête Dieu, 200 au régent maître d'école, 40 au greffier de la Communauté, 36 à l'Horloger, 10 à l'organiste, 24 lt chacun aux deux hérauts-sergents de ville, 21 au tambour ordinaire, et enfin 300 au médecin des pauvres). Certains gages évoluent dans le temps, ainsi par exemple, le 10 juin 1767, la rétribution attribuée au vicaire passe à 300 lt par an et celle des deux hérauts est doublée à la fin de l'Ancien Régime.

- Figurent aussi au titre des charges ordinaires, 30 lt annuelles pour les prières, feux de joie et tirs de canon pour la fête Dieu, des sommes identiques aux Pères Carmes pour la location d'un grenier qui sert à loger les bois de lits tables et escabeaux utilisés lors du passage des troupes et à l'hôpital pour la location d'un magasin pour leurs bagages. L'entretien de la pompe à incendie revient, quant à elle, à 54 lt par an.

4.1.3.2) Les charges extraordinaires

À l'image des précédentes, les charges extraordinaires sont multiples et diverses. Ainsi, en 1766, la Communauté doit, par exemple, payer 50 lt pour « la fourniture de bois et de chandelles aux troupes dans leur marche²⁷⁵ ».

274 A D Ille et Vilaine : C 853 : États des droits d'octrois dont jouit la ville d'Hennebont (1751-1784).

275 A M Hennebont : BB 23 : Reg. Délib. Com.Ville (1760-1766).

4.1.3.3) Les dépenses exceptionnelles

Outre les travaux publics, les principales dépenses concernent les réparations à apporter à l'horloge publique, à l'orgue de l'Église principale et au paiement des procès et des réjouissances publiques.

- Ces dernières sont organisées à l'occasion d'événements importants comme « l'heureux accouchement de la Dauphine²⁷⁶ », le 14 septembre 1750, ou encore en l'honneur de la prise de Majorque, le 6 août 1756, avec prières, feux de joie et tirs de canon, pour la somme de 30 lt²⁷⁷.
- Le 24 décembre 1762²⁷⁸, le registre de délibérations indique que l'orgue se trouve dans un très mauvais état, la montre et les conduits sont écrasés et les autres tuyaux ne résonnent plus. C'est la fabrique qui alors traite avec le Sieur Durand, organiste, des réparations à effectuer, mais c'est la Communauté qui paye, le 19 février 1763. Le 20 août 1776²⁷⁹, la fabrique ayant fait effectuer de nouvelles réparations par le Sieur Leroy, facteur d'orgue, lui doit 1200 lt, mais elle ne peut en avancer que 300. Ne pouvant payer les 900 restantes en trois termes sur deux ans, la fabrique sollicite alors l'aide financière de la Communauté.
- L'entretien de l'horloge, seule source d'heure officielle dans la ville, est entièrement à la charge de la Communauté. Le premier juin 1753, après l'envoi de deux commissaires, les délibérants sont d'avis de la nécessité de faire réparer l'horloge et envoient un devis estimatif à l'Intendant. L'adjudication des travaux a lieu le 2 juillet 1753, pour un montant de 470 lt, pour remplacer « neuf toises environ de madriers de chêne de deux pouces d'épaisseur, cloués de deux clous de quatre pouces de long sur chacune des quatre poutres » ou trois cordes de 82 pieds de long pour les trois cylindres qui doivent avoir une grosseur proportionnelles aux fusées de l'Horloge. Le 19 août 1778, l'horloge n'étant plus susceptible d'être réparée, la Communauté décide d'en acheter une nouvelle, à deux timbres, pour 1800 lt.

276 A M Hennebont : BB 20 : Reg. Délib. Com.Ville (1748-1752).

277 A M Hennebont : BB 22 : Reg. Délib. Com.Ville (1755-1759).

278 A M Hennebont : BB 23 : Reg. Délib. Com.Ville (1760-1766).

279 A M Hennebont : BB 25 : Reg. Délib. Com.Ville (1775-1784).

4.1.3.4) Les travaux publics

- La ville a à sa charge l'entretien des fontaines, des abreuvoirs et du puits ferré au centre-ville. Les dépenses, ici, sont occasionnelles et en général peu élevées. Ainsi, l'état des droits d'octroi de 1766 indique que les frais d'entretien des fontaines monte à 40 lt²⁸⁰.
- Sous la nécessité, de nouvelles dépenses peuvent être entreprises, c'est le cas pour l'emplacement du nouveau cimetière. L'ancien, situé autour de l'Église Notre-Dame se révèle trop petit, et le 31 mai 1783²⁸¹, la Communauté décide d'acquérir un jardin appartenant à l'hôpital Saint-Louis pour en faire le nouveau lieu d'inhumation.
- Le 23 octobre 1773, un arrêt du conseil d'État du Roi stipule que dorénavant l'entretien des bâtiments servant à la justice et les prisons, ainsi que leur mobilier sont désormais à la charge des villes. Les dépenses liées à l'entretien de la prison, sise dans les tours Bro-Érec, s'élèvent à 245 lt en 1774, 143 en 1775, 286 en 1776, souvent occasionnées par des dégâts causés lors des évasions²⁸².
- Les gros travaux.

Ce sont les charges les plus lourdes figurant au tableau des des dépenses extraordinaires du budget municipal. Outre la démolition d'une partie des remparts, la construction de nouvelles rues, des quais et l'entretien du pont et du port, la réfection ou l'entretien des pavés, notamment des principales artères de circulation constitue un élément vital pour la Ville. L'entretien des pavés n'est pas entièrement à la charge de la Communauté, une délibération du 14 juillet 1775²⁸³ stipule que les parements des banquettes (ce qui s'apparente sans doute aux trottoirs actuels) incombent à la charge des riverains à raison de 9 lt 15s la toise. La Communauté n'adopte aucun plan précis pour leur réfection, lorsque les pavés paraissent ruinés, des commissaires sont nommés pour dresser un état des lieux qui est ensuite envoyé à l'Ingénieur des Ponts et Chaussées. Celui-ci établit alors un devis, qu'il transmet à l'Intendant. Les services de ce dernier font alors parvenir ses instructions au Maire qui fait procéder à l'adjudication au rabais.

280 A D Ille et Vilaine : C 853 : États des droits d'octrois dont jouit la ville d'Hennebont (1751-1784).

281 A M Hennebont : BB 23 : Reg. Délib. Com.Ville (1760-1766), délibération du 31 mai 1783.

282 A M Hennebont : BB 23 : Reg. Délib. Com.Ville (1760-1766).

283 A M Hennebont : BB 25 : Reg. Délib. Com.Ville (1775-1784).

Les premières dépenses liées à l'entretien des pavés, après 1750, apparaissent dans les comptes du miseur²⁸⁴ de 1754-1755 et sont de 1 085 lt. Dans les années 1760, elles concernent uniquement des travaux rue Neuve, principale artère de circulation de la ville, refaite sur ordre de l'intendant et adjudgée à Georges le Quer pour 8150 lt, moins la retenue d'un sixième (1358 lt) , comme garantie, payable au bout de deux ans. Dans les années 1770²⁸⁵, elles augmentent brutalement. Le 20 janvier 1770, les réparations nécessaires et urgentes à faire aux pavés, face aux accidents arrivés « aux chartriers et autres voituriers » sont estimées à 25 409 lt. Le 10 septembre suivant, l'adjudication revient à Lelièvre et Gouriez, entrepreneurs des pavés. Le 20 mai 1771, une expertise minutieuse des travaux, par les commissaires nommés par la Communauté, révèle que les pavés employés n'ont pas la dimension voulue sur les douze sondages effectués avec un défaut d'alignement près du cimetière. La Communauté soupçonne également les adjudicataires d'avoir voulu percevoir rapidement les fonds pour payer les ouvriers d'un autre chantier. Le 7 août 1776²⁸⁶, il ressort que le pavé de la rue Neuve a été exécuté « sans intelligence », les eaux de pluie rentrant dans les immeubles, fondations et caves et obligeant à relever seuils et sols. Ces contrefaçons grèvent un peu plus le budget de la ville, puisqu'en 1780, 1 712 lt sont nécessaires pour refaire les travaux.

Face à cette inflation des coûts, la Communauté se doit de réagir. Le 30 mai 1775²⁸⁷ apparaît pour la première la volonté d'entretenir régulièrement les pavés à raison de 400 lt par an, mais cette disposition semble demeurer sans suite. Autre expédient, la Communauté va également tenter de se passer des services de paveurs professionnels. Le 27 mars 1787²⁸⁸, elle emploie pour les réparations aux banlieues de Vannes et de Quimperlé « des malheureux », sous contrôle des commissaires de l'Intendant, pendant six mois, pour 4 200 lt , la Communauté estimant que le coût aurait été double si elle avait fait appel à un entrepreneur.

284 A D Ille et Vilaine : C 853 : États des droits d'octrois dont jouit la ville d'Hennebont (1751-1784).

285 A M Hennebont : BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775).

286 A M Hennebont : BB 25 : Reg. Délib. Com.Ville (1775-1784).

287 A M Hennebont : BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775).

288 A M Hennebont : BB 26 : Reg. Délib. Com.Ville (1784-1790).

4.1.4) Comment faire face à l'explosion des dépenses ?

Pour faire face à l'explosion des dépenses dans les années 1760, la Communauté paraît avoir engagé une partie des recettes des années suivantes (sans doute celle des grands octrois), qu'elle n'avait pas en fonds, en pensant rétablir la situation dès que possible. L'élévation subite des coûts liés à la politique de grands travaux, alliée à la baisse des revenus tirés des octrois semblent l'avoir contrainte à continuer dans ce sens. Il est vraisemblable de penser qu'une partie des subventions, tout au moins, de 2 000 lt, de 4 000 lt versées par les États de Bretagne le 27 mars 1770²⁸⁹ et le 9 juillet 1784²⁹⁰ et de 6 000 lt par le bureau diocésain le 14 juillet 1770 et qui ne figurent dans aucun des comptes du miseur, aient servi à payer une partie de ce passif.

Le manque de fonds pousse donc la Communauté à décider de recourir à un emprunt. Les prêteurs ne se bousculent pas, conséquence, très certainement, de la situation financière délicate de la ville. Finalement, le 25 janvier 1773, les Chartreux d'Auray proposent un prêt de 16 000 lt au denier 20²⁹¹. Cette somme est absorbée en six ans, en 1780-81, le solde positif du compte du miseur n'est déjà plus que de 2 258 lt alors que les remboursements de 1 600 lt tous les deux ans grèvent un peu plus le budget.

La Communauté va également s'efforcer de trouver d'autres sources de financement. Le 12 mai 1777²⁹², une demande auprès du Contrôleur Général est effectuée pour s'affranchir des droits de renouvellement des octrois reste vaine, mais il est d'avis d'autoriser une augmentation des revenus de la Communauté par une taxe supplémentaire sur les vins et liqueurs.

Le 20 avril 1781, la Communauté préconise la création de foires mensuelles le troisième jeudi de chaque mois²⁹³. Le 15 octobre 1784²⁹⁴, une nouvelle demande est formulée, une foire par mois au lieu de quatre par an et des droits qui y sont perçus sur les boissons (dix sols par barrique pour le vin et l'eau de vie entrant pour les foires et cinq pour le cidre et la bière). Le 10 décembre suivant, l'assemblée souhaite obtenir une augmentation des octrois et leur alignement sur les tarifs de ceux de Quimperlé. Le 15 janvier 1785, l'augmentation devient effective, à raison de douze sols par barrique de

289 A M Hennebont : BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775).

290 A M Hennebont : BB 26 : Reg. Délib. Com.Ville (1794-1790).

291 A M Hennebont : BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775).

292 A M Hennebont : BB 25 : Reg. Délib. Com.Ville (1775-1784).

293 *Ibidem*, délibération du 20 avril 1781.

294 A M Hennebont : BB 26 : Reg. Délib. Com.Ville (1784-1790).

vin, six sols par barrique de cidre et cinq par barrique d'eau de vie.

L'entretien des principales artères économiques de la Ville, allié à la mise en œuvre de travaux d'envergures (routes, quais...), grève considérablement le budget de la Communauté, déjà hypothéqué par la chute des revenus tirées des baux des octrois. La Communauté de Ville est donc victime d'un effet-ciseau, baisse des revenus et hausse des dépenses, cette situation étant aggravée par la politique de petite vue, consistant à effectuer des travaux seulement dans l'urgence, sans élaborer une vision à plus long terme.

4.2) Un nouveau regard sur la ville

« Embellissement » ! Le mot est lâché le 6 novembre 1762²⁹⁵, à l'occasion du compte-rendu d'une délibération, « Ces ouvrages du quay par le Sr André dont l'exécution seroit extrêmement utile et feroit l'embellissement du port ». Ce terme est repris le 28 décembre 1773²⁹⁶, à l'occasion de la construction d'une maison, la « Communauté suppliant humblement Jacques le Lamer, propriétaire d'une maison sise rue de la porte d'en bas, joignant au midy le mur de la ville, begnant le long du quay et expose : qu'il se livreroit à faire a sa maison une façade conforme au plan dressé pour l'embellissement du quay en cette ville et approuvé en 1764 par feu Monsieur le Bret, lors intendant de Bretagne ».

Quelle signification peut-on donner à ce terme ? La Communauté est-elle soucieuse d'harmonie et pas seulement d'efficacité ? Prenant l'exemple parisien, Bernard Rouleau en montre les limites :

« Paris, occupant et organisant peu à peu son espace urbain, nous montre le double visage d'une vaste entreprise humaine à la fois marquée par la continuité et les à-coups. Continuité d'abord imposée par les nécessités d'un développement humain irrésistible et les conditions naturelles de son cadre géographique. Développement harmonieux parfois, mais plus souvent et plus vite encore, inadapté à la continuité même de la croissance urbaine [...]. Quel serait le visage actuel de Paris si les innombrables projets « pour l'utilité, la commodité et la décoration de la Capitale » eussent trouvé depuis la fin du XVI^e siècle, leur réalisation ²⁹⁷? »

Si l'objectif, ici, n'est pas de comparer Hennebont et Paris, il est probable que la Communauté de Ville ait été sensible à une certaine forme d'esthétisme, ce qui pose question sur ses capacités d'intervention et leurs limites.

Existe-t-il donc réellement, comme le sous-entend l'utilisation du terme « embellissement », un plan préconçu, précis et consciemment décidé par les élites municipales ? C'est peu probable, même si l'influence des canons architecturaux, tels que définis par Pierre le Muet, par exemple, en 1681, se fait sentir :

« La belle ordonnance consiste en la simmétrie qui doit estre prise selon la largeur & hauteur.

Selon la largeur elle consistine à faire que les parties également éloignées du milieu

295 A M Hennebont : BB 23 : Reg. Délib. Com.Ville (1760-1766).

296 A M Hennebont : BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775).

297 ROULEAU Bernard, *le tracé des rues de Paris*, éditions du CNRS, 1983, p 7.

soient égalées entre elles .

Que les parties soient proportionnées au total & entr'elles. Selon la hauteur, elle consiste à faire que les parties esuelles mesme simmetrie aura été observée pour le regard de la largeur, soient aussi de mesme niveau en leur hauteur: Car il peut arriver qu'une partie simmetriée en largeur ne le sera point en hauteur. Pour exemple, les demies croisées, lesquelles vous pouvez assèoir en pareille distance du milieu de l'édifice, neantmoins les frontons qui leur seront imposez n'arriveront pas à la hauteur de ceux des croisées entieres; ainsi ce qui sera simmetrié en largeur, ne le sera pas en hauteur, partant tels ouvrages sont à éviter²⁹⁸. »

Claude Nières tempère cette vision d'une prise conscience, pour lui :

« à la lecture des dossiers, les vues des communautés sur les aménagements de leurs cités apparaissent confuses et divergentes. Les édiles devaient tenir compte de situations qui d'une localité à une autre variaient, mais qui faisaient se dresser individus ou groupes contre toute innovation remettant en cause la propriété des sols[...]. La possession des murs, des portes, des fossés, des places vagues constituait un des éléments essentiels d'une politique d'urbanisme [concluant sur] l'impression que nous laisse la plupart des travaux dans les villes bretonnes, est celle d'un long grignotage, d'une attente patiente des communautés, d'une obstination à profiter de l'occasion pour intervenir auprès des propriétaires afin qu'ils tiennent compte des obligations de construction et d'alignements , [pour cet auteur, d'ailleurs] le XVIII^e siècle est le siècle du changement avec la construction et la différenciation des bâtiments publics, l'aménagement des rues, des places et des banlieues et la modification plus ou moins lente du bâti privé. La mise en état des traverses, le percement ou l'élargissement des portes là ou elles existaient, les efforts de modernisation des ports constituent autant de signes d'une activité générale qui va à l'inverse de la stagnation d'un certain nombre de cités²⁹⁹ [...]. »

La ville d'Hennebont n'échappe pas à la règle, s'inscrivant dans un mouvement de fond, dans lequel l'opportunité est source d'occasion, sans plan préconçu, même si la conscience d'embellir la ville, ou plutôt de l'adapter aux canons modernes est présente.

298 LE MUET Pierre, *manière de bien bastir pour toute sorte de personne*, à Paris, chez François Jollain, rue Saint-Jacques à la ville de Cologne, 1681, p 8.

disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?id=VUznU0GbJmQC&printsec=frontcover&dq=mani%C3%A8re+de+bien+bastir+pour+toute+sorte+de+personne&hl=fr&sa=X&ei=q8weU7-hC6iS0QXb64HgCw&ved=0CDAQ6AEwAA#v=onepage&q=mani%C3%A8re%20de%20bien%20bastir%20pour%20toute%20sorte%20de%20personne&f=false>

(consulté le 15 février 2014)

299 NIÈRES C, *op.cit.*, p 526-529, p 532.

4.2.1) Des nouvelles constructions

- Un vaste projet sur les quais

Le 6 novembre 1762, le registre de délibération fait part de ce qui semble être une initiative individuelle, du Sieur Huo de Keryo, qui est, par ailleurs et également, membre de la Communauté de Ville. Il expose, dans sa requête :

« qu'il a acqui du Sieur Moulin, une maison faisant le coin du couchant de la rue de la porte d'en bas et vis à vis de la sienne que cette maison est à rebatir totalement quelle est infesté ainsy que les maisons voisines d'un cloaque réceptacle des eaux des rues du Lombard, Saint Nicolas et de la porte d'en bas et des immondices que les eaux entraînent qu'il pouvait remédier à cette infction sans supprimer légout sy on luy permettoit :

1 de se pourvoir pour obtenir la permission de démolir le mur de la ville dans l'étendue de la ditte maison sur le quay d'y faire un mur de lorsque d'épaisseur ordinaire, avec des ouvertures dans l'alignement du reste du mur et de le prolonger au couchant en sorte qu'il reste néanmoins une ouverture de 14 pieds six poulces à l'endroit où étoit la port de la ville qui navoit d'ouverture cy devant que huit pieds six poulces.

2 de prolonger la face de la maison sur la rue de la porte d'en bas de huit pieds six poulces du couchant, faisant passer légout sous cette partie de la maison, il restera encore un passage suffisant à cette porte de ville la quelle aura 14 pids six poulces d'ouverture au midy et douze pieds six poulces au nord.

3 de faire le cassis ou conduit des eaux venant de la rue des Lombards a passer sous la rivière pour la ditte ouverture de porte ce qui obnira à l'avenir à lamas d'immondices infectantes, que son projet ne luy paroît porter aucun préjudice au public n'y aux propriétaires qu'au contraire il feroit vu communément d'embellissement dans cette partie de la ville, il supplie la communauté de luy accorder cette grâce³⁰⁰. »

La Communauté est, après cet exposé, d'avis de nommer des commissaires pour examiner le terrain. Pourquoi faire appel à la Communauté et pourquoi cette assemblée se laisse-t-elle convaincre d'intervenir? Il paraît quasi-certain que Huo de Keryo veuille faire jouer ses relations pour accélérer la concrétisation de son projet. Outre « l'embellissement dans cette partie de la ville », dont il est question dans la délibération, l'assemblée délibérante doit aussi y trouver un avantage. Le 15 novembre 1762³⁰¹, le compte rendu des délibérations apporte une première réponse, les commissaires nommés rendant un rapport positif quant à la démolition du mur de la ville. Les travaux évoqués ici, concordent avec la réflexion menée par la Communauté pour la prolongement du quai et la démolition de l'Éperon, les pierres des remparts démantelés

300 A M Hennebont : BB 23 : Reg. Délib. Com.Ville (1760-1766).

301 *Ibidem*, délibération du 15 novembre 1762.

pouvant donc être aisément réemployées. Le 17 septembre 1763, les choses s'accélérent, « pour ne plus causer au Sieur Keryo un retard préjudiciable à l'entière édification de sa maison », l'assemblée « consent à l'exécution du plan³⁰² ». Toutefois, le projet semble avoir, entre-temps, changé de nature. Il est devenu plus vaste, englobant tous les remparts longeant la rivière, puisqu'il « faudrait absolument abattre ces maisons, les rebatir de fond en comble pour construire les longueurs parallèles au mur du quay ». « Tout ce que la communauté peut donc faire est d'obliger chacun des propriétaires dans les cas où ils voudraient rebatir leur maison et en porter les façades à l'élargissement de celles du Sieur de Keryo [...] mais sans assujettir les propriétaires à établir leurs fenêtres et ouvertures dans les mêmes positions ». Le réemploi des pierres des remparts est à nouveau évoqué, dans un sens qui n'apparaît, pas de prime abord favorable à la communauté « Si Monseigneur l'Intendant emploie ses bons offices auprès du Roy pour procurer aux propriétaires la disposition des matériaux [...] de la ville, chacun en doit sage quand les propriétaires se trouveroient dans le cas de rebatir, ce serait peut être un engagement propre à les porter à faire plutôt la dépense de nouvelles façades conformes à celle du Sieur Keryo ».

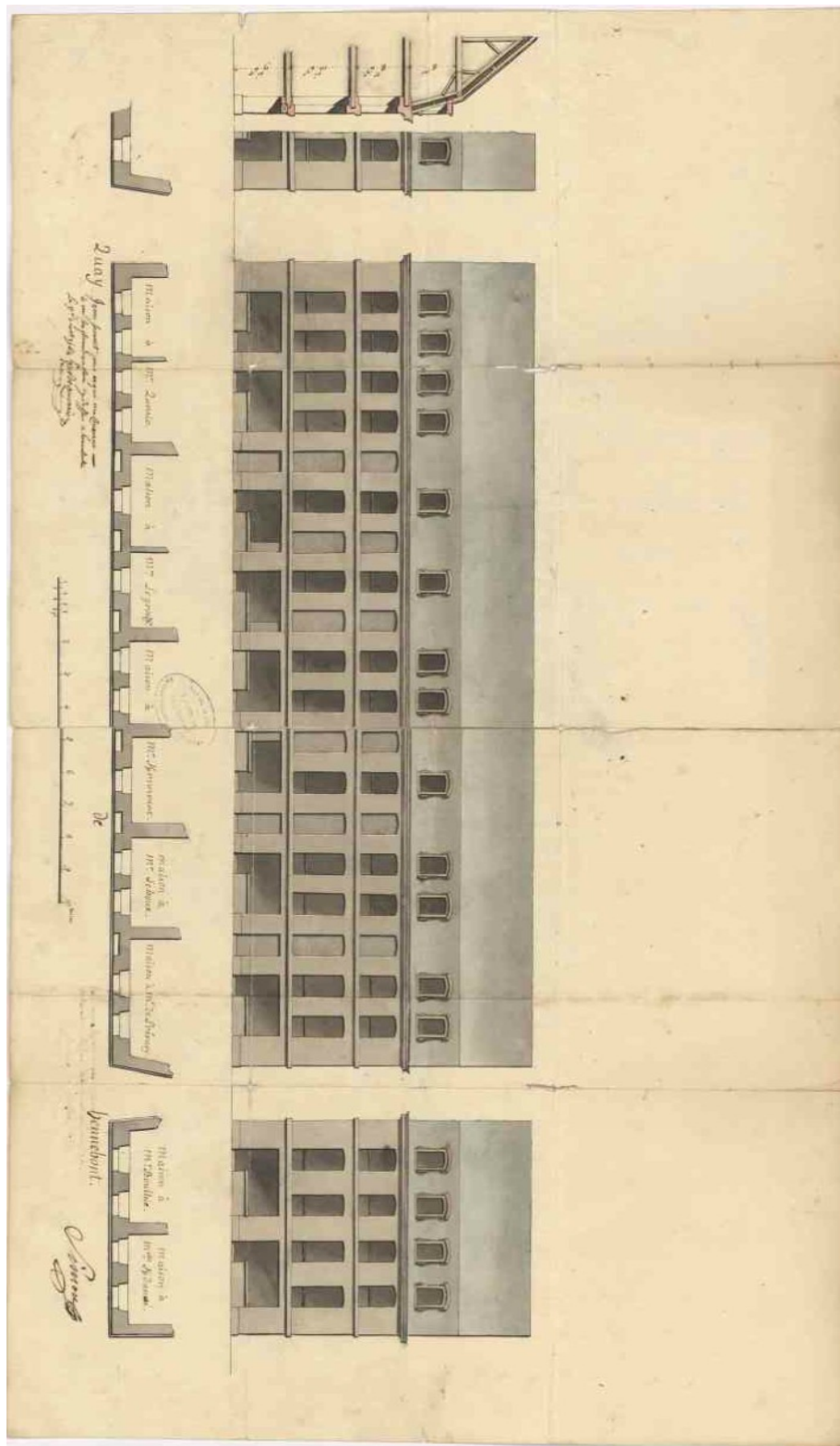
Le 27 avril 1764, l'intendant fait parvenir au Maire le plan d'une façade (voire plan ci-après) « qu'il estime que l'on pourrait faire exécuté par les propriétaires des maisons adossées à l'ancien mur de la ville sur le quay ». Il autorise la Communauté à exiger « que les propriétaires sy conforment, vous puvé mesme prendre une délibération à cet égard relativement aux circonstances et lorsque vous me l'auré envoyé avec le plan et les édiversements (?) que je vous demandoye », les matériaux étant transportés « sur le lieu du nouveau quay³⁰³ ». Le 30 janvier 1764, le duc d'Aiguillon autorise la démolition du mur de la ville dans l'étendue de la maison, mais « les mathériaux dépendant du mur appartiendroient à la communauté », « il est nécessaire de pourvoir de transport à faire et à mesure de la démolition et de déposer en lieu utile les pierres³⁰⁴ ».

302 *Ibidem*, délibération du 27 avril 1764.

303 A M Hennebont : BB 23 : Reg. Délib. Com.Ville (1760-1766).

304 *Ibidem*, délibération du 30 janvier 1764.

Plan n°25 : Projet d'immeuble sur les quais avec boutiques, 1764.³⁰⁵



305 A D Ille et Vilaine: C 724 (4) , Quay de Hennebont [projet d'immeuble avec boutiques], 1764, plan manuscrit/coupe manuscrite/élévation manuscrite, Lég. Plume, encre de Chine et aquarelle, format 036,5 x 70cm , échelle 1/122.

Le 1^{er} août 1764, le maire fait part de la réception d'une lettre de l'Intendant du 13 juillet, la communauté y est invitée à profiter du séjour du Sieur Simon, ingénieur, pour visiter l'emplacement de la maison de Keryo afin de « fixer à un plan qui soit adopté sans difficulté », « ledit plan représentant toute la façade du quay jusqu'à la maison de la demoiselle Kerdané », s'étendant sur toute la longueur du quay. Deux semaines plus tard, le 17 août, la Communauté consent « à l'exécution de ce plan pour Keryo mais charge le Maire de représenter à Monseigneur l'Intendant qu'elle ne peut obliger les propriétaires des maisons adossées aux murs du quay à se conformer au plan du Sieur Simon ». Il y aurait alors nécessité d'abattre les maisons et de les rebâtir « la communauté ne pense pas qu'aucun des propriétaires des autres maisons puissent et veuillent faire à cause de la modicité du produit des maisons³⁰⁶ ». Malgré tout, l'assemblée signale que tout ce qu'elle pourrait faire est d'obliger chacun des propriétaire « à en établir les mesmes ouvertures dans la mesme forme quant à l'élévation et la largeur [...] de celle du Sieur de Keryo [...] seulement que la façade de chacune des maisons formeroit un ouvissimail (?) honnet et décent au quay de la ville quoique l'esprit ne présenteoit pas une maison unique comme le Sieur Simon le présente ».

Contrairement à la volonté d'embellissement affichée, la Communauté de Ville se place en position pour profiter des projets d'un de ses membres, en le soutenant, en montrant son souci d'un urbanisme de qualité, mais surtout pour pouvoir accaparer une partie des matériaux issus du démantèlement des remparts. Il s'agit donc, encore ici semble-t-il, d'une stratégie opportuniste.

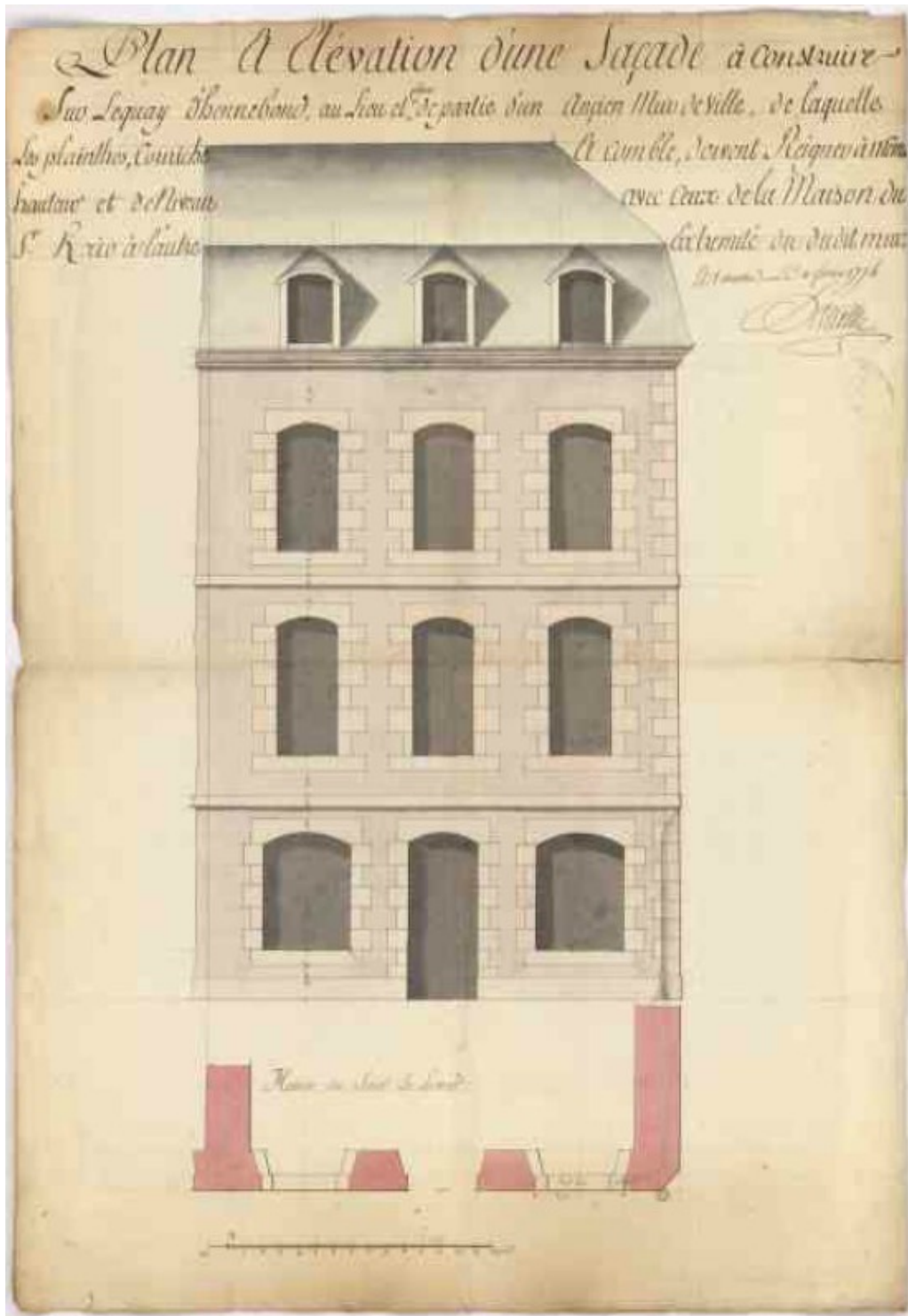
Le réaménagement est à nouveau évoqué le 28 décembre 1773³⁰⁷, la « Communauté suppliant humblement Jacques le Lamer, propriétaire d'une maison sise rue de la porte d'en bas, joignant au midy le mur de la ville, begnant le long du quay et expose : qu'il se livreroit à faire a sa maison une façade conforme au plan dressé pour l'embellissement du quay en cette ville et approuvé en 1764 par feu Monsieur le Bret, lors intendant de Bretagne ». L'assemblée juge que le projet d'embellissement « onéreux à tous les propriétaires des maisons adossées au mur de la ville ». Elle « ne pourroit pas s'exécuter promptement si on ne leur accorderoit pas quelques douceurs », c'est à dire la jouissance des matériaux issus du démantèlement du mur des remparts, ce « petit avantage pourroit

306 *Ibidem*, délibération du 1^{er} août 1764.

307 A M Hennebont : BB24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775).

être vu engagement propre à porter les dits propriétaires à faire plutôt la dépense de la nouvelle façade exécutée déjà dans une partue dudit mur par le Sieur Querrio ».

Plan n°26 : Plan d'élévation d'une façade construite sur le quai d'Hennebont, 1774.³⁰⁸



308 A D Ile et Vilaine : C 724 (5), Plan et élévation d'une façade à construire sur le quai d'Hennebont, au lieu et place d'un ancien mur de ville .. , 1774, Elévation manuscrite/Plan manuscrit , Lég. Plume, encre de Chine et aquarelle, format 065,5 x 50 cm, échelle 1/32, réalisé par l'Ingénieur Detaille pour Lelamer

Le 6 avril 1784, le projet d'aménagement est abordé, une nouvelle fois, lors d'un débat. Un certain Kermorvant père « avait formé le projet suivant le vœu de la communauté d'élever une façade honnête à la maison qu'il possède à la porte d'en bas de cette ville ». L'assemblée décide de solliciter « Monseigneur le Duc », car si ce projet « remplissoit le vœu de la ville et communauté manifeste desjà davan sa délibération du 17 septembre 1764 et 8 décembre 1779, souvent renouvelée par elle dans différentes occasions de vive voix », Kermorvant fait face à un problème :

« une lettre du Sieur le Monnac de Guingamp du 30 mars dernier, adressé au Sieur N Livoyer, avocat receveur de domaine d'Hennebont met des entraves à l'exécution de l'afféagement accordé (20 sols monnaies de rente féodale au domaine de sa majesté à Hennebont) [...]« Suivant la lettre on impose donc l'afféagement, une chef-rente de 40 lt du plus beau froment sur le pied et 18 deniers la livre par an pendant les dix premières années, suivant l'estimation qui sera faite et renouvelée tous les dix ans d'après les apprécis des dix dernières années du marché d'Hennebont³⁰⁹. »

Une lettre est exigée, obligeant l'afféagiste à remettre un plan figuratif au greffe de la Sénéchaussée d'Hennebont . La Communauté décide d'apporter son soutien suppliant « d'accorder l'afféagement désiré sans autre charge que la chef-rente de 20 sols monnoyes, cydevant offertes, les rentrées en grain non plus que le droit de rachat n'étant point en usage sur les biens de la ville³¹⁰ ».

L'autre raison invoquée est que ce projet rentre dans le cadre « d'un embellissement inspiré par la communauté même et dont l'agrément de la ville est autant l'objet que l'intérêt propre au Sieur Kermorvant », à la charge, pour Kermorvant « de fournir une façade conforme à celle de la maison du Sieur de Querrio établie en 1762 ». La Communauté se présente donc comme le promoteur d'un projet, conçu par un des ses membres, dont elle n'a, jusque là, été aucunement à l'initiative, ne faisant finalement que suivre et apporter son soutien. Comment expliquer cette volte-face ? Il est vraisemblable que son opinion ait évolué, influencée par « la belle ordonnance », telle qu'évoquée dans le livre de Pierre le Muet, d'où les termes « embellissement » et « agrément ». Une autre raison peut expliquer ce revirement, c'est la quasi-disparition de la contrainte financière, tous les grands travaux sont achevés ou en voie de l'être, la Communauté peut donc être plus libre pour envisager des aménagements pour faire d'Hennebont une ville digne de

309 A M Hennebont : BB 25 : Reg. Délib. Com.Ville (1775-1784).

310 *Ibid.*

son rang, à l'instar des autres.

Le 30 juin 1787, les travaux d'édification sont finis, il apparaît, dans le compte-rendu des délibérations, la « nécessité de réparer ou plus tôt, faire paver l'intervalle qui se trouve entre la grande route qui traverse la ville pour se rendre à Lorient à peu de distance du Pont et au devant des maisons de M M Mauduis du Plessix Cario, Huo de Kerio, et Huo de kermorvant que le travail devenu indispensable par la réédification de deux maisons³¹¹ ». La Communauté décide que cette charge incombe aux propriétaires « qui l'avoisinent [...] attendu que chacun d'eux à une partie assez considérable de pavés à son compte et que la ville ne supporte que ce qui excède les six pieds que chaque propriétaire riverain est astreint à payer dans toute la longueur de sa propriété que la ville est en retard que chacun des propriétaires s'étant de faire la portion qui lui incombe ». La ville semble donc timidement faire sa mue, pour s'extraire de sa carapace médiévale.

Un projet d'un quart de siècle se trouve finalement achevé.

- Un autre projet Place Notre-Dame

Ce projet, signé par l'Ingénieur Detaille est daté du 6 mars 1782. Il s'agit de rectifier l'alignement des façades sur la partie est de la Place Notre-Dame, de façon à créer un ensemble cohérent, monumental, faisant face à l'Église principale sise immédiatement de l'autre côté sud. Aucune trace de ce projet, pourtant important n'a été retrouvée dans les archives de la Communauté de Ville. Seul un plan disponible aux archives départementales d'Ille et Vilaine (voir page suivante) en fait état. Il s'agit donc vraisemblablement d'une initiative privée. Elle consiste à aligner les façades des nouvelles maisons bâties sur celle du Sieur de Kerano, comprenant le terrain du Sieur Jean, la maison de la veuve Ilinet, celle de Monsieur Pratemeur, la maison occupée par le Sieur Fraboulet, l'Auberge du Dauphin appartenant au Sieur Beauvais, la maison des héritiers Galen, le tout en face de la maison du Sieur Bouezo, se trouvant de l'autre côté de la rue.

Si l'initiative est privée, au moins un des protagonistes, Fraboulet est issu d'une famille proche de la Communauté de Ville, dont un de ses membres a été responsable de

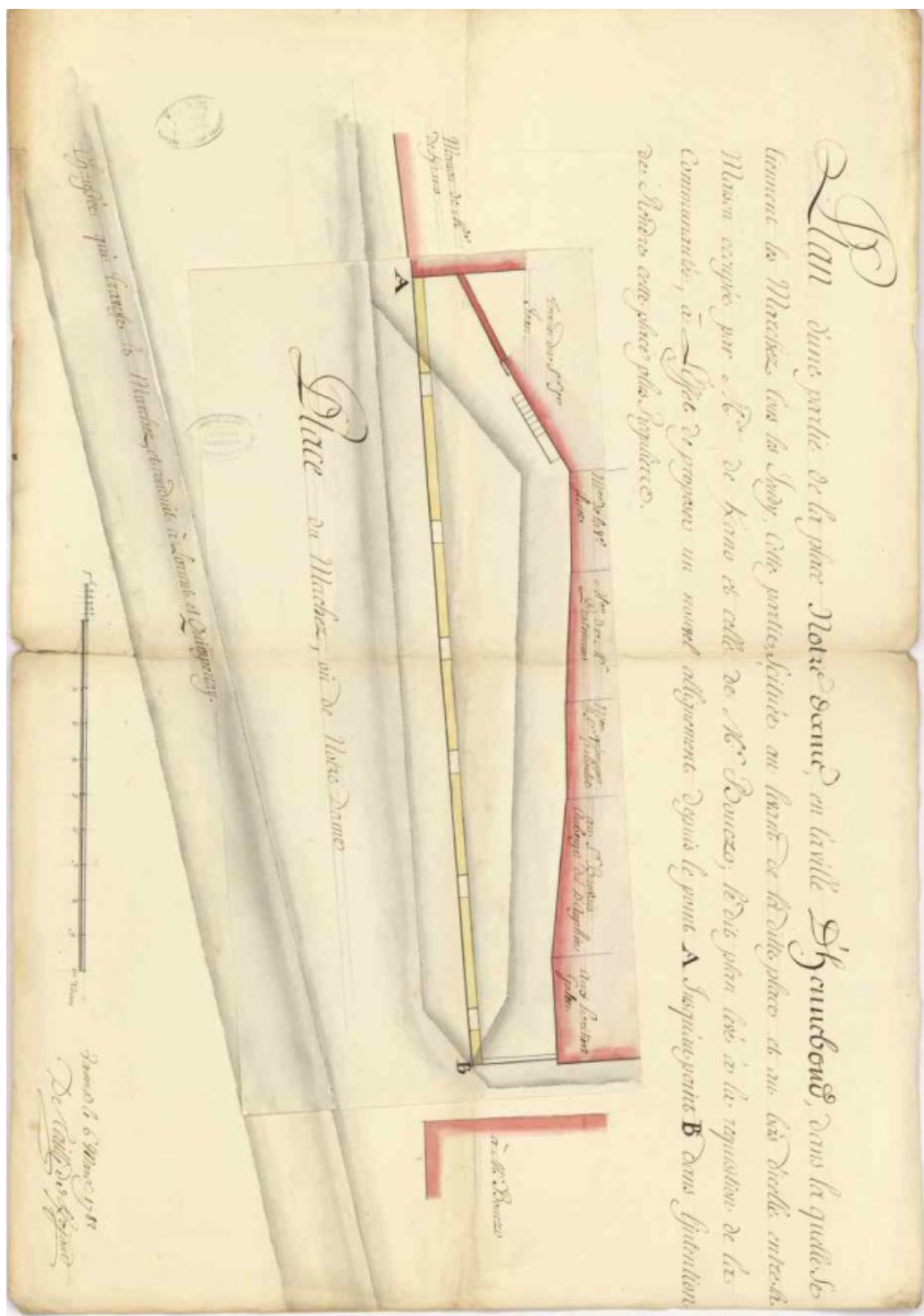
311 A M Hennebont : BB 26 : Reg. Délib. Com.Ville (1784-1790).

la gestion des octrois le 21 mai 1752³¹², un autre, Fraboulet-Noguélo, est désigné pour l'emprunt de 20 000 lt autorisé le 18/1/72 , le 18 juin 1773³¹³. Si l'assemblée délibérante est absente du projet, certains de ses membres en sont donc à l'initiative, participant, à leur mesure également à l'embellissement de la Ville.

312 A M Hennebont: BB21 : Reg. Délib. Com.Ville (1752-1755).

313 A M Hennebont: BB24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775).

Plan n° 27 : projet d'aménagement de la place Notre Dame³¹⁴



314 A D Ille et Vilaine: C 724 (6), Plan d'une partie de la place Notre Dame en la ville de Hennebont...à l'effet de proposer un nouvel alignement... ,Retombe : projet d'alignement. Plume, encre de Chine et aquarelle, Plan manuscrit, 047,0 x 66cm, 1/108, Detaille de Keroyant (auteur).

4.2.2) Un manque de visibilité, l'absence d'une maison de Ville

La Communauté n'est pas la seule à participer à l'embellissement de la Ville ou à la rendre plus fonctionnelle. Le 31 mars 1767, « En laditte assemblée, le dit Sieur de Villéon a remontré que la conformité des ordres du Roy, on a numéroté toutes les maisons de cette ville et de ses fauxbourgs et imprimé les noms des rues a quoy le nommé Hiérosme Marquet à vacqué et demande son salaire³¹⁵ ». Cette opération, dont l'ordre est venu d'en haut, permet un dénombrement des rues, au nombre de 25, contenant 491 maisons. Ce numérotage s'inscrit dans un ensemble plus global, à l'échelle de la Province. Claude Nières³¹⁶ nous rappelle que si il apparaît « à Paris en 1768, à Caen en 1778-1782, [...] les maisons rennaises furent numérotées dans la première moitié du siècle et que l'on plaça les panneaux de signalisation des rues. Le numérotage fut mis en place à Auray en 1765, à Lamballe en 1768, deux ans plus tôt à Quimper (AD 29, RCV Quimper (1763-1776) 17 juillet 1766) ». Hennebont s'inscrit donc dans un mouvement plus vaste, commun aux villes bretonnes.

Toutefois, l'un des éléments marquants est l'absence d'une maison de Ville. La Communauté se contente de partager un bâtiment appelé auditoire qui « ne servoit que par emprunt de maison de ville³¹⁷», avec le Sénéchal, le procureur du Roi et leurs services. Ce cas n'est pas exceptionnel, puisque pour C Nières³¹⁸, « à la veille du XVIII^e siècle, la plupart des villes bretonnes ne possédaient pas d'Hôtels de ville, c'est à dire de bâtiments construits pour recevoir la communauté, ses services, ses archives ». Il explique que cette « absence quasi générale d'hôtels de ville illustre le retard de l'évolution municipale alors que la présence de bâtiments plurifonctionnels rappelle la situation des villes du Nord ou de la Belgique au cours du moyen âge ». Depuis le 23 octobre 1773³¹⁹, l'arrêt du conseil d'État du Roi, qui oblige l'assemblée à entretenir la prison, la contraint à effectuer les mêmes réparations à l'auditoire, ce qui va se produire plusieurs fois :

315 A M Hennebont : BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775)

316 NIÈRES Claude, *op.cit.*, p 227.

317 A M Hennebont : BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775) : délibération du 20 mai 1772.

318 NIÈRES Claude, *op.cit.*, p 237, p 532.

319 A M Hennebont : BB 23 : Reg. Délib. Com.Ville (1760-1766).

- Le 23 décembre 1775, il est constaté qu' « il pleuvoit abondamment dans l'auditoire et dans les prisons de cette ville surqui pourrait occasionné le dépérissement de la charpente³²⁰ ».
- Le 4 mars 1777, une intervention est à nouveau nécessaire sur l'auditoire , « ainsy que les prisons sont par leur vétustés urgeants de réparation [...] il conviendrait pour procurer à la solidité et à la sureté des deux édifices qu'il fut dressé un devis par le Sieur Detaille, ingénieur, un devis estimatif des réparations solides à faire qu'en conséquence³²¹ ».

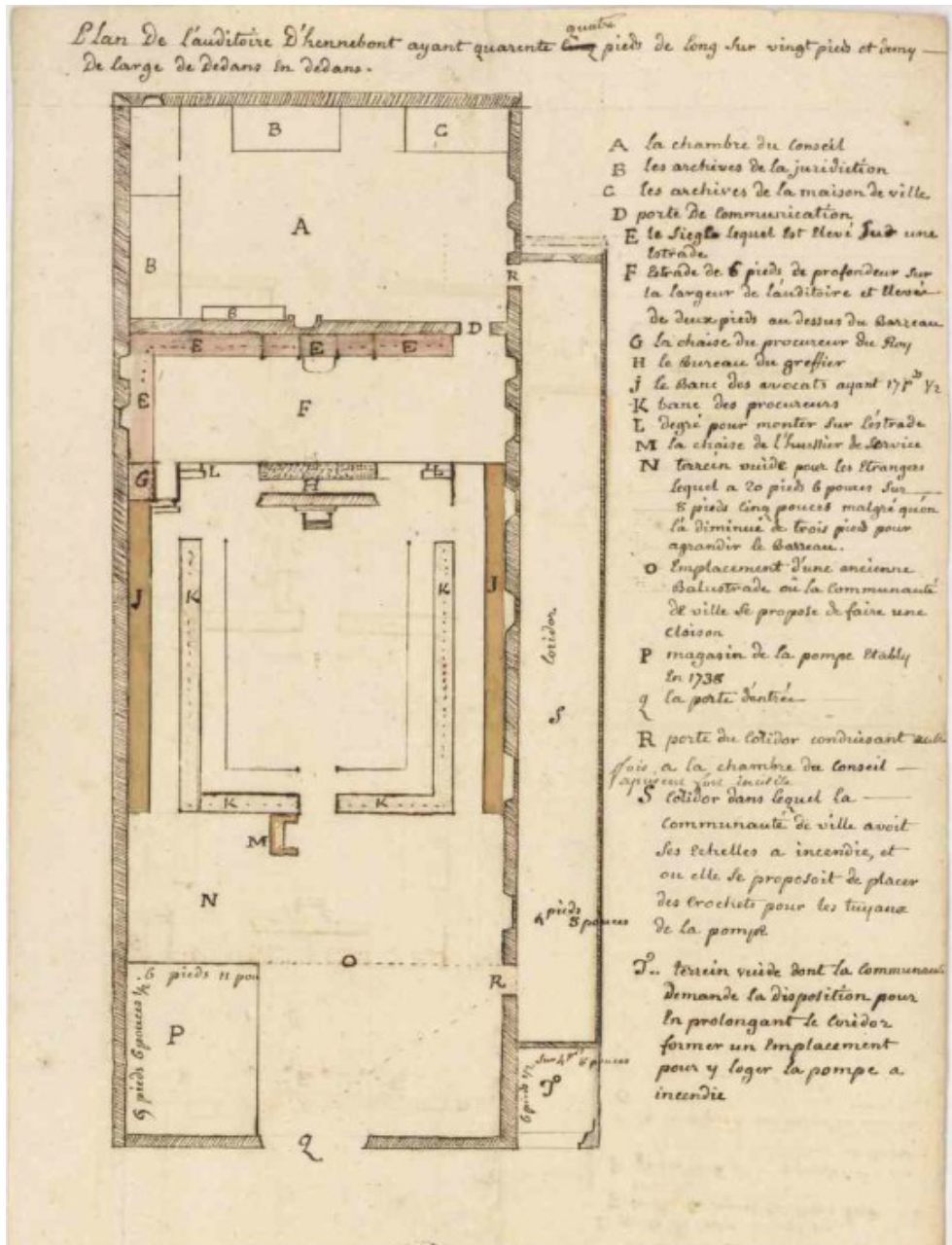
Cette absence de maison de Ville peut générer quelques difficultés. Ainsi, le 20 mai 1772, il est question d'y faire installer une armoire pour les archives de la Communauté, mais il est constaté qu' « il seroit à propos de faire des démarches auprès de Messieurs les juges ».

Comment justifier ce choix ? Dans les registres de délibérations, il n'est jamais fait mention de la volonté de la Communauté de disposer d'un bâtiment qui lui soit propre, se contentant de partager l'auditoire. L'assemblée ne souhaite donc pas acquérir une visibilité politique à travers la Ville, matérialisée par un édifice qui symboliserait son pouvoir et marquant le territoire aux vues de tous. Majoritairement composée de négociants, elle semble agir aux mieux des intérêts de ces derniers, constitués vraisemblablement en lobby influant, n'hésitant pas à investir, comme nous l'avons vu le terrain politique. Le complexe portuaire constitue certainement aux yeux des délibérants un marqueur suffisant, manifestant la puissance économique mais également politique de la Ville à travers le commerce. Ceci peut également expliquer que la transformation du visage de la Ville soit restée relativement timide, la Communauté adoptant une stratégie suiviste car éloignée de ses intérêts premiers.

320 A M Hennebont : BB 25 : Reg. Délib. Com.Ville (1775-1784).

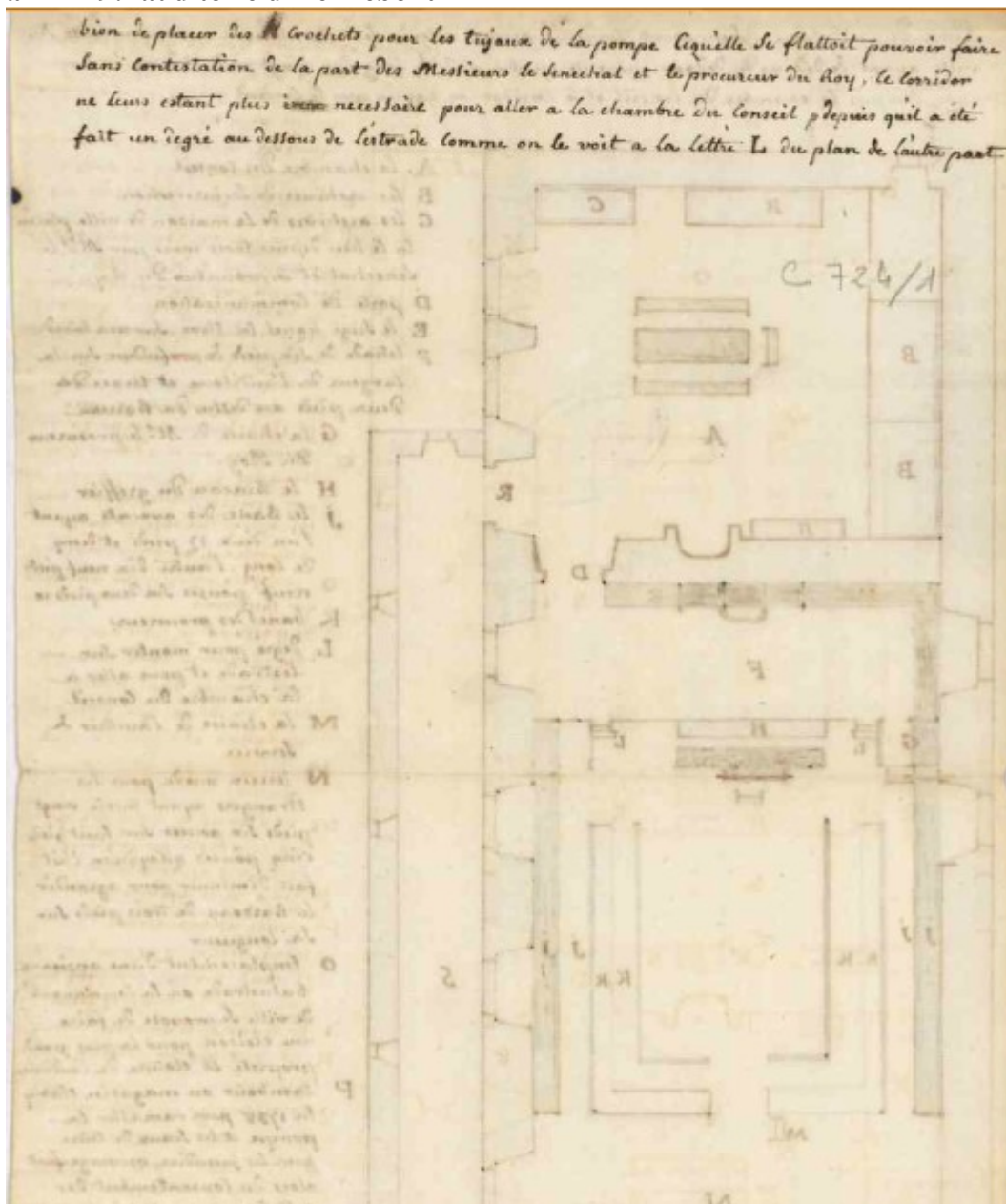
321 *Ibidem*, délibération du 4 mars 1777.

Plan n°28 : l'auditoire d'Hennebont³²²



322 A D Ile et Vilaine: C 724 (2), Plan de l'auditoire d'Hennebont .., Lég. Plume, encre noire et aquarelle. , 1784 env., plan manuscrit couleur, 035,5x23cm.

Plan n° 29: l'auditoire d'Hennebont³²³



323 A D Ille et Vilaine: C 724 (1), Plan de l'Auditoire d'Hennebont..., Lég, plume, encre noire et aquarelle, 1784 env., plan manuscrit couleur, 035,5x23cm.

Troisième partie :
Entre intégration aux courants de
circulation et influence lorientaise

Chapitre I : Les produits disponibles, entre consommation courante ou produits de luxe ?

Hennebont participe donc, à sa mesure, à l'animation économique de la façade atlantique ouest-européenne. L'essentiel des exportations est constitué de matières premières, mais à l'inverse, une part non négligeable des importations se compose de produits alimentaires transformés. C'est notamment le cas pour les alcools (vins en provenance de Bordeaux et sa région, mais surtout du pays Nantais, eaux de vie, bières de façon très marginale), avec parfois des éléments plus étonnants, comme le montre les registres des rapports d'entrée 1^{er} mai 1784 -23 mai 1787¹ :

18 octobre 1785	« Jeune Marie », Bordeaux, 40 t ^x	Bordeaux	Lorient, Hennebont, Port-louis	1 barrique de vin, 7 barrils 66 caisses de prunes, fromage Roquefort
19 octobre 1785	« Marie- Thérèse » de Dunkerque	?	Hennebont	Blés, 3 barils d'huile de graines

Il est vrai que dans les cas évoqués ci-dessus la cargaison se partage entre les villes de Port-Louis, Lorient et Hennebont, sans que l'on puisse préciser exactement quel produit ou quelle quantité est livrée dans l'une, l'autre ou toutes ces villes.

Dans quelles mesures la population de la ville a-t-elle accès à ces produits et tire-t-elle donc bénéfice de l'activité portuaire et peut-on le lier au développement de la voisine Lorientaise, agissant comme une véritable fenêtre ouverte sur le monde ? Il est très difficile de répondre à de telles questions de façon très précise. De nombreuses sources permettent d'avoir un aperçu des produits consommés, mais elles portent principalement sur la fin de la période traitée. Il s'agit principalement des listes tirées « des prix dans les marchés ² », ou des registres sur les « prix des grains au marché d'Hennebont³ » (qui concernent en fait de nombreux produits) ; les deux permettant de couvrir l'essentiel de la seconde moitié de XVIII^e siècle, de 1761 à 1788, avec une

1 A D Ille et Vilaine : 10 B 26 : registre des rapports d'entrée 1^{er} mai 1784 -23 mai 1787.

2 A M Hennebont : HH1 : Prix dans les marchés (1784-1788).

3 A D Ille et Vilaine : C1694,C1695, C1696,C1697,C1698 : Prix des grains au marché d'Hennebont (1761-1765).

interruption pour les années 1770. Ont été prises en compte les liasses sur la consommation de tabac⁴ et l' « État des boissons logées par les soupçonnés de fraude ou prévenus de fraude⁵ ». S'y ajoutent des documents déjà évoqués, comme les archives de la Communauté de Ville, les Registres de l'Amirauté d'Hennebont 1673-1692⁶, les enregistrement des capitaines et maîtres de barques⁷, entre le 3 novembre 1692 et le 21 février 1731, les rôles de cabotage, rapports d'entrées, armement et désarmement de chaloupes⁸. Ont été pris en compte également les états des chargements des blé faits à Hennebont⁹ et les enregistrement des congés des capitaines et maître de barque (12 juillet 1785- 18 mai 1788), les registres des rapports d'entrée (1^{er} mai 1784 -23 mai 1787 disponibles aux archives du Morbihan¹⁰) ainsi que quelques éléments de la correspondance de certains négociants, déjà longuement évoquée, permettant de visualiser un type de consommation que l'on peut qualifier de plus luxueux.

4 A D Morbihan : 24 C 13 : La consommation de tabac en 1765.

5 A D Morbihan : 21 C 522 : Rôle d'industries : État des boissons logées par les soupçonnés de fraude ou prévenus de fraude.

6 AD Morbihan : Registres 8 B 1 à 3 : registres de l'amirauté d'Hennebont 1673-1692.

7 A D Morbihan : 9 B 77-81 : Amirauté de Vannes, enregistrement des capitaines et maîtres de barques, 3 novembre 1692-21 février 1731 : 2 Mi 109 R12.

8 SHD Marine Lorient : 2 P 60 I à 2 P 66: rôles de cabotage, rapports d'entrées, armement et désarmement de chaloupes (1761-1865).

9 A D Ille et Vilaine : C 1676,1677, 1678 : états des chargements des blé fait à Hennebont (1747-1774), A D Morbihan : 10 B 19 : enregistrement des congés des capitaines et maître de barque : 12 juillet 1785- 18 mai 1788, 10 B 26 : registre des rapports d'entrée 1^{er} mai 1784 -23 mai 1787.

10 A D Morbihan : 10 B 19 : enregistrement des congés des capitaines et maître de barque : 12 juillet 1785- 18 mai 1788, 10 B 26 : registre des rapports d'entrée 1^{er} mai 1784 -23 mai 1787.

1.1) Quels sont les principaux lieux d'échanges ?

- Les halles

Elles sont un des deux lieux d'échange de la ville. Le 15 janvier 1639, un arrêt du parlement autorise la construction des halles, au cœur de la Ville-Close, contre le versement d'une rente annuelle de quinze livres par son propriétaire de l'époque Antoine Bourin. Une sentence du 8 avril 1658 précise son organisation et son fonctionnement :

« les marchands étalant hors de leur maison les jours de marché et de foire, étalent leur marchandise autrement dans la halle, à sçavoir, les marchands forains vendant des draps de soie ou de laine, les colporteurs, merciers, cordiers, cordonniers, cloutiers, quincaillers, boulangers, et foissiers, tant de pain de froment que de seigle. Bouchers et lardiens sont obligés tous les jours de la semaine d'étaler, vendre et débiter leurs viandes aux étaux qui leur sont désignés dans la halle. D'ordinaire, les boulangers porteraient tous les jours leur pain dans la halle pour y être débité et vendu. Défense est faite aux marchands d'étaler leurs marchandises en d'autres lieux que dans la halle sur des étaux qui leurs seront indiqués. Chapeliers et chausseurs sont contraints d'y porter à étaler leurs chapeaux et chaussures les jours de foire et de marché. Les poissonniers doivent s'y rendre les mercredi, vendredi et samedi de chaque semaine pendant la carême. Les marchands d'autres lieux doivent y vendre les jours de foire et de marchés, sous peine de 10 lt d'amende¹¹. »

Un arrêt du 18 juillet 1667 permet aux « propriétaires [d'affermier] les étaux pour 100 sols le pied de longueur. Les anciens bouchers auront le choix sur les étaux qu'ils préfèrent avant les autres¹² ».

Finalement, le 5 juin 1768, les bouchers s'associent et décident de prendre en commun le bail des halles pour 438 lt¹³. Il semble alors que deux bâtiments coexistent puisque la halle haute demeure au propriétaire, avec le droit de louer la halle basse pendant la foire de Pâques.

Le 21 mai 1759, un nouvel arrêt fixe à cinq livres le pied d'étal pour les bouchers, qui les versent au nouveau propriétaire de la halle, le Sieur de Brouillac¹⁴.

La halle devient, à la fin des années 1750, l'objet d'un contentieux¹⁵. Le 7 mai 1750,

11 A M Hennebont : DD1 : consultation relative aux droits établis pour l'étalage des marchandises de la Halle (1658).

12 *Ibidem*, arrêt du 18 juillet 1667.

13 *Ibidem*, bail des halles 5 juin 1768.

14 A M Hennebont : DD1 : consultation relative aux droits établis pour l'étalage des marchandises de la Halle, affaire de Brouillac.

15 *Ibid.*

début l'affaire relative aux droits d'étalage de deux cloutiers, Jacques Jam et Guillaume Chotard, déjà rencontrés à l'occasion de la fourniture de clous pour la Compagnie des Indes. Ces deux personnages sont assignés par le Sieur de Brouillac à payer dix livres d'amende, faute d'avoir étalé, le cinq du même mois, leur production de clous à la halle. Les deux cloutiers en appellent à la Communauté de Ville¹⁶, qui le 29 juin 1760, après avoir pris conseil auprès de trois avocats, face à ce qu'elle juge être une volonté de monopole de la part de de Brouillac, décide de faire définir en justice l'étendue des droits de celui-ci, le droit accoutumé à être levé en halle n'ayant jamais été fixé pour Hennebont. L'arrêt du parlement le 2 mars 1764 établit que les marchands, qui n'étaient qu'aux jours de foire et de marché, ne doivent pas payer le même prix par pied que les bouchers qui étalent régulièrement 275 jours par an (moins les 30 jours du carême). Aussi, le prix d'étal est fixé à 100 deniers pour tout le monde (marchands forains et autres) assujettis aux halles, contre deux sols par jour pour le seconds.

La Communauté s'étonne d'un tel arrêt, estimant que de Brouillac a voulu tripler le droit d'étalage qui existait de part un accord tacite entre les marchands et le précédent propriétaire des halles et qu'il est animé uniquement par l'appât du gain. Elle estime aussi que de Brouillac, conforté par cet arrêt, va faire établir d'autres étaux au milieu de la halle, sans examiner s'ils « causeront ou non des incommodités¹⁷ » et bien que, malgré cela, tous les marchands n'y trouveront pas place.

- Le marché

Le marché se déroule tous les jeudis sur la Grand Place. L'arrêt du 2 mars 1764, concernant l'affaire de Brouillac, précise qu'il « n'y a que 55 à 56 jours de marchés par an, les jeudys, la foire de Pâques et la foire grasse occupent deux de ces jours, il n'y a que trois autres foires pendant le reste de l'année, celle de la Toussaint, du 17 janvier et du lundi après l'Ascension¹⁸ », ce qui en tout représente 5 foires et 54 jours de marché, soit 58 à 59 jours d'étalage.

Le propriétaire du marché est le Duc de Penthièvre, mais il n'y perçoit aucun droit de

16 A M Hennebont : BB 23 : Reg. Délib. Com.Ville (1760-1766).

17 A M Hennebont : DD1 : consultation relative aux droits établis pour l'étalage des marchandises de la Halle, affaire de Brouillac.

18 *Ibid.*

mesurage¹⁹. Les seuls droits perçus lors des marchés et des foires sont ceux se levant sur tous les bestiaux passant au port d'Hennebont et appartenant au Roi, au Prince de Guémené, à l'Abbaye de la Joye et à un certain Monsieur de la Pierre²⁰.

L'arrêt du 2 mars 1764, précédemment évoqué, permet d'avoir un aperçu de sa fréquentation habituelle par les marchands :

« il y avait par exemple au marché du jeudi, de la semaine et la quasimodo qui n'était pas nombreux :

- deux marchands quincailliers forains (il y en a d'ordinaire le double)
- cinq détaillants de raisine
- dix-neuf merciers et chausseliers
- deux cordonniers
- un courroyeur
- seize boulangers forains et dix de la ville
- quatorze revendeurs
- six cloutiers
- douze cordiers
- dix grossiers

On peut ajouter la moitié en plus pour les foires et même plus ²¹. »

Le marché d'Hennebont est donc bien achalandé²², c'est vraisemblablement la principale plate-forme de redistribution de produits divers à destination des habitants et populations locales, cette importance s'explique aussi par le fait qu'il s'agit du plus important marché de la Sénéchaussée et qu'il n'en existe pas à Lorient.

19 A D Ille et Vilaine : C 1571 : état des lieux, villes, bourgs où se tiennent des marchés, année 1755.

20 A D Ille et Vilaine : C 1571 : état des lieux, villes, bourgs où se tiennent des marchés, année 1755.

21 A M Hennebont : DD1 : consultation relative aux droits établis pour l'étalage des marchandises de la Halle, affaire de Brouillac.

22 A M Hennebont : HH1 : tarifs de police des grains (1784-1788).

1.2) Les produits disponibles sur le marché

Les liasses sur les prix dans les différents marchés²³ permettent d'avoir une vision assez précise des marchandises vendues sur le marché de la Ville, mais seulement en fin de période traitée entre 1784 et 1788. Les céréales occupent une place importante ; sous leur forme brute, froment, seigle, avoine blé noir et mil se vendent en l'état. Toutes les productions ne sont donc pas exportées et une petite partie, au moins, est distribuée sans que l'on puisse déterminer en quelles quantités ou volumes, ou par qui, peut-être par les boulangers eux-mêmes. Sur l'activité de ces derniers, une lettre d'un dénommé Pébrod (responsable de la police des grains dans la ville) à l'Intendant du 31 octobre 1773 nous apprend que ceux-ci doivent « 4 d par £ pour les manutentions ou main d'œuvre, mais vous ne leur accordez rien pour les 16èmes qu'ils déboursent pour la mouture ou la cuisson, or en joignant 2 lt par pairée pour la mouture et 2 lt pour le four banal, ces deux seizièmes produisent 4 d qui ajoutez aux 28 d du septier de paris font les 32 d, prix auquel mon tarif porte la £ de pain lorsque la pairée se vend 32 lt²⁴ ».

Dans ces listes, seules quatre variétés de pain apparaissent, le pain de froment avec le fine fleur, la première espèce et la deuxième et le pain noir (troisième espèce). Pébrod, lui, en dénombre seulement trois sortes, « pain blanc, pain bon et mal et pain gris²⁵ ». Les « extraits des pancartes de la police d'Hennebont suivant le prix des grains au marché²⁶ » permettent d'affiner les catégories de pain vendues. Il y est d'abord question de « la première espèce de pain dite fine fleur » qui se décline en pain de une, deux, trois, six et douze livres, de la deuxième espèce dite « pain moussan » de trois, six et douze livres, de la troisième dite « pain jahuet », vendue dans les mêmes proportions que la précédente et du pain de seigle, dont la livre est vendue sous deux formes, « la miche de Lochrist et Pont-Scorff » et le « pain salé de Hennebont ».

Outre grains et pains, le marché fournit aussi des animaux, bœufs gras de labour, veaux, moutons, porc gras, vaches laitières et génisses, mais aussi des produits transformés comme du suif en pain ou en chandelles, de la cire, du porc frais. Les liasses sur le prix des grains font également apparaître la vente de beurre, mais aussi de

23 A D Ille et Vilaine : C 1707 à C 1709 : prix dans les différents marchés.

24 A D Ille et Vilaine : C 1692 : prix dans les différents marchés (1740-1773).

25 *Ibid.*

26 A M Hennebont : HH1 : tarifs de police des grains (1784-1788).

fromage, dont le prix en 1761²⁷ reste stable à 50 lt le quintal, prix qui reste identique en 1763²⁸. Il s'agit peut-être d'une production locale, débitée et vendue au morceau, même si, nous l'avons vu, certains bateaux comme le « Jeune Marie »²⁹ arrivé 18 octobre 1785 de Bordeaux transportent du Roquefort. Enfin, on peut également s'y procurer du bois à brûler, du chanvre, de la filasse de lin, ainsi que du foin et de la paille.

Plus surprenant, est mentionnée également la vente dans les registres des prix sur les marchés³⁰, entre septembre 1784 et décembre 1788, de « rations de passage » et de « rations de garnisons ». Pour les premières, les prix oscillent entre le minimum de 17 s 3 d, le 27 mars 1788 et le maximum de 2 lt 9 s 4 d, le 1er février 1786. Pour les secondes, les prix sont moins élevés, le maximum est atteint le 1er février 1786 avec 1 lt 18 s 3 d, le minimum le 17 mars 1788 avec 13 s 1 d. De quoi peuvent se composer ces rations ? L'Encyclopédie permet d'en avoir une idée :

« **RATION**: f f à l'armée ou sur mer est la pitance ou portion réglée de vivres, de boisson ou de fourrage qu'on distribue tous les jours à chaque soldat, ou chaque matelot pour leur subsistance, voyez, **MUNITION**.

Quelques uns font venir ce mot de l'espagnol racion, mais il vient plutôt du latin ratio aussi bien que le racion des espagnols & même en plusieurs lieux de la mer, on dit encore raison dans le même sens.

On donne pour les chevaux des rations de foin & d'avoine quand ils ne peuvent pas aller au fourrage.

Les rations de pain pour les soldats sont réglées par le poids du pain de munition.

La ration de pain pour les soldats est l'ordinaire d'une livre & demie par jour.

On donne aux officiers plusieurs rations de pain selon leur qualité & à proportion de l'équipage qu'ils sont obligés d'entretenir.

Quand on augmente la ration à des fins de réjouissance, on l'appelle double ration.

On donne à l'équipage d'un navire, des rations de biscuit de légumes & d'eau, à proportion des vivres dont il est fourni.

La ration ordinaire sur mer & sur les vaisseaux portugais est une livre & demie de biscuit, une pinte de vin & pintes d'eau douce par jour & tous mois un arrobe ou 31 livres de viande salée, avec quelques poissons secs & oignons. Chambers.

En France la ration de vivres pour la nourriture du soldat en campagne est actuellement de 28 onces de pain, & d'une demi livre de viande. En route la pour chaque fantassin doit être de 24 onces de pain cuit & rassis, entre bis & blanc, d'une pinte de vin mesure de Paris, & du crû du lieu, ou d'un pot de cidre ou bière, mesure de Paris, & d'une livre viande de bœuf ou de mouton, au choix de l'étapier³¹. »

27 A D Ille et Vilaine : C1695 : prix des grains (1761-1775).

28 A D Ille et Vilaine : C1695-1697 : prix des grains (1761-1775).

29 A D Ille et Vilaine : 10 B 26 : registre des rapports d'entrée 1^{er} mai 1784 -23 mai 1787.

30 A D Ille et Vilaine : C 1707 à C 1709 : prix dans les différents marchés : le prix n'est pas noté à chaque marché, il s'agit probablement d'oublis, ainsi, la vente de ces rations n'est pas renseignée sur l'ensemble de l'année 1785.

31 DIDEROT Denis, LE ROND D'ALEMBERT Jean, *Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers, par une société des gens de lettres*, nouvelle édition, Tome 28, a Genève, chez Pellet imprimeur libraire, rue des Belles-Filles, 1778, p 395.

Disponible à l'adresse :

Il s'agit donc, ici, de repas préparés à l'avance, dont le contenu est sans doute calqué sur leurs équivalents militaires et comprenant essentiellement du pain, de la viande et une ou des boissons. La version « de passage » est plus fournie que celles « de garnison ». Elles sont à la disposition des personnes présentes sur le marché et constituent une alimentation rapidement disponible et bon marché.

Le marché d'Hennebont apparaît comme le lieu privilégié pour la vente des productions locales, drainant les marchands ambulants dans un rayon de dix kilomètres environ, distance maximale qu'un paysan peut effectuer pour vendre sa production, en une journée.

<http://books.google.fr/books?id=Owxqq6fV9qEC&pg=PA395&dq=ration+soldat&hl=fr&sa=X&ei=IGrOUoOVJKef0QXUtoDADw&ved=0CGkQ6AEwCA#v=onepage&q=ration%20soldat&f=false>
(consulté en le 24 février 2014)

1.3) Un lieu d'échange pour les produits d'importation

- Les Huiles

Les Registres de prix des grains³², portant en fait sur les prix des principaux produits vendus sur le marché, de janvier 1761 à novembre 1765, font état de la vente de quatre catégories d'huiles différentes, olive, noix, navette et poisson. Les Registres des prix dans les marchés³³ ne mentionnent plus, quant à eux, que la vente d'huile d'olive et de noix entre septembre 1784 et décembre 1788. Il est toutefois peu probable que les huiles de navette et de poisson aient disparu de la vente, il s'agit probablement ici d'oublis, ou la conséquence de registres mal tenus. Leurs prix sont en général exprimés dans les Registres des prix des grains « au quintal, poids de marc ». Entre janvier 1761 et décembre 1763, les quatre variétés sont toujours mentionnées ensemble, en 1765, la mention « pas d'huiles » apparaît plusieurs fois, il est donc fort possible qu'un seul marchand (ou un petit nombre) soit présent sur le marché, spécialisé dans la vente d'huile au détail. Les registres des prix dans les marchés, sur lesquels sont seules mentionnées huiles d'olives et de noix ne permettent pas de mettre en évidence une périodicité quelconque, marquant un rythme de vente et donc de circulation de ces produits particuliers.

- L'huile de poisson

Son prix mensuel, répertorié entre janvier 1761 et décembre 1763 est stable sur toute la période, 34 lt 5 s 8 d, ce qui en fait un produit relativement bon marché. Il s'agit très probablement d'huile extraite de sardines pressées. Henri Boulainvilliers, dans son livre « *État de la France* ³⁴ » de 1752 fait état du commerce de ce poisson : « Ils [Les

32 A D Ille et Vilaine : C1694,C1695, C1696,C1697,C1698 : Prix des grains au marché d'Hennebont (1761-1775).

33 A D Ille et Vilaine : C1707-1709 : Prix dans les marchés.

34 BOULAINVILLIERS Henri (comte de), *État de la France, extrait des mémoires dressés par les intendants du Royaume*, tome cinquième, à Londres, chez T Wood & S Palmer, 1752, p 253.

disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?>

[id=OpoIojpMkF8C&pg=PA253&dq=sardines+hennebont&hl=fr&sa=X&ei=IVjRUr2fCefD0QWhsIH4Bg&ved=0CFcQ6AEwBzgK#v=onepage&q=sardines%20hennebont&f=false](http://books.google.fr/books?id=OpoIojpMkF8C&pg=PA253&dq=sardines+hennebont&hl=fr&sa=X&ei=IVjRUr2fCefD0QWhsIH4Bg&ved=0CFcQ6AEwBzgK#v=onepage&q=sardines%20hennebont&f=false)

(consulté le 15 août 2013)

Marchands de Vannes, Auray & Hennebont] font aussi commerce de sardines & de congres qui se débitent fort bien dans la Méditerranée & même à Bordeaux la Rochelle Nantes & St Malo ». Dans une édition précédente, le même auteur donne des précisions sur la fabrication locale de cette huile :

« Ainsi tout le Commerce du Port Louïs se réduit à la Sardine & au Congre, la Pêche s'en fait à Belle-Isle, Quiberon, ST Eudes, Port Louïs, Audierne, Conquernau & à la Baye de Bonne armée & quelquefois en celle de Brest. Les Bâtimens , qui la font, font de deux ou trois tonneaux & montez de cinq Hommes qui vont à Voiles & à Rames, chaque bateau porte au moins 12 filets de 20 à 30 brasses, pour en changer selon la quantité de Poisson qu'ils prennent qui est ordinairement très grande, les Marchands achettent les Sardines au bord de la Mer les accommodent, salent & arrangent par lits dans des Bariques, où on les presse pour en tirer l'Huile qui les feroit corrompre, il faut ordinairement 9 à 10 milliers de Sardines pour remplir une Barrique, qui se vend depuis 20 jusqu'à 50 liv ; l'Huile de Sardine vaut depuis 50 jusqu'à 80 liv la barrique, il en faut 30 ou 40 de Poisson pour en faire une d'Huile. Le Port-Louïs seul débite tous les ans 4000 de ces barriques aux Marchands de ST Malo qui font en possession d'en faire le débit par toute l'Espagne & la Méditerranée ³⁵. »

Cette affirmation est corroborée par Savary des Bruslons, dans son Dictionnaire Universel du Commerce :

« La barrique se vend depuis 20 jusqu'à 50 livres suivant la qualité du poisson ou que la pêche a été plus ou moins abondante L'huile de sardine est encore un objet de Commerce pour le Port Louis, 30 a 40 barriques de sardines peuvent donner une barrique d'huile Elle se vend depuis jusqu'à 80 francs. Le Port Louis fait, année commune, jusqu'à 4000 barriques de sardines, a 9 ou 10 milliers de poissons par barrique ³⁶. »

L'huile de poisson est donc locale, issue indirectement de la transformation des produits de la pêche, sa présence s'explique ainsi facilement sur le marché d'Hennebont. Les habitants peuvent donc venir y acheter un produit relativement abondant et bon

35 BOULAINVILLIERS Henri (comte de), MERCIER Philippe , *État de la France, dans lequel on voit tout ce qui regarde le gouvernement ecclésiastique, le Militaire, la Justice, les Finances, le Commerce, les Manufactures, le Nombre des Habitans & en général tout ce qui peut faire connoître à fond cette Monarchie* , extrait des mémoires dressés par les Intendants du Royaume, tome second, à Londres , chez T Wood & S Palmer, 1727, p 69.

disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?id=S2ZZAAAAYAAJ&pg=PA69&dq=huile+de+poisson+blavet&hl=fr&sa=X&ei=HGPRUpDcDcrB0QXutoHwBA&ved=0CEcQ6AEwADgK#v=onepage&q=huile%20de%20poisson%20%20blavet&f=false>

(consulté le 15 août 2013)

36 SAVARY DES BRUSLONS Jacques , SAVARY Philémon-Louis, *Dictionnaire universel de commerce*, tome quatrième, a Genève chez les frères Cramer & Claude Philibert, 1750 p 220.

disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?id=kuNEAQAAIAAJ&pg=PT113&dq=huile+de+poisson+blavet&hl=fr&sa=X&ei=JmBRUsa7FqbZ0QWoiYHQAO&ved=0CHMQ6AEwBzgU#v=onepage&q=huile%20de%20poisson%20%20blavet&f=false>

(consulté le 15 août 2013)

marché.

– L'huile de navette

Sa vente n'est mentionnée que dans les registres des prix des grains au marché d'Hennebont³⁷, son prix entre janvier 1761 et décembre 1763 est lui aussi stable à 42 lt 17 s. Ce produit est donc légèrement plus cher que le précédent, mais cet écart reste minime, ce qui en fait également un produit bon marché et donc relativement accessible, dans les mêmes conditions que le précédent. Dans un premier temps, il est nécessaire de comprendre de quelle variété d'huile il s'agit. L'Encyclopédie de Diderot et d'Alembert permet d'en avoir une idée :

« **Navette, f.f. (Com des graines):** graine d'une espèce de chou sauvage que les Flamands nomment colsa & colzat Voyez l'article COLSAT.

C'est de cette graine que l'on tire par expression l'huile que les mêmes Flamands appellent huile de colsa ou de colzât & les François huile de navette ou de rabette. La navette ou colsa est cultivée avec grand soin en Flandre & en Hollande, on la cultive encore en Brie, en Champagne & en Normandie, où il se fait un assez grand négoce d'huile exprimée de cette graine, dont l'usage le plus ordinaire est pour les ouvriers, qui fabriquent des étoffes de laine & pour ceux qui font des ouvrages de bonneterie, il s'en consomme aussi beaucoup par les Couvertureurs & pour brûler dans la lampe, surtout lorsque l'huile de baleine manque, soit parce que la pêche n'a pas été heureuse soit parce que la guerre empêche les Pêcheurs d'y aller & les Marchands d'en tirer des pays étrangers. Les qualités de la bonne huile de navette sont une couleur dorée, une odeur agréable & qu'elle soit douce au goût. On la mélange quelquefois d'huile de lin, ce qui se reconnoît à l'amertume & à l'odeur moins agréable.

Il faut remarquer que la navette ou graine colsa qui croît en Hollande ou en Flandre, est beaucoup plus grosse & mieux nourrie que celle de France, ce qui lui fait donner le nom de grosse navette, au lieu que celle de France est appelée navette ordinaire ou petite navette parce qu'elle est plus menue. (D.J.)³⁸. »

Cette huile est donc extraite des graines de colza et n'a, tout au moins apparemment, pas de finalité alimentaire, elle doit être employée fréquemment, comme mentionné dans l'article, comme huile à brûler dans les lampes. La production de ces graines n'est

37 A D Ille et Vilaine : C1694,C1695, C1696,C1697,C1698 : Prix des grains au marché d'Hennebont (1761-1775).

38 DIDEROT Denis, LE ROND D'ALEMBERT Jean, *Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des Sciences, des Arts et des Métiers* ..., tome onzième, à Neufchâtel, chez Samuel Faulche & Compagnie, libraire & imprimeur, 1765, p 50.

Disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?>

<http://books.google.fr/books?id=1Fv1816zlisC&pg=PA50&dq=HUILE+DE+NAVETTE&hl=fr&sa=X&ei=um7SUuHFFYKf0QXanoCQAw&ved=0CDIQ6AEwADgK#v=onepage&q=HUILE%20DE%20NAVETTE&f=false>

(consulté le 15 août 2013)

pas locale, comme le rappelle un article de la « Société d'encouragement pour l'industrie nationale :

« [...] Une Société d'Agriculture fut établie à Rennes en 1767, elle publia dans la même année un corps d'observations qui est un des meilleurs ouvrages à consulter pour nos besoins et nos ressources [...] on songea à augmenter le produit de nos graines huileuses. Le colza fut désigné pour être introduit. On put s'étonner qu'avec des vues semblables, on s'en soit tenu là et qu'aucuns renseignements n'aient été publiés sur cette culture. Peut-être n'avoit-on point alors des données assez complètes sur le produit d'une plante non seulement étrangère à la province mais aussi aux provinces voisines. L'agriculteur, jaloux d'augmenter son revenu, ne fut point informé des ressources qu'il pouvoit attendre du colza. Il ignoroit qu'il offroit un fourrage, en vert, bon à nourrir ses bestiaux pendant l'hiver & que de la même plante, il se procureroit une huile pour s'éclairer et suppléer à l'usage malsain de la résine, que le marc de cette huile deviendrait entre ses mains une autre nourriture grasse pour ses bestiaux ou un engrais puissant pour fertiliser ses terres, enfin que la tige du colza battue et séchée seroit pour ses étables un surcroît de litière ou bien un fourrage sec. Tels sont cependant et d'après l'expérience les avantages qu'on a droit d'attendre d'une plante qui est à notre disposition ainsi qu'elle l'est pour tous les cantons où on la cultive de tout temps³⁹ [...] »

Cette volonté semble faire long feu puisque l'article insiste ensuite sur le fait que la « Société d'Agriculture de Rennes s'est bornée à indiquer la culture du colza », relatant ensuite une expérience du début du XIX^e siècle, « En 1803 M Maudet de Penhouet entreprit des défrichemens qu'il a continués jusqu'en 1807. À la même époque, il essaya le colza en fit un semis en juin et le transplanta en août, satisfait de sa végétation, de son produit en feuilles et en graines [...] Il projeta de donner plus d'étendue à cette culture, il voulut qu'elle suivit la marche de ses défrichemens, c'est à dire qu'on plantât du colza dans un défrichement de 1803⁴⁰ ».

D'où provient cette huile ? Un article de Marie-Jeanne Tits-Dieuaide daté de 1981 permet d'en avoir une idée :

« À la fin du Moyen Age, en effet, les pois, les fèves, les vesces, la navette, le colza, la guède, le houblon, le lin, apparaissent de plus en plus souvent dans les comptes et dans les baux[...]. Les graines de navette sont souvent mentionnées dans les sources . On les

39 BULLETIN DE LA SOCIÉTÉ D'ENCOURAGEMENT POUR L'INDUSTRIE NATIONALE, Publié avec l'approbation de Son Ex le Ministre de l'Intérieur, DIXIÈME ANNÉE PARIS DE L'IMPRIMERIE DE MADAME HUZARD RUE DE L'ÉPERON SAINT ANDRÉ DES ARTS N 7, 1811, pp 69-74.

disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?id=WzcFAAAAQAAJ&pg=PA341&dq=BULLETIN+DE+LA+SOCI%C3%89T%C3%89+D%27ENCOURAGEMENT+POUR+L%27INDUSTRIE+NATIONALE,+1811&hl=fr&sa=X&ei=r3fSUvGHMIea1AXDuICwAw&ved=0CEcQ6AEwBA#v=onepage&q=COLZA&f=false>

(consulté le 15 août 2013)

40 *Ibid.*

voit cultivées par les petits paysans comme par les institutions, qui continuaient à exploiter elles-mêmes quelques champs. Au XV^e siècle, l'huile de navette était une denrée si courante que certaines Tables du Saint-Esprit, à Lierre, près Anvers et Louvain, notamment, estimaient devoir en donner à leurs pauvres pendant le Carême, preuve que la production indigène était relativement abondante car les Tables avaient pas coutume de distribuer des produits importés à leurs protégés⁴¹. »

Ce produit provient donc très probablement du nord du Royaume ou des Flandres, c'est d'ailleurs ce que semblent confirmer les registres de rapport d'entrée⁴², mentionnant l'arrivée de la « Marie-Thérèse » de Dunkerque, le 19 octobre 1785 :

19 octobre 1785	« Marie- Thérèse » de Dunkerque	?	Hennebont	Blés, 3 barils d'huile de graines
--------------------	---------------------------------------	---	-----------	---

Les barils d'huile de graines figurant dans la cargaison sont probablement de l'huile de navette, l'origine du bateau, armé à Dunkerque, prouve l'existence du commerce de ce produit depuis le nord du Royaume jusqu'en Bretagne.

– L'huile de noix

La vente, de cette huile est mentionnée dans les « registres des prix des grains au marché d'Hennebont » et dans ceux des « prix des marchés », précédemment évoqués. Ils attestent donc de la présence constante de ce produit sur le marché et permet de visualiser l'évolution de son prix pendant la première moitié des années 1760 et la seconde moitié des années 1780.

Tableau n°22 : Prix de l'huile de noix sur le marché d'Hennebont (1761-1787)

Prix en lt le quintal au poids de marc	45	45	45	50	50	55	55	60	63	60	55	55
années	1761	1763	1765	1784	1785	1786	11 janvier 1787	15 février 1787	12 avril 1787	29 mai 1788	10 juillet 1787	27 novembre 1787

41 TITS-DIEUAIDE Marie-Jeanne, *L'évolution des techniques agricoles en Flandre et en Brabant :XIV^e-XVI^e siècle*, In: Annales. Économies, Sociétés, Civilisations. 36^e année, N. 3, 1981. pp 362-381.

disponible à l'adresse :

http://www.persee.fr/doc/ahess_0395-2649_1981_num_36_3_282745

(consulté le 15 août 2013)

42 A D Morbihan : 10 B 26 : registre des rapports d'entrée 1^{er} mai 1784 -23 mai 1787.

L'huile de noix est nettement plus chère que l'huile de poisson, ce qui en fait certainement un produit de consommation plus restreinte. Son prix reste similaire à celui de l'huile de navette, mais ces éléments de comparaison ne restent valables que pour le début des années 1760. Si globalement son prix reste stable jusqu'au milieu des années 1780, le pic est atteint en avril 1787 avant de décrocher sensiblement en fin de période. Il est difficile d'expliquer, de façon précise cette évolution, sans doute la vente d'huile de noix est-elle sensible à la conjoncture économique.

Trouver ce type de produit à la vente sur le marché d'Hennebont n'apparaît pas comme exceptionnel. Dans le « Nouveau dictionnaire d'histoire naturelle », il est en effet remarqué que :

« il se fait en France une consommation et un commerce d'huile de noix très considérables. On lit dans les Mémoires de la Société d'agriculture de Bretagne qu'il entre chaque année dans la seule ville de Nantes pour huit à neuf cent mille livres de noix. Si l'on parcourt, dit Rozier, les provinces d'Anjou et de Touraine, l'Angoumois, l'Agenois, une partie du Languedoc, tout le Dauphiné, le Lyonnais, le Forez, le Banjolois, l'Auvergne &c, on se convaincra que le montant de la récolte de noix destinée à être convertie en huile excède de beaucoup la valeur de celle de l'huile d'olive qu'on fabrique en Provence et en Languedoc. Il est démontré, ajoute-t-il, que le peuple de plus de la moitié de la France ne consomme d'autre huile que celle de noix⁴³. »

Les rôles de cabotage⁴⁴ confirment l'importance du port de Nantes dans le transit des noix. Plusieurs bateaux au départ de ce port sont en effet mentionnés chargés d'une cargaison de ce type.

19 mars 1755	D C « Le Marie-Jeanne » de Ploemeur	Nantes	Port-Louis	16 tonneaux de vin et noix
10 avril 1767	C M « Le Saint-Jacques » de Port-Louis	Nantes	Hennebont	noix

43 *Nouveau dictionnaire d'histoire naturelle, appliquée aux arts, Principalement à l'Agriculture et à l'Economie rurale et domestique*, PAR UNE SOCIÉTÉ DE NATURALISTES ET D AGRICULTEURS tome XV, à Paris, chez Detterville, libraire rue du battoir, an XI, 1803, p 554.

Disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?id=utxmTSCU60gC&pg=PA554&dq=commerce+huile+de+noix&hl=fr&sa=X&ei=NIfSUtaqHeHL0QW6wYGIBA&ved=0CHcO6AEwCTgK#v=onepage&q=commerce%20huile%20de%20noix&f=false>

(consulté le 15 août 2013)

44 SHD Marine Lorient : liasses 2 P 59-60-61-62-63-64-65-66 : rôles de cabotage (1750-1788).

19 mai 1780	« Le Saint- Patrice » de Lorient	Nantes	Lorient	Chaux et noix
----------------	-------------------------------------	--------	---------	---------------

Seul le premier bateau, la double-chaloupe « Le Marie-Jeanne » de Ploemeur, semble transporter des tonneaux de noix, peut-être de l'huile ; pour les deux autres, il n'est pas possible de savoir si la cargaison est constituée de noix brutes ou d'huiles.

Quelle utilisation pour ce produit ? Le « Nouveau dictionnaire d'histoire naturelle » apporte ici, également, quelques éléments de réponse :

« L'huile qu'on retire par expression de la noix sans employer de feu sert aux mêmes usages que celle des olives. Cependant, elle a un goût de fruit qui ne plaît pas, d'abord, à tout le monde, mais auquel on s'accoutume, il est préférable au goût acre et fort si commun aux huiles d'olives. La seconde huile de noix est bonne à brûler et propre à faire du savon. C'est la meilleure qu'on puisse employer en peinture, elle a la propriété de faire sécher promptement les couleurs. Pour l'avoir plus belle, on l'expose au soleil, dans des vases de plomb, de forme plate, quand elle s'y est épaissie, jusqu'à consistance de sirop, on la dissout en y mêlant de l'essence de térébenthine. Il en résulte un vernis gras, qu'on peut appliquer sur les ouvrages de menuiserie, dans cet état, elle reçoit les couleurs qu'on veut lui donner telles que la ceruse le minium &c⁴⁵ [...]. »

Qu'en est-il réellement de son utilisation par la population locale ? Si la consommation humaine n'est pas totalement à écarter, comme dans les cas précédemment rencontrés, il est possible qu'une partie, tout au moins, serve, comme indiqué dans le paragraphe ci-dessus, à l'élaboration de vernis. Cependant, aucun élément ne permet d'infirmer ou d'affirmer de telles hypothèses.

– L'huile d'olive

La présence d'huile d'olive, vendue sur le marché, semble au premier abord étonnante, mais sa présence est attestée, à travers le prix des grains au marché d'Hennebont⁴⁶ et le prix dans les marchés⁴⁷, évoqués précédemment entre 1761 et 1763

⁴⁵Nouveau dictionnaire d'histoire naturelle, appliquée aux arts, Principalement à l'Agriculture et à l'Economie rurale et domestique, PAR UNE SOCIÉTÉ DE NATURALISTES ET D AGRICULTEURS tome XV, à Paris, chez Detterville, libraire rue du battoir, an XI, 1803, p 555.

Disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?>

<http://books.google.fr/books?id=utxmTSCU60gC&pg=PA554&dq=commerce+huile+de+noix&hl=fr&sa=X&ei=NIfSUtaqHeHL0QW6wYGIBA&ved=0CHcQ6AEwCTgK#v=onepage&q=commerce%20huile%20de%20noix&f=false>

(consulté le 15 août 2013)

⁴⁶ AD Ille et Vilaine : C1694, C1695, C1696, C1697, C1698 : Prix des grains au marché d'Hennebont (1761-1775).

⁴⁷ A D Ille et Vilaine : C1707-1709 : Prix dans les marchés.

et 1784 et 1788. Seule l'année 1765 fait exception, puisque aucune vente d'huile de toute sorte n'est mentionnée. Les prix indiquent qu'il s'agit d'un produit de luxe, donc hors de portée d'une bonne partie de la population, même si rien n'indique, ici non plus, qu'elle n'ait pas été vendue au détail. Elle est vendue au prix de 100 lt le quintal au poids de marc, entre 1761 et 1763. Entre septembre 1784 et le 11 août 1785, son prix baisse à 80 lt. C'est à la fin des années 1780 que son prix fluctue le plus :

25 août 1785	15 février 1787	12 avril 1787	27 déc 1787	10 juillet 1788
90 lt	100 lt	110 lt	115 lt	100 lt

L'évolution des prix est similaire à celle constatée précédemment pour l'huile de noix, même si le léger décrochage est plus tardif, peut-être est-ce également lié à l'évolution de la conjoncture économique.

Comment expliquer la présence de ce produit ? Le « *Dictionnaire Universel du commerce* » de Savary des Bruslons peut apporter des éléments de réponse. L'auteur précise que « Les envois des Huiles de Grasse & d'Oneille se font par plusieurs voyes. Les Marchands & surtout ceux de Paris qui veulent avoir des premiers les Huiles nouvelles se servent de mulets pour les transporter jusqu'à Lyon mais cette voiture est beaucoup plus chère que celle qui se fait par mer⁴⁸ ». Le transport par mer est à privilégier, les relations maritimes entre Hennebont et Marseille étant attestées et mentionnées dans les rôles de cabotage⁴⁹. D'ailleurs, pour Savary « La voye de la mer ou par les rivieres est la plus ordinaire & où il y a moins de dépense. Elle est de deux sortes, l'une par des barques qui se chargent à Antibes pour Arles, & d'Arles à Lyon par le Rhône, l'autre par la grande mer, en passant le Détroit de Gibraltar, d'Antibes au Havre par des navires. Cette dernière épargne quelque dépense mais elle est longue & sujette au risque du mauvais tems & des Pirates⁵⁰ ».

48 SAVARY DES BRUSLONS Jacques, SAVARY Philémon-Louis, *Dictionnaire Universel De Commerce: Contenant Tout Ce Qui Concerne ...*, tome second F-Z, à Paris chez Jacques , chez Jacques Estienne, à la verru, 1773, avec privilège du Roy, pp 304-305.

Disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?id=o81DAAAACAAJ&pg=PT140&dq=commerce+huile+olive&hl=fr&sa=X&ei=CKPTUubYNaXM0AWr4oCoBA&ved=0CEUQ6AEwADgK#v=onepage&q=commerce%20huile%20olive&f=false>

(consulté le 15 août 2013)

49 SHD Marine Lorient : liasses 2 P 59-60-61-62-63-64-65-66 : rôles de cabotage (1750-1788).

50 SAVARY DES BRUSLONS Jacques, SAVARY Philémon-Louis, *op.cit.*, pp 304-305.

Sa conservation ne semble pas poser de problèmes, ce qui peut expliquer également que les trajets entre Hennebont et Marseille soient peu nombreux mais suffisants pour approvisionner le marché local. Savary précise d'ailleurs dans son ouvrage, page 364, que « Ces sortes d'huiles se gardent facilement d'une année à l'autre, dans des pilles de pierre ou jarres de terre (vaisseaux propres a les conserver), ce qui fait qu'on peut prendre son tems pour les vendre avec plus de profits, ce qu'on ne peut faire des huiles fines qui se gâtent & s'engraissent par une trop longue garde⁵¹ ».

Quels usages pour cette huile ? Aucun document ne détaille l'utilisation que l'on peut en faire localement, ce qui est aussi vrai pour les autres catégories d'huiles vendues. Ici encore, Savary nous fournit quelques pistes, certes générales et pas forcément adaptées à la situation locale :

« À l'égard de l'usage de l'huile d'olive, il n'y a personne qui ignore qu'elle est une des choses des plus nécessaires à la vie & il seroit comme impossible d'entrer dans le détail de toutes celles, où elle est employée soit pour la nourriture soit pour la médecine soit enfin pour ces sortes d'ouvrages ou les Ouvriers & Artisans en ont besoin. Il s'en consomme aussi à brûler⁵². »

L'Encyclopédie apporte davantage de précisions :

« Quant à l'usage de l'Huile d'Olive, il est de la plus grande étendue, soit pour la médecine, soit pour la cuisine, soit pour quantité d'ouvrages où les ouvriers & artisans en ont besoin. Elle est émolliente, anodine, résolutive, détersive : elle a fait la base de la composition des onguens : on l'emploie beaucoup dans les lavemens, & pour la cure des tumeurs inflammatoires⁵³. »

Il est peu probable que l'huile d'olive ait été ici utilisée pour l'éclairage, son prix étant trop dissuasif. Par contre, il est fort possible qu'elle ait pu être utilisée pour la cuisine, de façon peut-être très marginale, ou comme l'annonce l'Encyclopédie dans la base de préparations médicales.

51 SAVARY DES BRUSLONS Jacques, SAVARY Philémon-Louis, *op.cit.*, p 364.

52 *Ibid.*

53 DIDEROT Denis, LE ROND D'ALEMBERT Jean, *Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, troisième édition, tome vingt-troisième, à Neufchatel, chez la société typographique, 1779, p 605.

Disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?>

[id=RODzAGGjbawC&pg=PA610&dq=commerce+huile+olive&hl=fr&sa=X&ei=CKPTUubYNaXM0AWr4oCoBA&ved=0CGYQ6AEwBjgK#v=onepage&q=commerce%20huile%20olive&f=false](http://books.google.fr/books?id=RODzAGGjbawC&pg=PA610&dq=commerce+huile+olive&hl=fr&sa=X&ei=CKPTUubYNaXM0AWr4oCoBA&ved=0CGYQ6AEwBjgK#v=onepage&q=commerce%20huile%20olive&f=false)

(consulté le 15 août 2013)

1.4) Les alcools, entre importations, vente sur le marché et consommation

1.4.1) L'eau de vie

Comme nous l'avons déjà vu dans la première partie, fin XVII^e siècle, le transport d'eau de vie est mentionné à quinze reprises entre 1692 et 1699 avec six cargaisons en provenance de Nantes, sept de Bordeaux, deux sont de provenance inconnue. Entre 1750 et 1788, sur les six chargements mentionnés, cinq sont originaires de Nantes, un de Lorient (dans ce cas, il s'agit d'une marchandise ayant transité par ce port et acheminée vraisemblablement depuis Nantes). L'eau de vie nantaise a pris le dessus sur sa concurrente bordelaise, comme le montrent les extraits des rôles de cabotage⁵⁴, ci-dessous :

10 juillet 1758	D C « La Julie » de Ploemeur	Nantes	Port- Louis et Hennebont	24 tonneaux vin et eau de vie
--------------------	---------------------------------	--------	--------------------------------	----------------------------------

26 mars 1761	D C « La Marie- Françoise » de Ploemeur	Nantes	Lorient	Vin et eau de vie
4 avril 1761	D C « La Marie- Françoise » de ^t Ploemeur	Hennebon	Nantes	À vide

6 avril 1764	C M « Le Grand Saint-jacques » de Ploemeur	Nantes	Lorient	23 tonneaux de vin et eau de vie
27 avril 1764	C M « Le Grand Saint-jacques » de ^t Ploemeur	Hennebon	Nantes	À vide

54 S H D Marine Lorient : liasses 2 P 59-60-61-62-63-64-65-66 : rôles de cabotage (1750-1788).

17 janvier 1768	C « L'Angélique » Lorient	M de	Belle- Isle	Lorient	Eau de vie
6 février 1768	C « L'Angélique » Lorient	M de ^t	Hennebon	Belle- Isle	À vide

9 novembre 1774	C « La Marguerite-Jeanne » de Lorient	M	Nantes	Hennebon ^t	Eau de vie et blé
-----------------------	--	---	--------	--------------------------	-------------------

Les quantités et différentes qualités ne sont cependant jamais mentionnées. Si, pour Savary des Bruslons, « De toutes les Eaux de vie Françaises, celles de Nantes & de Poitou, qui sont de semblable qualité, sont les plus estimées parce qu'elles sont d'un meilleur goût, qu'elles sont plus fines, plus vigoureuses & qu'elles conservent plus longtemps l'épreuve du chapelet. Ce sont de celles là dont il va plus grande quantité à l'étranger⁵⁵ », il semble évident ici, que la proximité géographique joue un rôle essentiel.

Leur vente est attestée sur le marché⁵⁶, entre 1761 et 1765, au prix très élevé de 600 lt la Pipe⁵⁷, ce qui range ce produit dans la catégorie des produits de luxe. La vente doit s'effectuer au détail, mais aucun élément n'a été trouvé concernant le volume des

55 SAVARY DES BRUSLONS Jacques, *Dictionnaire Universel De Commerce: Contenant Tout Ce Qui Concerne ...*, sixième édition, tome second., à Genève, chez les frères Cramer & Claude Philibert, 1750, p 175.

Disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?id=uZ1GAAAACAAJ&pg=RA1-PA176&dq=eau+de+vie+nantes&hl=fr&sa=X&ei=NZLWUoKdMMam0QWl6oGADw&ved=0CDgQ6AEwAQ#v=onepage&q=eau%20de%20vie%20nantes&f=false>

(consulté le 27 décembre 2013)

56 A D Ille et Vilaine : C1694, C1695, C1696, C1697, C1698 : Prix des grains au marché d'Hennebont (1761-1765).

57 Pour Doursther, La pipe= 2 barriques =80 veltes= 240 pots= 480 litres, in DOURSTHER Horace, *Dictionnaire universel des poids et mesures anciens et modernes*, Bruxelles, M Hayez imprimeur de l'Académie Royale, 1840, p 431.

disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?id=akFZv50Unk0C&pg=PA430&dq=pipe+eau+de+vie&hl=fr&sa=X&ei=qpbWUvmNM4jw0gWJhoHQcg&ved=0CE8Q6AEwAw#v=onepage&q=pipe%20eau%20de%20vie&f=false>

(consulté le 27 décembre 2013)

échanges. Toutefois, les recettes sur alcool permettent d'avoir un aperçu de la consommation à la fin des années 1780⁵⁸. D'après les liasses de 1786 à 1788⁵⁹, portant sur les taxes perçues sur les droits d'entrée et de sorties des différents types d'alcool, dans la ville, il semble que l'eau de vie soit consommée entièrement sur place, car il n'est fait aucune mention de sortie de la ville pour ce produit.

Tableau n° 23 : Droit sur les pots d'eau de vie

	1786	1787	1788
Droit en denier à 5 sols/pot	411 lt 10 s	315 lt 5s	357 lt 15 s
Nombre de pots vendus	1646 pots	1261 pots	1431 pots

La consommation reste modeste, si l'on considère que la population doit osciller autour de 3 000 habitants, il s'agit sans doute ici, d'une consommation restant exceptionnelle, liée très certainement au prix élevé du produit.

1.4.2) Le cidre et la bière.

La vente de ces deux alcools n'est pas mentionnée, sur le marché, on en trouve aucune trace à travers les registres des prix des grains et des marchés. Il est donc probable que l'essentiel de leur consommation ne s'effectue que dans les débits de boisson, avec une vente au détail.

Seuls les rôles de cabotage⁶⁰ mentionnent l'importation de bière et de cidre. La place occupée par le commerce de ces produits semble très minime, la bière n'est mentionnée que deux fois, le «Saint-Louis» de Lorient, le 26 mars 1775 et «l'Angélique», le 21 septembre 1767, en provenance de Nantes, le volume transporté est inconnu ; en outre, le bateau ayant transité via Lorient, il n'est pas certain qu'une partie de la cargaison mentionnée ait été livrée à Hennebont

58 A M Hennebont : CC4 : entrée et sortie d'alcool (1786-1788).

59 A D Ille et Vilaine : C1707-1709 : Prix dans les marchés.

60 SHD Marine Lorient : liasses 2 P 59-60-61-62-63-64-65-66 : rôles de cabotage (1750-1788).

21 septembre 1767	C « L'Angélique » Lorient	M de	Nantes	Lorient	Vin et bière
1er octobre 1767	C « L'Angélique » Lorient	M de ^t	Hennebont	Nantes	À vide

L'importation de cidre est mentionnée plusieurs fois, le 28 mai 1697 et le 28 février 1778, dans les deux cas en provenance de Redon, deux fois dans les rôles de cabotage. Hennebont fournit du cidre à Nantes en 1772 et 1775.

27 mai 1772	C « L'Angélique » Lorient	M de	Hennebont	Nantes	cidre
----------------	---------------------------------	---------	-----------	--------	-------

27 mai 1775	C « L'Angélique » Lorient	M de	Hennebont	Nantes	cidre
----------------	---------------------------------	---------	-----------	--------	-------

Hennebont peut donc jouer ici le rôle d'une plate forme, captant le cidre pour le réexporter. Il est également possible qu'une production locale puisse expliquer les faibles importations.

Les recettes sur alcool⁶¹ peuvent nous permettre d'avoir un aperçu de la consommation de cidre et bière à la fin des années 1780.

61 A M Hennebont : CC4 : entrée et sortie d'alcool (1786-1788).

Tableau n°24: recettes sur alcool de 1786 à 1788.

	1786	1787	1788
<u>Produit des droits d'entrée sur cidre et bière</u>	1256 barriques 1686 tonneaux Produit en deniers à 24 s : 376 lt 16 s	1961 barriques 490 ¼ tonneaux Produits en denier de 24 s/tonneaux 588 lt 6 s	2164 2/3 barriques 541 1/6 tonneaux Produit en deniers à 24 s/tonneaux 649 lt 8 s
<u>Droit de sortie sur les cidres et bières à 24 s/tonneaux</u>	6 tierces 200 barriques 50 tonneaux Produit en deniers à 24 s : 60 lt	383 2/3 barriques 95 ¾ 1/6 tonneaux Produit en deniers à 24 s/tonneaux 115 lt 2 d	403 barriques 100 ¾ tonneaux Produits en deniers à 24 s/tonneaux 120 lt 18 s
<u>Consommation dans la ville en %</u>	Barriques : 84% tonneaux : 97%	Barriques:80,5 Tonneaux : 80,5	Barriques:81,5 Tonneaux : 81,5

Ces recettes⁶² n'apportent pas non plus d'éléments précis sur la consommation du cidre et de la bière, puisque ici aucune distinction n'est faite, les deux produits étant comptabilisés ensembles. Malgré tout, leur consommation n'est pas si marginale si on la compare aux entrées de vin sur la même période :

	1786	1787	1788
Entrées de barriques de vin	8755 barriques	3773 2/3 barriques	2531 1/3 barriques
Entrées de tonneaux de vin	2188 ¾ tonneaux	943 ¼ 1/6 tonneaux	632 5/6 tonneaux

62 *Ibid.*

Le volume d'entrée des vins est toujours supérieur, nettement en 1786 et 1787, mais comparable en 1788. Les importations de cidre et bière sont pour l'essentiel quasi-entièrement consommées dans la ville, moins de 20 % en moyenne du volume importé en sort. La bière, mais surtout le cidre, semblent donc être des boissons courantes, peut-être même parmi les plus consommées dans la ville, probablement grâce à un prix plus faible que pour celui des vins notamment. Le fait que la production/consommation de cidre s'inscrive dans un circuit court, de production locale, permet d'expliquer également son prix plus abordable.

1.4.3) Les vins

Les vins constituent la part la plus importante du commerce d'importation, sinon l'essentiel. Fin XVII^e siècle, la moitié des cargaisons en vin provient de Bordeaux, qui joue le rôle de pôle principal. Dans la seconde moitié du XVIII^e, le pôle nantais domine. Les prix des grains au marché d'Hennebont⁶³ et les prix dans les marchés⁶⁴ (déjà évoqués précédemment) permettent de voir l'évolution de leur prix sur le marché ; les recettes sur alcool⁶⁵ nous donnent un aperçu du volume transitant par le port et permettent d'estimer les consommations. Enfin, les « État des boissons logées par les soupçonnés de fraude ou prévenus de fraude⁶⁶ » montrent que ce produit est l'objet d'un trafic très important, de la part même des habitants entre 1786 et 1787.

- Un produit phare du marché

Dans les prix des grains, seuls sont mentionnés les provenances des différents vins. Il n'est pas fait état des différentes qualités et la distinction vin rouge, vin blanc n'apparaît pas. Aussi, il est fort possible de penser que le vin rouge soit uniquement associé aux vins du Bordelais (et par extension aux régions de productions alentours) et le vin blanc à la production de la région de Nantes.

63 A D Ille et Vilaine : C1694, C1695, C1696, C1697, C1698 : Prix des grains au marché d'Hennebont (1761-1765).

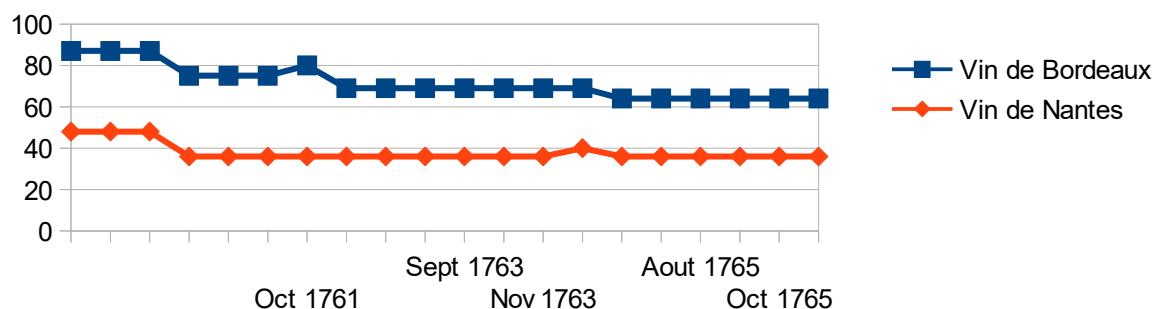
64 A D Ille et Vilaine : C1707-1709 : Prix dans les marchés.

65 A M Hennebont : CC4 : entrée et sortie d'alcool (1786-1788).

66 A D Morbihan : 21 C 522 : Rôle d'industries (1786-1787).

Graphique n°25:

Prix des vins à la barrique, sur le marché entre janvier 1761 et novembre 1765.



Les prix indiqués (hormis pour l'année 1762 qui ne figure pas dans les registres) restent relativement stables pour la production nantaise, 36 lt à partir d'avril 1761 après toutefois une baisse sensible. Les vins de la région de Bordeaux connaissent une baisse très marquée, passant de 87 à 64 lt la barrique sur la même période, même si les prix se stabilisent au prix le moins élevé sur l'ensemble de l'année 1765. Les prix des productions nantaises restent, malgré tout, inférieurs de 30 à 40 lt à celles du Bordelais.

Comment expliquer une telle différence de prix ? Savary des Bruslons nous apporte un élément de réponse. Dans son « Dictionnaire universel de commerce », à l'article « Vin », il fait état que « Les Vins de la rivière de Nantes n'étant bons qu'à brûler la plus grande quantité⁶⁷ ». Seuls à ses yeux, trouvent grâce les vins d'Anjou (il est d'ailleurs peu probable que ceux-ci se soient retrouvés vendus sur le marché d'Hennebont) « qui sont la plupart blancs & d'assez bonne qualité, se mettent en pintes de 60 veltes ou en barriques longues de trois piés qui ne contiennent que trente veltes, chaque velte de quatre pots. À l'égard des Vins Nantois qui sont à peu près de la couleur de ceux d'Anjou, mais d'une bien moindre qualité, le peu qui s'en enlève se vend en barriques courtes qui n'ont que deux piés & demi, mais qui sont de 32 à 33 veltes ». Cette idée est reprise par Peuchet, dans son « *Dictionnaire universel de la géographie*

⁶⁷ SAVARY DES BRUSLONS Jacques, *Dictionnaire universel de commerce: d'histoire naturelle, & des arts et métiers*, sixième édition, tome troisième P-Z, à Genève, chez les frères Cramer et Claude Philibert, 1750, p 1350.

disponible à l'adresser :

<http://books.google.fr/books?>

[id=8J1GAAAACAAJ&pg=PA1353&dq=prix+des+vins+nantes&hl=fr&sa=X&ei=H4jaUtWJGaeb0QXnjIDADQ&ved=0CHUQ6AEwCA#v=onepage&q=prix%20des%20vins%20nantes&f=false](http://books.google.fr/books?id=8J1GAAAACAAJ&pg=PA1353&dq=prix+des+vins+nantes&hl=fr&sa=X&ei=H4jaUtWJGaeb0QXnjIDADQ&ved=0CHUQ6AEwCA#v=onepage&q=prix%20des%20vins%20nantes&f=false)

(consulté le 27 décembre 2013)

commerçante »⁶⁸, qui affirme que « Comme les vins de Bretagne sont de très petite qualité, ils se consomment dans le pays même, lorsque la récolte en est abondante, on convertit une grande quantité de ces vins en eaux de vie que les étrangers estiment beaucoup parce qu'elles conservent toute leur qualité à la mer ». Les vins du bordelais, plus chers, semblent donc à priori de meilleure qualité. Il convient néanmoins de nuancer cette affirmation. Les « Remontrances du parlement de Bordeaux: du 7. Septembre 1757 », classifiant les différentes catégories de vin font apparaître que en :

« **II Classe.** Vins des Palus qui se divisent en Grandes & Petites. Ils croissent dans des terres grasses & fraîches, sur les bords de la Garonne, ceux des grandes Palus s'envoient dans les Colonies [...]. Ceux des petites Palus vont ordinairement en Bretagne, prix moyen 35 écus ».

Des précisions sont apportées, quant à cette catégorie, dans le livre de Jean Eckard Dufaure de Laprade dans « *Variétés Bordeloises ou essai historique et critique*⁶⁹ » :

« On divise nos Palus en grandes & petites. Cette division se fait non à raison de leur plus grande ou moindre étendue, mais à raison de la meilleure ou moindre qualité de leur terroir & celle ci se manifeste par la meilleure ou moindre qualité de leurs vins, ensorte qu'une grande Palu est celle dont le vin est plus estimé & a une plus grande réputation & une petite Palu est celle dont le vin est moins estimé & par conséquent d'un moindre prix. Les grandes Palus se trouvent principalement situées sur les bords de la Garonne & les Petites sur ceux de la Dordogne⁷⁰. »

Dans un cas, comme dans l'autre, le vin disponible sur le marché est de qualité médiocre, voire mauvaise, pour celui transitant par Nantes, même s'il ne semble pas indisposer outre mesure les gosiers des consommateurs locaux.

68 PEUCHET Jacques, *Dictionnaire universel de la géographie commerçante...*, tome troisième, à Paris, chez Blanchon, libraire, rue Hautefeuille, n°14, an VII, p 163.

disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?>

<http://books.google.fr/books?id=eKk0PgRITkIC&pg=PA163&dq=prix+des+vins+nantes&hl=fr&sa=X&ei=JozaUvrsN4i20QWb8oDYCg&ved=0CEcO6AEwATgy#v=onepage&q=prix%20des%20vins%20nantes&f=false>

(consulté le 27 décembre 2013)

69 DUFAURE DE LAPRADE Jean Eckard, *variétés bordelaises ou essai historique et critique sur la Topographie ancienne & moderne du Diocèse de Bordeaux*, tome troisième, à Bordeaux chez les frères Labottière, imprimeur libraires, place du palais, 1784, p 275.

disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?>

<http://books.google.fr/books?id=qRhBiRjX2hQC&pg=PA275&dq=vins+des+petites+Palus&hl=fr&sa=X&ei=j5HaUuTAG8yU0QX-mIDYcQ&ved=0CGkO6AEwCA#v=onepage&q=vins%20des%20petites%20Palus&f=false>

(consulté le 27 décembre 2013)

70 Remontrances du parlement de Bordeaux: du 7. Septembre 1757, p 51.

Disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?id=3XpAAAAAcAAJ&pg=PA51&dq=qualit>

<http://books.google.fr/books?id=3XpAAAAAcAAJ&pg=PA51&dq=qualit%20des%20vins%20Bordeaux&hl=fr&sa=X&ei=BJDaUtrSIqKQ0AXL8oGwDg&ved=0CE4Q6AEwAjg8#v=onepage&q=qualit%20des%20vins%20Bordeaux&f=false>

(consulté le 27 décembre 2013)

Tableau n°26 : Extrait des prix dans les marchés⁷¹

Date des marchés	Bordeaux rouge	Vin blanc
30 sept 1784	80 lt	65 lt
28 oct 1784	80 lt	65 lt
30 déc 1784	80 lt	65 lt
13 janvier 1785	80 lt	65 lt
27 janvier 1785	80 lt	65 lt
1 février 1786	69 lt	60 lt
30 mars 1786	69 lt	60 lt
11 mai 1786	69 lt	60 lt
24 et 1 juin 1786	69 lt	60 lt
14 juin 1786	69 lt	60 lt
28 juin 1786	69 lt	60 lt
27 juillet 1786	69 lt	60 lt
31 août 1786	69 lt	60 lt
28 sept 1786	69 lt	60 lt
12 oct 1786	69 lt	60 lt
26 oct 1786	69 lt	60 lt
30 nov 1786	69 lt	60 lt
25 janvier 1787	72 lt	60 lt
15 février 1787	72 lt	60 lt
29 mars 1787	75 lt	
31 mai 1787	75 lt	60 lt
27 sept 1787	78 lt	66 lt
29 nov 1787	90 lt	69 lt
27 déc 1787	90 lt	69 lt
24 janvier 1788	90 lt	69 lt
28 février 1788	90 lt	69 lt
24 et 30 avril 1788	90 lt	69 lt
29 mai 1788	90 lt	75 lt
10 juillet 1788	90 lt	
28 août 1788	90 lt	75 lt
27 nov 1788	90 lt	72 lt

⁷¹ A D Ille et Vilaine : C 1707 à C 1709 : prix dans les différents marchés.

L'évolution des prix des vins sur le marché d'Hennebont peut être caractérisée, également, pour la fin des années 1780. Après une baisse des prix, plus sensible pour le Bordeaux rouge, fin 1785, début 1786, ceux-ci se stabilisent pendant environ un an. Dès 1787, les prix du Bordeaux repartent à la hausse, ceux pour le vin blanc (probablement en provenance de Nantes) restent identiques, mais connaissent à leur tour une inflexion vers le haut en septembre 1787. Les prix de ces deux boissons restent ensuite élevés jusqu'à la fin de la période. Cette évolution est à rapprocher de celles que connaissent les huiles d'olive et de noix et est également, probablement, à relier à la conjoncture économique défavorable.

- Entre volumes importés et consommés.

Les recettes sur alcool⁷² permettent d'avoir un aperçu du volume du vin transitant via le port d'Hennebont et de jeter les bases d'une estimation des volumes consommés sur place. Toutefois, ces chiffres ne sont disponibles que pour trois années, 1786, 1787 et 1788 et ne sont donc aucunement le reflet de l'importation et des habitudes de consommation sur l'ensemble de la période traitée. Ils concernent, en fait, les produits des nouveaux octrois :

Tableau n° 27 : Produit des droits d'entrée et de sortie sur les vins

	Recette sur alcool 1786		Recette sur alcool 1787		Recette sur alcool 1788	
<u>Entrées</u>	barriques	tonneaux	barriques	tonneaux	barriques	tonneaux
<u>nombres</u>	8755	2188 ^{3/4}	3773 2/3	943 ^{1/4} 1/6	2531 1/3	632 5/6
<u>Produit des droits d'entrée sur les vins à 42 s pour 1786 et 1787 48 s pour 1788</u>	4 596 lt 7 s 6 d		2264 lt 4 d		1518 lt 16 s	
<u>Sorties</u>	barriques	tonneaux	barriques	tonneaux	barriques	tonneaux
<u>nombres</u>	6744	1686	2917	789 ^{1/4}	2 000 ^{3/4}	500 ^{3/4}

72 A M Hennebont : CC4 : produits des nouveaux octrois, entrée et sortie d'alcool (1786-1788).

<u>Droit de sortie</u> <u>sur les vins à 37</u> <u>s/tonneaux pour</u> <u>1786, 48 s pour</u> <u>1787 et 1788.</u>	3119 lt 2 s	1750 lt 4 d	1201 lt 16 s
--	-------------	-------------	--------------

Sur ces registres, aucune différence n'est faite entre vins rouge ou blanc, de Bordeaux ou de Nantes, quant à la contenance réelle des barriques et tonneaux, elle n'est pas indiquée. Ce qui frappe, au premier abord, c'est la chute brutale du volume importé, de 8 755 barriques en 1786 à un peu plus de 2531 en 1788 et de 2188 à moins de 633 pour le tonneau pendant la même période.

Comment l'expliquer ? Il est possible que celle-ci s'explique par une hausse des prix, très marquée en 1788 notamment. Mais, il peut également s'agir d'un changement de mode de consommation. Les produits des nouveaux octrois font aussi état de l'entrée et sortie des bières et cidre, même s'ils ne permettent pas de faire la différence entre ces deux produits.

Tableau n°28 : Produit des droits d'entrée et de sortie sur cidre et bière

	1786		1787		1788	
<u>Entrées</u>	barriques	tonneaux	barriques	tonneaux	barriques	tonneaux
<u>nombres</u>	1256	1686	1961	490 ¼	2164 2/3	541 1/6
<u>Produit en</u> <u>deniers à 24 s</u>	376 lt 16 s		588 lt 6 s		649 lt 8 s	
<u>Sorties</u>	barriques	tonneaux	barriques	tonneaux	barriques	tonneaux
<u>nombres</u>	200	50	383	95 ¾	403	100
	+ 6 tierces		2/3	1/6	barriques ¾	tonneaux
<u>Produit en</u> <u>deniers à 24 s</u>	60 lt		115 lt 2		120 lt 18 s	

Il apparaît une hausse continue de la consommation de bières, mais sans doute, principalement de cidres. Ce dernier est moins cher, plus abondant et les circuits d'approvisionnement sont locaux. La chute de la consommation de vin s'explique donc, en majeure partie par un changement, qui apparaît ici assez rapide, de mode alimentaire, au profit du cidre et plus marginalement de la bière. Si la fraude, dont nous reparlerons, est un élément à ne pas négliger, la brutale augmentation du prix des alcools, précédemment relevées, explique, sans doute, en grande partie cette tendance, poussant les consommateurs à se détourner des vins pour des raisons avant tout financières.

Grâce aux liasses des nouveaux produits des octrois, il est, également, possible d'estimer la consommation annuelle, ou plus exactement le volume de vente de vin, dans la ville pour ces trois années, en soustrayant les sorties aux entrées.

Tableau n°29 : Volume de vente des vins

	1786		1787		1788	
	Barriques	Tonneaux	Barriques	Tonneaux	Barriques	Tonneaux
Quantité consommée en ville	2011	502	856	154	531	132

Est-il possible d'établir une consommation quotidienne en vin relative par habitant ? Dans une certaine mesure, oui. Toutefois, le nombre précis de barriques et tonneaux de Bordeaux et Nantes n'est pas précisé, or leur volume diffère sensiblement, comme le montre Horace DOURSTHER⁷³ dans son « *Dictionnaire universel des poids et mesures anciens et modernes* » :

« Bordeaux : Le tonneau vin et eau de vie= 4 barriques= 6 tierçons= 8 feuilletes ou demi-barriques= 120 veltes= 9,048 hectolitres.

Nantes: Le tonneau= 2 pipes= 4 barrique=s 160 veltes= 480 pots= 9,600 hectolitres. »

Malgré tout, si l'on prend le chiffre médian de 940 litres par tonneaux mentionnés et 235 litres par barriques, l'on obtient une consommation annuelle, sur la ville, de :

⁷³ DOURSTHER Horace, *Dictionnaire universel des poids et mesures anciens et modernes*, Bruxelles, M Hayez, imprimeur de l'académie royale, 1840, pp 542-543.

disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?>

<http://books.google.fr/books?id=akFZv50Unk0C&pg=PA541&dq=ancienne+mesures+tonneaux&hl=fr&sa=X&ei=38jfUusyDGeOl0AWCqIGICA&ved=0CEAQ6AEwAw#v=onepage&q=ancienne%20mesures%20tonneaux&f=false>

(consulté le 28 décembre 2013)

	1786	1787	1788
Estimation de la consommation actuelle de vin	944 465 litres/an	345 920 litres/an	248 865 litres/an

Une estimation grossière de la consommation quotidienne de vin par habitant peut être établie. Si l'on reprend le chiffre, déjà avancé, de 3 000 habitants dans la ville à la fin du XVIII^e siècle, on obtient les résultats suivants :

	1786	1787	1788
Estimation de la consommation quotidienne de vin par habitant	0,86 litre/jour/habitants	0,31 litre/jour/habitants	0,23 litre/jour/habitants

Si la consommation baisse de façon très sensible, elle n'en reste pas moins importante, le vin semble être également une boisson quotidienne de base. Toutefois, ces chiffres sont à relativiser :

- Premièrement, le nombre exact d'Hennebontais n'est pas connu, même si, nous l'avons vu, l'estimation de 3000, en 1790, semble raisonnable
- Ici, femmes, enfants et adultes sur comptabilisés sur un même pied d'égalité, la nuance apportée aux chiffres doit donc être forte.
- Ensuite, les fraudes, entrées illégales de vin, consommations dans les auberges installées au delà des limites de la ville, sont par définition difficilement quantifiables.
- Enfin, Hennebont constitue un pôle urbain important, au sein duquel de nombreuses personnes transitent, sans que l'on puisse établir leur mode de consommation.

- Les vins, un important objet de fraudes

Les octrois, anciens et nouveaux, qui constituent la principale ressource de la ville reposent essentiellement sur les boissons vendues au détail. Ils ne portent pas sur les vins à l'entrée de la ville, contrairement aux devoirs des issues et présidiaux se levant sur les alcools déchargés au port ou se transportant hors de la ville par charrettes ou par bateaux. Aux précédentes taxes pesant sur les boissons au détail, s'ajoutent l'impôt du billot perçu au profit du gouvernement et celui du grand devoir formant le principal revenu de la Province. Ces différentes taxes multiplient, selon Hervé Léna⁷⁴, le prix du vin, vendu au détail par pot, par trois et pèsent, de ce fait, très inégalement sur la population. Les populations les plus aisées font entrer leur vin par barriques ou tonneaux et ne sont donc astreintes qu'au paiement de taxes sur les devoirs de présidiaux et issue de ville. Cette situation ressort d'un « Extrait du registre d'audience du greffe de la cour et sénéchaussée royale d'Hennebond⁷⁵ », déjà évoqué, qui oppose Jacques le Houx et « ladite dame douarière de Kermain et le dit seigneur de Kermain [qui] ont reconnus et déclarés avoir reçus dudit Sieur le Houx, tant en vins qu'il leur a vendus et livrés qu'en somme qu'il a payé en leurs acquits jusqu'à ce jour » ou encore à travers le correspondance de Chrestien de Pommorio⁷⁶, maire d'Hennebont depuis 1778 qui évoque la rentrée de plusieurs tonneaux de vin à son domicile.

Dés lors il semble que les consommateurs peu aisés doivent se contenter d'alcools surtaxés vendus au détail dans les tavernes. Pour y échapper, deux stratégies sont développées par les consommateurs :

- La fréquentation de nombreux débits de boisson installés au delà de la distance des 150 cordes, mesurée depuis le pied des remparts et formant la limite de la banlieue de la ville. Ces établissements ne payant pas de taxes sur les alcools, écoulent des vins, cidres et bières meilleurs marchés, causant ainsi un préjudice considérable aux finances de la communauté en faisant chuter la consommation à l'intérieur des limites mêmes de la ville. Ainsi, le 24 juin 1740, le Sieur Symon, syndic de la ville, dans une lettre, demande à l'intendant « un nouveau mesurage de la banlieue de cette ville sur le chemin de Port-Louis », pour qu'une borne

⁷⁴ LÉNA Hervé ,op.cit., pp 152-153.

⁷⁵ A M Lorient : 25 Z 20 : Extrait du registre d'audience du greffe de la cour et sénéchaussée royale d'Hennebond (1743).

⁷⁶ A D Finistère : 105 J 268 : Lettres Chrestien de Pommorio, ancien sénéchal d'Hennebont. (1778)

marquant les limites de la banlieue soit repoussée de plusieurs cordes, afin d'englober une taverne, située au lieu dit Kerorben et fréquentée « par ceux qui vont boire et de divertir » et d'intervenir auprès du Roi afin que soit étendue la banlieue pour « enclaver [...] ces cabarets hors ville⁷⁷ ».

- L'entrée massive, en fraude, de boissons alcoolisées, dont un état a été dressé pour les années 1786 - 1787⁷⁸ et nous est parvenu, représente également une grave menace pour les finances de la Communauté de Ville.

Les volumes concernés par la fraude sont considérables :

Tableau n°30 : fraude au vin

	1786			1787		
Quantités trouvées en barriques	Vin de bordeaux	Vin de Nantes	Cidre 6,6	Vin de bordeaux	Vin de Nantes	Cidre 83
<u>Totaux</u>	159	86	14 6,6	64	40	83
Soit :						
<ul style="list-style-type: none"> • 223 barriques de Bordeaux • 126 barriques de Nantes • 229 barriques de cidre 						

Les quantités trouvées portent donc principalement sur les vins de Bordeaux, qui sont les plus chers, mais aussi de meilleur qualité que leurs homologues Nantais et sur les cidres, dont la consommation -nous l'avons vu- connaît une forte hausse.

La presque totalité des fraudeurs est formée de petites gens, aux conditions de vie très modestes, voire précaires. Ce sont des artisans (cordonniers, cloutiers...), des marins, des veuves, qualifiés de « peu aisés », « peu fortunés » ou encore « dans la misère », comme le montre l'extrait ci-après :

77 A D Ile et Vilaine : C 853 : octrois de la ville d'Hennebont (1751-1784).

78 A D Morbihan : 21 C 522 : Rôle d'industries, État des boissons logées par les soupçonnés de fraude ou prévenus de fraude (1786-1787).

Demeure	Nom/profession	En barriques pour 1786			En barriques pour 1787			Observations
		Vin de Bordeaux	Vin de Nantes	Cidre	Vin de Bordeaux	Vin de Nantes	Cidre	
Rue Neuve	Cures Cloutier	3	1	4	1	2	1	Peu aisé
Rue Vicaire	Cadoret			5				Pris en fraude le 6 juin 1786
Vieux château	Dupay Menuisier	2		2			2	Dans la misère, est incapable de travailler
Rue Neuve	Douairin Cordonnier	4	3		1	1	1	Peu aisé
Rue Neuve	Soulienne Fripière	3				3		Peu aisée
Rue Vicaire	Garrec Cordonnier	2	3	7			1	Dans la misère
Rue Neuve	Itesse Cloutier	6	2			2		À commencé le 23 mai 1786, dans la misère
Vieille Ville	Le Dimer Battelier	2		1			2	Dans la misère
Vieille Ville	Rode Cordonnier		1	4			2	Dans la plus grande misère
Rue du Vicaire	Tutour Tisserand	1	2	2	1	3		À commencé le 21 juillet 1786, peu aisé

Tableau n°31 : extrait des pris en fraude 1786-1787

Les quantités de vins de contrebande sont en général peu importantes, il s'agit très probablement de « fraudes alimentaires », la cherté des produits poussant la partie des consommateurs en situation de grande précarité à obtenir un de leurs aliments de base, meilleur marché, par des voies détournées.

Malgré tout, certains « soupçonnés de fraude ou prévenus de fraude » détonnent au sein de cet ensemble. La présence du marquis de Culant mentionnée dans les registres est des plus surprenantes, sans qu'aucune autre observation ne soit inscrite.

Tableau n°32 : extrait des prix en fraude, 1786-1787

Demeure	Nom/profession	En barriques pour 1786			En barriques pour 1787			Observations
		Vin de Bordeaux	Vin de Nantes	Cidre	Vin de Bordeaux	Vin de Nantes	Cidr e	
Rue du sel	De Culant / Marquis	6	1	2	5			
Rue Neuve	Guimard / Boulanger	7	1	9	3	3	2	Prix en fraude le 12 juillet 1787
Rue Claverie	Marchaix / Marchand	22	2	2	7		4	
Rue Neuve	Le Gat / Domestique	5		3	2	2	1	

Un boulanger et un marchand sont également notés, Guimard et Marchaix. Ces personnes ne sont probablement pas à classer dans la catégorie des « personnes peu aisées », comme les précédentes, mais appartiennent très probablement et cela doit être encore plus vrai pour le second, à la petite bourgeoisie locale. Il n'empêche, ces deux personnes se livrent à une fraude massive, concernant des volumes importants et sur les deux années considérées. Comment expliquer cela ? Il se peut que ces individus se soient placés en position d'intermédiaire, alimentant un réseau plus vaste bénéficiant de fait de prix moins élevés.

Enfin, une autre mention est étonnante, c'est celle de Le Gat, domestique de son état, pris sur le fait en 1786 et 1787, ayant fait entrer à son domicile, frauduleusement, 8

barriques la première année et 7 la deuxième. Est-ce simplement le fait de cette personne, ou de celle pour laquelle elle travaille qui en est à l'origine ? Aucun élément ne permet de corroborer ou d'infirmer l'une ou l'autre hypothèse.

Chapitre II : La consommation de nouveaux produits, entre acceptation et frein

2.1) Le tabac

Les premiers éléments trouvés attestant d'une consommation de tabac sur la ville remontent à l'année 1676. Le 19 février 1676, dans les registres de la Sénéchaussée, un certain, Jan Breton, « adjudicataire de la ferme de tabac, [de] la marque sur l'estain par bail à nous fait par sa maïesté, depuis le dernier [jour] novembre 1674 », annonce avoir commis et commissionné le Sieur Louis Buvil, « marchand à Hennebont », pour être commis « garde magasin dans la ville de Hennebont et partout ailleurs », avec pour objectif de :

« pouvoir [...] faire toutes les visites et perquisitions nécessaires pour découvrir les contraventions qui pourront estre faites tant concernant les tabacz entrès et conduis en fraude qui isont, leurs arrivages distin non déclarés, n'y marqueur de Mr marquis et à cet effet faire toutes les sayzis. Il dressera ses procès verbaux pour estre tous remis devant les juges quil apartiendra pour suivre a confiscation suivant leur déclaration du Roy, bail et arrest et tiendra bon et fidèle registre de sa fonction et commission cons^é et paraphé par le commis général ou ambulant de son despartement auquel il en rendra compte [...] et généralement suivre bon ordre qui luy seront donnés par le commissaire général ou ambulant⁷⁹[...]. »

Le 19 avril suivant, le même Jan Breton annonce avoir commis et commissionné Mr Iansfonvau, cette fois-ci au Port-Louis, avec une mission sensiblement différente, faire des rapports sur les arrivées et ventes :

« du tabac et droit de marque sur estain, conformément audit bail de leuvaour (?) arrest du Conseil [...] dont il tiendra bon et il enregistre cotter et paraphez par la commission générale et arrest chaque jour par le controleur dans lequel avisera si gravement la vente de tabac et celle de l'estain [...], [et surtout] saizira le tabac ou estain qui se trouvera sans notre marque pour vu pour faire la confiscation aux termes dudit bail [...] auquel saizie il établira des ignations (?) de depositaire [...] et en dressera procès verbaux⁸⁰. »

Il semble donc, qu'au tournant de la seconde moitié du XVII^e siècle, le tabac soit déjà un objet de consommation importante, Port-Louis en constituant sur le secteur de la

79 A D Morbihan : B 2420 : registre de la Sénéchaussée d'Hennebont (audience du 19 février 1676).

80 *Ibidem*, audience du 19 avril 1676.

Sénéchaussée la porte d'entrée, avec, malgré des tentatives de contrôle fréquentes, une fraude conséquente qu'il nous est toutefois difficile d'appréhender.

Dans les années 1690, des arrivages de tabac sont mentionnés à travers les registres de l'Amirauté d'Hennebont à plusieurs reprises, au moins une fois en 1691, le 19 octobre et deux fois en 1692, le 6 et 19 octobre⁸¹. À chaque fois, un certain Joseph Houdier se porte garant pour un dénommé Houllier, marchand intermédiaire effectuant les livraisons de tabac (très probablement par bateaux) pour le compte du Sieur « Nouve d'Arrivay, armateur de la ville de Saint-Mallo ». Les quantités de tabac débarquées sont, dans les trois cas, toujours les mêmes : 140 balles de tabac de Saint-Domingue disponible au « bal » ou en poudre. Les ventes s'effectuent à la chandelle. Le 19 octobre 1691, les prix atteignent 60 sols chaque balle et 25 sols la livre de tabac en poudre. Le 19 octobre 1692, le prix de départ est fixé à 20 sols la « bal » et 10 sols pour la livre de tabac en poudre, mais atteignent finalement 60 sols la balle et pour la « vente de quatre barrils de tabac en poudre, [...] et pour cet effet [avoir] fait allumer une chandelle », 55 sols la livre ; ces surenchères étant très certainement l'illustration d'un intérêt certain pour ces produits.

Le 15 novembre 1698, les Registres de la Sénéchaussée⁸² font état de l'apparition de nouveaux protagonistes à travers la mention d'une lettre de « Monsieur Laloue, de la Sénéchaussée Royale d'Hennebont [qui] supplie humblement maître Nicollas Duplantier, fermier général du tabac [...] qu'il désire faire recevoir Guy Guillemont pour commis pour la conservation de ladite ferme ». Cette demande reçoit une issue positive puisqu'il est décidé que « ledit Guillemont [est reçu] en ladite qualité de commis de la ditte ferme, ce pour cet effet prendre son serment ». La fonction du rôle de commis est précisée dans des arrêts du Parlement de Bretagne des 15 juillet 1698, 23 avril 1699, puis plus tard du 11 août 1713 et 7 décembre 1717 :

« Les Commis & autres Employés dans notredite Ferme de tabac qui auront prêté serment pourront en quelque lieu qu'ils se trouvent même hors du Ressort de la Cour supérieure ou Jurisdiction subalterne où ils auront prêté serment saisir les tabacs qui se trouveront en fraude, ensemble, les petits bâtimens & bateaux, les chevaux, charretes & autres voitures & équipages servant au transport desdits tabacs même arrêter les Voituriers & conduire le tout au plus prochain Bureau ou entrepôt de la Ferme, dresser procès verbal de la saisie dont la connoissance appartiendra à l'Élection ou aux Juges des

81 A D Morbihan : 8 B 1 à 3 : registre de l'amirauté d'Hennebont 1673-1692, 2 Mi 108.

82 A D Morbihan : B 2880 : registre de la Sénéchaussée d'Hennebont (audience du 15 novembre 1698).

Fermes dans le Ressort desquelles elle aura été faite⁸³. »

Il s'agit donc d'une activité de contrôle, avec autorisation de procéder à des procès-verbaux et saisies, dans le but de juguler tout type de fraudes. Il ne nous est malheureusement pas possible de connaître l'étendue de ces dernières, ni l'efficacité des commis locaux, aucun document consulté ne portant sur ces thèmes.

Il est possible que les arrivées de tabac, depuis Saint-Malo se soient prolongées jusqu'en 1707, date à laquelle, selon Claude Nières, il n'est plus importé dans cette ville, « ce produit intéressait l'État depuis 1674 quand sa vente devint un monopole royal⁸⁴ ».

Au tournant des années 1720, la Compagnie des Indes devient la détentrice de la vente exclusive de tabac. Le 25 septembre 1723, les registres de la Sénéchaussée d'Hennebont en font état, accordant à Pierre le Sueur la prise de possession de privilège de cette vente :

« sa majesté voulant qu'en attendant l'expédition seau et enregistrement des lettres patentes sur les dits arrest du 22^e mois dernier et 1^{er} du présent mois de septembre, la Compagnie des Indes soit mise en possession sous le nom de Pierre le Sueur, dudit privilège exclusive de l'entrée fabrication vente et débit en gros et en détail du tabac de tout crues et espèces en feuilles et en corde qu'en poudre ou autrement fabriqué pour en jouir par la dite Compagnie des Indes aussy qu'en a joui auder jouir ledit du Cordier, conformément à l'ordonnance du mois de juillet 1681, aux dits déclarations arrests et réglemens intéressant au sujet de ladite vente exclusive du tabac à la déclaration du premier aoust 1721, a que la C^{ie} des Indes puisse pourvoir aux achats fabrication de tabacs et autres choses nécessaires pour la régie et exploitation dudit privilège⁸⁵. »

Ici, encore les circuits précis de distribution du tabac, notamment sur la ville d'Hennebont, nous échappent. Seuls apparaissent quelques éléments concernant les différents sortes de tabac vendues. La Compagnie des Indes est mise en possession, sous le nom de Pierre le Sueur, du privilège exclusif de « l'entrée fabrication vente et débit en gros et en détail du tabac de tout crues et espèces en feuilles et en corde qu'en poudre ou

83 *Édits et déclarations et arrests, concernant la jurisdiction et la jurisprudence de la cour des aides et finances de Montauban*, à Montauban, chez Jean-François Teuliere, Imprimeur du Roi & de la cour, 1752, avec privilèges du Roi, p 391.

disponible à l'adresse :

<https://books.google.fr/books?id=H9esAAAAMAAJ&pg=PA391&lpg=PA391&dq=ferme+tabac+bretagne+1698&source=bl&ots=-YPBqEHVp5&sig=iv1wnKxqSOp3Ulwj5C4pdA3v2RM&hl=fr&sa=X&ved=0ahUKEwiCrsqBx5HPAhVhIsAKHfd3CNoQ6AEIODAG#v=onepage&q=ferme%20tabac%20bretagne%201698&f=false>

(consulté le 17 février 2016)

84 NIÈRES Claude, *op.cit.*, p 363.

85 A D Morbihan : B 2513 : registre de la Sénéchaussée d'Hennebont (audience du 25 septembre 1723).

autrement fabriqué » et se doit de pourvoir « aux achats fabrication de tabacs et autres choses nécessaires pour la régie et exploitation dudit privilège ». Cette vente exclusive concerne le tabac en gros et détail pour :

« les tabacs supérieurs en cordes composés de feuilles de cran étranger et de feuilles des Isles et Colonies françaises et des Provinces privilégiées ou les plantations ont lieu jusqu'à 50 sols la livre dans les magasins et bureaux en détail par les particuliers qui en auront la permission, jusqu'à 60 sols la livre les tabacs inférieurs aussy en corde, composé facilement des feuilles de cran des dites Provinces privilégiées ou les plantations ont lieu jusqu'à 25 sols la livre dans les magasins des bureaux et détails jusqu'à 32 sols la livre de tabac du Brésil, jusqu'à 3 lt &tc la £ dans ses magasins et bureaux et en détail jusqu'à quatre £ et les tabacs en poudre au prix fixé par l'ordonnance du mois de juillet 1681⁸⁶ [...] »

L'activité de contrôle, telle que précédemment évoquée, apparaît à nouveau à travers une lettre du 30 janvier 1721, adressée aux Juges Royaux et retranscrite dans les registres de la Sénéchaussée d'Hennebont. Un dénommé Édouard de Verdier, fermier général du tabac, « par l'arrêt du conseil du 26 aoust de présent 1721, que par la régie et conservation des droits de la ditte ferme », a pourvu « le Sieur Ricardeau de l'employ de receveur et entreposeur de ce département de Hennebont et dépendance, et le Sr Philippe Patel, de celuy de controlleur audit entrepost, suivant leurs commissions de dire et trentième septembre dernier à la charge de se faire recevoir et prêter serment, ce considéré⁸⁷ ». L'objectif desdits Ricordeaux et Pétel est donc d'assurer le contrôle de la distribution du tabac sous toutes ses formes, de juguler les abus, quitte à « faire justice ». Cette volonté de contrôle perdure, puisque le 28 juin 1737, dans une délibération des registres de la Sénéchaussée, un nouveau nom apparaît, le « noble homme Claude Sias les Gerbiers⁸⁸ » annoncé comme tuteur « de l'enfant mineur de Paul François Baellec » est présenté comme « receveur entrepreneur de tabac à Hennebont ».

Malgré tout, la fraude semble avoir été importante. Pour la seule année 1721, treize cas ont été mentionnés dans les registres de la Sénéchaussée⁸⁹. Quatre cas concernent des personnes liées directement à l'activité de la Compagnie des Indes, le 19 novembre 1721, le Sieur Jean Baptiste Anauts, « garde magasin de la Cie Royale des Indes de

86 *Ibid.*

87 A D Morbihan : B 2915 : registre de la Sénéchaussée d'Hennebont (audience du 30 janvier 1721).

88 A D Morbihan : B 2538 : registre de la Sénéchaussée d'Hennebont (audience du 28 juin 1737).

89 A D Morbihan : B 2915 : registre de la Sénéchaussée d'Hennebont

Lorient » est mis en cause, puis le 8 avril 1721, Guyome Fernacer, [...] maître armurier sur le vaisseau la Vierge de Grâce, le 11 août 1721, François Bron, capitaine du vaisseau la « Profette Daniel », ou encore le 31 octobre 1721, le Sieur de Lepinne, officier de marine à Lorient. En dehors d'une consommation personnelle, il est possible que ces individus et d'autres très certainement soient à l'origine d'un vaste trafic, irriguant un large secteur. C'est ce que laissent supposer les mises en cause, le 25 novembre 1721, du maître de la barque « la Hardie Pucelle » Jean Tuaud, pris en contravention et fraude et le 2 août 1721 de Charles le Picot, maître de la Barque « la Marie Philippe » de Belle-Île.

Les marchands locaux peuvent s'inscrire dans les circuits de distribution du tabac entré en fraude, en en devenant même des pivots essentiels. C'est ce que montre, le 21 novembre 1721, la condamnation par « Le Sr Philippe Petel âgé de raison quarante ans, controlleur et commis juré pour la conservation des droits de la ferme générale du tabac au département d'Hennebond demeurant rue de la grande place, paroisse de Saint-Gilles⁹⁰ » du Sieur J le Sage et de Marguerite le Bouleh sa femme, marchand pris en contravention et fraude de tabac, « lequel luy a démontré en sa langue françoise quil a affirmé. Icelluy en toutes circonstances et déapandances en contenir ». C'est également le cas le 6 décembre 1721, avec Anne Dolo marchande à Hennebont, prise en contravention aux arrêts du conseil, le 27 août 1721, de la Veuve le Bouc'h, marchande prise en contravention et « feau de tabac », le 19 novembre 1721, avec le Sieur Dirard, marchand négociant au Port-Louis, « pris en fraude et contravention au tabac » et enfin, le 19 novembre 1721, avec Nicollas Albiz et Marie le Borgne, sa femme, marchande de Lorient⁹¹.

Enfin, un seul cas trouvé montre que la consommation de tabac semble s'être démocratisée. Le 19 novembre 1721, un certain Pierre le Grand et sa femme, demeurant aux village de Laiziniel, paroisse de Riantec, sont pris « en fraude et contravention ». Toutefois, s'il s'agit de personnes géographiquement proches du lieu d'importation, la consommation de tabac peut s'être répandue dans un ensemble englobant un périmètre plus vaste, sans que l'on puisse réellement le définir ici, comme semble l'indiquer la prise en fraude de Charles le Picot, maître de Barque originaire de Belle-Île, précédemment vue.

90 *Ibidem*, audience du 21 novembre 1721.

91 *Ibidem*, audiences du 27 août, 19 novembre et 6 décembre 1721.

Au mitan du XVIII^e siècle, le tabac transite dorénavant par Vannes et le Bureau Général de cette ville. Un arrêt du conseil du Roi du 13 octobre 1750 en fixe les modalités :

« ARRÊT DU CONSEIL D ÉTAT DU ROI qui fixe le prix des Tabacs du crû de la Louisiane à trente livre le quintal dont vingt sept livres dix fols seront payées par Fermier & deux livres dix fols par le Roi : désigne les Ports pour l'entrée desdits Tabacs & établit des précautions pour empêcher l'abus & la fraude tant au Droit de trente sols livre pesant de Tabac qu'à la Ferme du Tabac.

Du 13 Octobre 1750

LE ROI étant informé que, depuis l'année 1738, les en feuilles provenant des crûs & plantations de la Louisiane n'ont été vendus dans les différens Ports du Royaume que le pied de vingt cinq livres le cent pesant net poids de marc à l'Adjudicataire de la Ferme Générale du Tabac &c: Le ROI étant en son CONSEIL a ordonné & ordonne ce qui suit :

Article Premier

Les Tabacs provenant des crûs & plantations de la Louisiane seront transportés en France en feuilles liées en manoques & non autrement, défend très expressément Sa Majesté d'y en transporté de tout fabriqués en cordes, en rôles, en carottes, en poudre ou de telle autre manière & sous quelque que dénomination que ce puisse être, à peine de confiscation des dits Tabacs fabriqués & de mille livres d'amende.

Veut pareillement, Sa Majesté, & sous les mêmes peines que lesdits Tabacs en feuilles liées en manoques & ne puisse aborder dans le Royaume que par les Ports de Calais, Dieppe, le Havre, Rouen, Honfleur, Saint-Malo, Morlaix, Brest, Nantes, la Rochelle, Bordeaux, Bayone, Cette, Marseille, Dunkerque & Vannes, désignés pour l'entrée des marchandises venant des Isles Françoises, de d'Amérique, par les Lettres Patentes de Sa Majesté des mois d'Avril 1717, Février 1749, octobre 1721 & par l'Arrêt de son Conseil du 11 Décembre 1728⁹². »

Un état de la consommation de tabac nous renseigne que le transport depuis Vannes jusqu'à Hennebont n'a qu'une incidence financière faible, « La distance du Bureau Général de Vannes (11 lieues) est couverte par charroy et contre 20 s du % (cout par 100 pesants) », que « Le tabac est ordinairement de bonne qualité » et que par conséquent « Il pénètre très peu de faux tabac dans l'arrondissement, celui-ci est vendu 40s la £⁹³ ».

92 *Recueil des édits, déclarations arrêts et règlements, postérieurs au tarif de 1664*, nouvelle édition, tome second, à Rouen, par les libraires associés, 1768, p 676.

disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?>

[id=BglhAQAAMAAJ&pg=PA676&dq=ferme+tabac+vannes&hl=fr&sa=X&ei=Y9jTUp2DMKGe0QXSjoGwAw&ved=0CFMQ6AEwBA#v=onepage&q=ferme%20tabac%20vannes&f=false](http://books.google.fr/books?id=BglhAQAAMAAJ&pg=PA676&dq=ferme+tabac+vannes&hl=fr&sa=X&ei=Y9jTUp2DMKGe0QXSjoGwAw&ved=0CFMQ6AEwBA#v=onepage&q=ferme%20tabac%20vannes&f=false)

(consulté le 25 janvier 2014)

93 A D Morbihan : 24 C 13 : état de la consommation de tabac à Hennebont en 1765.

- Les tabacs, entre provenance et variétés consommées.

Le même état donne la liste des principaux types de tabac proposés à la vente dans la ville, indiquant également, leur prix à l'entrepôt, ainsi que chez le débitant :

Tableau n°33 : liste des principaux tabacs vendus et prix à la vente

« espèce	Prix de la £ à l'entrepôt	Prix chez le débitant
Hollande ficelè à 6 et 8 longueurs	3lt 2	4 lt 0s
Virginie menu filé	3lt	3 lt 10 s
Dauphiné	"	"
Hollande en poudre	4 lt	4 lt 8s
Matiné	3 lt	3 lt 10s
Cantine	12 s ⁹⁴ »	

A partir de ce tableau, trois provenances peuvent être établies :

- Le tabac de Hollande : pour M.B De Saint-Martin, dans « *L'art du cultivateur et du fabricant de tabacs* » :

« Le tabac de Hollande est meilleur que les deux précédents [Flandre et Alsace], il est d'une plus forte consistance, les feuilles sont mieux nourries, plus longues, plus larges, les côtes sont plus petites et conséquemment, il y a moins de déchet et moins de risque. Les feuilles sont d'une belle couleur mordorée veinées et d un goût agréable, elles sont douces au toucher. Les Hollandais fendent toutes leurs feuilles après la récolte pour les placer sur des cordes afin de les sécher ainsi le tabac de Hollande se reconnaît facilement, le meilleur est celui d'Amersfort.

En général lorsqu'on ne peut aller soi même choisir les tabacs dont on a besoin, il vaut mieux s'adresser à un courtier pour cette partie, qu'au vendeur même, parce que le courtier pour avoir sa commission et mériter la Confiance craindra de tromper⁹⁵. »

- Le tabac de Virginie : le même auteur apporte également des précisions sur cette

94A D Morbihan : 24 C 13 : état de la consommation de tabac à Hennebont en 1765.

95 DE SAINT-MARTIN M.B., *L'art du cultivateur et du fabricant de tabacs*, à Paris, chez Bachelier Libraire, rue des Augustins, n°18, 1807, p 17 et pp 19-21.

Disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?id=nE0UAAAAQAAJ&pg=PA16&dq=tabac+hollande+ficel%C3%A9&hl=fr&sa=X&ei=l-fkUqL-F4mH0AXI7oHwAQ&ved=0CD8O6AEwAw#v=onepage&q=tabac%20hollande%20ficel%C3%A9&f=false>

(consulté le 25 janvier 2014)

variété :

« Le tabac de Virginie, ou le Petun des Amazones, est le tabac le meilleur pour la poudre tiouré et dont on se sert le plus généralement en France. Ses feuilles sont plus étroites que celles des autres, plus pointues et attachées à leurs tiges, par des queues assez longues, qu'on nomme têtes ou caboches. Elles sont épaisses, charnues, fortes, visqueuses et douces au toucher, leur largeur n'est que de huit pouces, la longueur va jusqu'à vingt six pouces, c'est ce peu de largeur sur tant de longueur qui a fait donner le nom de tabac à langue à cette espèce [...].

Lorsqu'on a reçu du tabac de Virginie, il faut avoir soin de défoncer les boucauds et de défaire les meules dans la crainte qu'il ne s'échauffe ou ne se gâte. On peut cependant le garder en boucaud, mais dans un endroit frais et non humide. Plusieurs fabricans qui ne font pas de tabacs en carottes emploient le Virginie sans pécôter, mais il faut toujours au moins couper les caboches, pour faire le tabac de première qualité, afin qu'on n'y voye pas de pailles & les tabacs indigènes avec lesquels on le mélange en produisant déjà trop, on ne les jete pas pour cela, on le moule pour les employer dans les tabacs de dernière qualité. Pour faire le tabac en carottes, il faut écôter le tabac de Virginie, plusieurs cependant ne coupent que les caboches, mais les carottes ne sont pas si appréciées⁹⁶. »

Le tabac du Dauphiné, quant à lui, même si sa présence n'est pas mentionnée explicitement dans « L'état de la consommation à Hennebont » provient très probablement de la Province du même nom.

Comment ces tabacs sont-ils vendus ou consommés ? Les catégories nommées « Hollande ficelé, Virginie menu filé, Dauphiné, Hollande en poudre, Matiné, Cantine », permettent d'envisager sous quelles formes ils sont achetés et/ou consommés. Le « Hollande ficelé à 6 et 8 longueurs » est en fait du tabac brut acheté sous forme de feuilles ficelées entre elles, c'est un tabac à fumer comme le montre C. De Villeneuve, dans son « *Traité complet de la culture, fabrication et vente du tabac* » :

« Du tabac à fumer

De la presse les bâtons sortis du moule et enveloppés, passent à l'atelier des ficelleurs, ce travail maintient la réunion des bouts, empêche qu'ils ne s'écartent sous la rape et donne de la grâce aux bâtons ; le tabac des fermes a toujours été le mieux traité, comme il est le meilleur connu, la ficelle en est fine nette, bien serrée, la vignette blanche et bien imprimée, tout prouve la propreté et l'exactitude qu'on met à le ficeler et semble ajouter à la valeur du tabac⁹⁷. »

Le même auteur apporte également des précisions sur le tabac râpé, c'est très

⁹⁶ *Ibidem*, pp 19-21.

⁹⁷ DE VILLENEUVE C, *Traité complet de la culture, fabrication et vente du tabac*, à Paris chez Buisson, libraire-imprimeur, rue hautefeuille, n°20, 1791, p 375.

disponible à l'adresse:

<http://books.google.fr/books?id=IYA7AAAACAAJ&pg=PA375&dq=tabac++ficel%C3%A9&hl=fr&sa=X&ei=iO3kUpnLCsil0QXtqoHgDg&ved=0CDQO6AEwAQ#v=onepage&q=tabac%20%20ficel%C3%A9&f=false>

(consulté le 25 janvier 2014)

probablement le cas du « *Hollande en poudre* » :

« Du tabac rappé

La troisième manière est la rape, elle est le meilleur procédé, parce qu'en déchirant les feuilles, elle leur conserve plus de pointes, les Hollandais ont des rapes, faites en cylindre, comme les rapes à sucre et les font tourner au vent, on à l'eau un seul homme préposé à les gouverner en fait cent livres par jour⁹⁸. »

Le « *Virginie menu filé* », pour le Dr Martin-Lautzner, est lui du tabac à chiquer :

« Du tabac à mâcher

Le tabac à mâcher est livré au commerce, sous la forme de petites cordes de deux grosseurs différentes, indiquant deux qualités distinctes. Celui qu'on appelle menu filé est fait avec du tabac de Virginie pur, l'autre, plus gros, se prépare avec du Kentucky. Ces préparations, très simples, consistent à écarter les feuilles de tabac et à les filer avec un rouet analogue à celui des cordiers. Elles n'emploient guère que 150,000 kil. de tabac par an⁹⁹. »

Enfin, reste la catégorie du tabac dit de « *cantine* », une définition nous en est apportée dans un ouvrage de Ch. Laboulaye, largement postérieur à la période étudiée : « Dans ces contrées, elle [la régie] fait donc vendre à prix réduits, des tabacs de moindre qualité, dits tabacs de cantine¹⁰⁰ ». Les prix indiqués, dans l'état, douze sols, sont de loin très inférieurs aux prix pratiqués pour les autres catégories de tabac et invitent à penser qu'il s'agit là d'écouler des tabacs médiocres, sans que l'on sache, d'ailleurs, sous quelle forme exactement.

- Les circuits de la distribution du tabac sur la ville
- Le rôle de l'entreposeur

98 *Ibidem*, pp 376-378.

99 MARTIN-LAUTZNER A (Dr), *Revue de thérapeutique médico-chirurgicale*, Volume 3, à Paris rue de Grenelle Saint Germain n°39 , 1855, p 194.

Disponible à l'adresse :

http://books.google.fr/books?id=-nkUAAAQAAJ&pg=PA194&dq=tabac++menu+fil%C3%A9&hl=fr&sa=X&ei=8u_kUr2dAafV0QWCmYQCQDQ&ved=0CDcQ6AEwAQ#v=onepage&q=tabac%20%20menu%20fil%C3%A9&f=false

(consulté le 25 janvier 2014)

100 LABOULAYE Ch, *Encyclopédie technologique: Dictionnaire des arts et manufactures, descriptions de l'industrie française et étrangère, G-Z*, Paris, Librairie scientifique-industrielle, de L Mathias (Augustin), quai Malaquais 15, 1847, p 3505.

disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?id=eEQOAAAAYAAJ&pg=RA4-PT633&dq=tabac+cantine&hl=fr&sa=X&ei=whLIUouONamJ0AXlwAE&ved=0CFIQ6AEwBzhQ#v=onepage&q=tabac%20cantine&f=false>

(consulté le 25 janvier 2014)

C'est une personne clé qui joue, en quelque-sort, une fonction d'intermédiaire avec le Bureau Général de Vannes. Une remise lui est accordée « de 2 lt 8 par % », en contrepartie, celui-ci doit veiller à la quantité de tabac disponible puisque « L'approvisionnement se fait au débit de la consommation ¹⁰¹ ». Les registres de délibérations de la Communauté de Ville permettent de préciser davantage cette fonction. Il s'agit probablement d'un office puisque que le 2 mars 1762, lors de la contestation du paiement de capitation, par Danneville, entreposeur de tabac, le compte rendu de la Communauté stipule que « lesquelles personnes essuyent en cette Province une capitation plus forte et pour supplément de celle du, pour cause de leurs offices dans les rolles de la capitation des villes et paroisse de leur domicile ¹⁰² ». Cependant, les circonstances ou éléments permettant l'acquisition d'un tel office nous restent inconnues. Grâce aux comptes-rendus des délibérations de la municipalité ¹⁰³ deux entreposeurs nous sont connus. Le premier est le Sieur de Navarre, « entreposeur de tabac et receveur des fermes en cette ville ». Celui-ci est connu pour faire des demandes régulières auprès de la Communauté de Ville pour être déchargé de la capitation :

- Le 24 février 1740, le registre de délibération fait état d'une requête du Sieur Houx de Navarre, demandant à échapper à la capitation, ce qui lui est refusé, « le Sieur Houx ayant un emploi requérant sa résidence en cette ville [...], ce [dépose une requête] à nos seigneurs les commissaires des États, tendant à se faire affranchir de la capitation de la ville et à se faire rembourser depuis 18 ans qu'il réside en cette ville ¹⁰⁴ » .
- Le 20 décembre 1747, une nouvelle demande est évoquée, remise par Monsieur Lalloué :
 « correspondant de nos Seigneurs les commissaires des États », pour estre déchargé de sa capitation pour 1747 et a remboursement de celles payées en 1744, 45 et 46. Sur l'exposé qu'il fait, qu'il n'a aucun bien en cette Province, qu'il n'y fait aucun commerce, qu'il est noble et paye une forte capitation pour raison de son employ sur laquelle requeste et fait communiqué à la Communauté en datte du 30 novembre dernier ¹⁰⁵ [...] »

La Communauté oppose un nouveau refus estimant que :

« la Capitation qu'il paye pour son employe d'entreposeur est uniquement pour son

101 A D Morbihan : 24 C 13 : état de la consommation de tabac à Hennebont en 1765.

102 A M Hennebont : BB 23 : Reg. Délib. Com.Ville (1760-1766).

103 *Ibidem*, délibérations du 12 mars 1762, 27 février et 2 mars 1764.

104 A M Hennebont : BB 20 : Reg. Délib. Com.Ville 1748-1752).

105 A M Hennebont : BB 19 : Reg. Délib. Com.Ville (1745-1747).

employ et sur ses remises, ce qui n'empêche pas position pour sa capitation personnelle, pour son bien qui ne peut être fait qu'à Hennebont, ou il a son domicile quoiqu'il y ait ses biens en Normandie, comme il l'allègue, l'employ d'entreposeur de tabac est un employ dérogeant à la noblesse, qui se soumet à payer capitation dans la ville, parmi les habitants d'icelle, avec d'autant plus de raison qu'il y fait un commerce de bleds, notamment en l'année dernière et en cette année, ce commerce est notoire, par ces raisons la Communauté espère de la justice de nos Seigneurs les Commissaires des États que le Sieur Navarre sera déboutté de sa demande¹⁰⁶. »

- En 1762, une nouvelle tentative connaît la même issue, « le Sieur de Navarre a esté capité au rolle pour cause de son employe d'entreposeur pourquoy il est déboutable des fins de la requête et cest pour cela que la communauté espère de la quite ordinaire de nos seigneurs les commissaires¹⁰⁷ ».
- Navarre semble aussi profiter de sa position pour développer d'autres activités, en 1747, les liasses portant sur les permissions d'exporter des grains¹⁰⁸ font état d'un certain Navarre, receveur des fermes à Hennebont, en attente d'avoir les passeports nécessaires pour exporter du grain.

Le second personnage, Danneville, succédant probablement au précédent, a exactement la même exigence :

« originaire de Normandie, entreposeur de tabac à Hennebont et receveur des droits qui se lèvent aux ports et hâvres au profit de sa majesté qui ont vu la requête présentée à nos seigneurs les commissaires des États de Bretagne, le 23 décembre 1763 », « l'extrait au rôle de capitation en laditte ville d'Hennebont, pour l'année 1763, dans lequel le Sieur Danneville auxd noms est imposé pour son bien, outre ce qui luy est retenu pour son employe trente six lt et casernement déduit à 29 lt 3 et pour ses domestiques imposé audit nom à 5 lt 4s et pour ses domestiques à 11 lt avec la quittance de ces sommes montant ensemble à celle de 38 lt 4s 9 en datte du 16 décembre 1763¹⁰⁹. »

Outre ses fonctions hennebontaises, le Sieur Danneville exerce également une activité en Normandie, puisqu'il est également stipulé que « le Sr Legendre Danneville président trésorier de France au bureau de Caen doit continuer à étayer la retenue de 437 lt 8s à la recette générale de la généralité de Caen pour la capitation et le doublement dicelle sur les taxations et des émoluments de son office ainsy que tous autres pourvus des mesmes offices en Normandie ». Cette personne essuie également un refus. La

106 *Ibidem*.

107 A M Hennebont : BB 23 : Reg. Délib. Com.Ville (1760-1766).

108 A D Ille.et Vilaine : C 1661 : autorisation d'exporter des grains (1747).

109 A M Hennebont : BB 23 : Reg. Délib. Com.Ville (1760-1766), délibération du 2 mars 1764.

municipalité estime qu'il « essuyera encore la retenue que luy font les fermiers généraux pour cause de taxation et appointement de ses estats lucratifs d'entreposeur du tabac et de receveur des droits de ports et hâvres en la ville d'Hennebont » et que « Depuis l'année 1762, estant pourvu de son employ depuis l'année 1761, que l'imposition faite de 38 lt 4s 9d au rolle de la ville d'Hennebond , à la charge du Sr Danneville paroît relativement à tous égard modérés des qu'il paye 150 lt de vingtième pour les biens patrimoniaux¹¹⁰ ». Toutefois, ces multiples activités ont comme conséquences, nettement soulignées dans « l'état de la consommation de tabac à Hennebont¹¹¹ », que « Jean Jacques d'Anneville, en place depuis quatre ans, [...] est presque toujours absent », sans que l'activité locale semble en être perturbée.

Un seul entreposeur est mentionné à travers le rôle de capitation de la ville en 1783, sans plus de précisions.

– Les débitants

Enfin, les rôles de capitation¹¹² mentionnent à de nombreuses reprises l'existence, à travers la Ville, d'une catégorie, les « débitants de tabac ». Il s'agit probablement du dernier barreau dans l'échelle de distribution, qui conduit du Bureau Général de Vannes, à l'entreposeur local, ces débitants assurant la vente au débit auprès des particuliers dans la ville. Cependant, il est à noter que les registres sont parfois très lacunaires, entretenant une confusion entre les « débitants, buralistes et débitants de tabac », avec parfois des chiffres fortement contestables, comme en 1783, année où deux débitants de tabac sont mentionnés, avec deux vendeurs et un entreposeur, un autre n'a pas de fonction précise renseignée.

Années	1748	1755	1763	1769	1775	1783	1789
	3 <i>débitants</i>	1 <i>buraliste</i>	4 <i>débitants de tabac</i>	6 <i>débitants de tabac</i>	8 <i>débitants de tabac</i>	2 <i>débitants de tabac</i> 2 <i>vendeurs</i>	5 <i>débitants</i>

Le nombre de débitants connaît une forte inflation, les effectifs doublent entre 1763 et 1775, avant de se replier sensiblement à la fin des années 1780 (le chiffre pour 1783 semble peu probant, nous l'avons vu). Le succès de la consommation semble apparaissant indéniable, permet le maintien d'un nombre relativement important de

110 *Ibid.*

111 A D Morbihan : 24 C 13 : état de la consommation de tabac à Hennebont en 1765.

112 A M Hennebont : CC 1 :Rôles de capitation ; A D Ille.et Vilaine : C 2251 :Rôles de capitation; A D Morbihan: 21 C 522: Rôles de capitation (1748-1789).

débitants.

L'état de la consommation de tabac à Hennebont permet d'avoir un aperçu du volume de cette consommation, mais malheureusement pas le détail :

Tableau n°34 : « Année de consommation pendant chaque année au bail :

1 ^{ère}	53817 lt 10 s	
2	48827 lt 4	
3	41 292 lt 6	
4	42 626 lt 5	
5	40 570 lt 12 ½	
6	40 145 lt 1 ½	
Total	267 279 7	Année commune 44 546 lt 9 s

Comparaison des ventes de la 2^{nde} année du Prévôt à celle de la première et les ventes de la 3^{ème} à celle de l'année précédente :

1 ^{er} 42 137 lt 12s ½	3 ^e 45 824 lt 14s
2 ^e 45 538 lt 4s	2 ^e 45 538 lt 4s
Augmentation 3400 lt 7s ½	Augmentation 286 lt 4 ¹¹³ »

Les sommes inscrites concernent la totalité de la consommation. Elles sont très importantes, en « Année commune 44 546 lt 9 s », attestant de l'impact qu'a pris la consommation de ce produit devenu très populaire.

Seule l'année 1765 nous permet d'avoir un bref aperçu (les chiffres donnés ne portent pas sur une année complète) des types de tabac consommés :

Tableau n°35 : « Recette et dépense du tabac depuis le 1er octobre 1765 jusqu'au 30 novembre 1765 » :

	« Hollande ficelé	Virginie à la dauphiné	Virginie menu filé	Mâtine de Hollande	Hollande en poudre	Totaux
Restant au	499 lt 1s	23 lt 6s ½	1303 lt 15s	7s ½	6 lt 8s ½	1 839 lt 7s

113 A D Morbihan : 24 C 13 : état de la consommation de tabac à Hennebont en 1765.

premier octobre 65			½			½
Levée remis en bon poids	1887	12 lt 12	4 233 lt	42 lt 2		1 839 lt 7s ½
Total recette	23 861	46 lt 2s ½	5 536 lt 15s ½	42 lt 9s ½	6 lt 8s ½	420 lt 5s ½
Dépense	2 240 lt 9s ½	10 lt 9s ½	5 230 lt 9 s ½	36 lt 12s ½		
Reste en magasin	145 lt 7s ½	359 lt	316 lt 6	5. 18	6.8. ½ ¹¹⁴ »	

Le « Hollande ficelé » se taille la part du lion, représentant près de 50% des revenus tirés de la vente de tabac, en « année normale », suivi du « Virginie menu filé », sous forme de tabac à fumer et/ou chiquer, la consommation des autres variétés de tabac apparaissant comme marginale.

Quelle place occupe la fraude en cette fin de siècle, quelle est l'étendue de la consommation ? Aucune information n'a pu être trouvée à ces sujets. Les seuls éléments proviennent d'un livre de Rondonneau de la Motte, « *Motifs et résultats des assemblées nationales tenues depuis Pharamond jusqu'à Louis XIII* », paru en 1787. Pour l'auteur :

« Le tabac se vend aujourd'hui râpé dans presque toute la France et cette méthode a beaucoup augmenté la ferme du tabac. Quelques négligences particulières, commises en Bretagne, donnèrent lieu à des plaintes en 1784 et les réclamations qui s'en suivirent ont obligé la ferme générale à vendre le tabac dans cette province selon l'ancienne méthode. On croit qu'en y ramenant l'usage devenu général dans tout le royaume, le produit de la ferme au tabac augmenterait de 1200 mille livres ¹¹⁵. »

2.2) Le sucre

Une seule mention, portant sur l'importation de sucre a été trouvée et déjà évoquée dans la première partie de ce travail. Il s'agit de la mention d'une importation d'une

114 A D Morbihan : 24 C 13 : état de la consommation de tabac à Hennebont en 1765.

115 RONDONNEAU DE LA MOTTE, *Motifs et résultats des assemblées nationales tenues depuis Pharamond jusqu'à Louis XIII*, avec un précis des harangues prononcées dans les États Généraux & assemblées des Notables, à Paris, à l'imprimerie Polytype, rue Favart, 1787, p 36.

disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?id=BbkAAAAAYAAJ&pg=RA3-PA36&dq=ferme+tabac+bretagne&hl=fr&sa=X&ci=mqzTUq-LKYPA0QW5mYGYBA&ved=0CFEQ6AEwBDgK#v=onepage&q=ferme%20tabac%20bretagne&f=false>

(consulté le 20 novembre 2016)

caisse de sucre, le 29 juillet 1680, par un dénommé Gabriel Givuard¹¹⁶, la cargaison provenant très probablement de Nantes. Cette importation apparaît donc comme exceptionnelle, de faible quantité et sans connaître son prix, probablement relativement élevé, puisque la vente totale de la cargaison, composée de 13 tonneaux de vin nantais, 15 tonneaux de vin d'Anjou, de grain et de cette caisse rapporte 817 lt, sans que l'on puisse donner un prix pour chacun des produits transportés.

Dès le début du XVIII^e siècle, pour Sklaerenn Scuiller, la situation change du tout au tout. Pour cette dernière, « les paroisses les plus proches des grands ports d'importation sont les premières intéressées par les denrées nouvelles, le sucre en premier lieu¹¹⁷ ». Pour elle, dès ce moment, sa consommation devient familière aux élites des paroisses voisines de Lorient (notamment Riantec, Hennebont, Port-Louis) et le sucre devient un bien de consommation courante à la veille de la Révolution. Malheureusement, aucun document n'a fourni d'informations, sur les types et quantités de sucres consommés et sur ses circuits de distribution à travers la ville.

2.3) La consommation de café

Deux copies de lettre, déjà évoquées, d'un auteur inconnu (probablement un négociant), nous apprennent que certains Hennebontais se livrent au grand commerce. Ils n'hésitent pas à investir des fonds dans des navires, ici « l'Élisabeth », transportant des marchandises depuis l'Ile Bourbon ou Madagascar. Hélas, la première copie de lettre, datée du 12 septembre 1779, fait état que l'auteur a :

« [...] appris par Mr Schimalt que votre veuve Leriza leste (?) étoit retourné à Madagascar et qu'il devoit y carressner et qu'ayant mis la cargaison a terre le feu avoit pris au magasin et qu'une partie du chargement avoit été brulé, je pense que vous aurer la bonté de faire ce qui étoit nécessaire pour tacher de sauver quelquechose de ce qui nous appartenoient. Je ne puis m'empêcher de regretter que vous aier chargé sur un aussi mauvais bâtiment la moitié de nos fonds [...] terms aussi critiques¹¹⁸. »

116 A D Morbihan : B2431 : registre de la Sénéchaussée d'Hennebont (audience du 29 juillet 1680).

117 SCUILLER Sklaerenn, Les villes portuaires, plates-formes de diffusion des nouveautés alimentaires au XVIII^e siècle : l'exemple breton, in LE MAO Caroline, MEYZIE Philippe (dir), *L'approvisionnement des villes portuaires en Europe du XVI^e siècle à nos jours*, PUPS, 2015, pp 245-258.

118 A M Lorient : 9 Z 317 : Copie de deux lettres d'Hennebont.

- 1779 concernant les affaires de l'auteur à l'Ile de France et destruction à Madagascar d'une partie de la cargaison de l'Élisabeth
- Cargaison café de l'Élisabeth

Finalement, dans la deuxième copie, la situation n'apparaît plus comme aussi catastrophique puisque « J'ai [l'auteur] appris que les caffés qui composoit une partie de la cargaison de l'Elisabeth, n'avoient pas été brulé sandoute qu'il sont revenu a l'isle de France et que vous en tiréré bon party de façon ou d'autre¹¹⁹ ». Il n'est absolument pas certain que la café ait été ici à destination de l'investisseur en particulier, il semble plutôt être destiné à la vente à Lorient et pas seulement aux consommateurs locaux.

Une seule lettre évoque la livraison de café à un négociant hennebontais. Le 17 décembre 1768, Fraboulet remercie son « cher cousin », probablement Lavigne-Buisson, pour avoir « reçu la balle de caffé dont je vous remercie, cy incluse la quittance des droits que le battelier m'avise vous remettre¹²⁰ ». Si cette livraison est peut-être facilitée par le fait que les liens entre les deux personnes, précédemment évoquées, semblent étroits et basés sur des relations familiales (Fraboulet n'hésite pas à signifier ses « respects à ma cousine, nous embrassons vos chers enfants »), il apparaît clairement que la consommation de café au sein d'une partie de l'élite urbaine est un fait incontournable, avec des volumes relativement importants semble-t-il (il est question ici d'une balle). Toutefois, généraliser cette consommation à l'ensemble des notables hennebontais apparaît hasardeux.

Malgré tout, dans le compte rendu d'une réception organisée lors du passage de Monsieur Minard, lieutenant du Roi au Port-Louis¹²¹, le registre de délibérations de la Communauté de Ville fait état du « café [servi] chez Mademoiselle Lépine, tenant « le Chapeau Rouge », pour clore le repas. La consommation de cette boisson semble donc être rentrée dans les mœurs de la bonne société et n'est donc pas exceptionnelle.

119 *Ibid.*

120 SHD Marine lorient : 1 P 292 l 247 : correspondance Lavigne-Buisson (1765-1769).

121 A M Hennebont : BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville (1752-1755).

2.4) Quelle diffusion pour les nouveaux produits au sein de la population ?

L'insertion de la Ville d'Hennebont dans un réseau d'échange de dimension européenne -nous l'avons vu- a un impact sur les modes de consommations des habitants. Si certaines consommations semblent s'être relativement généralisées et démocratisées, parfois très anciennement pour les vins, les boissons alcoolisées ou plus récemment comme pour le tabac, il convient toutefois de se poser la question de la diffusion réelle des produits, dont pour beaucoup très peu de traces ont été trouvées dans les archives consultées. Il a donc été nécessaire, ici, de consulter les archives notariales, disponibles aux archives départementales du Morbihan. Les liasses B 3088, B 3051, B 3084 ont été dépouillées, livrant seize inventaires, dont quinze effectués après décès (douze inventaires avec « prisage et estimation », trois avec mises sous scellées) et un inventaire effectué après séparation. Les milieux sociaux sont assez bien représentés, même si parfois des précisions manquent, avec au moins deux personnes issues des rangs de la noblesse (le 3 juillet 1786 : inventaire à Hennebont après le décès de M du Cosquer, le 12 mai 1786 : inventaire fait à la requête de Marie Françoise Jullie Emilie Guillemot de Beaulieu lors de sa séparation d'avec Charles-Marie Colona, écuyer et Sieur Dornano, ancien officier d'infanterie), entre cinq et six appartenant à la bourgeoisie, dont un négociant hennebontais Bouézo (27 octobre 1786 : inventaire prisage et estimation de tous les meubles effets papiers restés après le décès de noble homme Louis Vannes Hyacinthe Bouézo), d'un prêtre (4 avril 1786 : inventaire après décès des effets de Vincent Merate, prêtre, ancien recteur de la paroisse Saint-Caradec Hennebont et ancien doyen de la paroisse de Guidel), d'une personne au moins en lien plus ou moins étroit avec la Compagnie des Indes (16 et 17 mars 1786 :Inventaire des meubles et objets déclarés après le décès de louis-Marin Viet, maître ferronnier, décédé depuis deux ans à L'Isle de France), d'un paysan aisé (13 novembre 1786 :Inventaire de tous les meubles effets grains et bestiaux de Pierre Personnic,village de la Grange paroisse Saint-Gilles Hennebont). Les autres inventaires montrent l'appartenance aux classes moyennes et pauvres. Seules l'extrême fin de la période traitée est couverte, allant d'un inventaire en 1775, quatre en 1784, un en 1785 et onze pour l'année 1786.

Tableau n°36 : récapitulatif des inventaires après décès

	Textiles	Ustensiles et éléments divers
28 août 1786 : inventaire après le décès de Louis René Blanchart	<ul style="list-style-type: none"> • Deux lits avec courte-pointe d'indienne 	
27 octobre 1786 : inventaire après le décès de Louis Vannes Hyacinthe Bouezo négociant,	<ul style="list-style-type: none"> • Trois lits avec éléments d'indienne • huit bonnets de coton • 17 paires de bas de coton • 15 paires de bas de soie • une robe de chambre d'indienne • huit vestes et cinq culottes de nanquin • six robes et six jupes, deux casaquins d'indienne • deux robes et deux jupes de batavia • dix mouchoirs de coton • une tapisserie d'indienne 	<ul style="list-style-type: none"> • deux douzaines d'assiettes de terre d'Angleterre de quatre petits plats • six gobelets et six soucoupes en terre d'Angleterre
Le 30 mai 1786 : Inventaire et estimation des biens dépendants de la communauté entre Georges Cabellec et Suzanne Metteste, sa défunte femme	<ul style="list-style-type: none"> • Deux lits garnis d'indienne • six chemises de toiles de coton • douze cols de toile de coton • une paire de bas de soie et une de filozelle • Trois robes et trois jupes d'indienne 	<ul style="list-style-type: none"> • un presse purée • une tabatière en argent
Le 4 avril 1786 : Scellées à Hennebont après le décès de Vincent Merate, Doyen de Guidel.	<ul style="list-style-type: none"> • Un lit avec dossier d'indienne rouge • six paires de bas de fil de coton 	<ul style="list-style-type: none"> • un buffet garni d'une douzaine et demi d'assiettes de faïence et plusieurs porcelaines tant en gobelet de café
3 juillet 1786 : inventaire à Hennebont après le décès de M du Cosquer	<ul style="list-style-type: none"> • Deux lits avec courte pointe d'indienne • deux culottes longues de cotonines • deux vestes et deux culottes de nanquin • trois paires de bas de soie • trois paires de gants de coton, un morceau de coton 	<ul style="list-style-type: none"> • un passe purée • un moulin à café prisé • un sucrier • cinq cafetières et trois livres de café et le pochon • trois boîtes de fer blanc avec du thé et deux vulnéraires
9 avril 1786 : Scellées apposées sur les effets de feu Jeanne Guegan		<ul style="list-style-type: none"> • une poivrière, • deux cafetières • « une teyere »
9 février 1786 : scellées au Baigno, après le décès de Julien Thomelin		
13 novembre 1786 : Inventaire après décès de Pierre Personnic		
16 et 17 mars 1786 : Inventaire après le décès de Louis-Marin Viet, maître ferronnier, décédé depuis deux ans à Lisle de France	<ul style="list-style-type: none"> • Un tapis d'indienne • deux lits avec courte pointe d'indienne, dont un avec des rideaux de coton • une pièce de tapisserie de bergam • trente deux serviettes de coton 	<ul style="list-style-type: none"> • deux sucriers de porcelaine • cinq cuillères à café

	<ul style="list-style-type: none"> • 21 chemises de coton • trois robes et trois jupes d'indienne • paires de bas de coton • un jupon d'indienne • un déshabillé d'indienne • un vieux déshabillé de Nanquin 	
16 octobre 1786 :Inventaire de la succession de feu Vincent Rio	<ul style="list-style-type: none"> • un habit de camelot de chine • un petit gilet de coton • un bout de coton et un de chigovie • un casaquin d'indienne noir et jupe • deux paires de bas de coton • un matelas d'indienne 	<ul style="list-style-type: none"> • Deux cafetières de terre • une poivrière de faïence • un bénitier de Chine
12 mai 1786 :inventaire fait à la requête de Marie Françoise Jullie Émilie Guillemot de Beaulieu, épouse mineure et séparé de biens	<ul style="list-style-type: none"> • deux camisoles de nanquin • deux paires de bas de soie blanc • une robe et une jupe de soie grise • deux robes et deux jupes d'indienne • un fourreau et une jupe d'indienne fond blanc • une robe et jupe de péquin noire • fourreau et jupe de coton blanc • trois manteaux de nuit de nanquin blanc garni de mousseline 	
10 mai 1785 :Inventaire après le décès de S m de Kerorgant décédé chez M Noguello	<ul style="list-style-type: none"> • Une robe de chambre et une veste d'indienne • trois habits et trois vestes d'indienne • deux peignoirs en coton 	<ul style="list-style-type: none"> • une selle anglaise druzeheare (?)
21 août 1784 : Inventaire après le décès de François le Mouelo, à la vieille ville Saint-Caradec Hennebont		
23 janvier 1784 : inventaire après décès de Jean Marie le Gareau	<ul style="list-style-type: none"> • Cinq paires de bas tant de laine que de coton • Un petit lit avec courtepointe d'indienne 	<ul style="list-style-type: none"> • un poivrier • deux boites a café de fer blanc
27 février 1784 : inventaire après décès de François Allanic		
27 octobre 1775 :Inventaire du Sieur le Brec	<ul style="list-style-type: none"> • Un lit à fond d'indienne • Un lit à tombeau avec rideaux d'indienne, • sept mouchoirs de coton , cinq petits coupons de toile de coton • Un habit de Nanquin jaune doublé de toile • une robe et une jupe de cotonine sur soie • une robe de patena et une jupe d'indienne • une robe de cotonine à fleurs 	<ul style="list-style-type: none"> • une mauvaise cafetière en fer blanc • deux blagues à tabac, la boîte à ben (?) et un garde pipe

À la lecture du tableau, l'un des éléments apparaissant parmi les plus marquants est la diffusion des produits à base de coton et des toiles appelées « indiennes ». Le coton, en tant que tel, est principalement utilisé pour les vêtements, bas, chemises, culottes ou encore mouchoirs. La diffusion des Indiennes semble elle aussi très importante. On trouve ces tissus dans la confection principalement féminine avec des robes et jupes, mais pas seulement comme pour les robes de chambre (Inventaire de Kerorgant du 10 mai 1785). On les trouve aussi dans l'ameublement, avec des lits à courte-pointe ou rideaux d'Indiennes, ainsi que dans des tapisseries (inventaire Bouézo du 27 octobre 1786), un tapis (Inventaire Viet du 16 et 17 mars 1786) et un matelas (Inventaire Rio , 16 octobre 1786). Cette diffusion de produits en coton n'est pas seulement liée à l'ouverture de la ville sur le monde ou à l'influence commerciale de la Compagnie des Indes. Pour Serge Chassagne, nous pouvons faire remonter « l'expansion victorieuse du coton à partir de la fin du XVII^e siècle ». Pour cet auteur, repris dans le résumé de présentation de la revue *Histoire et Mesure*, par Christine Agriantoni, sur le premier chapitre de son ouvrage, « *Au temps des indiennes (1760-1785)* » :

« le «système proto-industriel », mis en place dès la première moitié du XVIII^e siècle notamment dans la région rouennaise, atteint son apogée et commence à se transformer, en associant au travail dispersé dans les campagnes ou dans les ateliers urbains, les premières manufactures concentrées de tissage et d'indiennage, que l'auteur appelle « proto-fabriques » parce qu'elles s'insèrent dans les mailles du système sans en bouleverser les structures¹²². »

Il est donc possible qu'une partie plus ou moins importante des tissus provient des autres provinces française, le rouennais notamment.

Une autre catégorie de tissu est également mentionnée de nombreuses fois, il s'agit de la variété nommée de « Nanquin ». Il en est fait état à plusieurs reprises, mais seulement, semble-t-il, dans les inventaires des personnes apparaissant comme issues des milieux les plus aisés ou fortunés, ce qui indiquerait qu'il s'agit d'un produit plus prestigieux. Ainsi, sont répertoriés

- le 27 octobre 1786, dans l'inventaire Bouézo, huit vestes et cinq culottes de Nanquin

122 AGRIANTONI Christine, CHASSAGNE Serge, Le coton et ses patrons. France, 1760-1840, In: *Histoire & Mesure*, 1994 volume 9 -n°1-2. Varia. pp. 188-191.

disponible à l'adresse :

http://www.persee.fr/doc/hism_0982-1783_1994_num_9_1_1704

(consulté le 13 novembre 2016)

- le 3 juillet 1786, dans l'inventaire Cosquer, deux vestes et deux culottes de Nanquin
- le 16 et 17 mars 1786, dans l'inventaire Viet, un vieux déshabillé de Nanquin
- le 12 mai 1786, dans l'inventaire Guillemot de Beaulieu, trois manteaux de nuit de Nanquin blanc garni de mousseline
- le 27 octobre 1775, dans l'inventaire le Brec, un habit de Nanquin jaune doublé de toile.

De Guignes, dans son ouvrage relatant ses « *Voyages à Pékin, Manille et l'Île de France* », nous en apporte une description :

« On fait aussi a Quanton des bas de soie et des rubans pour les Européens mais les Chinois sont loin de nous atteindre dans cette partie On connoît trop en Europe la toile de nankin pour que j'en parle, je dirai seulement que sa couleur est naturelle et que le coton dont elle est fabriquée vient du Kiaug-nan dans le district Song-kiang-fou.

Une des meilleures toiles blanches de la Chine est celle de nankin dite de cent-cobes; elle est étroite et de bonne durée. En général les Chinois ne font pas de toiles larges et c'est ce qui en fait la bonté¹²³. »

Dans un article du *Mercure de France*, daté du début 1784, et portant essentiellement sur le commerce illégal de thé, il est signalé que :

« Nous importons annuellement en Europe six aillions de livres de thé pesons les étrangers environ treize millions. Les deux tiers de cette quantité passent dans ce pays qui en consomme une portion & revend l'autre. Huit navires Portugais un Toscan quatre Danois & un Suédois ont importé pendant cette année 14,600,000 livres de thé, outre les soieries, les toiles de Nankin &c dont partie a été déjà & la majeure partie du reste sera apportée en contrebande ici¹²⁴. »

123 DE GUIGNES M, *Voyages à Pékin, Manille et l'Île de France, faits dans l'intervalle des années 1784 à 1801*, Résident de France à la Chine, attaché au Ministère des Relations extérieures, Correspondant de la première et de la troisième Classe de l'Institut, tome second, A PARIS DE L'IMPRIMERIE IMPÉRIALE, M DCCC VIII, p 227.

disponible à l'adresse :

https://books.google.fr/books?id=gj1NAAAAcAAJ&pg=PA227&lpg=PA227&dq=toile+de+nankin&source=bl&ots=DM3QN1UoC4&sig=9_ZdDx4wQO_rsL00P9lv68_qk&hl=fr&sa=X&ved=0ahUKEwjcxeeah4PQAhVIIxQKHbiwAgM4ChDoAQhGMA#v=onepage&q=toile%20de%20nankin&f=false

(consulté le 13 novembre 2016)

124 MERCURE DE FRANCE PAR UNE SOCIÉTÉ DE GENS DE LETTRES CONTENANT le Journal Politique des principaux événements de toutes les Cours; les Pièces fugitives nouvelles en vers & en prose, l'Annonce & l'Analyse des Ouvrages nouveaux, les Inventions & Découvertes dans les Sciences & les Arts, les Spectacles, les Causes célèbres; les Académies de Paris & de Provinces, la notice des Edits, Arrêts, les Avis particuliers &c &c , samedi 3 janvier 1784, à Paris, chez Panckoucke, hôtel de Thou, rue de Poitevins, avec approbation et brevet du Roi, p 70-71.

disponible à l'adresse :

Cet article conclue quelques lignes plus loin que :

« Ce commerce illicite du thé seul fait un tort immense au revenu public & à la Compagnie des Indes Si l'on parvenoit à le supprimer cette dernière pourroit avoir toujours vingt bâtimens en construction ou en réparation & quarante occupés sans cesse à son commerce dont moitié pour ses envoie & moitié pour ses retours. »

Si l'on accorde crédit au Mercure de France, il semble donc, qu'outre le thé, la Compagnie des Indes soit également en capacité de faire commerce des toiles dites de Nankin, même si elle est victime d'une forte concurrence frauduleuse. La présence de vêtements fabriqués avec cette toile au sein des populations les plus aisées de la ville s'explique donc. Il ne faut pas non plus exclure que le port de vêtement de ce type soit également vécu comme une forme de prestige, un marqueur de réussite sociale.

La présence de soie est mentionnée à cinq reprises dans les inventaires, ce qui semble peut. Il s'agit principalement de bas de soie, sauf dans deux cas, le 27 octobre 1775, dans l'inventaire le Brec, avec une robe et une jupe de cotonine sur soie, et le 12 mai 1786 (inventaire Guillemot de Beaulieu) avec une robe et une jupe de soie grise. Il est possible, comme l'indique l'article du Mercure de France, précédemment évoqué, qu'une partie des soieries transite par le port de Lorient, sans que l'on puisse en préciser davantage. Sont également signalés, dans les inventaires :

- Deux robes et deux jupes de batavia dans celui de Bouézo
- Dans celui de Viet, une pièce de tapisserie de bergam
- Un habit de camelot de chine et un bout de coton et un de chigovie dans celui de Vincent Rio.

Il s'agit sans doute ici d'achats occasionnels, sans effet de mode, notamment pour la Batavia. Quant à l'habit de camelot de chine, détenu par Rio, il peut s'agir d'une toile de Nankin. Aucun élément n'a pu être trouvé expliquant ce qu'est le « bout de chigovie ».

Ustensiles et éléments divers fournissent également quelques informations sur la diffusion de certains produits au sein de la population plutôt aisée. La consommation de

https://books.google.fr/books?id=sPIWAAAAYAAJ&pg=RA1-PA71&lpg=RA1-PA71&dq=toile+de+nankin&source=bl&ots=ifaOMdfVgX&sig=pKerW0sCKdMPUrmLLCfgEVU9HG U&hl=fr&sa=X&ved=0ahUKEwje_eG-hIPOAhVFSRoKHXqDCz04FBDoAQg9MAc#v=onepage&q=toile%20de%20nankin&f=false
(consulté le 13 novembre 2016)

tabac y apparaît deux fois seulement, le 30 mai 1786, dans l'inventaire Cabellec et Metteste, sous la forme d'une tabatière en argent et le 27 octobre 1775, dans l'inventaire le Brec avec deux blagues à tabac, la boîte à ben (?) et un garde pipe, signe peut-être d'une consommation relativement modérée. Il semble en aller de même pour le poivre mentionné à trois reprises à travers les inventaires : Rio (16 octobre 1786) avec une poivrière de faïence, le Gareau (23 janvier 1784 avec un poivrier et de feu Jeanne Guegan (9 avril 1786) avec une poivrière. Le sucre est présent à deux reprises, avec un sucrier dans l'inventaire du Cosquer, le 3 juillet 1786, et 16 et 17 mars 1786 et dans l'inventaire Viet, avec deux sucriers de porcelaine. Cette faible représentation, dans les inventaires tient peut-être également au fait que les contenants sont des menus objets qui ne sont pas forcément répertoriés en tant que tels.

Par contre, la consommation de café est -semble-t-il- devenue très importante et rentrée dans les mœurs. Sept inventaires mentionnent l'existence d'objets en lien avec elle. Ceci va de la détention de gobelets à café dans l'inventaire Mérate, à la présence de cinq cuillères à café dans l'inventaire Viet, de deux boîtes à café en fer blanc chez le Gareau et à la présence signalée de nombreuses fois de cafetières, une mauvaise en fer blanc chez le Brec, deux chez Guégan, deux encore, en terre cette fois-ci, chez Rio. L'inventaire du Cosquer est celui du record avec cinq cafetières comptabilisées et surtout, celui-ci est le seul mentionnant la présence de café, avec trois livres contenues dans un « pochon ». La consommation de café est donc véritablement entrée dans les mœurs des populations les plus aisées.

Plus surprenante est la mention, à deux reprises, de thé, celle-ci étant à lier avec l'activité de la Compagnie des Indes comme indiquée dans l'article du Mercure de France précédemment évoqué. Ainsi, trois boîtes de fer blanc avec du thé sont mentionnées dans l'inventaire du Cosquer, le 3 juillet 1786 et « une teyere », dans celui de Jeanne Guégan, le 9 avril 1786. La consommation de ce produit apparaît comme secondaire, notamment par rapport à celle du café.

À cela s'ajoute, de façon plus marginale, la présence de produit anglais, à deux reprises, sans que l'on puisse préciser davantage, sous la forme :

- de deux douzaines d'assiettes de terre d'Angleterre de quatre petits plats, six gobelets et six soucoupes en terre d'Angleterre, dans l'inventaire Bouézo
- d'une selle anglaise druzeheare (?) dans l'inventaire de Kerorgant.

La présence d'objets en porcelaine est mentionnée deux fois, le 4 avril 1786 dans l'inventaire Merate sous la forme vague d'une douzaine et demi d'assiettes de faïence et plusieurs porcelaines et le 16 et 17 mars 1786, dans l'inventaire Viet, avec deux sucriers de porcelaine. La présence de ces dernières est également à mettre en lien avec l'activité de la Compagnie, si l'on se réfère à nouveau à l'article du Mercure de France.

2.5) À la table des notables

L'insertion de la Ville d'Hennebont dans un réseau d'échange de dimension européenne, nous l'avons vu, a un impact sur les modes de consommations des habitants. Si les retombées pour les populations les plus modestes semblent en fait relativement réduites, abstraction faite évidemment de la consommation de vins ou de boissons alcoolisées d'une façon plus générale et de tabac, il convient également de se poser la question sur les habitudes alimentaires. Malheureusement, les documents en faisant état sont rares et seules les catégories favorisées apparaissent, donnant donc une image très imparfaite et forcément déformée de la réalité.

- Une nourriture très variée.

Seule une lettre du négociant Allain, du 11 janvier 1787¹²⁵ nous donne un (très bref) aperçu de la variété des produits disponibles à sa table. Écrivant à son cousin « Monsieur July de Vosgraud, en son Hôtel, à Quimperlé », l'auteur lui signale l'envoi d'arbres qu'il lui a commandé, mais aussi de « deux post de moutarde et de cornichon, la moutarde est cette année inférieur à ce quelle est ordinairement ». Plus étonnant, il lui fait part de sa volonté de lui faire « joindre à ces positions quelques flacons de câpres et d'olives dont j'avois entretenu ma chère cousine, pendant son séjour, icy ». La présence de ces produits s'explique par le fait qu'Allain entretient des relations commerciales avec des négociants marseillais, relations dont nous ne connaissons pas la nature exacte (probablement portant sur le commerce de grains) et qui lui permettent, en plus des produits échangés, de pouvoir disposer de marchandises pour son usage personnel (même si à la fin de sa lettre, il fait état que « ses provisions, quoique partis de

125 A D Finistère : 105 J262 : correspondance (1787)

Marseille depuis très longtemps, ne sont pas encore arrivés, si elles me parviennent, je partagerai avec plaisir avec vous »). L'action de partager participe à la diffusion des nouveaux produits et sensibilise de nouvelles personnes aux nouveaux goûts, mais elle permet également à Allain d'avoir un rôle important au sein de sa parentèle, en jouant la fonction de fournisseur de nouveaux produits.

- Les repas de réception.

Deux repas, offerts aux frais de la Communauté de Ville sont consignés dans les registres de délibération, malheureusement, aucune allusion n'est faite aux plats et à leur composition, seuls sont signalées les différentes catégories d'alcool consommées, leur quantité, ainsi que leur prix. Il est aussi possible d'imaginer, que pour les contemporains, un banquet de qualité se manifeste d'abord par la qualité des breuvages proposés, plutôt que par les aliments au fond de l'assiette.

- Le premier est évoqué le 29 mars 1755 :

« En la dite assemblée, Monsieur le Maire a remontré qu'il avait été chargé par la communauté de faire préparer à souper pour la réception de Monseigneur le Duc d'Aiguillon, le 4 août 1755, jour de son arrivée en cette ville et de faire dépense du nécessaire pour la dite réception, tirer le canon et autres dépenses. En conséquence, Monsieur le Maire chargea les Sieurs Gautier, aubergiste et le Sieur Equarter de faire les achats et préparatifs. Les mémoires de cette dépense n'ont jusqu'icy esté arrêtés par l'excès qu'ils contenaient et que la communauté ne peut autoriser, mais la communauté après avoir apostillé les mémoires a esté d'avis d'offrir au Sieur Gautier une somme de 300 lt, Monsieur le Maire a de plus fait fournir des vins de Champagne, Bourgogne, bougys, liqueur, cocarde des jeunes gens pour aller au devant de Monseigneur le Duc d'Aiguillon pare les chevaux delouage fait tirer les canons et payé le canonier pour tout, quoy il a payé suivant le mémoire qu'il a fournie la somme de 120 lt, surquoy il a requis la communauté d'en délibérer ¹²⁶. »

- le second est décrit dans une délibération du 1er juillet 1771 :

« La communauté a nommé Mr Villéon avocat et Simon, anciens échevins pour ordonner le repas et a prié Monsieur le Maire d'aller inviter MM Minard, l'un et l'autre lieutenant du Roy du Port-Louis à dîner ledit jour et toute la noblesse du canton.

Monsieur le Maire a dit que les commissaires nommés le 4 juin avoient ordonné un dîner pour quarante personnes à raison de 8 livres par tête pour vin ordinaire et café, qu'il était due à la demoiselle Lépine tenant le « Chapeau Rouge » 320 lt pour cet objet :

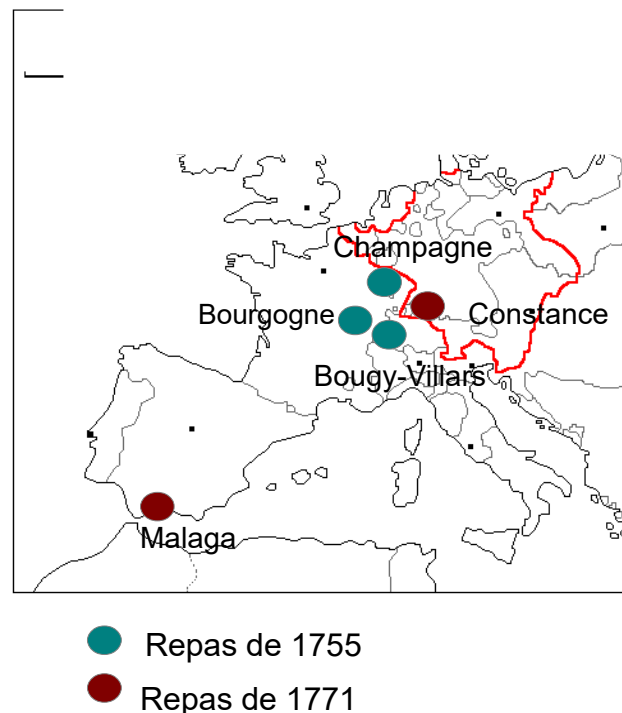
- 8 bouteilles de vin de Constance à 6 £ la bouteille, 48 lt
 - 4 bouteilles de vin Malagas à 3 £ 10s la bouteille, 14 lt
 - 2 bouteilles de liqueurs à 6 £ la bouteille, 12 lt
- et pour l'artillerie et salaire des canoniers 15 lt », soit, un total 410 lt 20s ¹²⁷. »

126 A M Hennebont : BB 22 : Reg. Délib. Com.Ville (1755-1759).

127 A M Hennebont : BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775).

Une attention particulière est donc accordée à la consommation de vin, choisis pour leurs qualités, ce qui tranche sans doute -nous l'avons vu- avec la médiocrité de ceux quotidiennement consommés, mais aussi à leur provenance (on peut également y voir une question de prestige). Si, dans le premier cas, les crus proviennent essentiellement des provinces orientales du Royaume, Champagne, Bourgogne, le terme bougis est sans doute une déformation de Bougy-Villars, petite région de production au nord du lac de Genève, dans le second, la dimension européenne des produits consommés est manifeste, le vin de Malaga provenant du sud de l'Espagne¹²⁸, celui de Constance probablement du sud du Saint Empire.

Schéma récapitulatif n°14 : Régions de Provenance des vins consommés



128 Dans la première partie, nous établissons l'existence d'une « aire de relation hypothétique » entre Lisbonne et Marseille, pour les caboteurs au départ d'Hennebont, la présence de Malaga peut confirmer cette hypothèse, les caboteurs pouvant très bien relâcher dans les ports du sud de la péninsule ibérique, pour s'y approvisionner en vin de qualité, notamment.

2.6) Existe-il des freins à la circulation des produits ?

L'impact de l'arrivée de nouveaux produits et de l'intégration de la Ville à des réseaux d'échanges européens est indéniable et participe à la transformation des habitudes alimentaires par la multiplication des produits disponibles. Si elle reste relativement marginale pour les catégories les plus pauvres de la population, il convient aussi de s'interroger sur la perception que les contemporains ont de cette activité d'échange et sur les nouveaux aliments proposés.

- La pomme de terre

Plusieurs éléments concourent à imposer la culture de la pomme de terre. Le premier est l'action déployée par Parmentier, qui montre avec insistance, dans son livre « *Traité sur la culture et les usages des pommes de terre, de la patate et du topinambour* », les bénéfices que les populations de la province pourraient tirer de la culture de ce tubercule :

« Sollicité toujours par le vif désir d'étendre de plus en plus la culture des pommes de terre dans les cantons les plus intéressés à l'adopter, je n'ai pu parcourir la Bretagne sans être affligé, en voyant cette immensité de terrains incultes. Mes efforts ayant été inutiles auprès de ceux qui l'habitent, je ne me suis pas rebuté ; j'ai l'honneur d'écrire aux États assemblés de cette province, & voici comment termine le mémoire qui accompagnoit ma lettre : « Une autre production, non moins intéressante pour la Bretagne, & sur laquelle l'attention de toutes nos provinces paroît s'arrêter avec quelque complaisance, c'est la pomme de terre. Pourriez-vous, Messieurs, être insensibles aux avantages sans nombres que cette plante verseroit dans la Province, confiée à votre administration quand vous apprendrez sur-tout que la même quantité de terrain qui rapporte au plus trente boisseaux de grains, en donne communément trois cents de ces racines, dans les quelles le père, la mère, les enfans, le cheval, le bœuf, la vache, le cochon & la volaille, trouveroient une nourriture également substantielle et salutaire ? Déjà la Normandie, pénétrée de cette vérité importante, commence à moins cultiver de sarrasin, & à multiplier davantage les pommes de terre. Quand verrons-nous la Bretagne imiter cet exemple ?

Les Anglois pendant leur séjour à Belle-isle ne l'ont-ils pas acclimatée ? Et M Blanchet, ce vertueux citoyen, que j'ai désigné l'apôtre des pommes de terre en Bretagne, n'a-t-il point prouvé que le sol de sa patrie y étoit très propre ? Que d'exemples pareils je pourrois citer, pour prouver sans répliques, que les bretons peuvent participer à ce bienfait ! Mais mon espoir se fortifie, en pensant que je parle à des hommes éclairés qui par leur position et leurs lumières sont faits pour avoir une opinion & donner l'impulsion à l'activité générale¹²⁹. »

129 PARMENTIER Antoine-Augustin, *Traité sur la culture et les usages des pommes de terre, de la patate et du topinambour*, à Paris, chez Barois l'Ainé, libraire, quai des Augustins, n°19, 1789, pp 12-14.

disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?id=j-m8aSCvo58C&pg=PA13&dq=pomme+de+terre+bretagne&hl=fr&sa=X&ei=DkLiUonxDMSb0QXtw4CgAw&ved=0CFQQ6AEwBg#v=onepage&q=pomme%20de%20terre%20bretagne&f=false>

(consulté le 5 janvier 2014)

Cette volonté est relayée par celle de l'intendant, comme le signalent les registres de la Communauté de Ville. Le 18 mai 1779, Mr le Maire signale que « par une lettre du 19 de ce mois, Monseigneur l'intendant annonçois à la Communauté de Ville le désir qu'il avois que la méthode du Sieur parmentier sur la fabrication de pain de pomme de terre fut connu dans la Province ». L'objectif est de réduire l'impact des disettes sur la population « cette nourriture pouvant être d'un grand secours dans les tems de disette et de calamité et qu'il étoit nécessaire d'avoir un certain nombre d'exemplaires pour faire connaître dans la ville que dans les environs une découverte d'un aussy grand secours et à prié la Communauté d'en délibérer¹³⁰ ». La diffusion de cette méthode se fait par le biais de 24 exemplaires achetés par la Communauté, un déposé dans ses archives, un autre au greffe de la Sénéchaussée, mais surtout par la sensibilisation des populations dans les campagnes. Le nombre de livrets restants est envoyé dans chacune des paroisses qui avoisinent Hennebont, le rôle des curés est donc déterminant, puisqu'il leur est demandé « avec prière aux recteurs d'en faire lecture » « au prosne de la messe », moyen efficace de sensibiliser les ouailles.

Toutefois, il est assez difficile d'appréhender l'impact réel de cette volonté d'imposer la culture de la pomme de terre. Comment les populations ont-elles réagi ? Quels bénéfices en ont-elles tirés ? Les processus de développement de cette culture ont-ils été linéaires ou se sont-ils produits par à-coup ?

C Guillevic¹³¹, citant l'exemple d'Auray, montre que l'on passe très rapidement d'une culture, qui apparaît dans les années 1770, avant tout comme complémentaire et de faible quantité : « quelques pommes de terre que les habitants mangent depuis la cherté des grains, mais cela n'est pas considérable et ne peut former un objet de ressource [...] ¹³² », à une décennie plus tard, en 1789, dans un discours tenu par le subdélégué d'Auray, qui montre que la « pomme de terre [...] fournit beaucoup à la nourriture des gens de la campagne aussi il s'en sème un peu partout dans les paroisses des environs »¹³³. Les deux mentions, trouvées dans les IAD précédemment évoqués, de « presse purée » dans l'inventaire Cabellec et Metteste, du 30 mai 1786, et d'un « passe

130 A M Hennebont : BB25 : Reg. Délib. Com.Ville (1775-1784).

131 GUILLEVIC Catherine, *op.cit.*, p 126.

132 A D Ille et Vilaine : C 1653 : État des récoltes de la subdélégation d'Auray, 1775.

133 A D Ille et Vilaine : C 1655 : État des récoltes de la subdélégation d'Auray, 1789.

purée¹³⁴ » dans celui de du Cosquer daté du 3 juillet de la même année invitent à penser que cette diffusion a été identique à Hennebont, la consommation de pomme de terre gagnant même les milieux aisés. L'importance prise par la culture de la pomme de terre dans l'ancien Évêché de Vannes est d'ailleurs relevée par Letaconnoux, qui dans un article « L'agriculture dans le département d'Ile-et-Vilaine en 1816 » signale que :

« En 1817, la surface ensemencée en pommes de terre [en Ile et Vilaine] fut de 1.970 hectares, alors qu'elle était, à la même date, dans les autres départements bretons, de 2.310 dans le Finistère, de 4.479 dans la Loire-Inférieure, de 4.592 dans les Côtes-du-Nord et de 9.600 dans le Morbihan (Ministère de. l'agriculture et du commerce. Direction de l'agriculture. Bureau des subsistances. Récoltes des céréales et des pommes de terre de 1815 à 1876. Relevé des rapports transmis annuellement par les préfets au Ministère de V Agriculture et du Commerce, Paris, 1878, in-fol)¹³⁵. »

Si l'on peut parler d'échec relatif, pour le département d'Ile et Vilaine, du moins dans les années 1780, la culture et la consommation de la pomme de terre semblent s'être très largement répandues dans le sud de la Bretagne.

- Une grande méfiance de la population face au commerce d'exportation.

Pour les populations les plus fragiles, le commerce, surtout d'exportation, ne représente pas forcément un atout mais une véritable menace. Celle-ci transparait à travers un état des produits des récoltes de 1759 : « Le pays est plus que suffisamment pourvu des productions nécessaires pour sa subsistance, on peut conjecturer que les blés diminueront de leur prix actuels, le commerce étant tout à fait interrompu¹³⁶ ». La principale peur, mise en évidence par ses lignes, est celle du manque de grains constituant la base de l'alimentation et son corollaire, leur cherté. Cette appréhension est évoquée par Armand Morvan, dans son « Histoire des hôpitaux d'Hennebont », signalant que :

« Ainsi, en 1765, la récolte fut si mauvaise que, poussés par la « cherté » des grains et donc du pain, les ouvriers et les femmes de la Vieille-Ville se révoltèrent... Il faut se

134 A D Morbihan : archives notariales : liasse B 3088.

135 LETACONNOUX Jean, L'agriculture dans le département d'Ile-et-Vilaine en 1816

In: *ABPO*, Tome 24, numéro 4, 1908. pp. 599-618.

136 A D Ile et Vilaine : C1652 : états des produits des récoltes:1759.

rappeler qu'Hennebont avait encore à cette époque un port important et spécialisé dans le commerce des grains. Nos révoltés donc pillèrent les blattiers qui étaient venus au marché et y avaient fait de grands achats. Les récoltes de 1767 et 1768 furent également mauvaises et l'indigence devint générale dans la région¹³⁷. »

Ici, la population s'en prend à ceux qu'elle juge comme étant les responsables de ces malheurs, les négociants en grains, suspectés de les vendre à leur unique profit en la laissant dans le plus grand dénuement. Enfin, la situation peut devenir tellement critique qu'il est nécessaire, pour la Communauté de Ville de faire appel à la troupe pour rétablir l'ordre public. C'est le cas relaté en 1788 dans « les mémoires sur la nécessité de la libre exportation des grains »¹³⁸, il y est signalé des « Émeutes à Hennebont le 12 août 1788, occasionnée par les chargements de grains très fréquents dans le port. La foule a menacé de mettre le feu aux bâtiments chargeant les grains ». Le Maire Chrétien de Pommorio demande qu'un bataillon passe l'hiver dans la ville, pour rétablir tout à fait l'ordre, car « l'esprit de sédition » s'est répandu jusque dans les campagnes. Le Deuxième Bataillon du Régiment de Rouergue se rend, à partir du 26 septembre, dans la ville.

Cette angoisse se trouve aussi retranscrite lors de la rédaction des doléances par métiers, dans celles de la marine et des bateliers. Il y est demandé « au Roi de leur laisser les grains de deux années pour pourvoir à leurs besoins, car l'exportation de grains est un commerce qui nuit aux pauvres¹³⁹ ». Celles des tisserands insistent également pour que « l'exportation de grains ne puisse être autorisée que pour la 3^e récolte, les deux dernières servant pour la consommation de la Province ».

Malgré tout, le trafic portuaire peut-être une solution aux périodes de disettes, même si la population ne semble pas y accorder une grande importance. Les secours, même si ils sont intéressés, peuvent arriver par le port. C'est ce qu'indique une lettre de Le Milloch, subdélégué, datée du 22 juin 1772 :

« Le jour du marché suivant le départ de ma lettre (du 14 juin), il nous est venu de la grâce de dieu un chasse-marée avec 12 tonneaux de seigle du côté de Brest, le patron de ce chasse-marée qui avait appris la disette était accouru comptant vendre 11 lt le minot de seigle pesant 70 lt mais il fut trompé, le marché se trouva plus fourni que le précédent, de plus, il ne se trouva pas la même quantité d'acheteurs, ce qui fit que ce patron fut obligé

137 MORVAN Armand, *Histoire des hôpitaux d'Hennebont*, thèse de doctorat en médecine, 1969, p 55.

138 A D Ille et Vilaine : C 3911 : Société d'Agriculture : mémoire sur la nécessité de la libre exportation des grains (1788).

139 A M Hennebont : AA1 : Doléances de la marine et des bateliers et des tisserands (1789).

de le mettre à 9 Lt 10 et encore vendit-il peu. Nous avons appris qu'on avait laissé sortir de Nantes deux cargaisons de seigle pour cette ville, nous apprenons aussi que dans tous les marchés voisins les grains ont diminué, on ne peut attribuer cela qu'aux approvisionnements qui ont été faits et comme la récolte approche, cela a forcé les propriétaires qui avaient du grain à vendre. Nous avons été dans un moment critique, mais il est changé et il y a lieu d'espérer que tout ira bien cependant ce sera le marché prochain qui nous donnera des notions plus sûres sur cette partie, quoi qu'il en soit dès qu'il nous vient deux cargaisons de seigle de Nantes, je crois que vous pouvez suspendre le cours que je vous ai demandé à moins de chargement dont j'aurai l'honneur de vous instruire¹⁴⁰. »

- La force de l'habitude, ou les barrières psychologiques face à la nouveauté.

Comment la population la plus pauvre réagit-elle à l'apparition de nouveaux produits ? Il semble que tout ne coule pas de source. Un exemple nous est fourni en cette fin de siècle avec le riz. Adopter un nouvel aliment, changer les habitudes ou les modes de consommation, que le produit soit proposé comme pour le riz ou que l'impulsion vienne d'en haut, avec l'exemple de la pomme de terre, montre que les populations sont d'abord méfiantes, voire réfractaires. Ici la nouveauté se heurte à une barrière d'ordre psychologique ou tout au moins à un frein important, une sorte de télescopage venant perturber les habitudes.

– Le riz

Les « Registres des secours en argent et en grains » nous renseignent sur l'attitude des populations, face à ce nouvel aliment, inconnu pour elles et aux difficultés surmontées pour qu'il soit consommé. Le 28 février 1772, la disette menace, il est signalé que « Les blatiers tirent du seigle du canton d'Hennebont, tous les jours pour Auray notamment. Si le seigle a été d'un quart en dessous d'une année commune et le blé noir d'un demi, il n'y aurait pas eu sans cela risque de disette. Déjà le prix est exorbitant pour le seigle et un grand nombre de gens est réduite à la mendicité¹⁴¹ ». Il est donc décidé, vraisemblablement par les autorités de la Province, de faire livrer du riz, pour subvenir aux besoins immédiats des populations. Malgré tout, le rédacteur (qui nous est inconnu) est bien conscient des limites et des difficultés qui vont se manifester face à de telles livraisons, insistant sur le fait qu'« Il faudrait une disette générale pour engager le peuple à faire une consommation de riz ». Le 14 juillet suivant, le verrou

140 A D Ille et Vilaine : C 6201 : Transport et exportation de grains (1772).

141 A D Ille et Vilaine : C 1722-23 : Registre des secours en Argent et en grains (1772).

psychologique a sauté puisque il est mentionné « 400£ de riz pour distribuer aux pauvres de la paroisse envoyée par l'intendant », le 29 juin précédent le périmètre de distribution s'était déjà élargi sensiblement, « 600 £ de riz pour les paroisses du Canton d'Hennebont qui sont les plus nécessiteuses transportées par deux barques ».

Le frein psychologique fonctionne, ici, à plein, la population apparaissant rétive à adopter ce nouveau produit, inconnu d'elle, à moins d'y être poussée par la faim. La force de l'habitude et une faible curiosité pour ce qui est inconnu peuvent permettre d'expliquer en partie cette attitude. Il n'en demeure pas moins qu'il s'agit, ici, d'une consommation exceptionnelle répondant à des facteurs précis, il n'est donc absolument pas certain que la consommation de riz se soit poursuivie une fois la menace de disette passée et que le bref changement opéré sous la contrainte ait eu une réelle suite.

Chapitre III : Entre circulation des idées, des techniques et nouveautés technologiques

L'intégration de la ville aux circuits d'échanges européens se manifeste aussi par la diffusion, non plus seulement de nouveaux produits, mais de nouvelles idées, de nouveaux modes de penser, ainsi que de la possibilité de développer ou d'implanter localement des techniques venues d'ailleurs, de faire l'acquisition de machines plus performantes, qu'il faut parfois aller chercher très loin. Il s'agit donc ici de l'illustration, également, d'une ou des conséquences de la connexion de la Ville ou des ses élites au monde qui les entoure. Malgré tout, comme dans les cas précédemment étudiés, il convient également d'en appréhender les limites. Toute la population n'est pas concernée par ces changements, les notables apparaissent comme en étant les éléments privilégiés, moteurs ou relais, les populations les plus démunies ayant un rôle plus effacé voire marginal.

3.1) Les livres, pierres angulaires de la circulation des idées

La circulation des livres reste mal connue. La première mention trouvée de livres est faite dans les Registres de Délibération de la Communauté de Ville. Le 12 décembre 1707, le compte rendu fait état que « ledit Sieur Maire a remontré quil luy a esté dellivré [...] par ordre de nos seigneurs des étatz » d'acquérir deux exemplaires de l'histoire de la Bretagne « composer sur les titres de velours autrouver originaux par don Alexis Lobineau, prestre, religieux bénédictin de la congrégation de Saint Mor [...] imprimé apauvier sur la présente année 1707¹⁴² ». Les deux tomes demeurent entre les mains du Maire, « les deux livres ont été chiffrés et signés par premier et dernier feuillet ». Cet achat imposé n'est donc en rien révélateur des inclinations des membres de la Communauté pour tel ou tel type d'ouvrage et ne semble pas, d'ailleurs, soulever un grand enthousiasme.

À la fin des des années 1760, un échange de trois lettres entre Varin du Coulombier, lieutenant du présidial et subdélégué représentant l'Intendant et le Milloc'h, subdélégué d'Hennebont apporte des précisions quant à la circulation des livres. La première fait état d'une information connue par le Roi, « qu'il se fait dans les provinces un commerce considérable de Livres contraires à la religion, à la pureté des mœurs et à la tranquillité de l'état, l'intention de sa majesté est d'apporter un prompt remède à cet abus ; et elle s'occupe des moyens d'y parvenir et d'augmenter en même temps le commerce des livres utiles, presque anéanti par les entreprises des imprimeurs et libraires étrangers ». Il est donc demandé aux subdélégués de mener enquête pour l'informer le plus rapidement possible :

- 1 « Du nom de tous les libraires-imprimeurs qui sont établis dans votre département.
- 2 Du nom des des Libraires qui ne s'occupent que de cette profession, sans exercer celle d'imprimeur.
- 3 Des titres en vertu desquels ils exercent leur état, ou s'il n'en ont aucun.
- 4 De la nature et de l'étendue de leur Commerce, des abus qu'ils peuvent y commettre, ou de la fidélité avec laquelle ils en remplissent les devoirs.
- 5 S'ils sont nécessaires ou du moins d'une utilité marquée, dans le lieu de leur établissement ; ou si ils y sont inutiles et même dangereux.
- 6 Si leur réputation est bonne ou mauvaise et surtout s'ils n'ont point celle de vendre de mauvais livres.
- 7 Quel est le nombre de leurs enfants ; s'ils sont en bas âge, ou si, au contraire, ayant

142 A M Hennebont : BB 10 : Reg. Délib. Com.Ville (1707-1711).

quelqu'état, ils n'ont plus besoin du secours de leur père.

8 Quels sont les Libraires que vous croirez devoir être supprimés ou conservés, et quels motifs pourroient déterminer leur conservation.

9 Quelle est l'époque, à laquelle il vous paroît que la suppression doit avoir lieu.

10 Enfin, ce que vous pensez sur la fixation du nombre de libraires pour chaque Ville de votre Département¹⁴³. »

Le 17 juin suivant la réponse de le Milloc'h est assez lapidaire. Celui-ci montre que :

« article premier : Il n'y a aucun libraire imprimeur dans mon département.

2 Il n'y a point aussi de librairie, ce sont des marchands quincaillers et marchands de toiles qui vendent ici des livres, qui sont la Veuve Sauvé, la Veuve Mombrun et le Sieur Quintrec, marchand de toiles ;

3 Ils n'ont aucun titre.

4 Leur commerce de librairie consiste en très peu de choses, ils ne vendent que des heures d'église, catéchisme, rudiment et quelques dictionnaires françois et ces trois marchands ne vendent point entre eux tous bon an mal an, pour la somme de 400£ et cela ne fait pas la cinquantième partie de leur commerce, tous les autres livre se tirent directement de Rennes, de Vannes et Lorient, il n'est pas à ma connaissance que les 3 marchands cy-dessus commettent aucun dans leur commerce de livres.

5 Je crois qu'il est fort utile d'avoir quelqu'un sur les lieux qui vendent des livres, cy dessus, qui sont de première nécessité.

6 La réputation des trois marchands cy-dessus est bonne et ils ne vendent pas de mauvais livres.

7 Il est inutile de répondre à cet article vu que ce commerce est si peu considérable que ces trois marchands ne souffriraient pas beaucoup quand on leur interdirait.

8 comme je pense qu'un libraire qui feroit ce seul commerce ne pourroit subsister dans cette ville, je crois qu'il est à propos de laisser les choses en l'état.

9 en cas néanmoins qu'on voulut interdire ce commerce aux trois nommés cy dessus, il faudroit leur laisser trois mois pour ce défaire de leur marchandise.

10 J'ay déjà dit que je ne croyais pas qu'un libraire put subsister ici en ne faisant que ce seul commerce, d'ailleurs notre proximité de Lorient nous met à même de nous en passer sauf néanmoins les livres cy-dessus qui sont de première nécessité¹⁴⁴. »

La circulation de livres au sein de la population apparaît comme très marginale et porte essentiellement sur des thèmes religieux. Cette diffusion modeste peut s'expliquer premièrement par l'accès à la lecture dépendant d'un coût relativement élevé pour acquérir des ouvrages et hors d'atteinte pour la majorité de la population, il ne s'agit donc pas d'un produit de première nécessité, réservé à une élite qui se fournit directement à Rennes, Vannes ou Lorient, mais surtout par la barrière de la langue, ce que souligne peut-être la présence de dictionnaires en français. La vente des livres est

143 A D Ille et Vilaine : C 1689 : enquête sur la circulation des livres, années 1760, lettre du 5 juin 1768.

144 *Ibidem*, réponse à la requête précédente, datée du 17 juin 1768.

donc une activité de complément pour les marchands cités, presque marginale. Dans ce cas, si livres licencieux il y a, ils sont à chercher dans les bibliothèques des notables.

Le dernier élément, beaucoup plus anecdotique, a trait à la circulation de l'information. Nous n'avons ici que la lettre de le Milloc'h, datée du 19 novembre 1771, répondant, probablement à Varin du Coulombiers, quant au souhait de ce dernier qu'on lui fournisse des informations publiables dans la Gazette de France. Ici encore, le Milloc'h est lapidaire, estimant que « mon département n'est pas dans le cas de produire beaucoup d'évènements dignes d'être annoncés dans la Gazette de France, quoyqu'il en soit, je compte écrire à tous Mrs les recteurs de mon département pour les prier lorsqu'il se passera quelques évènements remarquables ou lorsqu'il se trouvera quelques centenaires ou autres objets dignes de la curiosité publique de vouloir bien m'en faire part de quelques détails ». Concluant sur le fait que « quand il se passera dans cette ville quelques faits que je croiray pouvoir être annoncés, jauray l'honneur de vous le faire passer par un bulletin conformément à votre lettre et quand il n'y aura rien eu dans un mois, à la fin de ce mois ou au commencement du suivant, je vous adresseray un certificat négatif, je crois pas qu'on puisse rien ajouter à votre projet ¹⁴⁵ ». Les descriptions opérées par le Subdélégué nous donnent donc globalement l'image d'une société peu sensible aux nouvelles idées, pour des raisons financières, mais aussi semble-t-il culturelles, une société qui n'est ni réceptive ni émettrice.

Quels rapports entretiennent les élites avec les livres ? La présente réflexion se base, ici, principalement sur une étude déjà ancienne, menée par Jacques Guilchet¹⁴⁶, à travers l'étude d'inventaires après décès, de quatre familles importantes, celles de Huo de Querrio, de De Kernalno, de François le Galloudec, notaire et procureur, et enfin de Jean Antoine Fraboulet de Kerorgant, bachelier en droit. Pour cet auteur « les bibliothèques se trouvaient dans un nombre restreint de foyers, mais, par la diversité de leur constitution, elles semblent bien refléter une évolution réelle dans les différentes catégories sociales ». Le premier élément frappant relevé est le nombre d'ouvrages détenus :

145 A D Ille et Vilaine : C 1689 : enquête sur la circulation des livres, lettre de le Milloc'h, Subdélégué, du 19 novembre 1771.

146 GUILCHET Jacques, Quelques bibliothèques hennebontaises au XVIII^e siècle, In : *BSPM* : Société Polymathique du Morbihan. Vannes, 105, 1978, p. 73-76.

Familles	Huo de Querrio	De Kernalno	le Galloudec	Fraboulet de Kerorgant
Nombres d'ouvrages	200	35	100	377

Tableau n°37 : nombre d'ouvrages détenus par quelques familles hennebontaises

Le livre, pour l'élite hennebontaise est donc un objet de consommation important et peut être vu comme un marqueur social, tant dans les familles issues de la noblesse que de la bourgeoisie, montrant l'insertion des individus dans le tissu de réflexion de l'époque, sa possession étant aussi révélatrice d'un statut. Cependant, le très grand nombre d'ouvrages disponibles ne doit pas cacher que ces bibliothèques ont été conçues au fil du temps, peut-être parfois par plusieurs générations et ne renseignent pas sur les réseaux de d'achats et/ou d'approvisionnement.

D'après Jacques Guilchet, dans la famille de Querrio, « les œuvres de pitié dominant, mais ne sont pas seules. Une éducation classique a fortement influencé sur le choix des ouvrages où les anciens sont fortement représentés, avec Virgile, Horace, Démosthène, Ovide, Salluste, puis plus près d'eux, Molière, La Bruyère, Destouches, Despréaux, Bossuet... ». Outre des ouvrages sur le théâtre, notamment italien, ou à connotation religieuse, les œuvres spirituelles du Père Huby « enfant d'Hennebont », certains livres nous renseignent sur les centres d'intérêts de cette famille :

- des ouvrages « Instructions astronomiques », « Géométrie », « Traité d'arithmétique », sont révélateurs d'un attrait sur pour les sciences, mais peut-être, servent-ils aussi, de base d'apprentissage pour les enfants de la Famille Querrio.

- Des livres d'économie, dont « *la Science du négociant* », ou encore « *le parfait Négociant* » de Savary des Bruslons, pour J Guilchet, il s'agit « d'une autre facette de cette bourgeoisie ou noblesse venue au négoce¹⁴⁷ ».

- Plusieurs cartes de France et de Marine montrent bien que, dans cette famille, se livrant au commerce maritime, on a conscience des enjeux spatiaux et qu'il est donc nécessaire d'avoir une bonne lecture de l'espace (sinon de la maîtriser) des relations commerciales. Ces éléments sont révélateurs que les échanges, quels qu'ils soient, sur quelque distance qu'ils puissent avoir lieu, se préparent en amont, alliés aux relations épistolaires et que le commerce est le fruit de cette réflexion.

147 *Ibid.*

– Enfin, la présence d'un ouvrage est plus surprenante, il s'agit d'un « Traité des jardins et de la culture des arbres ». Il s'agit probablement du « Traité des jardins, ou le nouveau de la Quintinye »¹⁴⁸, dont les premiers tomes sont parus au milieu des années 1770, contenant un calendrier des travaux et récoltes et abordant des éléments plus techniques, comme la taille des arbres fruitiers, les greffes, les méthodes de production... Il est peu probable que la famille Querrio ait trouvé dans le jardinage une véritable passion, mais il est plus vraisemblable qu'elle ait utilisé les éléments contenus dans l'ouvrage, comme base de réflexion à l'amélioration de la production arbustive ou fruitière de ses domaines agricoles.

La bibliothèque de François le Galloudec comprend majoritairement des ouvrages à caractère religieux ou sur le droit, en lien avec son activité. Deux ouvrages dénotent cependant:

– un « *Traité des superstitions* »¹⁴⁹ en quatre volumes, recueillant, en fait, les « les décrets et les sentimens des saints pères et des Théologien », en lien avec la fonction de juriste du propriétaire.

– Un ouvrage portant sur « *L'architecture pratique* »¹⁵⁰, « qui comprend le détail du Toisé & du Devis des Ouvrages de Massonnerie, Charpenterie, Menuiserie, Serrurerie, Plomberie, Vitrierie, Ardoise, Tuile, Pavé de Grais & Impression », ce livre étant « très nécessaire aux Architectes aux Experts & à tous ceux qui veulent bâtir ». Ici aussi, un lien peut être établi avec le métier qu'exerce le Galloudec.

148 LE BERRYAIS René, *Traité des jardins, ou le nouveau de la Quintinye*, à Paris chez Belin, libraire rue Saint-Jacques, 1785.

Disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?id=KQsOAAAAQAAJ&printsec=frontcover&dq=Trait%C3%A9+des+jardins&hl=fr&sa=X&ei=ULvwUvdWrKXTBaXDgcAI&ved=0CDAQ6AEwAA#v=onepage&q=Trait%C3%A9%20des%20jardins&f=false>

(consulté en janvier 2014)

149 THIERS Jean-Baptiste, docteur en théologie et curé de Vibraie, *Traité des superstitions*, à Paris chez Jean de Nully, rue Saint-Jacques à Saint-Pierre, 1704, quatre volumes.

Disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?id=2PFFAAAACAAJ&printsec=frontcover&dq=Trait%C3%A9+des+superstitions&hl=fr&sa=X&ei=eMHwUpv7DYX70gW27IEg&ved=0CDIQ6AEwAA#v=onepage&q=Trait%C3%A9%20des%20superstitions&f=false>

(consulté en janvier 2014)

150 BULLET Pierre, architecte du Roi, *L'architecture pratique*, à Paris, chez J B D'elépine Imp Lib ord du Roy rue Saint-Jacques à la Victoire & au Palmier, Jean Th Hérisant Libraire rue Saint-Jacques à Saint-Paul & à Saint Hilaire, 1741.

disponible à l'adresse

<http://books.google.fr/books?id=LEmvODJIUCIC&printsec=frontcover&dq=l%27architecture+pratique&hl=fr&sa=X&ei=c8PwUryQHOSg0QX3i4G4Dw&ved=0CDAQ6AEwAA#v=onepage&q=l%27architecture%20pratique&f=false>

(consulté en janvier 2014)

La bibliothèque de Fraboulet, comme les précédentes, comprend de nombreux ouvrages religieux, mais aussi philosophiques, comme « *L'homme et sa faculté* », des ouvrages de Rousseau, Montaigne, Vauvenargues, Young... Une place importante est consacrée aux livres de droit, près de cinquante volumes traitent de l'histoire en général, dont un sur la marine ; deux encyclopédies trouvent leur place sur les rayonnages, ainsi qu'une « *Histoire Naturelle* » de Turpin, une « *Histoire générale* », et six volumes sur l'« *Histoire de la musique* ». Ont également place dans les rayonnages, la « *maison rustique* » traitant essentiellement de l'agriculture, la « *Médecine domestique*¹⁵¹ » probable réédition du livre de William Buchan traitant « Des moyens de se conserver en santé de guérir & de prévenir les Maladies par le régime & les remèdes simples », ou plus étonnant, un « *Traité des feux d'artifice*¹⁵² ». La famille Fraboulet fait partie de l'élite négociante de la ville, aussi n'est-il pas étonnant de trouver dans la bibliothèque deux atlas, la connaissance spatiale des enjeux est pour cette activité économique essentielle. L'importance de l'activité commerciale est également soulignée par la présence de dictionnaires et livres de vocabulaires franco-anglais, accompagnés d'une édition de « *Télémaque* » de Fénelon en édition bilingue. Il s'agit, à l'évidence ici, de s'affranchir, non pas seulement des barrières géographiques, mais surtout de celles liées à la langue. La maîtrise, plus ou moins rudimentaire, de l'anglais et/ou d'autres langues est un atout non négligeable dans la compétition dans les échanges que se livrent les familles de négociants. Elle permet, outre de communiquer plus facilement, d'avoir un accès plus rapide et sans doute plus fiable à l'information, base de la réussite économique commerciale.

151 BUCHAN William, *Médecine domestique*, à Paris, Chez Froullé, Libraire Pont Notre Dame vis-à-vis le Quai de Geivres, 1783.

disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?id=DZA3AAAAAAAJ&pg=PR12&dq=m%C3%A9decine+domestique&hl=fr&sa=X&ei=0MjwUurrN9Gn0wW4koDYDQ&ved=0CFgQ6AEwBQ#v=onepage&q=m%C3%A9decine%20domestique&f=false>

(consulté en janvier 2014)

152 FREZIER Amédée-François, *Traité des feux d'artifice*, A LA HATE, chez J Neaulme, libraire, 1741.

disponible à l'adresse :

http://books.google.fr/books?id=W_BWAAAACAAJ&pg=PA388&dq=trait%C3%A9+des+feu+d%27artifice&hl=fr&sa=X&ei=gsrwUqebM-iu0AXk4oCYDw&ved=0CDIO6AEwAA#v=onepage&q=trait%C3%A9%20des%20feu%20d%27artifice&f=false

(consulté en janvier 2014)

3.2) Nouvelles techniques et nouvelles méthodes de production

Ici, ville et espace proche sont concernés. La mise en valeur des ressources, principalement minières devient l'objet d'un enjeu important et Hennebont ne reste pas à l'écart.

Les archives sur les mines de Bretagne¹⁵³ offrent quelques renseignements. En 1781, une annotation très lapidaire fait « État des filons de Bretagne dressé par Duhamel inspecteur des mines » et notamment « Entre Hennebont et Lorient, dans une montagne, mine de pierres fines de différentes couleurs contenant de l'argent ». Il s'agit probablement de Duhamel, père (1730-1816) inspecteur vétérinaire au corps royal des mines, collaborateur de Gabriel Jars dans « voyages métallurgiques », participant au dictionnaire métallurgique de l'Encyclopédie méthodique. Sa présence en Bretagne est attestée dans un article de Robert Jameson, dans « The Edinburgh New Philosophical Journal: Exhibiting a View of the progressive discoveries and improvement » en 1831 :

« Once free from all engagements with individuals, he set no bounds to his zeal, and his writings and experiments became more numerous. In 1775, he visited the mines of Huelwoat in Lower Bretagne, and discovered to the great benefit of the proprietors, that a substance of an earthy appearance, which they rejected as useless, was very rich in lead and silver. In 1777, he improved the forges in the same country, as well as the founderies of carron and iron balls at Lanoue, and published, as we have already mentioned, his secret with respect to the cementation of steel.

In 1779 he projected great improvements in the refining of silver, that is to say in the art of separating that metal from copper by means of lead. In 1783, he invented an instrument calculated for following better the direction of veins, and for determining the points at which they cross¹⁵⁴. »

Malgré tout, il ne semble pas que cette découverte ait eu une grande postérité, sombrant probablement dans l'oubli.

153 A D Ille et Vilaine : C 1472-1475 : mines de Bretagne 1698-1788.

154 JAMESON Robert, *The Edinburgh New Philosophical Journal: Exhibiting a View of the progressive discoveries and improvement, Volume 10*, Edinburgh for Adam Black North Bridge Edinburgh ; and Longman Rees Orme Brown & Green, London, 1831, pp 9-10.

disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?id=rCAAAAAAMAAJ&pg=PA9&dq=Duhamel+inspecteur+des+mines+bretagne&hl=fr&sa=X&ei=NP TxUrnPHuH50gXcsYC4BA&ved=0CC8Q6AEwADge#v=onepage&q=Duhamel%20inspecteur%20des%20mines%20bretagne&f=false>

(consulté en janvier 2014)

Le 25 mai 1788, une nouvelle annotation fait état « qu'il n'y a dans la subdélégation d'Hennebont ni usines, ni fourneaux. Il serait possible d'en créer¹⁵⁵ ». Ce souhait semble, ici aussi, être resté lettre morte.

Le cas le plus savoureux est rapporté le 11 décembre 1769, lors d'une « recherche minière dans la Sénéchaussée d'Hennebont ». L'initiative est à l'origine individuelle et revient à un personnage assez étonnant, le Sieur Canon. Son parcours est brièvement retracé dans l'article, il est :

« originaire de Tournay en Flandre, a passé vingt ans en Angleterre où il s'est marié, a été employé dans les travaux de mine et de charbon de terre [...]. Il fournissait du charbon à la Compagnie des Indes et même au Roi à Brest, il est venu s'établir en France ayant quitté l'Angleterre à cause de la religion catholique, ayant des enfants grands pour ne point les marriers à des protestants et il s'est établi à Hennebont à cause de la proximité de Lorient pour avoir plus de facilité pour son commerce avec la Compagnie et même son intention en venant à Hennebont était de fabriquer de la bière, mais il n'y a pas sans doute trouvé ce qu'il lui fallait pour cela, en conséquence il paraît avoir abandonné ce dessein¹⁵⁶. »

Il s'agit sans doute d'ailleurs du même personnage cité par Catherine Guillevic, Théodore Canon :

« déclaré négociant en charbon de terre, [qui] a parmi ses clients des négociants de Paris et de Dieppe, venus à l'occasion des ventes. Il négocie également directement avec la Compagnie. En effet, depuis 1766, le Sieur Droneau, trésorier de la Compagnie, lui doit le prix d'une livraison de charbon de terre et de plomb. Cette dernière, endettée ne le paye plus et quelques temps après sa liquidation, il doit à son tour déposer le bilan en 1773¹⁵⁷. »

L'étendue de ses découvertes apparaît comme étonnante, son parcours atypique et ses connaissances ne semblent pas pousser ses interlocuteurs à les remettre en cause.:

« Des prospections [sont organisées] à 6 endroits différents, quatre devant contenir du charbon, deux du cuivre [...]. Les quatre mines de charbon de terre et les deux de cuivre ne sont pas éloignées l'une de l'autre de plus de deux lieues et à deux lieues tout au plus de Lorient et toutes à peu de distance de la rivière d'Hennebont où il peut venir des barques de 150 à 200 tonneaux [...] ; Suivant les mêmes signes, le Sieur Canon a dit qu'il devait y avoir une mine de fer aux environs de Baud, une autre près de Josselin et une autre près de Ploermel [...]. [une] Mine de cuivre située près du moulin du Bouetiez en la trêve de Saint-Gilles Hennebont à ½ lieue de là, [une] mine de charbon [...] [et] dans un bras de mer séparant Kervignac de Riantec, [une] mine de charbon¹⁵⁸. »

155 A D Ille et Vilaine : C 1472-1475 : mines de Bretagne 1698-1788.

156 *Ibid.*

157 GUILLEVIC Catherine, *op.cit.*, pp 310-311, reprenant une source issue des A D Morbihan:11 B 119 : Consulat de Vannes, faillite du 4 avril 1773.

158 A D Ille et Vilaine : C 1472-1475 : mines de Bretagne 1698-1788.

Personnage sulfureux, escroc notoire, affabulateur ou personne sincère, il ne semble pas que ces découvertes multiples aient soulevé l'intérêt des contemporains et qu'une suite leur ait été donnée.

3.3) Acquérir de nouvelles machines

Le maître d'œuvre est la Communauté de Ville, il ne s'agit pas ici, simplement, de procéder à un état des lieux des achats de machines au service de la population, mais de comprendre dans quelle logique ces acquisitions se font. Pourquoi un tel choix, comment s'opère-t-il, quels éléments (techniques, novateurs...) ont été mis en avant facilitant la décision d'achat, comment les acquéreurs ont-ils été informés ou sensibilisés, ou comment ont-ils pu orienter leurs préférences ? Il n'est malheureusement pas possible de répondre à toutes ces questions, pour chaque cas évoqué, les processus de décisions sont très lacunaires, seules les archives de la Communauté de Ville contiennent quelques éléments de réponses, qu'il faut, parfois, compléter avec des informations contenues dans des ouvrages contemporains.

- Les machines pour secourir les noyés

- Une première machine en 1773

Le 19 avril 1773, les registres de la Communauté de Ville font état de la volonté d'acquérir une liste d'éléments pour la somme de « 73 lt 10 s pour la conception d'une boîte comprenant pour le secours des noyés¹⁵⁹ », comprenant :

- « Une machine fumigatoire pour introduire de la fumée dans le fondement de la personne noyée.

- Du tabac et du savon pour faire des lavements pressant

- Du linge ou de la flanelle pour faire des frottements

- Une bouteille d'eau de vie camphrée et autre esprit de sel d'ammoniac »

Les emplettes sont faites par un dénommé Hémon, chirurgien à l'hôpital. Il ne semble pas que cette personne ait eu des difficultés particulières pour acquérir les

159 A M Hennebont : BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville 1766-1775).

produits particuliers comme l'eau de vie camphrée ou les sels d'ammoniac, sans que l'on puisse préciser davantage. L'achat d'une machine fumigatoire est plus étonnant. Comment les édiles municipaux ont-elles pu être sensibilisées à la nécessité d'un tel investissement et pourquoi se sont-ils portés sur ce choix ? La réponse apparaît au détour de la lecture d'un article d'un livre d'Antoine Boudet :

« L'on a vu dans nos mémoires, presque chaque année, des tentatives, des procédés des dissertations, des associations, des succès, en pays étrangers pour rendre à la vies les corps attaqués & vaincus par l'eau : nos compatriotes se sont aussi évertués fut ce digne objet, voici encore la Capitale qui perfectionne ses vues à cet égard & fait publier l'avis qui suit, il lui appartient de donner les exemples comme aux autres villes de les suivre, quand ils répondent aussi parfaitement que celui-ci au vœu de humanité & de la raison¹⁶⁰.»

L'initiative d'un tel choix est donc à chercher à Paris, en 1771. Deux ans plus tard, la Communauté de Ville, y ayant été sensibilisée, décide de procéder à l'achat. S'ensuivent, dans l'article, les modes d'utilisations des différents produits rapportés dans la délibération :

- « On lui introduira de la fumée de tabac dans le fondement, par le moyen d'une machine fumigatoire qu'on trouvera dans tous les Corps de Garde... On pourra également suppléer à la machine fumigatoire, en se servant de deux pipes donc le tuyau de l'une sera introduit avec précaution dans le fondement de la personne retirée de l'eau, les deux fourneaux de pipes, appuyés l'un sur l'autre & quelqu'un soufflant la fumée du tabac par le tuyau de la seconde pipe. On peut aussi employer avec succès les lavemens de tabac & de savon.
- On la frottera [la personne] même un peu rudement par tout le corps, sur tout sur le dos les reins, la tête, & les tempes avec des linges ou de la flanelle trempés dans de l'eau de vie camphrée, animée avec l'esprit de sel ammoniac¹⁶¹. »

À travers ces deux exemples, nous pouvons nous rendre compte que la municipalité respecte quasiment à la lettre les prescriptions énoncées dans l'article. Il se peut donc que les édiles municipaux aient été sensibilisés à cette nouvelle technique par l'ouvrage

160 BOUDET Antoine, *Journal Oeconomique, ou Memoires, notes et avis sur l'Agriculture, les Arts, le commerce et tout ce qui peut avoir rapport à la santé*, à Paris, Chez Astoine Boudet, Imprimeur du Roi & du Châtelet, rue Saint Jacques vis à vis la rue du Plâtre, 1771, pp 460-461.

disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?id=2pZCz8Mu4tsC&pg=PA461&dq=machine+fumigatoire+pour+le+secours+des+noy%C3%A9s&hl=fr&sa=X&ei=mRD2UvmDBoWX0QXiyYGQDw&ved=0CD4Q6AEwAA#v=onepage&q=machine%20fumigatoire%20pour%20le%20secours%20des%20noy%C3%A9s&f=false>

(consulté le 29 janvier 2014)

161 *Ibid.*

lui même.

- Une seconde machine en 1788

Le 26 mars 1788, la Communauté de Ville, à nouveau dans l'acquisition « d'une machine propre à administrer d'après les principes de Monsieur Pin (ou Pia), promoteurs de l'établissement en faveur des noyés, tous les secours que l'on indique pour rappeler à la vie les personnes qui sont tombées dans l'eau¹⁶² », probablement en remplacement de la précédente hors d'usage. Les dépenses se montent à 74 lt 12 s, et les « dépenses [sont] justifiées par les quittances jointes à l'état et mémoires », dont aucune trace n'a été conservée.

Quelques informations nous sont parvenues sur l'inventeur :

« Monsieur Pia, Maître Apothicaire de Paris & ancien Echevin, toujours enflammé du bien Public & jaloux de se faire dans sa retraite un genre d'occupation capable de tempérer les regrets qu'il avoit de ne plus être utile à l'humanité souffrante ...M Pia perfectionna une machine fumigatoire, à cet effet, machine inventée par les Anglois, beaucoup célébrée en Hollande & dont on trouve la description & la figure dans Bartholin. Cette machine, dans les mains de M Pia est devenue d'une commodité singulière & elle réunit maintenant le plus grand degré de simplicité possible aux plus grands avantages¹⁶³. »

Une autre question se pose également : d'où provient la machine, puisqu'il est, à nouveau, question d'une acquisition. Une réponse peut être apportée grâce à un autre ouvrage le « Code administratif » de Fleurigeon, qui, bien que postérieur d'une vingtaine d'année à l'achat en question, rapporte que :

« Enfin, la machine fumigatoire de M Pin que M Vîtel, marchand chaudronnier, construit et vend à Paris, rue Cassette, dont on se servira quand tous les autres moyens auront manqué leur effet. On compte peu sur son efficacité, comme on l'a déjà dit, mais on l'a joint à cet entrepôt pour n'omettre aucun des secours connus pour le traitement de noyés et pour satisfaire à l'opinion de ceux qui pourroient encore avoir quelque confiance en cet appareil fumigatoire¹⁶⁴. »

162 A M Hennebont : BB 26 : Reg. Délib. Com.Ville (1784-1790).

163 ROZIER François (Abbé), *Observations sur la physique, sur l'histoire naturelle et sur les arts*, à Paris, chez Ruault, libraire rue de la Harpe, Tome cinquième, 1775, p 183.

disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?>

[id=zZ3OAAAAMAAJ&pg=PA183&dq=machine+fumigatoire+de+Monsieur+Pia&hl=fr&sa=X&ei=q1z2UuuEKKH0QW93IHABw&ved=0CFkQ6AEwBg#v=onepage&q=machine%20fumigatoire%20de%20Monsieur%20Pia&f=false](http://books.google.fr/books?id=zZ3OAAAAMAAJ&pg=PA183&dq=machine+fumigatoire+de+Monsieur+Pia&hl=fr&sa=X&ei=q1z2UuuEKKH0QW93IHABw&ved=0CFkQ6AEwBg#v=onepage&q=machine%20fumigatoire%20de%20Monsieur%20Pia&f=false)

(consulté le 29 janvier 2014)

164 FLEURIGEON M, *code administratif*, Paris, Garnery rue de Seine, ancien hôtel de Mirabeau, Tome second, 1809, p 107.

Bien que remettant en cause, au début du XIX^e siècle, l'utilisation d'un tel appareil, l'auteur apporte une information importante quant à la machine, elle est semble-t-il, seulement fabriquée à Paris. La Communauté de Ville d'Hennebont a donc eu connaissance de l'existence de ce nouveau produit par des canaux qui nous demeurent inconnus et il est vraisemblable qu'elle ait commandé à/et fait livrer depuis Paris ce nouvel appareil.

– Les pompes à incendies

• Une nouvelle pompe à incendie en 1723

La première mention trouvée, concernant l'achat d'une pompe à incendie remonte au 20 octobre 1723. La Communauté décide d'acquérir un nouveau matériel, sans que l'on ait des renseignements sur le précédent, ou si, tout tout au moins, il y en avait un. Il est donc décidé de mettre « en adjudication la confection de deux échelles de 25 pieds, 2 à 20 p, 2 a 30 pieds en châtaignier, bois franc sans aubier ni bois blanc, de 5 pouces de large et trois pouces de profondeur ¹⁶⁵». À cela s'ajoutent « 6 échelles plates dont 2 de 15 p, 2 de 12p et de 2 de 10p, 30 seaux de cuire à double fond aux bords, en haut et bas, en cuir de bœuf armé, 12 hâches de 6 bords (?) de bon fer, manche en bois de chêne, 3p de long, 6 grapins de fer de 50 liers (?), chacun compris la chaîne de fer avec anneaux pour attachés un cordage de 65 pieds et 2 pouces de grosseur ». Il est finalement décidé d'adjuger :

- la fabrication des seaux à un certain J le Béchat, pour 10 lt/pièces

disponible à l'adresse :

http://books.google.fr/books?id=alZAAAAcAAJ&pg=PA107&dq=machine+fumigatoire+de+Monsieur+Pin&hl=fr&sa=X&ei=Plz2UoXzJcWb1AWq_YCIAQ&ved=0CDkQ6AEwAA#v=onepage&q=machine%20fumigatoire%20de%20Monsieur%20Pin&f=false

(consulté le 29 janvier 2014)

La description qui est faite de son utilisation ressemble, traits pour traits, à celle de la première machine : « *Il consiste en une machine en un tuyau flexible et en un soufflet. Quand on voudra s'en servir, on y brûlera l'un des paquets de tabac qu'on trouve dans cette boîte et on aura soin de l'humecter, auparavant on l'allumera avec un morceau d'amadou et on introduira dans le manche de la machine le tuyau du soufflet qu'on y assujettira par la petite fiche de fer qui y est attachée, on fera mouvoir le soufflet doucement et à diverses reprises, pour allumer le tabac, alors on insinuera dans le fondement du noyé la canule qui est attachée au tuyau flexible et l'autre extrémité dudit tuyau recevra le bec de la machine fumigatoire. On aura le soin de fermer avec un bouchon de liège l'ouverture supérieure de cette machine et l'on examinera de temps en temps, si le tuyau n'est point obstrué* ».

165 A M Hennebont : BB13 : Reg. Délib. Com.Ville (1720-1731).

- les échelles à Le Maître Julien
- le grappin à Samon Jean pour 50 lt l'unité, et les haches pour 4 lt 10 s.

Hélas, par un manque évident d'entretien, la Communauté ne peut que constater le 28 février 1738 qu'à la suite d'un contrôle opéré par « Messieurs les Lieutenants Procureur du Roy et Simon [...] nommés par dellibération du trois janvier dernier pour conjointement avec lui visiter les eaux, crochets, cordes et autres ustanciles servans aux incendies », « ils ont trouvé que les dits ustanciles n'estoient presque plus en estat de servir¹⁶⁶. »

- Un nouvel achat en 1738

Suite aux constatations sans appel, les deux commissionnaires montrent qu'un nouvel achat est indispensable avec « une pompe d'hollande, cent seaux de clisse goudronnée, deux perches de 20 pieds avec un fer crochu en forme de gaffe de chaloupe, deux perches de douze pieds ou en dépit deux pour en faire deux grappins de moindre grandeur que l'on achepta six haches et racomoda celles qui restent et qu'il sera achepté des anneaux pour attacher audit grapins et les cordages nécessaires ». L'assemblée délibérante, si elle comprend la nécessité, ne suit pas totalement l'avis émis décidant de faire venir « les ustanciles soit d'hollande ou d'ailleurs et de faire faire les autres ustanciles¹⁶⁷».

Le 24 avril 1738, le Syndic signale l'accord de l'Intendant, approuvant la délibération du 28 février précédent. Toutefois, s'il ne s'agit plus « que de se pourvoir desdits instruments et ustanciles », Monsieur le Sénéchal, dont l'attention pour le bien public est soulignée, ayant écrit au sujet de la pompe à Monsieur de Vedier, subdélégué général, a appris, fort opportunément :

« que la Communauté de Quimper avait fait faire à Brest deux pompes dont elle estoit fort contente, ce que la engagé d'écrire à nous Languron Gobet, subdélégué en laditte ville qui a marqué le même chose par sa lettre du 14 mars et a ajouté quelles consoit 1800£ et que l'ouvrier qui les a fait sappelle François Donnevain que cette ouvrier présent luy a remis un dessain de pompe, les certificats qui luy ont été donnés tant à Brest qu'à Quimper, la dellibération de la Communauté de Quimperservant de marché pour les deux pompes et deux lettres de Messieurs les Maire et Sindic de Brest et Quimper qu'il a l'honneur de représenter¹⁶⁸ [...]. »

166 A M Hennebont : BB 15 : Reg. Délib. Com.Ville (1737-1738).

167 *Ibid.*

168 *Ibidem*, délibération du 24 avril 1738.

À cela s'ajoute le choix d'un nommé Bertrand Gouéron fils pour la fourniture de seaux pour servir de modèle, le Subdélégué et Syndic de Quimper priant également la Communauté de faire attention :

« qu'attendu l'éloignement de l'eau dans le plus grand nombre des quartiers de la ville, les 100 seaux de clisse qu'on fait venir de Rouen ne sont pas suffisants, qu'ainsi il serait à propos, sous le bon plaisir de Monseigneur l'Intendant d'en faire faire cent autres pour ledit Bertrand Gouéron aussi présent, qui offre d'en passer un marché aux conditions portées dans celui-cy dessus¹⁶⁹ [...]. »

Cette mutualisation des expériences porte ses fruits, puisqu'il est décidé deux mois après, suite à l'approbation de la délibération par l'Intendant, de passer commande d'une :

« pompe conformé à celle du Roy qui sont dans le port de Brest, dont le bassin sera en cuivre rouge et le manche de 125 pieds de long au moins, le tout bon et bien conditionné que la conformité de la pompe avec celle du Roy sera certifié par Monseigneur de la Marine [...] [et à] Bertrand Gouéron, fils demeurant ordinairement à Quimper de faire rendre à ses frais en cette ville, un mois après que Monseigneur l'Intendant aura approuvé la présente délibération 100 seaux de cuivres conformes à ce luy présenté [...] moyennant la somme de 750 lt ¹⁷⁰. »

Ici, le partage d'expérience prend tout son sens, offrant l'opportunité d'acheter à moindre coût un instrument essentiel, sans être obligé de dépendre de l'étranger.

- Un dernier achat fin des années 1780.
- La pompe à incendie, une charge importante

Outre les gages de personnel, l'entretien régulier de la pompe à incendie de la Ville représente la charge la plus lourde incombant à la communauté. Le bail d'entretien s'élève à 54 lt par an jusqu'au 4 mars 1777¹⁷¹, il passe alors à 62 lt, pour atteindre 75 lt le 23 mai 1779. Malgré tout, il est nécessaire d'effectuer des réparations, certes peu nombreuses, mais relativement onéreuses. Le 15 janvier 1773¹⁷², les seaux de cuir et le tambour de la pompe sont à réparer pour 117 lt, le 25 novembre 1776, la pompe n'a pas fonctionné lors de l'incendie d'une maison rue de la Prison, un examen révèle que toute la partie en bois est pourrie et hors d'état de service, le 9 avril 1777, ce sont les tuyaux qu'il faut changer pour 240 lt. Ainsi, le 23 juin 1788¹⁷³, la Communauté est contrainte

169 *Ibid.*

170 *Ibid.*

171 A M Hennebont : BB 25 : Reg. Délib. Com.Ville (1775-1784).

172 A M Hennebont : BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775).

173 A M Hennebont : BB 26 : Reg. Délib. Com.Ville (1784-1790).

d'effectuer l'achat de deux nouvelles pompes à incendie, sur ordre de l'Intendant, la « pompe étant ancienne et fatiguée ».

– Comment s'opère le choix de la nouvelle pompe ?

Le compte rendu des délibérations est, ici, un peu plus explicite quant au procédé qui a guidé les édiles dans leur choix. Le premier élément important fait état de « lettres écrites par les différents fabricateurs ». Peut-on supposer qu'il y a eu en quelque-sortes un appel d'offre auquel ont répondu plusieurs fabricant ? Vraisemblablement, même si les modalités exactes demeurent inconnues. Il est possible que ces réponses soient l'aboutissement d'un démarchage dont aucune trace ne nous est parvenue ou des réponses à une « publicité » dans un périodique, annonçant la volonté de la Communauté d'acquérir une nouvelle pompe. Une fois la séance ouverte, les membres de l'assemblée doivent assister à la « lecture des différentes lettres déposées sur le bureau » et se prononcer. Toutefois, dans le compte-rendu, il apparaît que ce choix a été téléguidé car les notables délibérant ont « esté d'avis sous le bon plan de MGN l'intendant de s'adresser au Sieur Cousin fabricant à Rouen et de luy demander deux pompes à incendies ». Le choix a donc été effectué en amont par l'Intendant, ne laissant, à la Communauté de Ville qu'un rôle d'enregistrement secondaire.

– Une commande très précise

Le cahier des charges, mis en évidence par les délibérations, apparaît comme extrêmement précis, puisqu'il est commandé à Cousin :

« deux pompes à incendies dans les proportions suivantes :

1 une petite pompe d'un seul corps de vingt une lignes de diamètre, moulée dans un réservoir en bois de chesne avec son liseur en fer, susceptible de pouvoir être mise en travail par le secours d'un seul homme.

2 Une autre plus grande de deux pouces six lignes de diamètre composée deux corps montés dans un réservoir doublé en cuivre garnie de ses cribles aussy en cuivre et trente pieds de boyaux de cuivre¹⁷⁴. »

Le tout pour une somme de 1200 à 1300 lt « sans compter les frais de transport » .

Dans un article du « Précis analytique des travaux de l'Académie Royale des sciences, belles-lettres et des arts de Rouen », paru en 1818, le Chevalier de Boishébert décrit la particularité de ces pompes, fonctionnant selon le principe de l'aspiration, en

¹⁷⁴ *Ibidem*, délibération du 23 juin 1788.

réclamant la paternité de l'invention, « Ce moyen a été exécuté en 1788, au moulin à vent des Chartreux, construit d'après les plans de celui que j'ai inventé en 1778, pour élever l'eau à soixante pieds de hauteur dans mes jardins au Grand Couronne¹⁷⁵ », accusant tout à tour les Sieurs Hachette, Tillaye... de lui avoir volé ses idées, et défendant, s'attaquant surtout à ce dernier, « Le pourquoi il ne le connaissait pas. Je m'y étais attendu je lui en donnai l'explication que son élève le sieur Cousin comprit mieux que lui¹⁷⁶ ». La Communauté fait donc, ici, l'acquisition d'une machine performante, disposant d'une technologie moderne, ce qui explique le prix très élevé.

– Entre vérification et livraisons

Une fois la décision prise, la Communauté autorise « le maire à prendre la somme dans la caisse du miseur », « le priant aussy de charger quelqu'un de sa connoissance à Rouen d'examiner et faire examiner les dittes pompes, d'en faire le prix et de le luy adresser le plus promptement que faire se pourra aussitôt qu'après l'examen qui en aura esté fait, elles auront été trouvé bonnes commandes et conformes aux dimensions cy-dessus, exprimées et à chargé Mondit Sieur le Maire d'adresser une copie¹⁷⁷ », à l'intendant. Avoir un réseau solide sur lequel on peut s'appuyer, permet donc, ici, de faire vérifier, à moindre coût, si les termes du contrat ont été respectés par le fabricant, mais aussi de faciliter, voire d'accélérer la livraison.

175 BOISHEBERT (de) , *Mémoire sur les moyens d'éviter l'effet de l'inertie de colonnes dans les pompes*, in Précis analytique des travaux de l'Académie Royale des sciences, belles-lettres et des arts, de Rouen, de l'Imp. de P.PERIAUX, imprimeur du Roi et de l'Académie, 1818, pp 72-85.

disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?id=Un5KHQH6EC&pg=PA80&dq=pompe+incendie+Sieur+Cousin&hl=fr&sa=X&ei=PkX3UvqgHYOz0QWZqYDwAw&ved=0CEUQ6AEwAA#v=onepage&q=pompe%20incendie%20Sieur%20Cousin&f=false>

(consulté le 29 janvier 2014)

176 *Ibid.*

177 *Ibid.*

3.4) À l'intersection de la circulation des idées et des techniques, soins et médicaments

3.4.1) Les cours d'Angélique du Coudray

Le 24 juillet 1775, les délibérations de la Communauté de Ville font état d'une lettre de l'Intendant du 19 de ce mois, annonçant le venue d'A. du Coudray, « sage femme de Paris devant descendre en Bretagne pour y exercer son art¹⁷⁸ » et demander à l'assemblée d'« aviser au moyen de la rendre utile en cette ville et aux environs, en luy fournissant des élèves ». Pour François Cadilhon et Laurent Coste, « Angélique le Boursier du Coudray (1712-1791) , sage femme expérimentée, entreprit de donner des cours afin d'améliorer les conditions l'accouchement souvent pris en charge par des matrones. Son enseignement connu un grand succès¹⁷⁹ [...]». Mais le 18 septembre 1775, avec l'arrivée d'« A du Coudraye à Rennes à la fin de ce mois, [et l'] ouverture d'un cours d'accouchement le 15 octobre prochain », la Communauté se trouve en difficultés pour « envoyer les noms, surnoms et âges des sujets que la communauté se proposerait d'envoyer à ce cours », aucun candidat ne s'étant déclaré. Elle ne désespère pas que, «cependant, si la Dame du Coudraye donnait un second cours dans les environs, qu'il se présentait quelqu'un¹⁸⁰ ». Finalement, la situation s'éclaircit le 10 octobre 1775, une femme « Marguerite Tremerne, femme de Joseph le Meur, perruquier, suivra les cours d'accouchement à Rennes » et pour « pourvoir à sa subsistance pour qu'elle puisse se trouver à Rennes au plus tard le 20 du présent mois d'octobre et que si celle s'y rendoit après, elle ne serait pas reçue ¹⁸¹», une somme de 120 lt lui est accordée. Toutefois, la délibération souligne bien également que personne d'autre de la sub-délégation ne s'est présentée.

Le 27 novembre suivant, le Maire fait part d'une demande de l'Intendant du 23 août précédent, pour que la communauté fasse envoyer à la Dame du Coudraye, la somme de 300 lt pour « la machine inventée par elle pour démontrer les accouchements et que la communauté engage un chirurgien de cette ville à se rendre pour le 20 janvier 1776 pour suivre le cours dans lequel elle démontrera tous les mécanismes de cette

178 A M Hennebont : BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775).

179 CADILHON François, COSTE Laurent (sous la direction), *L'Europe des XVII^e et XVIII^e siècles: textes et documents*, Presses Universitaires de Bordeaux, Pessac, 2008, pp 157-159.

180 A M Hennebont : BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775).

181 *Ibidem*, délibération du 10 octobre 1775.

ingénieuse machine¹⁸² [...] ». Il est également question de chercher l'engagement d'un chirurgien parlant breton. Le 8 janvier 1776, le Maire obtient l'autorisation du miseur pour la somme de 300 lt, pour l'acquisition de la machine d'accouchement :

« et qu'il luy observeroit que cette machine deviendroit inutile si aucun des chirurgiens de cette ville en vouloit suivre le cours que Md du Coudray ouvrira à Rennes le 20 du présent mois, et avis ensemble avec Monsieur le Maire qu'ils nont trouvé que le Sr Hémon, chirurgien accoucheur dans cette ville entendant l'hydiome breton du canton qui veuille se rendre à Rennes pour suivre le dit cours à la condition que la communauté luy fournisse 30 pistoles pour les frais de son voyage¹⁸³ [...]. »

Ici, deux éléments se télescopent :

- le premier consiste à acquérir une nouvelle machine, celle-ci est décrite dans l'ouvrage de Sue, « *Essais historiques, littéraires et critiques, sur l'art des accouchements* » :

« La difficulté de se faire entendre par des esprits peu accoutumés à ne rien saisir, que par les sens, lui fit prendre le parti de leur rendre ses leçons palpables, en les faisant manœuvrer, devant elle, sur une machine, qu'elle construisit a cet effet & qui représentoit le bassin d'une femme, la matrice, son orifice, ses ligamens, avec un modèle d'enfant de grandeur naturelle, dont elle rendit les jointures assez flexibles pour pouvoir le mettre dans différentes positions, un arrière faix & ses membranes, le cordon ombilical, dont une moitié flétrie & l'autre gonflée pour imiter en quelque sorte le cordon d'un enfant mort & celui d'un enfant vivant, enfin le modelé de la tête d'un enfant séparée du tronc & dont les os du crâne passaient les uns sur les autres¹⁸⁴. »

- Le second est la place accordée au breton. C'est la seconde fois, à travers les documents analysés, que son existence est mentionnée. La première mention trouvée l'a été dans les registres de délibération de la Communauté de Ville, le 11 août 1706, il est question du « pont à mer alant des Capucins sur le quay de cette ville, ayant esté emporté par le Houragan [...] au mois de décembre

182 A M Hennebont : BB 25 : Reg. Délib. Com.Ville (1775-1784).

183 *Ibidem*, délibération du 8 janvier 1776.

184 SUE M (le jeune), *Essais historiques, littéraires et critiques, sur l'art des accouchements*, à Paris, chez Jean François Bastien Libraire rue du Petit Lion, Fauxbourg Saint-Germain, Tome Second, 1774, pp 506-507.

disponible à l'adresse :

<http://books.google.fr/books?id=QV9HAAAAYAAJ&pg=PA506&dq=machine+Ang%C3%A9lique+du+Coudray&hl=fr&sa=X&ei=Eo73UomTLOKU0AXagoCYDQ&ved=0CGUQ6AEwCTgK#v=onepage&q=machine%20Ang%C3%A9lique%20du%20Coudray&f=false>

(consulté le 22 septembre 2013)

dernier, qu'il étoit nécessaire pour le publique de le refaire à neuf¹⁸⁵ [...] ». Il est alors question de recourir, pour procéder aux réparations, à un bail au rabais « en langue vulgaire françoise et bretonne ». Ces remarques permettent de voir se dessiner une nouvelle barrière ou frontière, culturelle ici. La Ville d'Hennebont semble jouer un rôle d'interface entre deux mondes, l'un francophone, l'autre non. Cette opposition marquée a déjà été relevée dans un ouvrage beaucoup plus ancien, écrit en 1600 par Jean De Léry et Eustachius Vignon¹⁸⁶, dans lequel les auteurs caricaturent les marins hennebontais « nos mariniers departans de ceste ville de Hanebon pour s'en aller en leur pays de Normandie, nous aussi pour nous oster d'entre ces Bretons bretonnans, le langage desquels nous entendions moins que celui des Sauvages Brésiliens d'avec lesquels nous venions ». Cette opposition entre mondes francophone et brittophone est également relevée, ici au sein de la ville, cette fois dans le livre d'Ogée¹⁸⁷, déjà évoqué de nombreuses fois, dans lequel l'auteur à la fin de son article sur la ville conclue par « on parle le français dans la ville, et le breton dans la banlieue ». Hennebont joue donc, en quelque-sort, le rôle de sas entre ces deux mondes, une zone de contact, que tout semble opposer, l'un ouvert sur le monde, l'autre terrien, plus à l'écart ; le rôle de chirurgien Hémon évoqué dans les registres de délibération peut être assimilé au concept de « passeur, ou intermédiaire culturel¹⁸⁸ » développé par

185 A M Hennebont : BB 9 : Reg. Délib. Com.Ville (1702-1707).

186 DE LERY Jean, VIGNON Eustachius, *Histoire d'un voyage fait en la terre du Brésil, dite Amérique*, pour les Héritiers d'Eustache Vignon, 1600 pp 471-472.

disponible à l'adresse :

http://books.google.fr/books?id=3oxaAAAAQAAJ&printsec=frontcover&dq=Histoire+d+%27vn+voyage+fait+en+la+terre+dv+Bresil,+dite+Amerique&hl=fr&sa=X&ei=0ZH3UtSnCevI0AXB_oCACg&ved=0CEUQ6AEwAA#v=onepage&q=Hanebon&f=false

(consulté le 22 septembre 2013)

187 MARTEVILLE A , VARIN P, *Dictionnaire historique et géographique de la province de Bretagne*, nouvelle édition, Tome 1, Molliex, librairie éditeur, Rennes, 1843, pp 349-352.

disponible à l'adresse :

http://books.google.fr/books?id=KZIPAAAAQAAJ&printsec=titlepage&hl=fr&source=gbv_summary_r&redir_esc=y#v=onepage&q=Hennebont&f=false

(consulté le 22 septembre 2013)

188 SUBRAHMANYAM Sanjay, Par-delà l'incommensurabilité : pour une histoire connectée des empires aux temps modernes, *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 2007/5 n° 54-4 bis, p. 34-53.

disponible à l'adresse :

<http://www.cairn.info/revue-d-histoire-moderne-et-contemporaine-2007-5-page-34.htm>

(consulté le 22 septembre 2013)

Sanjay Subrahmanyam, en tant, ici, qu'élément permettant le passage d'idées ou techniques d'un monde à l'autre, par delà les barrières culturelles et linguistiques.

3.4.2) Nouvelles pratiques médicales, nouveaux médicaments

Outre des cours théoriques, comme ceux précédemment évoqués, l'intégration à des circuits d'échange influe également sur les pratiques médicales et la consommation de nouveaux médicaments. L'espace concerné ici ne se réduit pas seulement à la ville, mais à la subdélégation, à travers deux lettres écrites par un certain Breult Bois Angis¹⁸⁹ -dont la fonction demeure obscure, peut-être le Subdélégué- adressée vraisemblablement à l'Intendant, décrivant les médicaments qu'il a fait utiliser pour lutter contre deux épidémies, l'une en 1729, l'autre en 1739.

Le 28 janvier 1729, Breult Bois Angis signale à son interlocuteur que « Le bois amer que vous m'aviez envoyés n'est bon à rien et n'a eu aucun effet », la justification apportée étant qu'il a été livré sans écorce. Plus intéressant, l'auteur cherchant à justifier cet échec, insiste ensuite sur le fait que « en ce canton, nous avons l'expérience que c'est l'écorce qui est un remède spécifique, nous appelons ce « mais imaroha, il est très commun dans nos ports de mer », ajoutant même que « si l'on pouvait encore avoir de la poudre de corail et de pieurragna (?) ce me serait plaisir de m'encourager nous avons pourtant plus de maladie¹⁹⁰ ». Bois amer et poudre de corail sont donc entrés dans la pharmacopée locale, vraisemblablement depuis un long moment sans que l'on puisse préciser davantage. L'ouverture sur les échanges maritimes apparaît être un des éléments essentiels. La deuxième lettre, datée de janvier 1739, fait à nouveau état de l'utilisation de bois amer, dont, cette fois, la provenance est indiquée, « Il vient des isles de Cayenne ». Une fois encore, Breult Bois Angis constate l'inefficacité du produit, qui « na pas fait le mesme effets que les poudres¹⁹¹ », la maladie n'ayant pas cessé de sévir.

Probablement pour mieux encadrer la consommation de médicaments, l'Intendance,

189 A D Ille et Vilaine : C 2532 : épidémie distribution d'hypécuaana et de poudre de corail qui ont été faites dans la subdélégation d'hennebont (1735-66).

190 *Ibidem*, lettre du 28 janvier 1729.

191 *Ibid.*

en octobre 1754, procède à la distribution d'au moins deux imprimés¹⁹² sur la « manière de faire usage » de « la poudre de corail anodine, [ou] de l'hypecacuanha préparé », « appelé poudre spécifique contre la dysenterie ». Dans les deux cas, ces feuillets sont extraits du *Livret* d'un certain M. Helvetius. Pour Jean Hossard :

« le nom d'Helvétius est inséparable de l'introduction de l'ipéca dans la thérapeutique. Jean-Adrien Helvétius, le premier du rameau français de cette famille médicale, en est l'artisan. Au cours de tractations commerciales menées à Paris pour le compte de son père, médecin à Amsterdam, il a la chance d'entrer en possession d'un lot de « racine du Brésil ». Il en flaire l'intérêt, déjà soupçonné à travers les récits des voyageurs et il organise, dans des conditions assez douteuses, un ramassage des arrivages d'ipécacuanha dans les ports européens. Il a, en même temps, le mérite de confirmer les propriétés de la drogue, d'en préciser la posologie, d'en rendre l'usage commode en la débitant en doses unitaires, bref de pouvoir se prévaloir du titre de créateur d'un « remède d'Helvétius¹⁹³. »

Y sont décrites avec une grande minutie, les types de maladies susceptibles d'être soulagées par l'usage des ces médicaments, allant pour la poudre de corail, des douleurs :

« dont les malades sont attaqués, & les irritations ou agitations dont ils sont tourmentés, & qui pourroient leur ôter le sommeil [...] [aux] dissenteries, dans les pleurésies accompagnées d'une vive douleur de côté, dans les toux sèches, & dans celles qui sont causées par la salure de l'humeur qui se sépare par les glandes du poulmon & des bronches » [...], « Son usage n'est pas moins utile aux personnes attaquées de cancers, d'ulcères à la matrice, de goutte, de rhumatismes universels, & autres amaldies chroniques, accompagnées de douleurs vives, qui empêchent les malades de dormir¹⁹⁴. »

Y sont également indiqués dosages et posologie, cette poudre ne devant pas être prise avant que « les malades n'y ayent été préparés par des lavements, des saignées & autres remèdes convenables à la maladie dont ils sont attaqués ». L'hypecacuanha est décrite comme agissant de deux façons différentes, « La première est de provoquer des vomissements, & de purger par en bas. La seconde est de fondre & de diviser les

192 A D Ille et Vilaine : C 6187 : Usage de la poudre de corail anodine, Usage de l'hypecacuanha préparé (1754).

193 HOSSARD Jean, Les « remèdes du Roi » et l'organisation sanitaire rurale au XVIII^e siècle, In: *Revue d'histoire de la pharmacie*, 63^e année, n°226, 1975. Communications du congrès international d'histoire de la pharmacie de Paris (24-29 septembre 1973) pp. 465-472.

disponible à l'adresse :

http://www.persee.fr/doc/pharm_0035-2349_1975_num_63_226_7454

(consulté le 16 octobre 2016)

194 A D Ille et Vilaine : C 6187 : Usage de la poudre de corail anodine, Usage de l'hypecacuanha préparé (1754).

liqueurs épaissies & engorgées dans les glandes des intestins ». Y sont précisées, également avec minutie, les posologies suivant l'âge, l'état, ou encore le type de maladies auxquelles les patients sont confrontés. Plus étonnant, il est également conseillé, de préparer des bouillons différents, dont une grande liste est donnée :

« On doit toujours exhorter les malades de résister le plus longtemps qu'ils pourront aux envies de vomir, afin que le remède reste le plus longtemps dans l'estomac ; mais quand ils ont commencé de vomir, il faut leur faire boire beaucoup d'eau chaude, pour faciliter le vomissement : si les efforts duroient trop long-tems, ou étoient trop violens, on leur feroit avaler du bouillon gras. Si l'estomac se trouvait agacé par la bile qu'ils ont vomie, de manière qu'ils rejetassent sur le champ leur bouillon ou leur boisson, on mêleroit dans chaque bouillon un peu de jus de citron, & on mettroit un peu d'écorce de citron dans leur ptisane¹⁹⁵. »

Ces remèdes généralistes ne s'adressant pas en particulier à la population locale, il est donc difficile d'appréhender la possibilité ou la consommation de citrons et notamment sous les formes décrites dans le texte.

Ici encore, l'étude de Jean Hossard, même si elle porte sur la Normandie, est éclairante, pour lui :

« seuls les citadins peuvent bénéficier des soins éventuels d'un corps médical complet et digne de ce nom. Les paysans n'ont, dans la meilleure hypothèse, d'autre ressource que de s'adresser à un chirurgien de village, véritable maître-Jacques de la santé, maniant la lancette et le clystère, faisant encore le poil en dépit des édits royaux, conseillant et vendant des drogues ! En juillet 1754, Le Sens de Folleville, procureur général au Parlement de Rouen, enquête sur les abus qui se produisent dans cette distribution des médicaments. Les maîtres apothicaires rouennais lui répondent que, dans les campagnes, des « échopiers et graissiers », totalement ignares, non seulement vendent des remèdes composés, mais se mêlent de les fabriquer eux mêmes à l'aide de produits altérés et sophistiqués vendus à vil prix par des colporteurs ou porte-balles (par exemple, disent-ils, de la thériaque à 20 ou 30 sols la livre, alors que le tarif pharmaceutique est de 8 livres). Devant cette carence de médicaments et cette absence totale de garantie, les offres de fourniture d'Helvétius ne pouvaient rencontrer qu'une audience gouvernementale favorable¹⁹⁶. »

Cette volonté d'encadrement, fait écho à un élément évoqué par Catherine Guillevic. À travers l'étude très fine du brouillard, des négociants Hauteville-Acquary, cette dernière met en évidence, que ceux-ci avec une zone de chalandise allant de 15 à 30 km autour de la ville¹⁹⁷ et plus d'une centaine de clients identifiés (la moitié provenant des

195 *Ibid.*

196 HOSSARD Jean, *op.cit.*, pp. 465-472.

197 GUILLEVIC Catherine, *op.cit.*, pp 310-315, reprenant une source disponible aux A D Morbihan: 11 B

environs de la ville (50,4%) c'est à dire de moins de 15 km et un quart supplémentaire (27%) d'une zone plus éloignée de 15 à 30 km, le quart restant venant de l'extrémité de l'Évêché ou des Évêchés voisins : de Locminé (deux clientes), de Pontivy (cinq clients), de Langonnet (deux gros clients qui effectuent des passages très réguliers), de Gourin (trois), de Carhaix , de Rostrenen, de Nantes...). Certains clients comme les « Mrs de Langonnet », moines cisterciens de l'Abbaye, s'y rendent régulièrement, près de cinq fois par an, pour se fournir en produits exotiques (poivre, bois d'Inde, gomme d'Arabie, muscade, clou de girofle, cannelles...) mais aussi du sucre, de l'huile, du riz, du fromage, de la morue, du sel, du savon, de l'acier, du fer, de la chaux, de la vaisselle et des ustensiles de cuisine... Les Hauteville-Acquary fournissent aussi une certaine « Jeanneton la médecine », faisant sans doute fonction d'apothicaire ou de guérisseuse à Kernascléden, en drogues et onguents divers. Celle-ci leur achète de la « manne grasse », du tamarin, du « jalap en poudre », du « scel dyphan », des fioles « d'eau de la Reine », des semences « contrat », de la couperose blanche, du vitriol, des chopines d'eau de rose, d'eau de plantier, des fioles « d'eau sans pareille », de l'alun, un « quant de mouche cantavic », un autre « quant de confession hyacinthe ». Si, pour reprendre une expression de C Guillevic, « on trouve de tout chez ces négociants ! », il apparaît ici, assez clairement, que les produits médicaux les plus divers circulent de façon importante sans réel contrôle quant à leurs utilisations ou même efficacité, Hennebont jouant à plein son rôle de plaque-tournante facilitant leur diffusion vers l'intérieur des terres. Autre élément, malgré la volonté d'encadrement affichée, au même moment, les remèdes empiriques les plus divers circulent.

Le dernier élément trouvé rejoint ici la volonté de contrôle évoquée. Il s'agit d'une lettre adressée par Le Milloc'h, subdélégué à Hennebont, datée du 28 avril 1773, à l'Intendant. Celui-ci y fait état d'une « boîte de remède que vous me fites passer au mois de juillet dernier pour être remise à M^{elle} Branchu, demeurant chez Monsieur de Robec, paroisse de Cléguer, cette boîte luy fut remise dans le temps mais le décès luy est survenue sans quelle ait fait aucun usage du remède, cette boîte m'est revenue¹⁹⁸ ». Pour Jean Hossard, cette volonté de contrôle est apparue dès 1721, année qui constitue selon cet auteur une étape importante, « d'occasionnels et de ponctuels, les envois de Remèdes d'Helvétius deviennent systématiques et nationaux. Les arrêts du Conseil

79 : Consulat de Vannes, faillite Hauteville-Acquary, livre de compte de 1750 à 1753.

198 A D Ille et Vilaine : C 2538 : lettre de Le Milloc'h subdélégué à Hennebont le 28 avril 1773.

d'Etat du 29 mars 1721 et du 5 juin 1722 ordonnent l'expédition dans chaque généralité de douze boîtes de remèdes accompagnées d'une treizième plus grande de composition différente, jusqu'à concurrence de 100 000 prises annuellement. De ce chiffre, les envois passent à 126 910 prises en 1764¹⁹⁹ ». À partir de 1769, la politique de contrôle prend une autre ampleur, dans un arrêt du Conseil daté du 9 février 1776, il est noté que :

« Le roi s'étant fait représenter en son conseil l'arrêt du premier mars 1769 par lequel le feu roi avoit ordonné que pour prévenir et guérir plusieurs maladies épidémiques dont les peuples et surtout les habitants des campagnes étoient souvent attaqués il seroit envoyé chaque année aux sieurs intendants et commissaires départis dans les différentes généralités du royaume, la quantité de sept cent quarante deux petites boites de remèdes et trente deux grandes pour être par eux confiées à des personnes charitables, pour en faire la distribution et sa majesté étant informée que la bonté de ces remèdes, due aux soins du sieur de Lassone conseiller d'État premier médecin du roi en survivance et premier médecin de la reine que sa majesté a chargé de leur composition²⁰⁰. »

Sans que l'on en connaisse le contenu, il semble que celui-ci soit important, au point de le faire contrôler par le chirurgien de l'hôpital qui « qui a trouvé les remèdes en bon état », avant de la proposer au recteur de Meslan, qui est «celui des recteurs qui me paroît le plus propre à cette opération ». Le Milloc'h propose également de faire l'acquisition d'une nouvelle boîte, «sans embarras ou je suis de sçavoir à qui la confier, [mais] ainsy je pense qu'il faut attendre la nouvelle année pour voir l'effet que fera celle-cy cependant si le cours de maladie qui commence à régner dans quelques paroisses des environs continuaient, il serait bon d'en faire quelqu'une dans ces paroisses²⁰¹ ». Il est désormais envoyé annuellement dans les provinces 2258 boîtes de remèdes qui doivent être distribuées gratuitement aux pauvres des campagnes.

La distribution semble être confiée aux curés de campagne essentiellement, comme le montre la lettre de le Milloc'h, dans laquelle est cité le Recteur de Meslan présenté

199 HOSSARD Jean, *op.cit.*, pp. 465-472.

200 *RECUEIL GÉNÉRAL DES ANCIENNES LOIS FRANÇAISES DEPUIS L'AN 42 JUSQU'À LA RÉVOLUTION DE 1789*, PAR MM JOURDAN, Docteur en Droit Avocat à la Cour Royale de Paris ISAMBERT, Avocat aux Conseils du Roi et à la Cour de cassation, DECRUSY, ancien Avocat à la Cour Royale de Paris du 10 MAI 1774 au 20 mai 1776, PARIS BELIN LEPRIEUR, LIBRAIRE ÉDITEUR, QUAI DES AUGUSTINS, N° 55, VERDIÈRE, LIBRAIRE QUAI DU AUGUSTINS N° 25, 15 JANVIER 1826, pp 348-349.

disponible à l'adresse :

<https://books.google.fr/books?id=BzKZfmuE61QC&pg=PA348&lpg=PA348&dq=boite+remede+maladie+1773&source=bl&ots=pX4T2u3Xxj&sig=Ng1rtV5K2WwWAOlv83PqBuVZMsQ&hl=fr&sa=X&ved=0ahUKewjymtON9N7PAhWBfxoKHYqC80Q6AEIMTAD#v=onepage&q=boite%20remede%20maladie%201773&f=false>

(consulté le 19 décembre 2015)

201 A D Ille et Vilaine : C 2538 : lettre de Le Milloc'h subdélégué à Hennebont le 28 avril 1773.

comme « celui des recteurs qui me paroit le plus propre à cette opération²⁰² », sans doute dans un souci d'efficacité, ou à quelques laïcs, comme le montre la mention de « M^{elle} Branchu ». Le seul professionnel évoqué, le chirurgien de l'Hôpital, ne semble avoir eu qu'une fonction de contrôle du bon état des produits.

Enfin, que contiennent ces boîtes ? Seul Hossard nous apporte quelques éléments de réponse :

« Les boîtes distribuées en 1721 contenaient 353 prises et la grande boîte, mise à la disposition de l'intendant, 110. En 1787, après les modifications successives apportées au cours du siècle, chacune des 72 boîtes envoyées à chaque intendance contient 919 prises et la grande en renferme 2073. Le nombre de sortes de médicaments, de 25 en 1721, est ramené à 18 en 1789. Dès 1733, disparaissent la confection d'Alkermès, le fébrifuge de coquille d'œuf, le baume diurétique de Parera Brava, la poudre correctrice universelle, les herbes vulnéraires de Suisse, les herbes amères, le baume de Metz, le baume du Commandeur de Pernes. Les pilules, de mauvaise conservation, sont remplacées par des poudres. De même, on ne retrouve plus en 1787 la poudre de corail anodine, la pâte suborifique, l'or potable, l'élixir thériacal. Le tartre émétique a remplacé la poudre vomitive dans la composition de laquelle il entrait. Le kermès minéral et deux poudres spécifiques contre la gale ont fait leur apparition. Le quinquina, qui avait été supprimé en 1733 pour raison d'économie, continue à être fourni, à titre personnel et gracieux, par Helvétius²⁰³. »

202 *Ibid.*

203 HOSSARD Jean, *op.cit.*, pp. 465-472.

Chapitre IV : Les populations, entre ouverture sur le monde et réalité.

L'ouverture de la Ville au monde, via le commerce maritime notamment, si elle a une traduction dans l'alimentation et l'ouverture aux nouvelles idées, a une influence également sur les populations, leurs comportements ou leur composition. Hennebont, s'ouvrant au monde, voit sa population changée avec l'apparition, en son sein, de minorités, que celles-ci soient fixes ou encore temporaires. C'est ce que montrent les liasses concernant les populations²⁰⁴, aux archives départementales d'Ille et Vilaine, avec la présence de protestants notamment, mais aussi avec ce que l'on pourrait appeler des populations fluctuantes, parce que présentes de façon temporaires (comme pour les matelots, évoqués dans de nombreux registres des archives de la Marine de Lorient²⁰⁵), ou encore avec les soldats et les problèmes liés à leur casernement, dont les registres de délibération de la Communauté de Ville font état à de nombreuses reprises.

À cela, s'ajoutent aussi les conséquences de cette ouverture sur la population « indigène », sur l'évolution des métiers qui peut être mise en évidence grâce aux registres de capitation²⁰⁶, ou encore sur les marins du quartier d'Hennebont Saint-Caradec²⁰⁷ s'engageant. Enfin, l'étude des tables des mariages²⁰⁸ permet de montrer et de nuancer très fortement l'impact de cette ouverture sur la population locale et d'en montrer les limites.

Cette ouverture peut être aussi être source d'opportunité pour les populations locales, un exemple anecdotique nous est rapporté le 11 octobre 1720, dans le compte-rendu d'une délibération de la Commmmunauté de Ville, faisant état qu'en « ladite assemblée le dit Sieur Syndic a remontré que le Sieur de la Frenay, chirurgien qui avait été choisy

204 A D Ille et Vilaine : C 1422-1423: population 1780, C 1412-1413: population 1774-1778.

205 A D Ille et Vilaine : C 1422-1423: population 1780, C 1412-1413: population 1774-1778, SHD.

Marine Lorient : liasse 1 P 300 : liasse 391 P 301 : liasse 531 P 292 l 247 : correspondance Lavigne-Buisson (768-1769).

206 A M Hennebont : CCI : rôles de capitation ; A D Ille et Vilaine: C2251 : rôles de capitation ; A D Morbihan: 21C522 : rôles de capitation (1748-1789).

207 SHD Marine Lorient : 2 P 77 : Moussettes du département de Port-Louis, quartier du Port-Louis et d'Hennebont, 1764 (registre des quartiers d'Hennebont et Saint-Caradec), 2P 80 : Capitaines, Maîtres et Pilotes (registres 1764) quartier Hennebont-Saint-Caradec, 2 P 91 : Matricule des officiers marinières, matelots et autres gens de mer, hors des classes de service 1776-1787, quartier Hennebont-Saint-Caradec, 2P 66 : registre des novices 1764 : quartier Hennebont-Saint-Caradec, 2P 86 : Matricule des novices au quartier de Lorient 1776, quartier Hennebont-Saint-Caradec, 2 P 87 : matricule des moussettes du quartier de Lorient 1776.

208 A M Hennebont : tables des mariages des paroisses d'Hennebont (1602-1791) et Saint Caradec (1602-1792) .

par cette Communauté pour visiter les pauvres malades de l'Hôpital Saint Louis de leur donner son secours qui dépendoit de sa profession [a] quitté de son chef, pour s'engager pour la louiziane ²⁰⁹ [...] ». Si les motivations réelles de ce chirurgien nous échappent, il est fort possible que cette personne ait tenté sa chance, profitant d'opportunités offertes par la Compagnie des Indes.

Cette ouverture a été en partie traitée par C Guillevic à travers une évaluation de l'impact démographique et fiscal de l'émigration vers Lorient à une échelle plus vaste, que le simple cas hennebontais. Il nous est donc paru opportun, ici, d'en reprendre les traits principaux. Tout d'abord, ce sont Hennebont et Pont-Scorff qui semblent les plus touchées, à travers la perte de 15 à 16% de leur capacité fiscale, le nombre d'émigrés représentant 15% du nombre moyen de contribuables imposés, soit un contribuable potentiel sur six à Hennebont et Pont-Scorff, partant pour Lorient, même si Pont-Scorff paye le plus lourd tribut, Hennebont limitant un peu mieux le déficit, « les départs vers Lorient étant en partie neutralisés par les arrivées ou l'élargissement de l'assiette fiscale aux catégories non taxées a permis d'éponger les non-valeurs ». Ces départs ne concernent pas seulement les plus riches, même si ce sont eux qui constituent la plus grosse perte fiscale pour la localité. S'appuyant sur les comptes de capitation, C. Guillevic montre que dans les années 1780 :

« on retrouve les dossiers de « non-valeurs », c'est à dire ceux qui n'ont pas payé l'impôt pour de multiples raisons : la pauvreté surtout, la mort, mais aussi l'absence, pour engagement au Service ou sur les vaisseaux des Indes, ou pour des départs définitifs vers d'autres horizons. On retrouve ainsi ces annotations « parti à Lorient », demeure à Lorient » ou « retiré à Lorient ». On a comptabilisé une quarantaine de ces mentions dans la comptes de capitation des villes voisines dont 40% concernent des départs d'Hennebont pour Lorient et 25% d'Auray²¹⁰. »

Ce sont surtout des petits artisans, beaucoup de charpentiers venus sans doute travailler sur les chantiers de la Compagnie, des cordonniers, mais aussi des jardiniers, cloutiers, tailleurs, menuisiers, couvreurs, boulangers, ainsi que des métiers non spécialisés, comme les portefaix, des journaliers venus tenter leur chance pour trouver du travail dans le port... « Ainsi, la fuite d'une partie des forces vives et laborieuses des villes voisines a été bien réelle, certes amplifiées volontairement par les municipalités

209 A M Hennebont : BB 12 : Reg. Délib. Com.Ville (1713-1720).

210 GUILLEVIC Catherine, *op.cit.*, pp 232-238, reprenant une source disponible aux AD Ille et Vilaine : C 4239, C 4240 : comptes de la capitation évêché de Vannes

pour attirer la clémence des autorités publiques, mais suffisamment pour limiter la capacité fiscale et gêner la vie économique de ces cités ». À l'inverse, le phénomène se développe aussi au détriment de Lorient, des non-valeurs apparaissant également dans les comptes de la ville. Elles sont générées surtout par des absences, tantôt temporaires, dues aux départs au long cours, tantôt définitives, motivées par un retour au pays ou une installation dans une des localités proches de la ville. La plupart quittent Lorient pour s'établir à Port-Louis, plus du quart (28,7%), pour Hennebont (21,3%) ou Ploemeur (17,6%). Pour C Guillevic, une partie des nouveaux résidents attirés par le marché de l'emploi lorientais ne pouvait payer des loyers élevés et retournait dans leur paroisse d'origine plus éloignée de Lorient...

4.1) Les minorités allogènes

- Une importante minorité irlandaise difficilement quantifiable.

Pour Claude Nières :

« La Bretagne connut à la fin du XVII^e siècle deux grandes migrations, celle dite « vol des oies sauvages » liées à la répression anti-catholique et celle des jacobites. Surtout après la bataille de Limerick et les défaites de Preston en 1715 et de Culloden en 1746, ils s'installèrent sur le littoral atlantique et dans le reste du Royaume. Ces migrants, en majorité aristocrates mais aussi hommes de talents, entrepreneurs, médecins, tout en gardant de forts liens entre eux marqués par des mariages endogamiques (2/3) s'intégrèrent à la société bretonne et contractèrent de riches mariages ²¹¹. »

La première référence sur la présence d'une minorité irlandaise dans la ville nous est donnée par Armand Morvan, dans sa thèse sur « l'histoire des hôpitaux d'Hennebont ». Cet auteur, parlant des épidémies ayant marqués la population en août 1638-39, écrit :

« Une autre mesure préventive paraît aujourd'hui encore plus radicale, l'expulsion des Irlandais : ils « devaient sortir de la ville dans les vingt-quatre heures sous peine de fouet ». En effet un grand nombre d'Irlandais, catholiques, avaient fui, au XVII^e siècle, la persécution protestante des anglais et ils s'étaient réfugiés dans de nombreux ports bretons. Mais à cause de leur manque de propreté, les Hennebontais voyaient en eux des propagateurs de la peste. On les désignait sous le nom de gueux, parce qu'en général ils étaient mendiants et vagabonds, et l'on appelait les gardes chargés de les éloigner de la ville, les « chasses-gueux »²¹². »

Malheureusement, aucune source n'est citée, et nous devons croire sur parole ces affirmations.

Le deuxième élément, plus tangible, nous est fourni par le travail de Patricia Dagier, à travers une étude sur « les réfugiés Irlandais au 17^e siècle en Bretagne »²¹³. Celui-ci porte principalement sur l'analyse des registres paroissiaux du XVII^e et du début du XVIII^e siècle, complétée par la consultation des archives de la série B du Finistère et celle du fond constitué par Henri Bourde De La Rogerie, conservé aux archives

211 NIÈRES Claude, *Les Villes de Bretagne au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2015, p 153.

212 MORVAN Armand, *histoire des hôpitaux d'Hennebont*, thèse de doctorat en médecine, 1969, p 38.

213 DAGIER Patricia, *Les Réfugiés Irlandais au 17^e siècle en Finistère*, Nouvelle édition augmentée, corrigée et annotée : août 2015, 1^{er} Dépôt légal : mai 1999, ISBN 2-9508954-1-7, 369 pages.

Disponible à l'adresse :

<http://irlandais-finistere.monsite-orange.fr/>

consulté le 17 juillet 2016.

départementales d'Ille-et-Vilaine sous les côtes 5J70 à 5J75. Citant un document, rédigé en 1666 et intitulé "*Estat et rolle des Irlandois catholiques habitués en Bretagne*", conservé aux archives du Ministère des Affaires Étrangères. (Manuscrit 1508, folios 329-336), Patricia Dagier montre qu'il dresse :

« les noms de 200 émigrés environ, certains avec leurs professions, nombres d'enfants et même quelques anonymes comme ces "trois vieilles mendiants" à Quimperlé ou une "servante" à Noyal-Pontivy. Chacun d'entre eux ayant une famille, souvent élargie à trois générations avec parents et enfants, on peut donc estimer cette population à plus de 1000 personnes. Ce recensement concerne uniquement les villes de Saint-Malo, Tréguier, Lannion, Morlaix, Saint-Pol-de-Léon, Pontivy, Noyal, Saint-Thuriau, Rohan, Mûr, Neulliac, Guern, Quimperlé, Concarneau, Rosporden, Quimper, Hennebont et Port-Louis. Cette liste n'est donc pas exhaustive. Rennes et Nantes n'y figurent pas. Pas plus que Pont-Croix, Lesneven, Landivisiau, Saint-Brieuc, Plouray, Rostrenen ou Auray par exemple²¹⁴. »

Pour cette auteur, Hennebont compte une importante communauté irlandaise tout au long du XVII^e siècle, faisant remontée à l'année 1607 les premiers arrivants, soit une vingtaine d'année avant la mention faite par Armand Morvan. Cependant, pour Patricia Dagier :

« il faut attendre les années 1620 à 1660 pour voir le groupe s'étoffer. Plus d'une dizaine d'Irlandais sont cités dans la liste de 1666. Parmi eux, deux maîtres d'école, Patrice Couan et Jean Morvan. Cette communauté entretient des relations avec les réfugiés de Port-Louis et Quimperlé. Les Irlandais sont encore présents à Hennebont au début du 18^{ème} siècle. Plus de 20 soldats sont enterrés à Hennebont entre 1690 et 1697²¹⁵. »

Ainsi, dans le courant du siècle, Patricia Dagier répertorie 35 unions, dans lesquelles un des conjoints au moins est d'origine irlandaise, pour les paroisses d'Hennebont Notre Dame et de Saint-Caradec. La première remonte, semble-t-il, au 19 mars 1607, entre HASACE Olliver et HERLAN Catherine, sans plus de précisions. Dans les années 1620, ces unions sont plus nombreuses, avec par exemple celle entre OCHE / OSCHER Deny et NIFCAR Honorée, le 7 mars 1623, "Du pays d'Irlande à présent réduit en ce pays à cause de religion", la dernière recensée dans l'étude est celle entre CANAN Patrice et BRIENNE Gillette le deux octobre 1690. Plus intéressante encore est la liste des décès irlandais non rattachés à une famille, également pour les paroisses

214 *Ibidem*, p 8.

215 *Ibidem*, p 33.

d'Hennebont Notre Dame et Saint-Caradec. Trente-neuf personnes y sont répertoriées, dès 1610 avec le premier mars, la mention du décès d'ORIDAN Yvon fils d'Olivier, pauvre Hybernois habitué en cette ville, âgé de 3 ou 4 jours, ou le 24 décembre 1613 celui d'ODEA Donat du pays d'Irlande, à l'âge de 70 ans. Toutefois, le nombre de mentions de décès explose dans les années 1690²¹⁶ :

Pour la paroisse Hennebont Notre Dame, ce sont :

12.05.1690 :Un soldat irlandais

16.07.1690 :Un Hiroy

24.12.1691 :Père Michel SERCOEDE 23 ans Religieux, Ordre Saint Dominique

30.12.1691 :LE TOUL Jan, 24 ans, soldat

05.01.1692 :HIT Michel, soldat Compagnie Cornilgot

06.01.1692 :MASQUIETNAN Thomas, Lieutenant colonel

07.01.1692 :BOOTON Robert, officier Province Mounster

17.01.1692 :Écuyer Philippe De LA ROCHE, 65 ans, Province Mounster

23.01.1692 :CONELLY Nyil, Capitaine Compagnie Roche

24.01.1692 :AYE Thomas, soldat

25.01.1692 :3 soldats

26.01.1692 :CARTY Jaye, soldat Compagnie Macarty

01.02.1692 :HINGLIS Philippe, Soldat capitaine Cannant

02.02.1692 :CAHAISY Daniel

08.02.1692 :SCALAN Denis, Soldat capitaine Bourg

08.02.1692 :DOUGANT Darby, Soldat capitaine Magra

25.02.1692 :INGLIS Patrice

26.02.1692 :ROCHE Jan

22.07.1692 :FIOU Denis

04.01.1694 :DONOVAN Marie

06.10.1694 :ALEN Jan

29.06.1697 :FARELLE Marc

Pour Saint-Caradec, ce sont :

19.04.1690 DONOVAN Donalt, 32 ans Soldat régiment Daniel O Brien

29.05.1690 O QUOHIGUY Fiacre, 22 ans Soldat régiment Denis De Qualegan

²¹⁶ *Ibidem*, pp 367-368.

Il s'agit essentiellement de soldats. Pour, Alain le Noac'h et Eamon O Ciosain, ces « occurrences de 1690 correspondent à l'arrivée des troupes de la brigade irlandaise de Montcassel en Bretagne. [...] Le nombre d'Irlandais débarqués au tournant des années 1691 et 1692 était d'entre 12 000 et 15 000 hommes, et les dimensions²¹⁷ [...] ». Pour ces auteurs, c'est bien la démonstration du rôle d'Hennebont comme port d'arrivée et pôle d'attraction qui est démontré à travers les cas répertoriés ici dans les deux paroisses de la ville. Cette importante communauté de militaires explique l'émoi de la Communauté de ville dont le compte rendu du 12 novembre 1691 fait état de « la lecture d'une lettre [...] écrite de la part de Monseigneur le Maréchal d'Estrée datée assense le 5 novembre dernier, par laquelle il mende qu'il doit passer un grand nombre d'irlandois par cette ville, pourquoi il a fait assemblé la ditte communauté, a fait dellibérer sur la ditte lettre pour les logements desdits irlandais et donnés des commissaires pour visiter les endroits les plus nécessaires²¹⁸ ». La Communauté missionne alors des commissaires chargé de répondre « à Monseigneur le Mareschal destrée qu'il y a actuellement des gens de guerre de la marine en cette ville et le prier de vouloir [la]décharger ». Le 24 mars 1692, le compte rendu des délibérations apporte de nouveaux éléments. Il ne s'agissait pas seulement du passage d'Irlandais, mais bel et bien de celui de « sa majesté britannique », pour laquelle il a fallu réserver :

« la quantité de vingt chevaux luy pour la chaisse et douze de selle pour le passage de sa majesté britannique, lesquels il a tenus prests et en estat de servir depuis le mercredy jusqu'au dimanche qui pour quatre pouvoirs entrevir et de cette quantité de vingt jevaux il en a tenu 7 dans lescurie de la grande maison, craignant que les particuliers a quy ils appartenaient ce quy lui essoient suspects manquassent à les fournir de nourrir quon en est besoin le coyce desquels vingt jevaux est deubs aux dits particuliers et la nourriture pour sept jevaux au Sieur Romain, hoste de la grande maison²¹⁹. »

De plus, sous la demande du Maréchal, la Communauté a été tenue de faire préparer « à manger à sa majesté britannique au lieu ou elle sassurera le connssavoir le plus propre mais et polimen qu'il seroit possible ». Le choix se porte sur « la demoiselle Canne, hotesse du lion d'or, de cette ville, [afin] de proposer un repas le plus propre et polly qu'il se pouvoir ce quelle a fait et tenu prest pendant quelques jours dans l'attente

217 LE NOAC'H Alain, O CIOSAIN Eamon, *Immigrés irlandais au XVIIe siècle en Bretagne: Du Centre-Bretagne à Lannion*, Volume 2, Institut culturel de Bretagne, 1 avr. 2009 - 56 pages.

218 A M Hennebont : BB7 : Reg. Délib. Com.Ville (1691-1694).

219 *Ibidem*, délibération du 24 mars 1692.

continuelle de sa majesté²²⁰ ». La nature et le montant du repas nous sont inconnues, seul le montant pour la location et l'entretien des chevaux nous est parvenu, il est de 60 lt (15 sols par chevaux, 7 lt 16 sols pour la nourriture de foin fourni au 7 chevaux).

La visite et le séjour de Jacques II, ex-roi d'Angleterre, continuant à exercer ses droits de souveraineté alors qu'il n'avait plus de Royaume et auquel Louis XIV a offert l'hospitalité, est sans doute révélateur de l'importance prise par la communauté irlandaise dans la ville et les environs.

La présence de cette communauté semble s'estomper au fil du temps, pour Patricia Dagier, cela s'explique avant tout par un grand nombre de mariages mixtes, tant chez les nouveaux arrivés que pour ceux issus de la deuxième et troisième génération. Les registres de délibérations de la Communauté de Ville font état, le 15 juin 1782, d'un certain Winslow, qui se « propose d'enlever les immondices et décombres de la place de l'abreuvoir pour 24 lt/an²²¹ ». Ce patronyme, à consonance britannique, invite à penser que cette communauté a subsisté dans la seconde moitié du siècle, sans doute marginalement*. À la fin du XVIII^e siècle, cette communauté est donc devenue largement invisible.

- Une présence protestante.

La présence d'une minorité protestante est attestée à travers les registres sur les populations aux archives départementales d'Ille et Vilaine. La première mention est datée entre 1774 et 1780, un prêtre y consigne que « Je ne tiens point de registre dans le ressort pour les morts de la Religion Prétendue Réformée. Il n'y en a que peu qui habitent dans la Barre Royale d'Hennebont et ils s'enterrent de nuit et dans les champs, les prêtres leur refusant la terre bénie des cimetières²²² ». La seconde mention date de 1780, l'auteur y consigne qu'il y a « peu de personnes qui sont de religions prétendue réformée qui ne tiennent point de registre²²³ ». La situation des protestants apparaît donc comme très fragile, menant une existence précaire, étant sans doute rejetés par une grande partie

220 *Ibid.*

221 A M Hennebont : BB 25 : Reg. Délib. Com.Ville (1775-1784).

*La présence d'un carré irlandais au cimetière de Saint-Caradec, ne prouve pas le maintien d'une communauté, à part, consciente d'elle-même, les deux tombes conservées datent, en effet, de la fin du XIX^e siècle, et il s'agit peut-être là d'une immigration plus tardive et protestante.

222 A D Ille et Vilaine : C 1412-1413 : population 1774-1778.

223 A D Ille et Vilaine : C 1422-1423 : population 1780.

de la population. L'existence de cette communauté est sans doute à mettre en lien avec l'activité économique portuaire et le développement de Lorient.

- Une minorité africaine

Un seul élément atteste de l'existence d'une minorité africaine à Hennebont. Il s'agit d'un extrait des registres de Baptême-Mariage-Sépulture de Saint-Caradec²²⁴, daté du 8 mai 1764, dans lequel il est indiqué que « je, soussigné, recteur de Saint-Caradec, ai suppléé les cérémonies du baptême à Julie Sébastienne, âgée d'environ 19 ans, négresse de Madagascar, appartenant à Mademoiselle de Merville Saint Venny, ondoyé dans le danger de mort par Monsieur Mergy, prêtre à Lorient [...] ». Cette minorité doit, également, être numériquement très peu importante, son origine étant à chercher dans l'activité de la Compagnie des Indes. Il ne s'agit donc tout au plus que de quelques individus.

224 A M Hennebont : Registres des Sépultures de Saint-Caradec, extrait du 8 mai 1764.

4.2) Les populations fluctuantes

- Les marins étrangers

La présence de matelots étrangers s'explique, d'une part, par l'ouverture maritime de la ville, mais aussi par la proximité de la ville de Lorient et l'activité de la Compagnie des Indes.

– L' « affaire des marins d'Hennebont » de juillet 1768 à février 1769 est évoquée à travers la correspondance Lavigne-Buisson²²⁵. Le 1^{er} juillet 1768, dans un courrier, ce dernier fait état « que le vaisseau Le Duc de Praslin était heureusement entré dans ce port. J'ai fait aujourd'hui licencier son équipage et on va commencer son dégréement, le déchargement se fera en même temps que celui de l'Outarde, aussitôt que ceux de Beaumont et du Choiseul seront achevés ». S'ensuit une véritable aventure policière, parfois difficile à comprendre, tant la lecture de la correspondance est peu claire. Toutefois, dans la même lettre, Lavigne-Buisson signale qu'« il avait été fait à Hennebont une saisie de cinq ou six malles et quatre ballotins la même nuit que la Praslin mouille à Groix et aujourd'hui il a transpiré que des gens masqués et armés sans doute, s'étaient fait ouvrir la porte de l'entrepouseur chez lequel les dits effets étaient déposés et qu'ils avaient fait l'enlèvement sans voir d'autres violences », événement qui aurait pu avoir de lourdes conséquences, puisque « La fureur de la populace, animé par les donneurs d'argent à la grosse, annonçait quelque-chose de fâcheux. Je crois qu'il y aura de la prudence à accoutumer peu à peu tout le monde et dans tous les grades à perdre quelque-chose de plus que par le passé ».

Dans une réponse, de Paris, datée du 9 juillet 1768, le responsable de la Compagnie, s'adressant à Lavigne-Buisson, manifeste avec véhémence « la plus grande indignation, vu acte de violence de cette nature et comme il est de la plus grande importance de connaître quels sont les auteurs de ce désordre²²⁶ » et affiche sa détermination « La Cie vous ordonne d'employer tous les moiens que votre place de commandement du port met entre vos mains pour découvrir quels sont les auteurs et les fauteurs du

225 SHD Marine Lorient : 1 P 300 : liasse 39 :correspondance Lavigne-Buisson 1768-1769.

226 *Ibidem*, lettre du 9 juillet 1768.

débarquement de la pacotille saisie et déposée ensuite à Hennebont et de luy en rendre compte [...]. »

Finalement, le 18 février 1769, dans une lettre de Paris, signée par « Duvandier, De Mery, Davy, De Clenard, Le Magne, Sainte-Catherine » et adressée à Lavigne-Buisson, la Compagnie, probablement face à l'échec pour retrouver les fauteurs de trouble prévient le directeur :

« que M le Duc de Duras désirerait que la Cie vous autorisat a donner des ordres modérés au Sieur Virault Desferiers dans la poursuite de l'affaire d'Hennebont, et même à se prêter à des voyes de conciliation [...] [et qu'elle] n'était que partie intervenante dans l'affaire pour réclamer seulement les balles enlevées au cas qu'on puisse les trouver et qu'en conséquence, on ne pouvoit que s'adresser à M^r les Fermiers généraux pour faire arrêter la poursuite de cette affaire nous vous confirmons ce que nous avons écrit à ce sujet²²⁷. »

À travers cette correspondance, la ville apparaît comme une plaque tournante par laquelle les effets dérobés transitent. Il serait malgré tout hasardeux de conclure que c'est le point à partir duquel la contrebande en provenance de Lorient transite en totalité. Les marins évoqués ici ont pu mettre à profit des réseaux de relations ou familiaux pour pouvoir dissimuler plus rapidement les éléments dérobés, sans que l'on puisse savoir exactement comment, ni établir le devenir des objets délictueux.

– Un plaque tournante pour les marins déserteurs.

La première mention de cas de désertion a été trouvée dans les registres de délibération de la Communauté de Ville. Ceux-ci, le 14 octobre 1720, indiquent que le « syndic de cette Communauté a remontré qu'il avoit reçu une lettre de Monseigneur le Mareschal d'Estré datté.. du huit octobre partant mois, au sujet de la fréquante désertion des soldats du régiment Suisse de Gasser qui est du quartier de la ville Lorian²²⁸ ». Il est donc décidé de faire arrêter lesdits déserteur et « plusieurs personnes [sont placées] en embuscade aux entrées de cette ville et fauxbourgs pour voir sil ny entra pas quelques déserteurs ».

Nombres de cas de désertion sont également évoqués à travers les « lettres de Mugney, officier des vaisseaux de la Cie envoyé à Hennebont pour arrêter les marins déserteurs, à Monsieur Godeheu d'Igenville²²⁹», entre décembre 1758 et janvier 1759. La

227 *Ibidem*, lettre du 18 février 1769.

228 A M Hennebont : BB 12 : Reg. Délib. Com.Ville (1713-1720).

229 SHD Marine Lorient : 1 P 301 : liasse 53, correspondance de Mugney, officier des vaisseaux de la Cie à Monsieur Godeheu d'Igenville , décembre 1758 et janvier 1759.

surveillance des déserteurs est l'objet de la plus grande attention, le 14 décembre 1758, Mugney, payant de sa personne et signalant que « Je me suis logé à l'hôtel de la marine pour être plus à porté de voir ce qui entrera à Hennebont ²³⁰». Le 16 décembre 1758, pour faire arrêter et emprisonner trois matelots déserteurs, « les dénommés René Doulivar de Nantes, matelot au Dromadère qui a été payé et Jacques Paquevot, aussy de Nantes et du même vaisseaux qui a été payé, Mode Le Bronze qui m'a dit avoir touché des avances de Saint-Luc et dit avoir été mis par le lis, ce dernier est de la paroisse de Bricbrie (?)», l'auteur des lettres signale que « ces trois hommes ont été arrêtés à ¼ de lieue d'ici ou j'ai placé en embuscade le sergent avec quatre soldats, prévoyant que les habitants de l'entrée de la ville avertiraient les marins de n'y point entrer²³¹». Le 24 décembre 1758, le même écrit « J'ay l'honneur de vous prévenir qu'il passe ici une quantité de marins qui se disent tous matelots du port, prévoyant que les fêtes attireraient plusieurs dans le canton, j'ai fait mettre en embuscade sur les deux chemins qui mènent ici Lochrist et la grande route, comme les gens soutiennent n'être point embarqués, j'ai voulu en faire arrêter aucun sans savoir vos intentions ²³²». Parfois, l'origine des matelots est donnée : le 25 décembre 1758, sont arrêtés « Joseph Fiente et Falvoto Rouge, tous deux italiens et matelots du Lis », et le 15 janvier 1759 est signalée l'« arrestation au soir d'un matelot génois ²³³».

La ville d'Hennebont apparaît donc ici comme un lieu de transit pour les matelots candidats à la désertion, ceci s'explique principalement par son rôle de carrefour, à la croisée des principaux axes routiers, mais aussi, sans doute, par l'importance du trafic, qui permet de se dissimuler (ou tout au moins de le tenter) aux yeux des sergents et soldats de la Compagnie, chargés de les arrêter.

- Les soldats

- Loger les gens de guerre

La proximité du port de Lorient et sa position sur la voie de Nantes à Brest explique qu'Hennebont ait été obligée de loger de nombreuses troupes. L'obligation de casernement et logement des gens de guerre peut être assimilée à un impôt en argent et

²³⁰ *Ibidem*, lettre du 14 décembre 1758.

²³¹ *Ibidem*, lettre du 16 décembre 1758.

²³² *Ibidem*, lettre du 24 décembre 1758.

²³³ *Ibidem*, lettre du 25 décembre 1758.

en nature auxquels sont soumis les roturiers, les plus riches en étaient exemptés pour une cause ou pour une autre. Pour Hervé Léna :

« L'imposition se décomposait en impôt ou quote part proportionnelle à la capitation, due par les roturiers et affectée par l'administration au paiement des frais de garnisons établis dans la Province, en lits ustensiles, corps de garde, maisons et écuries à fournir aux troupes en quartier ou en garnison et en chevaux et charrettes pour les troupes de passage. L'impôt en argent du casernement a pour objet de la dépense du fourrage à fournir aux chevaux, le logement pour les officiers, l'ustensile des soldats, le loyer des casernes, la fourniture de bois et des chandelles au corps de garde, le loyer des lits et ustensiles des casernes et celui des des écuries. La communauté nommait alors les répartiteurs qui partageaient la somme accordée par l'intendant [...] cette somme était perçue par un collecteur qui en remettait le montant aux mains du receveur des fouages extraordinaires et de la capitation. L'imposition en nature revêtait trois formes, le logement par billet, le casernement et la fourniture aux casernes²³⁴. »

Jusqu'en 1716, le logement des gens de guerre se fait donc chez l'habitant, les registres de délibération de la Communauté de Ville s'en font l'écho, ainsi que souvent des plaintes des habitants. Ainsi, le 27 avril 1669 est fait mention du passage et logement à Hennebont d'une Compagnie de marine, devant être logée chez l'habitant²³⁵, le 20 août 1675, il est fait état d'une proposition émanant du gouverneur et lieutenant général pour le Roy, concernant le logement de troupes de cavaleries et infanteries. Toutefois, un élément nouveau est glissé, la Communauté devant fournir vin et viande :

- pour la boisson « du bon vin de Gascogne, loyal, moyennant à raison de 48 sous le tonneau par noble homme ? 46 sous par Guihaume tousai, 44 par de Jully, 42 sous à la Solly pour 33 tonneaux de vin ».
- de la « Viande à Canton (?) (bœuf 2 sols/livres, mouton 2s6d), 2/3 bœuf et 1/3 de mouton²³⁶ ».

Malgré tout, la solution adoptée ne résout pas tous les problèmes puisque la même année, le 17 décembre, les registres font état de plusieurs plaintes d'habitants et hôtes obligés d'acheter le vin qu'ils donnent aux cavaliers en garnison à raison de 16 sols le pot ce qui oblige les hôtes de cabaretiers à mettre « leur brandon bas et les habitants à abandonner leur maison, n'ayant pas les moyens suffisants pour fournir à ce prix ». La Communauté décide alors d'une mise en adjudication de la fourniture de vin, « adjudgé à

234 LÉNA Hervé, *op.cit.*, p 190.

235 A M Hennebont : BB 4 : Reg. Délib. Com.Ville (1669-1679).

236 *Ibidem*, délibération du 20 août 1765.

Guy Tolouays pour 7s/pot de vin de 8h à 10h et de 14h à 16 h²³⁷ ». Le 5 janvier 1690, une mention est faite quant à la préparation du logement pour 5 compagnies d'infanterie du régiment « Zurlandon », chaque compagnie étant composée de 100 hommes, « pour rester en cette ville jusqu'à nouvel ordre », même si aucun problème n'est évoqué, la Communauté et le syndic prennent malgré tout les devants et « pour éviter tous reproches demande que des commissaires lui soient adjoint pour ce travail de répartition²³⁸ ». Le 26 novembre 1694, une délibération fait état d'un ordre de « Monseigneur le Marquis de Canardin, lieutenant gouverneur de cette province, [pour] de loger six compagnies d'infanterie de Braizé qui séjournent en cette ville en quartier jusque nouvel ordre²³⁹ ». Le 6 février 1713²⁴⁰, la situation semble être devenue insupportable pour les habitants, qui face aux problèmes générés par le logement de quatre Compagnies de Marine, multiplient les plaintes auprès des édiles qui à leur tour le signalent à Monseigneur l'Intendant et à Monseigneur le Maréchal des Pontraneaux. Il est décidé, alors, d'envoyer une Compagnie à Auray et l'autre à Quimperlé, pour soulager la populations.

Suite à une ordonnance du 25 octobre 1716, dans laquelle le Roi décide de caserner les troupes afin d'éviter les plaintes des habitants qui logent les soldats, la Communauté de Ville adopta rapidement la solution du casernement des troupes. Le 18 novembre 1716, le registre de délibération fait état d'un nouveau règlement pour le logement des gens de guerre :

- « possibilité d'un règlement effectif ou d'un règlement en argent.
- Les troupes ne seront plus logées chez l'habitant
- Les Communautés sont chargées de fournir des casernements sous forme deavec écuries.
 - Préalablement à l'entrée dans les lieux, IV d'état des lieux,
 - fourniture pour deux soldats, une couchette avec une paillasse, un matelas, un traversin, une couverture, une paire de draps que l'on change tous les vingt jours (couchette de bois de chêne élevé de terre de 12 à 15 pouces, 4 pieds de large et 5 pieds de long et largeur que le matelas qui sera rempli de bonne laine bien cardée, couverte de toile..., le chevet aussi bien rempli de pareille lame de trois pieds de tour. Matelas+chevet 37 lt
 - couverture de laine blanche de 8 pieds 6 pouces, 7 p 4 pouces, le tout à la mesure du Roi et la paille renouvelée deux fois l'an.
 - Suivant la grandeur des chambres, 3 à 4 lits, 1 table, deux bancs, une cheminée

237 *Ibidem*, délibération du 17 décembre 1675.

238 A M Hennebont : BB 6 : Reg. Délib. Com.Ville (1688-1690).

239 A M Hennebont : BB 8 : Reg. Délib. Com.Ville 1694-1702).

240 A M Hennebont : BB 11 : Reg. Délib. Com.Ville (1712-1713).

pour 6/8 soldats

- Choix de grande maison, une pièce vide pour les officiers subalternes et les commissions de guerre chargés de la police
- par soldat, 1 sol/ pour bois chandelle ustensile, par sergent 2 sols, par brigadier 1 sol 6 deniers, payable tous les 1er jours
- 1 colonel, 25 lt par mois pour le logement, lieutenant colonel 20£, Capitaine 15lt, Lieutenant 10 lt, enseigne 10lt, maréchal des logis 6 lt (10 lt pour maréchaux majeurs).
- Aide major 12 lt
- Aumônier 6 lt, Chirurgien major 6 lt
- fourniture d'un corps de garde sur la place au rez-de -chaussée, avec bois, fagots, une livre de chandelles l'hiver et ½ livre l'été, pour un homme par la Cie ou 15 lt par bataillon, réduit en proportion du nombre de présents.
- Pour la gendarmerie, il sera fourni un lit pour deux gendarmes, trompettes et trubellier (?) pour bois chandelle 1 sol 6 deniers/jour, brigadier et sous brigadier 2 s6 d, maréchal des logis 15 lt/mois, aide major 25 lt, sous major 20 lt, aumônier, chirurgien major 6 lt.
- Aucun officier ne pourra recevoir de l'argent de son logement en 2 qualités
- Les habitants ne devront pas augmenter leur loyer pour que les officiers puissent trouver à se loger
- Les villes seront remboursées par leur généralité, fourniture de lit 10 lt 10s/an, des baux es casernes, entretien à la charge de la ville.
- Paiement des bois et chandelles des corps de garde selon état des commissaires à la guerre
- En cas d'arrivée inopinée, logement en la manière accoutumée chez l'habitant
- Lieux rendu en l'état d'entrée
- Les aides-majors en partant prendront un certificat de satisfaction ou de remontrance des maires
- Les troupes ne pouvant prétendre à plus que ce qui est prévu et les Communautés ne devant pas leur accorder²⁴¹. »

Ainsi, pour Hervé Léna, en 1757, trois casernes ou lieux de casernement existent dans la ville.

Le 9 décembre 1716, il est mentionné qu'il « y a eu garnison à Hennebont de 2 Cie franche de la marine, chacune de 35 hommes y compris les officiers. Il n'y a pas de gardes, avant il y avait 4 Cie et un corps de garde de 15 hommes, sergent compris ». Les délibérations nous renseignent particulièrement sur les fournitures et donc sur les dépenses que la ville a dû engager, les « fourniture habituelle, 3 cordes de gros bois par mois, un fagot par jour, 15£ de chandelles par mois ». Toutefois, les édiles déplorent les coûts engendrés, estimant que « si un corps de garde était rétabli, 8 hommes suffiraient avec dépense moitié moindre [...]. La corde de gros bois 6 lt, le fagot 15 deniers, la

241 A M Hennebont : BB 12: Reg. Délib. Com.Ville (1713-1720).

chandelle 7s, le corps de garde =une chambre=50 lt/an », concluant que « pour une caserne, il faudrait 300 lt/an et 30 lits à 20 £²⁴² ».

Parfois, l'accueil de régiment n'est pas de tout repos et la situation peut dégénérer, échappant à tout contrôle. Ainsi, le 1er octobre 1723, Mr le maire :

« a remontré que les deux compagnies de marine qui sont en garnison en cette ville y font des désordres considérables qu'ils s'en sont comme rendus les maîtres depuis 20 et cinq ans (?), qu'ils y sont, faisant des insultes continuelles aux bourgeois et habitants jusqu'à les maltraiter a criées que pour rien dire, ny leur tre ny leurs biens ne sont point en suretez enfin qu'il n'y a ny ordre ny discipline parmi ces soldats que leurs officiers²⁴³ [...], »

allant, ce qui peut d'ailleurs aussi expliquer le courroux du premier édile, « jusqu'à mesme maltraiter mondit Sr Maire de parolles aigres et préquantes lorsqu'il leur en porte ses plaintes». Les événements peuvent même déraper assez gravement, puisqu'il est également mentionné que :

« le jour d'hier il est advenu qu'un soldat nommé M Joseph de la Compagnie du Sr Druger avoit insulté un artisan dans sa boutique l'avoit beaucoup maltraité et que les voisins ayant appelé le corps de garde pour arrêter ses violences plus ses mains basses en arrivant sur tous qui se rencontre d'habitants donnant de bourrades de fusil, de coup de bastons et de plus avoit agouche (?) renversa par terre toutes les marchandises de leur ouvrier le blessé et maltraité cause sa famille au lieu d'arrester le désordre comme il estoit de son devoir de telle sorte qu'il y a huit à dix personnes de blesser, que l'insolence de ces soldats est même aller jusqu'à la telle point quindeux s'est mis en débrous ou de frappe ou de tire sur Mr le Procureur du Roy, en cette cour en ly présentant le bout de son fusil dans le ventre²⁴⁴. »

Il est donc décidé que le Maire dresse un procès verbal et fasse « aussy reporter les procès verbaux par les médecins et chirurgiens des blessures et déclarer des habitants qui y ont estez les plus maltraités quil a représenté en l'endroit », la Communauté décidant de tous les envoyer ensuite « à son Altesse Sérénissime, le Comte de Toulouse et à Monseigneur de Maurepas, ministre de la Marine en les suppliant tous humblement d'accorder le changement de ces deux Compagnies de marine avec deux autres ports de Brest ». Aucun élément portant sur les suites données à cette affaire n'a été retrouvé, et nous ne pouvons donc savoir si les plaintes de la Communauté ont été entendues.

Le 7 novembre 1746, suite au passage d'un bataillon, une nouvelle délibération nous apporte des éléments sur les contraintes auxquelles la Communauté est confrontée,

242 *Ibidem*, délibération du 9 décembre 1716.

243 A M Hennebont : BB 13 : Reg. Délib. Com.Ville (1720-1731).

244 *Ibid.*

l'assemblée délibérante estimant qu'elle ne peut recevoir tout au plus que 6 Compagnies, « formant 300 hommes », l'expliquant tout d'abord par « la petitesse du lieu », mais aussi par « le grand nombre de gentilshommes et privilégiés qui luy forme au moins le 1/3, [et la] met dans l'impuissance de fournir des casernes et des lits²⁴⁵ ». Le 28 avril 1755, une autre délibération de la Communauté de Ville fait état de l'obligation de « casernement de 350 grenadiers logés chez l'habitant. Le mois suivant, trois compagnies de grenadiers de Caen, Vire et Saint Lô doivent arriver pour être caserner et rester jusqu'à nouvel ordre ». Ceci soulève à nouveau des protestations de la part de la Communauté qui estime, ici, qu'elle « ne peut loger 500 hommes du fait de la petitesse de la ville et du peu d'aisance de la part des habitants²⁴⁶ ». Si l'estimation des capacités d'accueil fluctue, elle est peut-être l'illustration de l'hostilité ou tout au moins du désaccord des autorités face à la multiplication des contraintes ou des problèmes engendrés par le logement des gens de guerre. Malgré tout, le 16 mai 1755, l'assemblée est contrainte de rechercher des lits à Pont-Scorff (20 au lieu des 50 escomptés) sur les 75 nécessaires. Il y a 7 Compagnies à caserner et on attend 150 hommes de plus, une demande de 1500 lt de crédit est faite. Le 23 mai 1755, il est fait état de l'accord de l'Intendant pour la confection des paillasses (40) et de draps (100 paires) pour la somme de 2 000 lt²⁴⁷.

L'année 1757 est également, à ce titre, très illustratrice. Le 16 mars 1757, Simon, ancien Syndic, faisant fonction de Maire en l'absence de Le Houx, présente un mémoire « tant pour la réparation faite au pont que pour les écritures des routes et des billets de logement des troupes pour des guides, fournisseurs, actes, détachements en différents endroits de la poste et pour des « exorés (?) » envoyés à la campagne pour ordonner des voitures et des chevaux pour le départ des troupes²⁴⁸ ». Les valets de ville ne pouvant suffire à tout et ce depuis 10 ans. 155 lt 2 s lui sont remboursées à cette occasion. Le 28 juillet suivant, il est décidé que les casernes nécessaires pour le logement complet d'un bataillon seront conservées²⁴⁹. Un état des réparations aux lits et ustensiles des casernes pour le casernement du 2nd Bataillon de Lorraine qui embarque à Lorient le 19 décembre 1756 est également présenté. Le 6 juillet 1757, la Communauté

245 A M Hennebont : BB 19 : Reg. Délib. Com.Ville (1745-1747).

246 A M Hennebont : BB 21 : Reg. Délib. Com.Ville (1752-1755).

247 *Ibidem*, délibération du 23 mai 1755.

248 A M Hennebont : BB 22 : Reg. Délib. Com.Ville (1755-1760)

249 *Ibidem*, délibération du 28 juillet 1757.

nomme des commissaires pour la répartition de la somme due au casernement de 2nd régiment de Penthièvre pour le loyer des lits occupés. Face à la demande d'un magasin des poudres et trois guérites par ce bataillon, le dépôt des ustensiles de la ville se fait chez les le Houx, les poudres sont entreposées rue Porte d'en Bas , l'assemblée doit se charger de la fabrication de guérites et de capotes demandées. Le 5 août 1757, la confection de trois paillasses, trois matelas et trois traversins de crin est décidée, de douze draps, six essuie-mains, ainsi que l'achat de trois couvertures de laine pour le bataillon de Penthièvre. Le 26 août 1757, les registres font état du versement du loyer des lits de casernement aux habitants concernés (moins 80 lt et 109 lt avancées par le Houx et Simon). Il revient 10 lt 10 s/an et par lit (total 3 653 lt) (décompte des versements, bois de lit 3 lt, paillasse 2 lt, matelas 3 lt 10 s, traversin 11 sols 6 d, couverture 4 lt). Finalement, le 28 octobre 1757, le Houx (maire) reçoit, pour les dépenses faites pour les billets de logement, les bois, chandelles et pailles fournies aux troupes passantes et autres causes depuis 5 ans, la somme de 643 lt 9 s.

Le service du logement des gens de guerre, du casernement et de la fourniture n'en reste pas moins très lourd. Pour Hervé Léna, il frappa exclusivement les petits marchands et artisans que l'on chasse parfois de chez eux et qui finissent par quitter la ville pour se retirer à la campagne. C'est ce qui ressort d'une délibération du 7 novembre 1761 , suite à une requête du Sieur Lalloué, une délibération est adressée au Duc d'Aiguillon, pour signaler les inconvénients « de prendre des casernes pour le logement des troupes désignées pour Hennebont, que c'était donné lieu à mettre sur le pavé beaucoup de misérables que les habitants seraient moins gênés à les loger chez eux plutôt que par réquisition de logement²⁵⁰ ». Nous ne sommes, ici, pas très éloignés de la citation de Fanfan la Tulipe²⁵¹ « la guerre - le seul divertissement des rois où les peuples aient leur part ».

– Les conséquences pour la Ville

La première des conséquences apparaît comme anecdotique, elle consiste à faciliter, pour les soldats, l'accès aux maisons dans lesquels ils logent, nous pouvons y voir une des conséquences des difficultés liées à la barrière linguistique déjà évoquée. Le 27 juin

250 A M Hennebont : BB 23 : Reg. Délib. Com.Ville (1760-1766).

251 « *Fanfan la Tulipe* », de Christian Jacque, 1952, dialogues d'Henri Jeanson.

1768, les registres de délibération font état que le Maire a fait lecture d'une lettre de Boncier, commissaire de guerre, datée du 6 juin 1768 :

« par laquelle il luy marque quil se rendroit en cette ville au commencement du mois prochain, pour appliquer des plaques de fer blanc pour sur lesquelles marque les logements aux troupes ainsy et de la manière que l'ordonnance du 1er mars 1768 le presait et luy prescrit de faire faire les dites plaques pour les placer de la quelle lettre il a requi la lecture, l'enregistrement que la communauté ayt à lauthorizer à faire faire, lesdites placques et aussy de nommer des commissaires pour estre présent à la ditte opération²⁵². »

La communauté charge, alors, le maire de faire lesdites plaques.

La seconde est plus problématique, elle porte sur l'assistance aux enfants trouvés. Celle-ci est évoquée dans une lettre d'Audouyn de Kergrist, subdélégué de l'Intendant, adressée à ce dernier le 5 décembre 1777. Ce document part d'un constat :

« Il n'y a pas dans la subdélégation d'Hennebont d'établissement fondé pour recevoir les enfants trouvés. Il y a à Hennebont un hôpital établi pour les pauvres, mais il n'est pas fondé et il ne subsiste que par les aumônes des habitants. Il n'y a jamais un grand nombre d'enfants trouvés dans cet hôpital. On y reçoit tous les enfants exposés dans la ville et les fauxbourgs, ce qui n'arrive que très rarement, on y reçoit aussi ceux que l'on y présente moyennant une somme telle qu'on peut l'avoir, parce que l'on a éprouvé plusieurs fois que lorsqu'on refusait la somme offerte, l'enfant était exposé la nuit suivante à la porte de l'hôpital qui était alors obligé de s'en chargé gratuitement. Presque toujours dans ce pays, les mères élèvent et nourrissent leurs enfants bâtards, mais si elles sont hors d'état de la faire, les enfants sont à la charge des paroisses de même que ceux qui ont été exposés et dont les pères et mères sont inconnus, à Hennebont on reçoit à l'hôpital ceux de la ville [...].

[...] La nourriture et l'entretien d'un enfant pendant qu'il est en nourrice monte jusqu'à 90 lt/an et après il est serré jusqu'à l'âge de sept ans à environ 120 lt²⁵³. »

Puis, la relation avec les militaires est évoquée : « Le nombre de bâtards dans cette subdélégation qui comprend vingt paroisses et quatre trêves peut être chaque année de 20 à 30. Il y en a tout au plus 2/an dans la ville d'Hennebont lorsqu'il n'y a pas de troupes. Mais lorsqu'il y a des troupes, le nombre est beaucoup plus considérable²⁵⁴ ». La présence de soldats a donc une incidence sur le nombre de naissances hors mariages, la prostitution, à elle-seule, ne permet pas d'expliquer cette recrudescence de naissances. En dehors du charme accordé aux soldats étrangers, auquel peut succomber une partie

252 A M Hennebont : BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775).

253 A D Ille et Vilaine : C 1286-1287 : enfants trouvés

254 *Ibid.*

de la gente féminine, la brutalité, la violence et les rapports contraints ne sont peut-être pas à écarter.

Finalement la lettre conclut sur le fait que :

« L'hôpital d'Hennebont est très bien administré, il pourrait se charger moyennant des secours des enfants trouvés de père et de mère inconnus dans toute cette subdélégation, mais il arriverait peut-être de là, qu'au lieu que presque toutes les mères élèvent leurs enfants bâtards, le plus grand nombre alors, du moins ceux qui ne seraient pas dans une grande aisance, les ferait exposer à la porte de l'hôpital, sachant qu'il serait fondé pour en être chargé²⁵⁵. »

Si l'hôpital a les compétences nécessaires pour prendre en charge les enfants abandonnés, il n'a pas forcément les moyens de s'occuper de tous les enfants naturels, qu'il vaut donc mieux laisser à la charge de leur mère.

4.3) Ouverture sur le monde et incidence sur les métiers

Il ne s'agit pas, ici, de réaliser une étude exhaustive de tous les métiers que l'on peut rencontrer dans la ville, ni de caractériser leur évolution, mais de comprendre quels liens peuvent exister entre certains métiers et l'activité économique. Ici, sont exclus les métiers déjà rencontrés, comme les bateliers, les négociants/marchands...

- Les métiers rares

Tableau n°38 : professions rares et de leur évolution (1748-1789)²⁵⁶

Années	1748	1755	1763	1769	1775	1783	1789
Géographe	1	1					
Maître de poste			1				
Maître de danse			1		1		1
géomètre				1	1		
libraire							1

Comment peut-on expliquer la présence de ces métiers rares à Hennebont ? Pour le premier cas, celui du géographe, sa présence peut être mise en lien avec l'activité

²⁵⁵ *Ibid.*

²⁵⁶ Chiffres obtenus à partir des rôles de capitation : A M Hennebont : CC1 : rôles de capitation, A D Ille et Vilaine : C2251 : rôles de capitation, A D Morbihan : 21C522 : rôles de capitation (1748-1789).

commerciale, les négociants ayant sans doute besoin d'une aide pour avoir une bonne lisibilité des enjeux spatiaux que nécessitent leurs activités. Pourtant, à partir de 1763, cette activité n'est plus mentionnée, les négociants peuvent-ils dorénavant s'en passer, d'autres canaux d'informations ont-ils été mis en place, ou s'agit-il d'oublis ? Il est vraisemblable que la deuxième hypothèse soit la bonne, si les négociants ne peuvent se passer de ce type d'information, ils peuvent sans doute aller la chercher à Lorient

La présence d'un maître de poste n'est signalé qu'une seule fois, cela apparaît assez étonnant, dans la mesure où existe à Hennebont « une aux lettres & l'autre à chevaux ²⁵⁷ », comme nous l'avons déjà vu.

La présence, même si elle est attestée par intermittence d'un maître de danse, entre 1783 et 1789, montre que la bonne société et en particulier celle constituée par les négociants accorde une grande importance à l'apprentissage des meilleures manières, permettant de s'insérer au sein de l'élite en en possédant les codes ou en en partageant les valeurs. Ces pratiques s'adressent, sans doute, prioritairement aux enfants.

La présence d'un géomètre, même si ce n'est qu'entre 1769 et 1775, est révélatrice d'un changement de mentalité, notamment en ce qui concerne l'appropriation de l'espace et la délimitation des propriétés.

Enfin, la présence d'un libraire montre que le livre devient un objet de consommation plus courant, avec une diffusion plus large, mais aussi que les négociants ou dans une plus large mesure, la haute société hennebontaise y accorde un intérêt croissant, permettant à cette activité de s'implanter et sans doute de subsister.

- Les marins

D'après les registres de matricule des mousses et des novices de 1764 et 1776²⁵⁸, 83 mousses et 94 novices originaires d'Hennebont ou Saint-Caradec trouvent une place au service de la Compagnie des Indes :

- Pour les premiers la moyenne d'âge à l'engagement est de quinze ans environ, allant de douze à dix-huit ans, et percevant une somme comprise entre six et 8lt.
- Pour les seconds, la moyenne est de dix huit ans et neuf mois, avec un écart

257 OGÉE Jean, *op.cit.*, p 200.

258 SHD Marine Lorient : 2 P 76, 2 P 77, 2 P 86, 2 P 87, registres des matricules des mousses et des novices au quartier de Lorient 1776, quartier Hennebont-Saint-Caradec.

allant de 16 ans à 33 ans et avec une indemnité comprise entre six et douze lt. Leurs origines sociales sont très diverses, ils peuvent être issus de milieux relativement aisés (dans les listes sont nommés un fils d'huissier et un fils de procureur), ou de la moyenne paysannerie (neuf de ces engagés sont fils de laboureurs). La plupart est issue de milieux modestes, commerçants ou artisans (notamment menuisiers, serruriers, bouchers, boulangers, avec une forte proportion d'engagés ayant un père exerçant la profession de cordonnier ou de tisserand. Au total, ils représentent 50,4 % des engagés. 18,6% ont un père exerçant déjà un métier en relation avec l'espace maritime, comme les calfats, officiers marinières, mais surtout matelots et bateliers. Dans 13 % des cas, mousses et novices sont originaires de milieux très pauvres, essentiellement fils de jardiniers ou de journaliers.

Les « matricules des officiers marinières, matelots et autres gens de mer²⁵⁹ » montrent qu'une évolution de carrière reste possible. Trois personnes, T Le Berz 38 ans charpentier, fils de laboureur, matelot à 18 lt, H Hervio 42 ans matelot à 16 lt, J Janot 42 ans matelot à 16 lt, semblent être montés en grade, avec des émoluments supérieurs, deux quartiers-maître sont mentionnés, l'un très âgé M Dibredere, 63 ans, l'autre beaucoup plus jeune, J Janot, 29 ans, percevant 21 lt. Passé un certain âge, environ 50 ans, il semble que les engagés soient employés par la Compagnie comme chaloupiers sur des barques, probablement pour faire des navettes sur la rade de Lorient et peut-être pour remonter le Blavet jusqu'à Hennebont. Malgré tout, cette progression sociale peut être interrompue, comme le montre le cas de « G Dulangard, fils d'Alain (pêcheur), matelot à 9 lt par punition (autrement 15 lt) ».

D'après les rôles de capitation, il est possible d'établir les fluctuations de la population des marins hennebontais entre 1748 et 1789²⁶⁰.

Tableau n°39 : nombre de marins entre 1748 et 1789

	1748	1755	1763	1769	1775	1783	1789
Marins	1	13	51	62	45	43	59
Matelots	24	10	2	0	4	0	0
Total	25	23	53	62	49	43	59

259 SHD Marine Lorient : 2 P 91 : Matricule des officiers marinières, matelots et autres gens de mer, hors des classes de service 1776-1787, quartier Hennebont-Saint-Caradec.

260 A M Hennebont : CC1 : rôles de capitation, A D Ille et Vilaine : C2251 : rôles de capitation, A D Morbihan : 21C522 : rôles de capitation.

L'évolution, constatée ici, est à mettre en parallèle avec celles des autres métiers évoqués à travers ce travail. D'une manière générale, comme par exemple pour celle des cloutiers, les effectifs gonflent fortement jusqu'à la fin des années 1760, avant de connaître un déclin prononcé, du début 1770 à la fin 1780, hormis une reprise assez forte en 1789. Ces variations sont certainement à mettre en rapport avec les différents problèmes que connaît la Compagnie des Indes, et donc la situation économique lorientaise.

Comme pour les marins étrangers, cette communauté connaît en son sein quelques éléments turbulents, dont la correspondance de Lavigne-Buisson se fait écho²⁶¹. Le 19 décembre 1768, Audouyn de Villeon, échevin en l'absence du Maire écrit au directeur de la Compagnie, pour lui signifier que « La Communauté de ville d'Hennebont réclame votre autorité pour parvenir à réprimer des matelots qui perpétuellement à la veille du départ de vos vaisseaux détruisent les édifices publics et ceux des particuliers ». Les fauteurs de trouble sont tous locaux et nommés, « Nicolas Lequay, matelot, Jean Marie Guillemot, boucher de Saint-Caradec Hennebont et Jean-Jacques Callavers, dit Rolland, matelot de Saint-Gilles, Hennebont, embarqués sur le vaisseau le Bertin ». La Communauté de Ville demande à ce que « Si le bien du service de la Cie des Indes n'y fait point obstacle, nous vous supplions vouloir bien faire arrêter ces trois matelots, au moment que la procédure aura mis, Messieurs les juges a même de prononcer le décret de prix de corps, nous vous demandons ces coupables²⁶² ». La réponse de Lavigne-Buisson, datée du 20 décembre est sans équivoque :

« Ces libertins et leurs semblables reparoissent ordinairement à bord qu'au moment du départ, c'est pourquoi, il en sera difficile de les faire arrêter et quand je le ferais, ce serait pour les faire embarquer sur le vaisseau le Bertin pour lequel ils ont reçus des avances de la Cie. Je vous conseille, Monsieur, d'en poser le fait à Mr Chaquer, de le prier de les faire arrêter par marcher de marine et conduire à la patache et de permettre qu'on mette des arrêts sur ce qui leur sera du à la fin du voyage pour payer les dommages²⁶³. »

261 SHD Marine Lorient :1 P 292 l 247 : correspondance Lavigne-Buisson (1765-1769).

262 A M Hennebont : BB 24 : Reg. Délib. Com.Ville (1766-1775).

263 SHD Marine Lorient :1 P 292 l 247 : correspondance Lavigne-Buisson (1765-1769)., lettre du 20 décembre 1768.

4.4) Ouverture sur le monde et incidences sur les mariages

Il est également nécessaire de s'interroger sur l'incidence de l'ouverture commerciale de la ville sur la population locale, « indigène ». Ici, les tables décennales ont été d'un secours précieux. L'étude va porter essentiellement sur les mariages²⁶⁴ et notamment sur une comparaison entre Hennebont et la paroisse de Saint-Caradec, qui lui est limitrophe au nord et que l'on peut considérer comme étant une banlieue de la Ville, avec laquelle elle forme une petite agglomération. Il s'agit d'étudier la provenance des conjoints, pour mettre en évidence les différences, si elles existent, et visualiser si les comportements se rapprochent ou non.

N'ont été pris en compte ici que les mariages dont la paroisse de résidence est connue pour les deux conjoints, ont donc été écartés les cas dans lesquels au moins un des deux lieux de résidence n'a pas été (ou mal) renseigné dans les registres. Seuls les lieux de résidence ont été retenus, les lieux d'origine ou de provenance, quand ils sont mentionnés, ont été écartés, la fiabilité des informations parfois fournies étant pour le moins limitée. Un autre écueil est également apparu dans les registres à travers la mention de lieu-dit, seule ou accolée au nom d'une paroisse, ainsi, le lieu-dit Lesbin apparaît seul ou parfois accolé de Pont-Scorff, il a donc été décidé ici de regrouper toutes les mentions portant sur Lesbin avec celles de Pont-Scorff, de Calan avec Lanvaudan, de Penquesten avec Inzinzac et surtout celles de Saint-Gilles avec Hennebont ou encore avec « la Vieille Ville » quartier au pied de la motte féodale (la confusion entre les trois étant particulièrement forte fin XVIIe siècle dans les registres). L'échelle de temps choisie est relativement vaste, portant sur 40 ans à chaque fois, de 1660 à 1699 et de 1750 à 1789, permettant de visualiser quelques grandes tendances et d'établir des comparaisons.

Tableau n° 40 : Récapitulatif des mariages pris en compte

Périodes	Hennebont	Saint-Caradec
1660-1699	821 mariages recensés 635 pris en compte, soit 77,3% de l'ensemble	571 mariages recensés 489 pris en compte soit 85,6% de l'ensemble
1750-1789	1125 mariages recensés 976 pris en compte, soit 86,7 % de l'ensemble	734 mariages recensés 719 pris en compte, soit 97,9 % de l'ensemble

264 A M Hennebont : tables des mariages de Saint Caradec 1602-1699 et 1700 1792, d'Hennebont 1650-1700 et 1750-1791

- Une première lecture

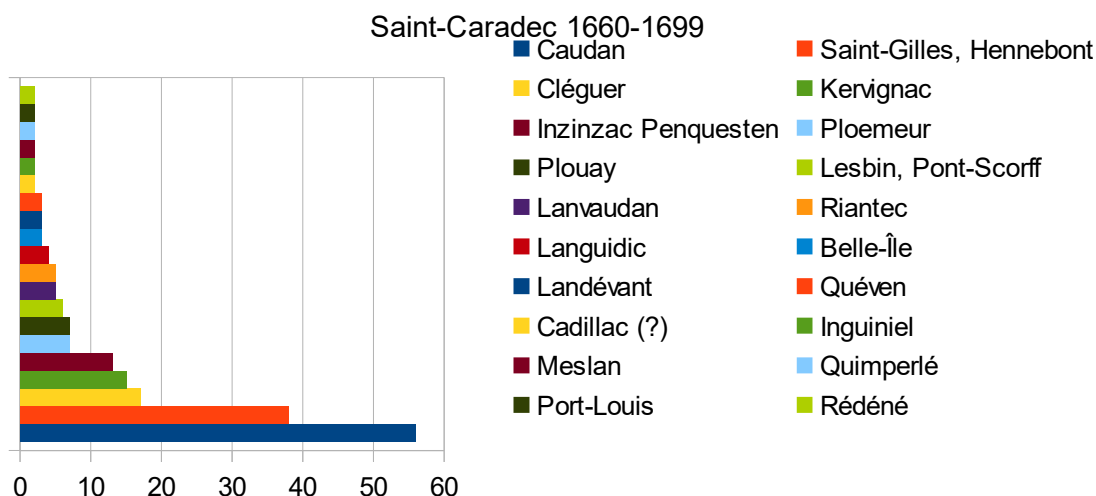
Il apparaît, tout d'abord, que lorsque l'un des conjoints est originaire d'une autre paroisse, il s'agit presque toujours d'un homme, il est assez exceptionnel que l'inverse se produise. Sur le total des 635 mariages pris en compte pour à Hennebont entre 1660 et 1699, 418 unions sont contractées avec un conjoint extérieur à la paroisse soit 65,8%. Entre 1750 et 1789, ces unions concernent 391 couples sur 976 soit 40%. La différence est très sensible et même si l'on doit prendre en compte une marge d'erreur plus ou moins importante, cette tendance franche à la baisse demeure difficilement explicable ; Hennebont ayant une population plus vaste, les possibilités d'union y sont plus grandes, la concurrence avec Lorient a peut-être également généré un repli sur soi et une évolution des comportements sociaux.

Parallèlement, pour Saint-Caradec, entre 1660 et 1699, les mariages contractés avec un conjoint résidant en dehors de la paroisse représentent 229 unions sur 489, soit 46,8 % ; entre 1750 et 1789 ce chiffre reste stable 48,7% (350 mariages sur 719). La situation hennebontaise apparaît donc d'autant plus étonnante ; ici, nous manquons de recul et d'éléments d'analyses quant à la situation des autres villes proches, de taille comparable, pour savoir s'il s'agit d'un cas exceptionnel ou non.

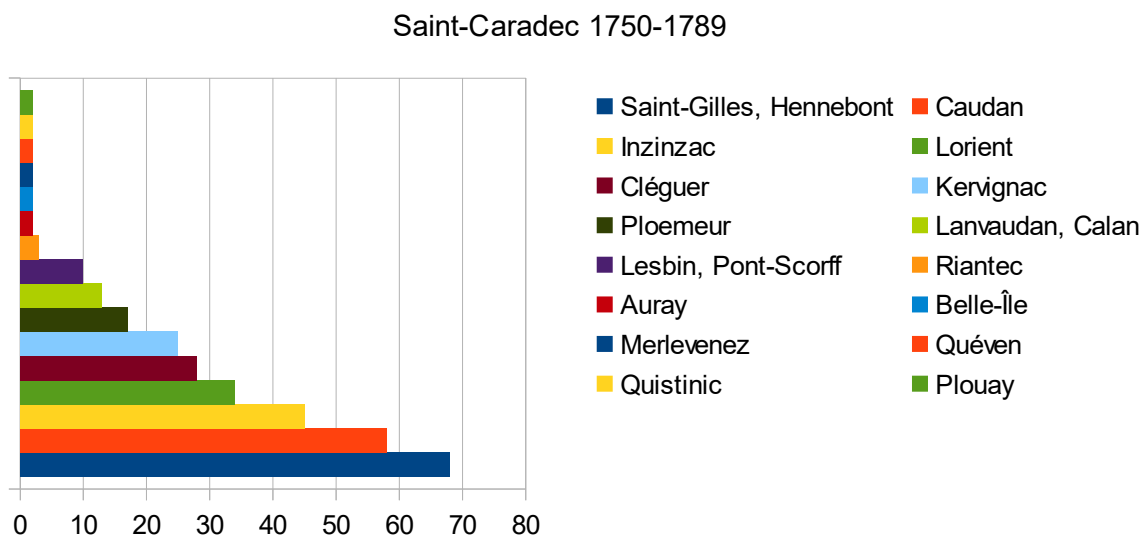
- La différence des provenances, illustration de l'ouverture ?

Ici, pour des raisons de commodité de lecture, n'ont pas été pris en compte les lieux de domiciliation apparaissant seulement une fois.

Graphique n°41: Paroisses de domiciliation des conjoints extérieurs



Graphique n°42: Paroisses de domiciliation des conjoints extérieurs



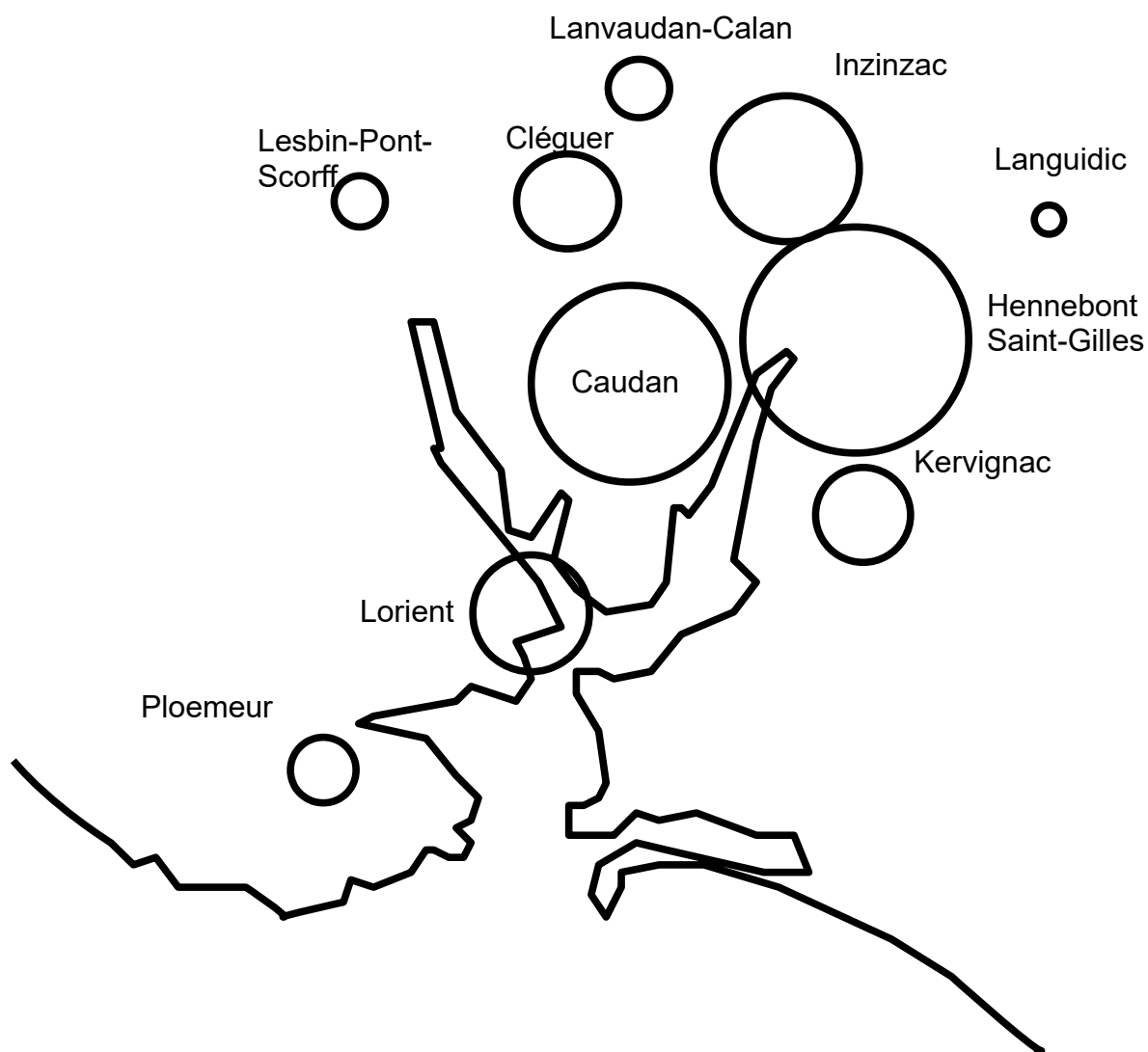
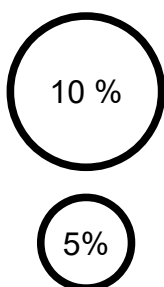
Pour Saint-Caradec, la situation semble globalement stable. Si l'on excepte l'irruption lorientaise (34 mariages concernés par un conjoint habitant Lorient, sur 719 pris en compte, soit 4,72%), les principales paroisses concernées restent les mêmes (Saint-Gilles-Hennebont, Caudan, Cléguer, Kervignac, Inzinzac, Ploemeur, Lanvaudan-Calan et Lesbin-Pont-Scorff), seul le volume peut changer comme pour Saint-Gilles-

Hennebont.

L'horizon marital semble ici être délibérément tourné vers le nord, vers le monde rural, comme le montre la carte portant sur les années 1750-1789 page suivante. Hennebont-Saint-Gilles arrive en premier, Lorient n'est qu'en quatrième position. La proximité géographique joue donc un rôle relativement fort. Le poids de l'espace intérieur est très important, constituant en quelque-sortie un tropisme rural. Hormis Lorient et Hennebont et dans une moindre mesure Auray, les villes sont absentes. Ce phénomène peut être expliqué :

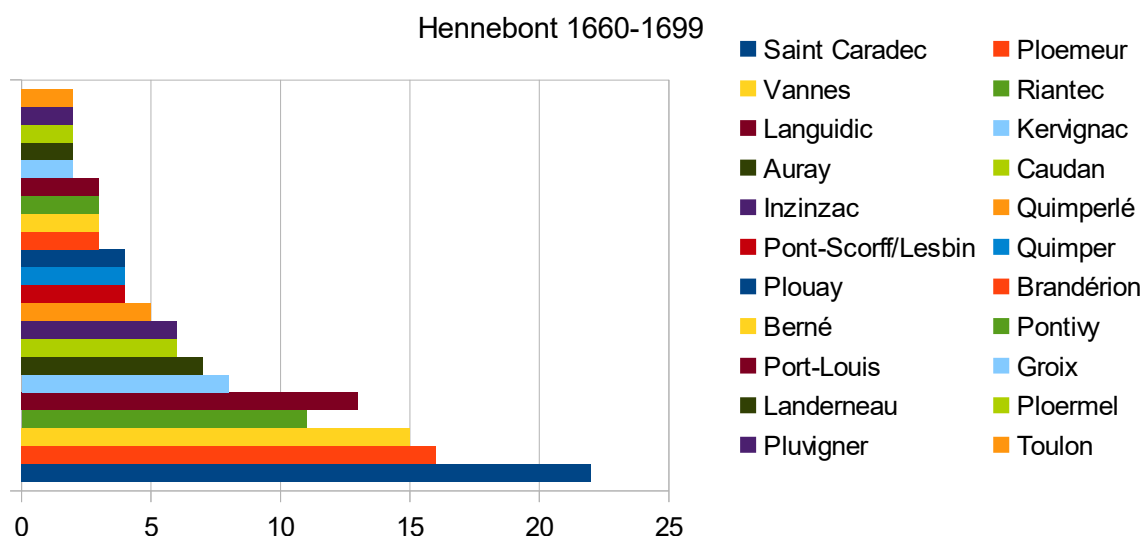
- d'une part par le poids des habitudes, l'ouverture au monde est moindre, voire marginale, la barrière culturelle peut ici, également, apparaître comme un obstacle.
- Les réseaux, économiques, d'échange ou de sociabilité orientent peut-être inconsciemment les choix et les comportements sociaux.

Schéma récapitulatif n° 15 : Origine géographique proche des conjoints étrangers à la paroisse de Saint-Caradec 1750-1789



Pour Hennebont, la situation apparaît plus contrastée.

Tableau n°43: Paroisses de domiciliation des conjoints extérieurs

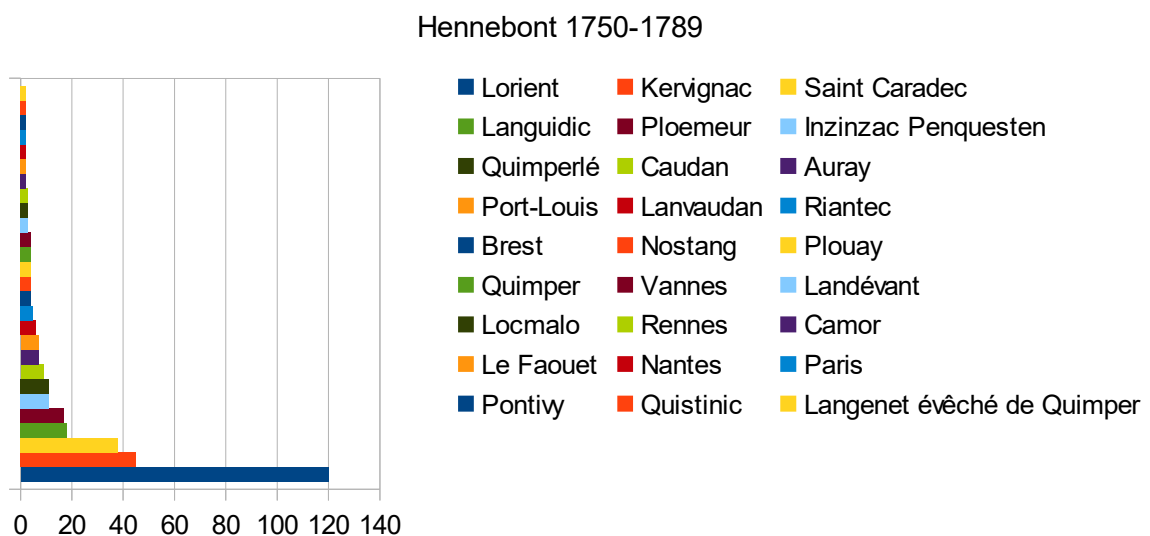


Comme le montre le graphique, ci-dessus, une partie importante des conjoints extérieurs à la commune d'Hennebont provient de Saint-Caradec, la proximité géographique joue donc pour les deux paroisses dans les deux sens. Le poids des villes est l'autre fait marquant. En effet, de Vannes, Auray, Port-Louis, Landerneau, Quimperlé, Quimper, Pontivy et Ploermel (si l'on écarte Toulon, trop lointaine), sont originaires 41 conjoints, soit près de 10% des conjoints étrangers (Saint-Caradec en représente 5,3% à titre d'exemple). Le poids des villes peut s'expliquer par l'ouverture au commerce, les échanges favorisant les rencontres, mais aussi probablement l'installation d'intermédiaires. Ploermel fournit un exemple intéressant, aucune activité commerciale la liant à Hennebont n'a été trouvée, mais il est possible que des liens existent comme pour Pontivy, mettant en connexion ces deux villes avec le monde extérieur via Hennebont. L'horizon marital Hennebontais semble également tourné vers le sud, ce sentiment est d'autant plus renforcé que Port-Louis, Ploemeur, Kervignac ou encore Groix sont mentionnées.

Pour les années 1750-1789, l'irruption de la ville de Lorient vient quelque peu bousculer la donne, 120 conjoints extérieurs y sont domiciliés, ce qui représente 13,3%

pour l'ensemble des mariages, mais 30,6 % des mariages ayant un conjoint résidant hors paroisse d'Hennebont (trois fois plus que pour Saint-Caradec). Le poids économique, mais surtout démographique pris par la ville nouvelle devient un élément incontournable, influençant très fortement les comportements sociaux. La ville d'Hennebont semble ici définitivement être entrée dans l'orbite lorientaise en devenant un espace complémentaire.

Tableau n°44: paroisses de domiciliation des conjoints extérieurs



Quarante-six conjoints sont domiciliés dans d'autres villes (soit 11,8% des conjoints étrangers, chiffre à rapprocher du précédent), avec quelques changements par rapport à la situation antérieure, Landerneau et Ploermel ne figurent plus dans le classement, Brest, Rennes, Nantes et Paris y font leur apparition. L'ouverture de la ville au monde et au commerce permet de l'expliquer, le développement des relations avec Brest également et l'abandon d'une partie du segment commercial léonard explique l'absence de Landerneau.

Le poids global des villes est l'autre fait marquant, plus de 40 % des conjoints extérieurs à Hennebont viennent de Lorient, Vannes, Quimperlé, Quimper, Port-Louis, Auray, Brest... Il y a donc sur-représentation des urbains. Comment l'expliquer ? Nous pouvons également envisager l'hypothèse qu'il existe une forme de conscience urbaine, s'affirmant au détriment du monde rural, qui permettrait aussi d'expliquer ces choix préférentiels.

L'horizon marital Hennebontais apparaît donc, comme le montre la carte suivante, pour les années 1750-1789, ouvert vers le sud, ce qui se présentait déjà pour la période 1660-1699. Le contraste entre les deux paroisses est donc très apparent. Malgré la proximité géographique, ce sont bien deux mondes qui cohabitent, l'un à côté de l'autre. Même si la barrière entre eux n'est pas totalement étanche, le poids des habitudes et des traditions joue certainement un grand rôle dans l'explication de ces différents comportements. Cette ouverture au sud est d'autant plus confortée par l'irruption de Lorient et est manifestement urbaine, alors qu'à Saint-Caradec, la population reste tournée vers l'intérieur, principalement vers un espace proche, probable cadre, également des relations du quotidien.

À l'inverse, l'attractivité lorientaise a été finement analysée par C Guillevic pour laquelle « Lorient a bien puisé sa vitalité dans les ressources démographiques des environs [...]. Le bassin démographique de Lorient gonfle et s'élargit au cours du siècle, sollicitant plus tardivement les couronnes les plus éloignées de l'épicentre²⁶⁵ ». Pour elle, dans les villes les plus proches, l'émigration démarre très tôt, dès la décennie 1720 avec la création de la Compagnie de Law, puis s'accélère avec la réforme d'Orry dans les années 1730. Le flux urbain grossit sur l'ensemble du siècle à l'exception de la décennie 1770 marquée par la liquidation de la Compagnie. Les villes les plus proches à une dizaine de kilomètres de Lorient, sont les plus concernées, « Hennebont, Port-Louis et Pont-Scorff, fournissent à elles seules 43% de l'émigration urbaine locale » et en particulier dans la ville d'Hennebont, dans laquelle l'attraction lorientaise connaît une constante progression, « malgré les crises des années 1740 et 1770 qui ne semblent pas affecter le flot continu de ses émigrants²⁶⁶ ». Lorient devient donc un partenaire incontournable au sein des échanges de populations, la ville d'Hennebont gardant malgré tout un certain pouvoir attractif dans le sillage de sa voisine. Pour Saint-Caradec, la situation est plus contrastée, si pour C Guillevic, « Il semblerait donc que le Blavet ait joué un rôle notable dans l'émigration des paroisses qui le bordent et surtout pour les paroisses les plus proches de Lorient, celles situées dans sa partie navigable²⁶⁷ », il semble, malgré tout que l'impact soit resté plus marginal.

265 GUILLEVIC Catherine, *op.cit.*, pp 42-54.

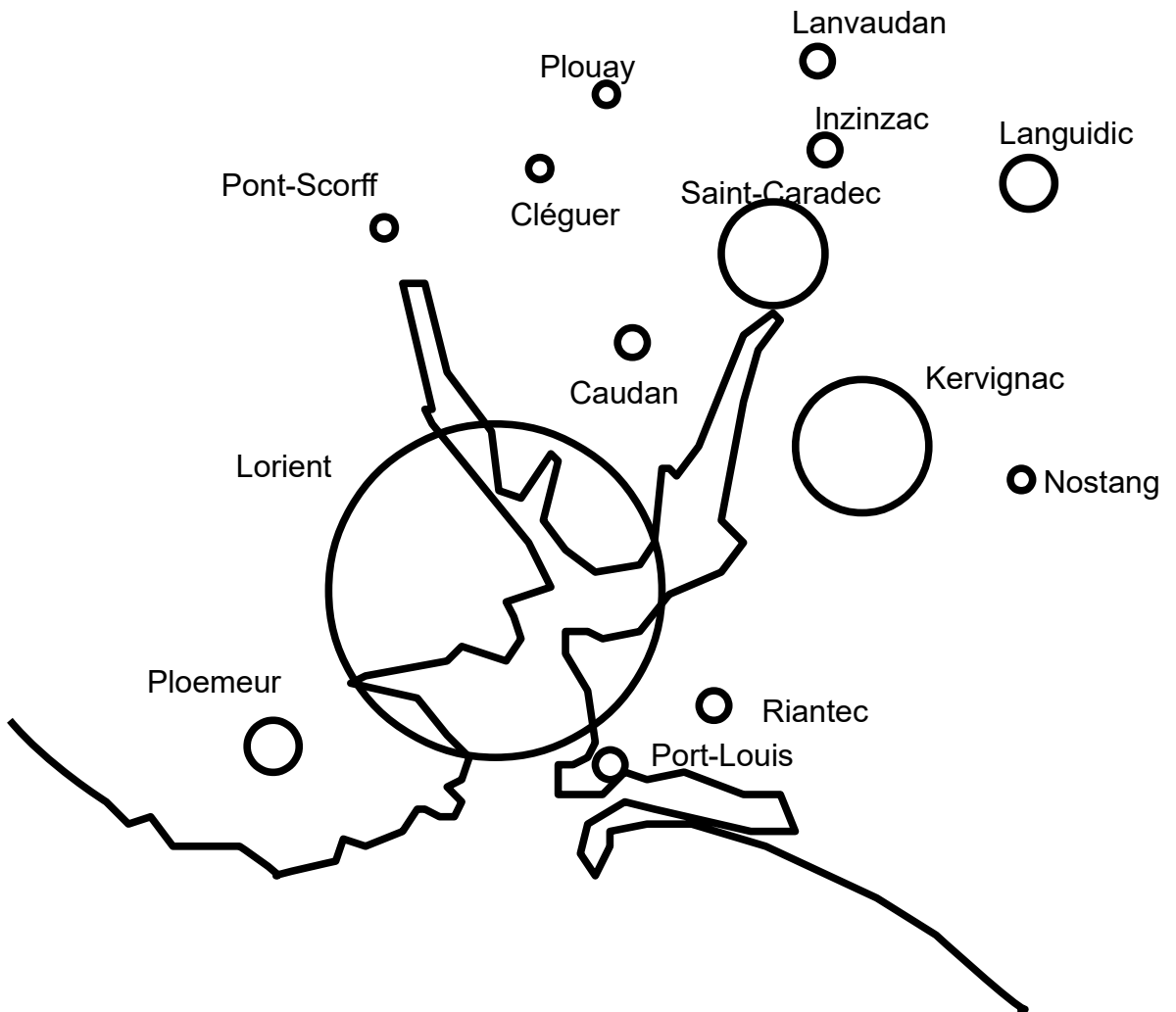
266 *Ibid.*

267 *Ibid.*

Schéma récapitulatif n°16 : Origine géographique proche des conjoints étrangers à la paroisse d'Hennebont 1750-1789

10%

5%



- L'origine des conjoints étrangers à la province.

Pour Saint-Caradec, entre 1660 et 1699, seuls deux conjoints sont répertoriés comme domiciliés en dehors de la Province, un est originaire de Vir, l'autre de Marseille. Il est possible qu'ils aient été plus nombreux, certaines personnes domiciliées localement pouvant venir d'ailleurs. Entre 1750 et 1789, les cas sont plus nombreux ; sont mentionnées deux personnes originaires du diocèse de Toul, précisément de Frouard et Audily, une de Saint-Jean du Bois (Auch), une autre de Saint Laurent d'Antural (Valence), de Belfort et de Pagnier (Besançon), une du Mesnil Laturer (Tour), de Saigner (Clermont), Saint-Armel (Arras), Saint-Vénérand (Laval) et plus surprenant de Barlet (Trane Italie) et de Saint Vincent Damas (Condem) sans plus de précisions possibles pour la dernière. L'influence des circulations militaires se fait ici sentir, Saint-Caradec étant également concernée, au même titre que la paroisse voisine d'Hennebont. Toutefois, la présence d'un italien et plus hypothétiquement d'une personne originaire du Moyen-Orient, de même que celle d'un marseillais fin XVII^e siècle, sont à mettre, peut-être, en relation avec l'ouverture maritime, mais cela demeure extrêmement marginal.

Pour Hennebont, entre 1660 et 1699 les cas relevés sont plus nombreux. Il est aussi intéressant de prendre en compte, dans la réflexion, les personnes originaires de l'extérieur, même si elles sont domiciliées dans la ville et ont donc été prises en compte comme des résidents dans le point précédent. Beaucoup sont originaires de l'espace proche, c'est le cas le 06/02/1690 avec une personne originaire de Saint-Michel Quimperlé « résidant à Hennebont depuis longtemps » ou encore le 21/02/1688 avec un résident hennebontais originaire de Saint Armel de Ploermel (Évêché de Saint Malo).

D'autres sont originaires de paroisses littorales, le 18/06/1685, un résident hennebontais est signalé comme originaire de Plounéour (Évêché de Léon), le 04/06/1689, avec un conjoint originaire de Treveneuc évêché de Saint Briec résidant à Hennebont, ou encore le 30/08/1677, avec une personne résidant à Notre Dame de Grâce, probablement à proximité de Guérande. Il serait tentant d'y voir une des conséquences de l'ouverture maritime, le commerce favorisant l'implantation de marins, toutefois, cette vision est à relativiser, ainsi le 07/11/1682, un mariage est signalé avec une personne originaire de Saint Evarzec en Cornouailles résidant à Hennebont depuis quelques temps, mais il s'agit d'un « vagabond mendiant ».

Un deuxième groupe est composé de deux personnes en provenance de Normandie, c'est le cas le 22/11/1689, avec un certain Renault Pierre, originaire de Saint Martin d'Argenton (Sées) Normandie résidant à Hennebont depuis 2,5 ans, ou encore le 12/02/1692, avec un conjoint originaire de Sainte Marguerite des Loges « résidant à Hennebont depuis longtemps ». Il est possible que ces arrivées soient sans lien avec l'activité commerciale, sans que l'on puisse préciser davantage.

Plus étonnante est la mention le 18/02/1694 pour le mariage de Dun Jean, résidant à Hennebont depuis longtemps, de son origine, Douster dans le « comté de Sommerset Angleterre ». Aucune autre précision ne porte sur la trajectoire de cette personne ni les raisons de celle-ci, peut-être s'agit-il d'un catholique venu en France au même titre que les Irlandais déjà évoqués. Un autre mariage, le 07/04/1687, fait état d'un conjoint originaire de Saint-Sulpice Paris, résidant à Hennebont, sans plus de précision.

Le plus surprenant est la mention à cinq reprises de personnes originaires du sud du Royaume. Si pour l'un d'entre eux l'explication est peut-être donnée, le 10/01/1694, se marie un certain Louis, originaire de Toulon, résidant à Hennebont depuis longtemps et catalogué comme Lieutenant, il s'agit donc, sans doute, d'une migration à caractère militaire, pour les quatre autres mentions aucune information n'est apportée. Le 14/01/1692, le conjoint est originaire de Saint Sauveur en Provence et résidant à Hennebont depuis longtemps, le 16/09/1697, c'est une personne originaire de Barioulx diocèse de FORAJULIENSIS (Fréjus) résidant également à Hennebont, le 10/01/1692, il s'agit de « noble homme Sr Laurent » « d'Entrechaud, Évêché de Vaizon » (Entrechaux, Vaison la Romaine) et enfin le 05/06/1684, de Mesonie Joseph, 26 ans originaire de la Ciotat évêché de Marseille. Ces lieux d'origine ou de domicile, quand ils nous sont connus, entre 1660 et 1699, nous renseignent-t-ils sur les liens économiques établis entre la ville et les segments littoraux de son activité commerciale, comme vu dans la première partie ? Il n'est pas possible ici d'écarter cette hypothèse, il s'agirait ici de personnes jouant les fonctions d'intermédiaires, de rouages essentiels permettant de lisser les activités d'échange, avec un poids particulier des provençaux. Toutefois, dans ce cas, il ne s'agit que de personnes ayant fait souche localement, ce qui pose la question des invisibles, c'est à dire des personnes venant de l'extérieur, mais ne se mariant pas localement. Un dernier élément semble étayer cette hypothèse, il s'agit du mariage d'un français originaire de Notre Dame de Bonvoyage de Porto, le 02/07/1691, avec une

hennebontaise. Le rôle d'intermédiaire commercial entre les négociants locaux et la communauté française du Portugal, un des segments commerciaux hennebontais, semble apparaître plus clairement.

Entre 1750 et 1788, trois personnes sont mentionnées comme étant originaires de Paris, ou de ses environs (deux de Saint-Sulpice, une de Saint-Roel), une de Mayenne (Mans), une autre de Caen, une personne est originaire de Villosne sur Meuse (Verdun), puis une de Massy-Lévêque (Lange) ou encore une de Fulèse (Setz) sans que l'on puisse préciser davantage le lieu, une dernière est mentionnée comme originaire de Saint-Léon (Rhodes), il s'agit ici probablement de la paroisse Saint-Léon, aujourd'hui située à Paris dans le quinzième arrondissement. Les conjoints étrangers à la province sont donc très peu nombreux. Leur lieu de baptême et/ou de naissance n'est pas révélateur de l'ouverture de la ville au commerce maritime, la plupart sont originaires de l'intérieur du Royaume. Nous pouvons donc supposer qu'il s'agit plutôt là d'une conséquence des circulations militaires, certains soldats ayant pu faire le choix de rester ou de s'installer dans la ville, avant de convoler en justes noces. La situation semble donc avoir évolué de façon sensible entre 1660 et 1789, l'irruption de Lorient, son dynamisme et les relations d'affaire tissées avec les autres espaces portuaires peuvent avoir rendu caduque la présence d'intermédiaires.

Si il existe donc des comportements très différents avec des horizons maritimes bien marqués entre Saint-Caradec et Hennebont, l'ouverture ou non, sur le monde ne se traduit pas par un apport conséquent, voir massif, de conjoints venant d'espaces éloignés. Par contre, l'ouverture maritime d'Hennebont semble s'être manifestée, dans un premier temps, par la présence éventuelle d'intermédiaires originaires d'autres provinces, avec un horizon marital plutôt tourné vers le sud, contrairement à Saint-Caradec, avec une population qui regarde globalement vers l'intérieur, vers l'espace proche du quotidien. Lorient ne vient, ici, bousculer que marginalement les habitudes des habitants de Saint-Caradec, contrairement à sa voisine hennebontaise.

Conclusion

La présente étude permet tout d'abord de mieux comprendre l'originalité du pôle commercial hennebontais, tant dans le contexte local, c'est une ville fluvio-maritime, qui naît de la mise en connexion des espaces terrestre et marin, que dans le contexte maritime ouest-européen, avec la distribution de produits et de marchandises, rendue possible par l'intégration de l'activité portuaire à un réseau commercial de dimension continentale. Hennebont fait donc partie de ces ports qui, à l'instar de ceux de Vannes et Auray décrits par Julien Daniëlo :

« sont au cœur d'avants et d'arrière-pays et à la rencontre des voies terrestres et maritimes, ils exportent les productions locales, souvent agricoles et importent les compléments nécessaires à la population installée autour du Golfe du Morbihan. Nous avons donc des ports de fonds d'estuaire qui se distinguent des ports de front de mer généralement tournés vers les activités halieutiques, et des ports de fond de baie, souvent de création récente et sièges de grands arsenaux et d'importantes compagnies commerciales¹. »

L'irruption du nouveau concurrent lorientais remet en cause, tout au moins en partie, la force des habitudes. Mises en évidence par Catherine Guillevic, « il semble bien que les principales causes de ce recul résident essentiellement dans un ralentissement de l'activité portuaire qui avait auparavant fondé la richesse de la ville et dans la concurrence accrue de Lorient. Le dynamisme commercial de Lorient a donc pu faire de l'ombre à la vieille cité d'Hennebont ²».

Si l'on reprend les termes tels que définis en 1740³, dans l'ordonnance royale, inspirée par Maurepas, l'activité de petit cabotage venant ou à destination d'Hennebont, entre 1600 et 1700 se structure autour de deux espaces, l'un majeur et essentiel comprenant le segment constitué depuis l'embouchure du Blavet jusqu'à Bordeaux, en y incluant l'écart Léonard et le second plus marginal, d'importance secondaire, s'inscrivant dans le prolongement du premier, de part et d'autre, de la côte nord bretonne à Bayonne. Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, une évolution sensible s'est manifestée par une plus grande ouverture au sud et une fermeture au nord, l'activité de petit cabotage venant à destination d'Hennebont se concentre désormais sur un segment majeur, de

1 DANIÉLO Julien, *Les ports d'Auray et de Vannes au XVII^e et XVIII^e siècles, ville, architecture, et identité portuaire sous l'Ancien Régime*, thèse de doctorat, tome 1, 2008, p 462.

2 GUILLEVIC Catherine, *Lorient et la Compagnie des Indes, L'impact d'une ville nouvelle en Bretagne au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2015, pp 320-321.

3 Paragraphe extrait de l'article suivant: « Le cabotage dans tous ses états dans la France d'Ancien Régime », *Rives nord-méditerranéennes*, [En ligne], 13 | 2003, mis en ligne le 20 octobre 2005, consulté le 16 octobre 2013. URL : <http://rives.revues.org/159>

l'embouchure de la Vilaine -avec, comme pivot, Nantes qui a crû en importance- à Bordeaux, dont le rayonnement a pâli ; à cela s'ajoute une ouverture plus au sud en direction de Bayonne et deux autres écarts, celui du Léon dont Brest est devenu le seul élément constitutif et le second constitué par la rade de Lorient, avec la multiplication des échanges entre Lorient Hennebont et Port-Louis. Si pour C. Guillevic « la Compagnie va en effet récupérer le trafic traditionnel local et le réorienter à son profit tout au long du siècle⁴ », il apparaît que face à la montée en puissance de ce nouveau concurrent, le commerce maritime hennebontais a été contraint de se recentrer sur le segment essentiel de son activité en délaissant les espaces trop secondaires. L'activité commerciale de cabotage hennebontais semble donc être devenue inversement proportionnelle à la bonne santé de celle de sa voisine. Mais, la présence d'un nouveau marché local d'importance offre aussi de nouveaux débouchés pour les produits transitant par Hennebont, expliquant en partie le déclin de l'activité de cabotage.

Entre les années 1660 et 1780, le cadre spatial du grand cabotage reste globalement stable, avec une ouverture plus prononcée vers le nord de l'Europe après 1750. Fin XVIII^e siècle, quatre horizons commerciaux bien distincts apparaissent :

- Le premier espace est centré sur la mer du nord et la Baltique, aux mains des Hollandais, reposant sur le commerce de grains, très dépendant des conjonctures (politiques et économiques) et décline probablement au profit du port de Lorient plus commode et accessible.
- Le second est formé par la Manche avec des bâtiments armés dans des ports bordant cette mer, Rouen, Dunkerque et Berque et ayant un tonnage important de 31 à 140 tonneaux, venant à Hennebont s'approvisionner en grains et livrer de l'huile de grains.
- Enfin, les troisième et quatrième s'ouvrent très au sud, passant la péninsule ibérique, au moins jusqu'à Marseille (Gênes n'est plus mentionnée dans la seconde moitié du XVIII^e siècle), dominés par les caboteurs bretons. Cette activité est tenue par les armateurs le plus souvent locaux, avec une montée en puissance de l'armement lorientais, exception faite des Hennebontais qui par leurs produits sont les moteurs de ce commerce et semblent être totalement

4 GUILLEVIC Catherine, *op.cit.*,p 83.

absents de leur transport.

Le grand cabotage et le commerce international, sans être totalement absents, restent marginaux, car sensibles à la conjoncture internationale. Ils s'effectuent principalement avec le nord de l'Europe et principalement avec les Provinces-Unies. Les échanges sont centrés sur le commerce des grains. Cette activité commerciale décline très probablement au profit du port de Lorient, même si la mesure d'Hennebont reste la norme pour calculer le volume des grains ou autres transportés.

La fonction commerciale de la ville s'exprime aussi grâce au rôle d'interface originale entre la Province et « l'espace maritime à l'intérieur des terres » constitué par la rade de Lorient. Elle s'appuie sur des relations économiques fortes entre Hennebont et Lorient et dans une moindre mesure Port-Louis. Le pôle commercial hennebontais s'étoffe en se doublant d'une fonction de plateforme de redistribution, « c'est l'entrepôt de tout ce qui passe au Port-Louis, à Lorient et de tout ce qui vient pour Pontivy ⁵ ». Celle-ci fonctionne aussi bien :

- Par voie maritime, l'activité se rapportant à la batellerie devient essentielle pour les circulations inter-rade, mais elle échappe en grande partie aux bateliers de la Ville sous le coup de la concurrence des Lorientais ou encore de celle de caboteurs.
- Par voie terrestre, la ville jouant, ici à plein le rôle de carrefour routier, au risque, d'après les cahiers de doléance, de voir ses finances « écrasées par les nombreuses et énormes voitures qui y passent pour le service de la C^{ie} des ventes à Lorient et pour le service de l'artillerie⁶ ».

La ville ne devient pas seulement un lieu de transit, l'activité porte également sur la fourniture de matière première, comme le miel, le chanvre, le papier, le bois et les grains, des produits frais comme les viandes, ainsi que des produits manufacturés en étain ou en fer comme les clous, la montée en puissance de la Compagnie des Indes, dopant cette activité, d'où des liens très étroits entre les Directeurs et négociants locaux.

Ces derniers sont les véritables moteurs de cette activité, ils en constituent en quelque sorte, les rouages, permettant d'établir des contacts entre les différents protagonistes à différentes échelles. Conscients de leur importance, pouvant à dessein,

5 A M Hennebont: Reg. Délib. Com.Ville : BB 24 : délibération du 14 juillet 1770 (1766-1775).

6 A M Hennebont: AA1 : cahier de doléances.

œuvrer au basculement vers Hennebont de l'Hinterland pontivien, cette minorité visible a un objectif, lisser le plus possible les échanges en gommant les aspérités, obtenir des informations le plus rapidement et écarter les concurrents. Leur objectif est de devenir des interlocuteurs privilégiés, ceci leur permettant de s'insérer dans des réseaux de négoce pour en tirer profit, la couverture géographique des espaces par la correspondance étant primordiale. Développant des alliances matrimoniales ou participant à l'armement de bateaux en dehors de la Ville pour contourner l'absence de chantiers navals, le négociant hennebontais se doit de maîtriser et gérer l'espace intérieur afin d'assurer un collectage efficient des produits recherchés, de les stocker pour les vendre au meilleur moment. Ceci pose également la question du développement de stratégies négociantes ; ici, deux cas sont apparus, le premier ultra-minoritaire, consistant à se concentrer sur un seul produit, de la commande, à sa réception, puis sa vente, stratégie que l'on peut qualifier de verticale, le second, horizontal, constituant à multiplier les partenaires et les produits importés et exportés, en se contentant d'un rôle d'intermédiaire.

Ce rôle prépondérant des négociants se concrétise également dans le domaine politique, tendance que confirme Julien Danièlo pour lequel «la plupart des institutions municipales sont généralement accaparées et dirigées par les élites portuaires » apportant toutefois une nuance pour Vannes et Auray :

« ce n'est pas le cas à Vannes et à Auray. On observe un conflit permanent entre une élite urbaine avant tout dirigée par le corps des juges et le corps de ville représenté en grande partie par l'élite portuaire. La politique qui en résulte révèle une forte instabilité qui pénalise les aménagements des ports⁷. »

Cette interrogation est également soulevée par Bruno Baron pour Brest, pour lequel :

« Derrière cette question des échelles du fonctionnement politique, se pose inéluctablement celle de la traduction sociale des pouvoirs, celle de savoir si les groupes sociaux qui conduisent les municipalités – ou simplement y participent – sont également ceux qui dominent la cité, en termes de respectabilité, de considération et d'honorabilité mais aussi en termes de dynamiques économiques économiques⁸. »

7 DANIÉLO Julien, *op.cit.*, p 462.

8 BARON Bruno, *Élites, pouvoirs et vie municipale à Brest, 1750-1820*, thèse de doctorat, U B O, 2012, p 607.

Pour Hennebont, les négociants forment le groupe majoritaire de la Communauté de Ville, disposant de la réalité du pouvoir politique, prenant en main les leviers de commande et les destinées de la ville dont ils vont tenter d'user à leur profit.

Cette instrumentalisation transforme la Communauté de Ville en bras armé du lobby négociant, intervenant pour restaurer la confiance des commerçants étrangers, dans des débats locaux pouvant nuire à la respectabilité du commerce local comme dans l'affaire du Minot ou encore dans des débats politiques sur la liberté du commerce. L'instrumentalisation de l'assemblée dans le sens des intérêts négociants apparaît comme évident, allant même parfois, à contrario des inquiétudes de la population. Le développement de Lorient, s'il ne semble pas soulever d'inquiétudes particulières au départ, devient préoccupant dans la première partie du XVIII^e siècle, obligeant les négociants à jouer une nouvelle fois la carte de la Communauté de Ville pour arriver à contrecarrer -ou tout au moins tenter de le faire- la montée en puissance de cette voisine désormais vue en rivale. Cela sans réussite, ce qui n'empêche pas d'ailleurs, les mêmes négociants de développer de fructueuses affaires avec la Compagnie des Indes.

L'attitude des négociants face à la politique de grands travaux, menée sous l'impulsion de l'Intendant, avec l'aide des Ingénieurs des Ponts et Chaussées de Bretagne est à nuancer. L'aménagement de la rivière, véritable voie organique reliant la ville au monde extérieur, apparaît très certainement comme une évidence, c'est aussi un moyen efficace de dynamiser l'activité portuaire, face à la concurrence lorientaise. Les projets, quels qu'ils soient, vont donc trouver un écho favorable à leurs yeux. L'aménagement du port pour en faire un outil efficace et performant ne rencontre donc pas de fortes oppositions de la part de l'Assemblée délibérante. Seule la question du coût semble freiner les ardeurs constructives, un temps contournées par les tentatives de réemploi des matériaux issus du démantèlement des anciennes fortifications, fournissant un volume très important de pierres déjà taillées et de bonne qualité. Ici, d'ailleurs, Hennebont semble présenter un cas particulier contrairement à Vannes et Auray, qui pour Julien Daniélo, « ne sont pas des « villes-ports », mais possèdent des espaces portuaires démarqués de la cité qui conservent un caractère semi-rural, proche des bourgs paroissiaux⁹ ». Hennebont est une ville-port, ce-dernier se trouvant au centre de la ville, il est donc probable que dans les yeux des contemporains les deux se

9 DANIÉLO Julien, *op.cit.*, p 462.

confondent, Hennebont étant le port et inversement. Il est donc possible que les négociants l'aient également vu comme un marqueur territorial, illustrant leur puissance économique mais aussi comme étant l'élément représentatif, la ville se confondant avec lui.

Le programme routier fait voler en éclat le triangle décisionnel formé par un savant équilibre entre le trois protagonistes des travaux, intendant, ingénieur et Communauté de Ville. Si, pour cette dernière, l'aménagement de la banlieue de Quimperlé ne semble pas, à priori, poser de problèmes, la construction de la route de la banlieue de Port-Louis fait voler en éclat son équilibre. Si les problèmes liés au coût et à la difficulté des travaux sont à prendre en considération, le principal frein vient de la Communauté de Ville qui vit cette décision comme un « diktat ». Dès le début, le lobby négociant, en son sein, va tenter par tous les moyens de freiner un projet dont il ne veut pas et dont il ne comprend pas le bien fondé, estimant que le transport habituel par voie fluvial vers Port-Louis et Lorient est en tout point préférable. Cette émancipation semble se traduire dans l'aménagement d'une nouvelle rue, dans les années 1780, la Communauté apparaissant alors seule décisionnaire.

Le bilan financier est catastrophique pour la Ville. L'Assemblée se révèle être une piètre gestionnaire des deniers publics. Si la politique de grands travaux imposés par l'Intendant a une incidence forte sur le bilan financier de la Communauté, cette dernière par son absence de politique d'envergure et d'entretien régulier, par des « rafistolages¹⁰» constants, engage une fuite en avant qui aboutit à la catastrophe. Il semble alors plus facile de se contenter de dénoncer une dégradation due au passage trop important : «Les villes de Port-Louis et de Lorient tirent toutes leurs provisions d'Hennebont. Les rouliers et autres voitures publiques que les ventes de la Compagnie des Indes attirent chaque année à Lorient ont dégradé nos pavés¹¹ ». La Communauté, notamment à travers le manque d'entretien des pavés des rues de la ville, porte une lourde responsabilité, d'autant plus que la situation fiscale devient toujours plus critique, comme le rapporte C Guillevic¹², le maire [de la ville] réclamant en 1782 à son tour un allègement de l'imposition en raison de nombreux départs. Les recours à un emprunt ou

10 MARIETTE Joseph, les ponts d'Hennebont, communication, 1139^{ème} séance, in *BSPM*, 13 juin 1950.

11A D Ille et Vilaine : C 4807, 3935, informations reprises dans LE BOUÉDEC Gérard, *Les approvisionnements de la Compagnie des Indes*, thèse de 3^è cycle, Paris IV, 1981, dactylographiée.

12 GUILLEVIC C, *op.cit.*, pp 225-229.

à l'emploi d'une main d'œuvre occasionnellement désœuvrée en montrent bien les limites. Malgré tout, la Communauté n'est pas seule responsable, les difficultés liées à sa politique de courte vue étant accélérées par une chute des revenus, les finances sont donc victimes d'un effet-ciseaux.

Pour Julien Danièlo, « Au XVIII^e siècle, l'élite portuaire étant parvenu à la tête de nombreux offices municipaux, a eu pour volonté, en embellissant ses espaces portuaires, de créer une image de marque des villes¹³ ». Hennebont n'échappe pas à la règle. Si la Communauté de Ville s'arroge le principe d' « embellissement », évoqué de nombreuses fois à travers les registres de délibérations, les entreprises de transformation du tissu urbain reviennent principalement à des acteurs privés, certes membres ou en lien avec la Communauté. Ceci rejoint une des conclusions émises par Julien Danièlo :

« avec la forte présence des marchands, ces derniers désirent afficher leur réussite économique par la construction de maisons inspirées de l'architecture parisienne, en particulier d'après les traités de Pierre Le Muet. Cet architecte propose des modèles de plans et d'élévations adaptés aux contraintes médiévales. De plus, les marchands tiennent à rattacher leur demeure à la réussite économique des grands ports atlantiques, en particulier Nantes¹⁴. »

Pour Hennebont, cela semble donc être le cas, toutefois l'embellissement reste mesuré et les destructions de la Seconde Guerre Mondiale en ont rendu la lecture difficile.

L'importance de la fonction portuaire et le développement de la ville voisine ont des incidences sur la vie quotidienne de la population à travers le va-et-vient des produits, la circulation des personnes ou encore des idées. L'incidence sur la population de cette insertion au sein du réseau commercial maritime ouest atlantique est marquée tout d'abord par la consommation de certains produits, comme les huiles vendues sur le marché. Les alcools, et notamment les vins, en restent un produit phare, même si la consommation de ces derniers baisse sensiblement à la fin du siècle, au profit du cidre. Les vins proviennent de deux pôles, centrés autour de Bordeaux et principalement de Nantes. À cela s'ajoute la consommation d'huiles de poisson produites localement, mais aussi de noix, de navette et d'olive, dont la finalité reste difficile à estimer, entre huile à

13 DANIÉLO Julien, *op.cit.*, p 464.

14 *Ibidem*, p 465

brûler et consommation alimentaire. La consommation de tabac, entre les années 1660 et 1780 prend énormément d'importance, elle se démocratise, la présence de ce produit n'est pas directement liée à l'activité commerciale de la place hennebontaise ; l'influence lorientaise à travers ce mode de consommation commence à se faire sentir. Au tournant des années 1720, la Compagnie des Indes devient la détentrice de la vente exclusive de tabac, ce produit transitant à partir de 1750 par Vannes et le Bureau Général de cette ville. Sa consommation, dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, connaît un véritable succès avec la mise en place d'un réseau efficace de distribution à l'échelle de la ville, le « Hollande ficelé » suivi du « Virginie menu filé » se taillant la part du lion, sous forme de tabac à chiquer et/ou à fumer principalement. D'autres produits voient également leur consommation se généraliser, le sucre et le café, mais ici la documentation pour le premier fait largement défaut et on ne peut préciser davantage. Par contre, la consommation de café est, quant à elle, bien rentrée dans les mœurs. C'est ce que révèlent les inventaires après décès exploités, sept mentionnant l'existence d'objets en lien avec la consommation de café, allant de la détention de gobelets, de cuillères, de boîtes à café en fer blanc, à la présence signalée de nombreuses fois de cafetières ou la mention de la présence de café, dans un « pochon ». La consommation de ce produit est donc véritablement entrée dans les mœurs des populations les plus aisées. L'influence de la Compagnie des Indes apparaît ici clairement, mais à une seule reprise à travers la lettre de Fraboulet du 17 décembre 1768 évoquant la livraison de café¹⁵. La consommation de thé ¹⁶, même si elle reste plus confidentielle, est également à rapprocher de l'activité de la Compagnie.

La diffusion de produits en coton et également des Indiennes n'est pas seulement liée à l'ouverture de la ville sur le monde ou à l'influence commerciale de la Compagnie des Indes. Il est possible qu'une partie plus ou moins importante de ces tissus provienne

15 SHD Marine Lorient : 1 P 292 1 247 : correspondance Lavigne-Buisson (1765-1769).

16 MERCURE DE FRANCE PAR UNE SOCIÉTÉ DE GENS DE LETTRES CONTENANT le Journal Politique des principaux événements de toutes les Cours; les Pièces fugitives nouvelles en vers & en prose, l'Annonce & l'Analyse des Ouvrages nouveaux, les Inventions & Découvertes dans les Sciences & les Arts, les Spectacles, les Causes célèbres; les Académies de Paris & de Provinces, la notice des Edits, Arrêts, les Avis particuliers &c &c , samedi 3 janvier 1784, à Paris, chez Panckoucke, hôtel de Thou, rue de Poitevins, avec approbation et brevet du Roi, p 70-71.

disponible à l'adresse :

https://books.google.fr/books?id=sPIWAAAAYAAJ&pg=RA1-PA71&lpg=RA1-PA71&dq=toile+de+nankin&source=bl&ots=ifaOMdfVgX&sig=pKerW0sCKdMPUrmLLCfEVU9HG U&hl=fr&sa=X&ved=0ahUKewje_eG-hIPQAhVFSRoKHxqDCz04FBD0AQg9MAc#v=onepage&q=toile%20de%20nankin&f=false

(consulté le 13 novembre 2016)

d'autres provinces française, par exemple le rouennais¹⁷. Par contre, la mention, à de nombreuses reprises, de vêtement en toile de Nankin, dans les inventaires après décès, chez les populations les plus aisées de la ville est à rapprocher de l'activité de la Compagnie des Indes, même si celle-ci est victime d'une forte concurrence frauduleuse.

À la table des notables, les produits se distinguent par leur variété et leur provenance. Les vins sont en général plus raffinés, si l'on ne peut écarter la consommation de vins communs débarqués au port, il y a une recherche de produits de qualité, consommés dans les grandes occasions et provenant généralement de l'est du royaume. Le commerce est également pour les négociants l'occasion de se fournir en produits sortant de l'ordinaire telle que la moutarde, ou encore en flacons conservant des câpres ou des olives. Malgré tout, la force des habitudes se manifeste au sein de la majorité de la population, par une méfiance très forte face à l'arrivée de produits « exotiques » et donc moins connus comme le riz, mais paradoxalement moins pour la pomme de terre.

Hennebont ne constitue pas non plus un isolat, les idées y circulent comme dans l'ensemble du royaume, notamment grâce aux livres, principalement chez les négociants. La circulation de livres, au sein du reste de la population apparaît comme très marginale et porte essentiellement sur des thèmes religieux. Cette facilité d'accès est liée, tout d'abord, à la proximité de Lorient, mais aussi à celle de Vannes ou Rennes et se concrétise en 1789 par l'ouverture d'une librairie en Ville.

La Communauté peut apparaître comme un moteur dans cette ouverture, notamment à travers l'achat de nouvelles machines, telles celles à secourir les noyés ou pompes à incendie. L'assemblée se révèle capable de faire des choix, mutualisant les expériences avec les villes voisines qu'elle justifie en opérant des appels d'offre dans des rayons très larges, c'est notamment le cas, avec l'achat d'une nouvelle pompe à incendie à la fin des années 1770. Le réseau de connaissances tissé par les négociants à l'échelle du Royaume facilite, dans le cas présent, cet achat.

Dans le domaine médical, les médicaments les plus divers circulent de façon importante, sans réel contrôle, malgré les tentatives d'encadrement des pratiques opérées par les autorités. Les produits transitant très probablement via Lorient, Hennebont joue

17 AGRIANTONI Christine. CHASSAGNE Serge, Le coton et ses patrons. France, 1760-1840, In: *Histoire & Mesure*, 1994 volume 9 -n°1-2. Varia. pp. 188-191.

disponible à l'adresse :

http://www.persee.fr/doc/hism_0982-1783_1994_num_9_1_1704

(consulté le 13 novembre 2016)

à plein son rôle de plaque-tournante facilitant leur diffusion vers l'intérieur des terres. À l'occasion des cours dispensés par Angélique du Coudraye, une nouvelle barrière est mise en lumière, il s'agit de la frontière linguistique ou culturelle. Ce ne sont pas réellement deux populations qui cohabitent l'une à côté de l'autre, la langue principalement parlée à Hennebont doit être le breton, mais beaucoup de personnes doivent pouvoir utiliser, plus ou moins bien le français. Au-delà des limites de la ville, la situation doit être totalement différente, le breton est la seule langue parlée et comprise. La Ville joue donc un rôle d'interface culturelle mettant en connexion deux espaces, l'un intérieur et brittophone, l'autre urbain ouvert sur les échanges et en partie francophone. Cette opposition se retrouve dans les horizons maritimes bien différenciés. Dans la paroisse de Saint-Caradec, entre 1660 et 1780, ils restent tournés principalement vers l'intérieur. À Hennebont, au contraire, ils sont axés vers le sud, avec une irruption très importante du tropisme lorientais sur la période prise en compte. Nous pouvons peut-être y voir une forme de « conscience urbaine » en lien avec l'activité économique. La multiplication des unions dont un des conjoints est originaire d'une autre ville ou port préfigure une forme d'endogamie urbaine.

L'ouverture commerciale se traduit également par la présence de populations allogènes, la plus importante numériquement est constituée par les Irlandais très présents fin XVII^e siècle et celle formée par des protestants, sans que l'on puisse réellement estimer leur nombre, probablement faible. La communauté des Irlandais disparaît par la suite, par assimilation. Les principaux mouvements de population extérieures sont temporaires, il s'agit principalement de marins, minorité remuante avec quelques éléments incontrôlables, ou encore celle formée par les soldats de passage, Hennebont étant une ville de garnison. Seule cette dernière catégorie semble avoir un impact réel sur la population locale avec les naissances illégitimes signalées, ou encore, probablement des mariages mixtes.

L'ouverture maritime a également, une incidence sur les métiers. Directement avec la présence de marins ou, dans une moindre mesure de bateliers, qui trouvent des opportunités grâce à l'activité commerciale, mais aussi avec la Compagnie des Indes. La présence de certains métiers rares, comme celui de géographe entre 1748 et 1755, peut s'expliquer par la nécessité des négociants d'appréhender pour leurs activités les enjeux commerciaux. Indirectement ensuite, avec la mention attestée d'un maître de danse entre

1763 et 1789 qui illustre sans doute la volonté des élites de faciliter l'insertion de leurs enfants dans la bonne société en maîtrisant les codes et les valeurs.

Hennebont, durant la période traitée, constitue donc un pôle commercial dynamique et à l'origine, sans doute, un des plus importants du sud de la Province. Principal lieu d'exportation, notamment de céréales et portes d'entrée vers l'intérieur, son succès est certain. Malgré tout, les années 1660 et 1780 sont marquées par une érosion de l'activité commerciale maritime, cette forme de déclin s'inscrit dans un phénomène de déclassement progressif des petits ports de fond d'estuaire, mais dans le cas présent il s'opère au profit de la rivale lorientaise. Toutefois, la ville voisine peut être également source d'opportunités fournissant du travail à la main d'œuvre locale et de nouveaux débouchés commerciaux, avec d'une part la captation d'une partie des produits traditionnellement exportés (bois, produits alimentaires, *etc.*), qui explique le déclin des activités exportatrices, et d'autre part, l'établissement de liens unissant la Compagnie des Indes et les artisans locaux par exemple pour la fourniture de clous, d'ustensiles en étain. Les négociants locaux savent également saisir les nouvelles opportunités que leur offre le commerce outre-mer, s'ils gardent la main sur leurs activités traditionnelles, la Compagnie devient une nouvelle interlocutrice qu'il est intéressant de satisfaire, offrant également des opportunités d'investissements lucratifs.

L'influence politique même de la Ville est peu à peu remise en question. Si la Communauté de ville ne perçoit pas immédiatement le danger que représente l'irruption d'une nouvelle ville dans le tissu local, il est clair que la situation change après les années 1720 et surtout en fin de période. Une délibération de la Communauté de Ville du 23 août 1776 montre la volonté de l'Intendant de réunir les subdélégations d'Hennebont et Lorient en une seule et de ne plus nommer qu'un seul subdélégué qui habitera Lorient. Sur quoi la communauté « prie l'intendant de continuer à nommer un subdélégué à Hennebont, la subdélégation d'Hennebont compte 25 paroisses et écrit qu'il est toujours avantageux d'avoir un subdélégué près de soi¹⁸ ». Peine perdue, la ville perd son subdélégué. Le 26 septembre 1783, l'histoire se répète, le maire faisant état d'une représentation au Garde des sceaux, à propos des brevets concernant la modification territoriale de la juridiction d'Hennebont et l'établissement d'une juridiction

18 A M Hennebont : BB 25 :Reg. Délib. Com.Ville (1775-1784).

royale à Lorient, avec transfert de celle d'Hennebont. Le dernier acte de cette rivalité s'écrit le 25 janvier 1790. Évoqué par Catherine Guillevic, il se rapporte au choix du district, Hennebont et Lorient revendiquant toutes les deux le chef-lieu. L'assemblée désigne Hennebont, mais Lorient en appelle à la nouvelle Assemblée Nationale qui finit par lui accorder non pas le chef lieu de district acquis à Hennebont, mais la juridiction du district¹⁹. Ici, les rivalités politiques s'additionnent aux griefs économiques, Hennebont au cours du XVIII^e siècle a donc réussi à sauvegarder certaines de ses principales prérogatives politiques, ce ne sera plus le cas au siècle suivant. Enfin, le déclin se manifeste par un changement de population, comme le montrent les cahiers de doléances, le 30 novembre 1788, le député de la ville est chargé de faire valoir combien cet « impôt [capitation] est excessif, pour elle, en raison de la proximité de Lorient²⁰. Hennebont souffre de l'émigration des familles aisées qui ne sont remplacées que par des nobles « dont la taxe ne tourne pas à la décharge du 1/3 ». L'élite négociante, qui a fait le développement économique de la cité, l'a gérée et transformée, part pour Lorient où se trouvent, dorénavant, les meilleures opportunités. Les années 1660-1780 marquent donc sur fond de déclin et de rivalité le « long automne ²¹ » d'un petit port de fond d'estuaire.

Toutefois, le XIX^e siècle voit Hennebont continuer à se doter d'infrastructures portuaires, son activité exportatrice traditionnelle continue à courir sur son erre. Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, l'activité repart notamment avec la création des forges de Lochrist à Kerglaw et les échanges de charbon de terre gallois contre des poteaux de mine, le développement des conserveries, ou du chemin de fer.

19 GUILLEVIC Catherine, *op.cit.*, pp 361-363.

20 A M Hennebont : AA1 : cahiers de Doléances (1789).

21 Expression très librement inspirée de HUIZINGA Johan, *L'automne du Moyen Âge*, précédé d'un entretien de Jacques le Goff, Petite Bibliothèque Payot, juin 2002.

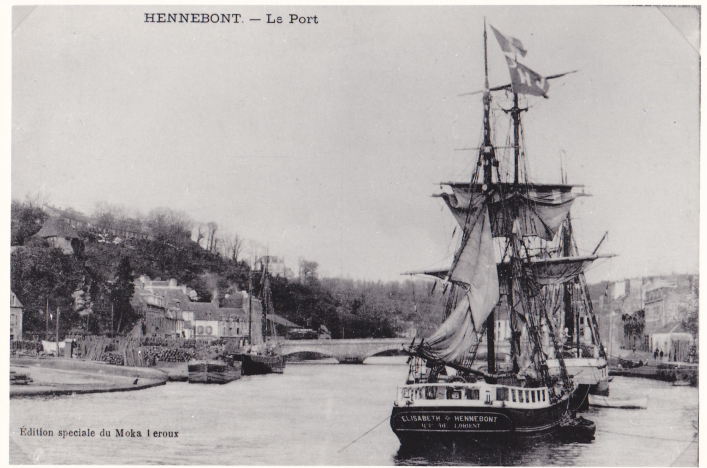


Figure n°30 et 31 : photographies du port d'Hennebont début XX^e siècle

Les deux photographies* ci-dessus, illustrent bien cet état de fait. La première, à gauche, est un cliché sur plaque de verre probablement fin XIX^e début du XX^e siècle, la seconde une publicité pour le Moka Leroux [le *Élisabeth Hennebont* du quartier de Lorient est amarré dans le port. On voit une importante réserve de bois rive droite (emplacement de l'actuel pont Jeanne la Flamme), on en devine une autre rive gauche], de la première moitié du XX^e siècle. La physionomie du port semble avoir peu changé, notamment par rapport aux représentations que l'on peut s'en faire pour la fin du XVIII^e siècle. L'activité commerciale reste importante et tournée encore, tout au moins en partie, vers la mer.

* Collection personnelle

Sources et Bibliographie

Sources :Archives consultées

Archives départementales du Morbihan :

Juridictions royales ordinaires, Sénéchaussée d'Hennebont :

- B 2409 : registre de la Sénéchaussée d'Hennebont (1669-1670), comparution du 31 juillet 1670 : procès de Casau, marchand à Bordeaux pour la vente de 46 tonneaux de vin
- B 2416 :registre de la Sénéchaussée d'Hennebont : congés accordés par le duc de Cheaulnes gouverneur de Bretagne à Gaurin pour armer en guerre une frégate au Sieur de Kergrech, déclaration de la vente de tabac
- B 2420 : registre de la Sénéchaussée d'Hennebont (1674-1676), Jean Breton, adjudicataire de la ferme de tabac et d'étain
- B 2431 : registre de la Sénéchaussée d'Hennebont, audience du 29 juillet 1680
- B 2513 : registre de la Sénéchaussée d'Hennebont (1722-1724) : arrêt du conseil du d'état pour la prise de possession du privilège de la vente de tabac par la Compagnie des Indes sous le nom de Pierre le Sueur
- B 2538 :registre de la Sénéchaussée d'Hennebont (1737-1738) : ordonnance de la Sénéchaussée, renouvelant la défense faite aux habitants de la ville d'Hennebont en 1727, de couvrir de paille leurs maisons ou appentis
- B 2880 :registre de la Sénéchaussée d'Hennebont (1698-1734) : réception de Guy Guillemot en qualité de commis pour la conservation de la ferme du tabac dans l'étendue de la juridiction d'Hennebont
- B 2915 : registre de la Sénéchaussée d'Hennebont, Sieur Ricardeau, receveur et entreposeur de tabac au département d'Hennebont, et Pétel contrôleur dudit entrepôt, contrôlé en fraude 1721
- B 3088 :Cours et juridictions , Sénéchaussée d'Hennebont :inventaires, scellées, ventes de meubles
- B 3051 : Cours et juridictions , Sénéchaussée d'Hennebont :inventaires, scellées, ventes de meubles
- B 3084 : Cours et juridictions , Sénéchaussée d'Hennebont :inventaires, scellées, ventes de meubles

Juridictions royales extraordinaires :

- 8 B 1 à 3 : registres de l'Amirauté d'Hennebont, 1673-1692, disponibles uniquement sous microfilm :2 Mi 108
- 9 B 76-81 : Amirauté de Vannes, enregistrement des capitaines et maîtres de barques, 3 novembre 1692-21 février 1731, disponible uniquement sous microfilm : 2 Mi 109 R12
- 10 B 19 :Amirauté de Lorient, enregistrement des congés des capitaines et maître de barque : 12 juillet 1785- 18 mai 1788
- 10 B 26 :Amirauté de Lorient, registre des rapports d'entrée 1^{er} mai 1784 -23 mai 1787
- 11 B 119 : Consulat de Vannes, faillite du 4 avril 1773

Archives privées :

- 1 J art 254 :pièces d'origine et petit fond, transports de céréales : « *connaissance pour des marchandises appartenant à François Dourdel, négociant d'Hennebont* », 1631.

Commission intermédiaire des États de Bretagne, Administrations provinciales :

- 21 C 522 : rôles de capitation, Rôle d'industries :État des boissons logées par les soupçonnés de fraude ou prévenus de fraude.
- 21 C 480 : Bureau diocésain de Vannes (1782)
- 24 C 13: consommation de tabac en 1765, état de la consommation de tabac à Hennebont en 1765

Clergé régulier :

- 60 H 34 : Abbaye de Notre-Dame-de-La-Joie, État des revenus et autres droits, 1652
- 44 H 2 : Les Carmes d'Hennebont

Archives départementales d'Ille et Vilaine :

Fonds de l'Intendance et des États de Bretagne :

- C 122 : Plan et élévation d'une cale à deux rampes

- C 721-724 : Plan figuratif du quai neuf, ordonnances de l'Intendant relatives aux travaux publics de la ville 1718-1790
- C 853: États des droits d'octrois dont jouit la ville d'Hennebont (1751-1784)
- C 1412-1413: population 1774-1778
- C 1422-1423: population 1780
- C 1426-1427: population
- C 1430-31: population
- C 1434-1435: population
- C 1472-1475: mines de Bretagne 1698-1788
- C 1502-1503: industries 1728-1777
- C 1504-1506: industries.
- C 1571 : état des lieux, villes, bourgs où se tiennent des marchés, année 1755
- C 1649: arrêts du Conseil d'État du Roi , arrêt de 1755
- C 1652: états des produits des récoltes:1758.
- C 1653 : état du produit des récoltes de 1769 à 1777.
- C 1654 : État du produit des récoltes,1768- 1778.
- C 1655 :État des récoltes de la subdélégation d'Auray
- C 1656, fraude à l'exportations vers Saint-Jean de Luz et Lisbonne, affaire Le Milloc'h et Guillermin (1722)
- C 1661 : autorisation d'exporter des grains, 1747 : Navarre receveur des fermes à Hennebont qui doit avoir des passeports nécessaires pour exporter
- C 1676,1677, 1678 : états des chargements des blé fait à Hennebont (1747-1774).
- C1686: chargements de grains
- C 1689 : enquête sur la circulation des livres, années 1760
- C1690-91: Ports de mer où il y a un marché, prix dans les différents marchés.
- C 1692 : prix dans les différents marchés, correspondance Symon 1740 et Pébrod 1773
- C1694-1698 : Prix des grains au marché d'Hennebont (1761-1765)
- C 1707 à C 1709 : prix dans les différents marchés

- C 1722-23: Registre des secours en Argent et en grains (1772)
- C 1760-1761: exportation de chanvre 1739-1745
- C 1819 :Intendance et États de Bretagne : États des juridictions royales et seigneuriales, 1717-1766)
- C 1895, état des remises faites à la monnaie de Nantes, 1729-1730.
- C 2251 : rôles de capitation
- C 2262 : Arrêt du 26 décembre 1745
- C 2271, Routes et grands chemins, 1750-1778
- C 2438: Droits et coutumes (registre des ...)
- C 2532 ; épidémie distribution d'hypécuana et de poudre de corail qui ont été faites dans la subdélégation d'hennebont (1735-66)
- C 2538 : lettre de Le Milloc'h subdélégué à Hennebont le 28 avril 1773
- C 3911: Société d'Agriculture : mémoire sur la nécessité de la libre exportation des grains, émeutes à l'occasion de l'embarquement des grains à Hennebont 1788
- C 4857: Ponts et Chaussées, 1768, traverses et banlieues de la ville d'Hennebont 1766-1784
- C 4905: Ports de mer 1696-1788, nettoyage du port 1768-1770
- C 4984:Navigation (1732-1789)
- C 6187 : Usage de la poudre de corail anodine, Usage de l'hypecacuanha préparé (1754).
- C 6201: Transport et exportation de grains

Cours et juridictions :Consulats de Rennes et de St-Malo :

- 10 B 26 : registre des rapports d'entrée 1^{er} mai 1784 -23 mai 1787

Archives départementales de Bouches du Rhône :

Archives familiales :

- 63 J 1-210 - Familles de Forbin

Service Historique de la défense : archives de la Marine Lorient

Quartier d'inscription maritime de Lorient et Port-Louis (1761-1865) :

- 2 P 59 à 2 P 66: registres armements et désarmements de chaloupes rôles de cabotage, rapports d'entrées (1755-1782)
- 2 P 76 et 77 : Mousses du département de Port-Louis, quartier du Port-Louis et d'Hennebont, 1764
- 2P 80 : Capitaines, Maîtres et Pilotes (registres 1764) quartier Hennebont-Saint-Caradec
- 2P 86 : Matricule des novices au quartier de Lorient 1776, quartier Hennebont-Saint-Caradec
- 2 P 87 : matricule des mousses du quartier de Lorient 1776
- 2 P 91 : Matricule des officiers mariniers, matelots et autres gens de mer, hors des classes de service 1776-1787, quartier Hennebont-Saint-Caradec

Compagnie perpétuelle des Indes orientales :

- 1 P 4 : Registre des adjudications des marchés
- 1 P 10, P 11, 1 P 12, P 13: compte de la Compagnie des Indes
- 1 P 11 : compte de la Compagnie des Indes
- 1 P 12 : compte de la Compagnie des Indes
- 1 P 22 : Bureau des achats, livre de compte
- 1 P 23 : extrait de la recette en argent (1754)
- 1 P 24 : bureau des achats et correspondance.
- 1 P 182 I 83 : correspondance
- 1 P 182 I 88 : lettres du bureau des achats
- 1 P 182 I 95 : correspondance
- 1 P 256 : registre des comptes de la Compagnie
- 1P 278 I 4 : lettres du bureau des achats
- 1 P 278 I 12:lettres du bureau des achats (1756).
- 1 P 279 I 31:lettres du bureau des achats
- 1 P 279 I 35 : lettres du bureau des achats

- 1 P 279 I 36:lettres du bureau des achats
- 1 P 286 I 61 : lettres du bureau des achats
- 1 P 286 I 63 : lettres du bureau des achats
- 1 P 290 I 206 : correspondance
- 1 P 292- I 247 : Lettres du bureau des achats et correspondance.
- 1 P 293 I 255 : correspondance
- 1 P 300I 39 :correspondance Lavigne-Buisson 1768-1769
- 1 P 301 I 53 : correspondance de Mugney, officier des vaisseaux de la Cie à Monsieur Godeheu d'Igenville , décembre 1758 et janvier 1759

Archives Municipales d'Hennebont :

Archives anciennes :

Registres de délibérations de la Communauté de Ville :

- BB 3 (1658-1668)
- BB4 (1669-1679)
- BB5 (1679-1687)
- BB6 (1688-1690)
- BB 7 (1691-1694)
- BB 8 (1694-1702)
- BB 9 (1702-1707)
- BB 10 (1707-1711)
- BB 11 (1712-1713)
- BB 12 (1713-1720)
- BB13 (1720-1731)
- BB14 (1731-1734)
- BB15 (1737-1738)
- BB16 (1738-1740)
- BB 18 (1742-1745)
- BB 19 (1745-1747)

- BB 20 (1752-1755)
- BB 21 (1752-1755)
- BB 22 (1755-1759).
- BB 23 (1760-1766).
- BB 24 (1766-1775)
- BB 25 (1775-1784).
- BB 26 (1784-1790)

Actes constitutifs et politiques de la commune :

- AA1 : Cahiers de doléances.

Finances, impôts et comptabilité :

- CC1 : rôles de capitation, liasse sur la banlieue de Port-Louis
- CC4 : entrée et sortie d'alcool (1786-1788)

Biens communaux, eaux et forêts, travaux publics, voiries :

- DD 1 : Devis estimatif des dépenses à faire sur le Blavet depuis Hennebont jusqu'à Lorient du 20 octobre 1756, consultation relative aux droits établis pour l'étalage des marchandises de la Halle (1658)

Agricultures, industrie et commerce :

- HH1 : Prix dans les marchés (1784-1788)

Tables des mariages :

- tables des mariages de Saint Caradec (1602-1699) et (1700 1792)
- Tables des mariages des paroisses d'Hennebont (1650-1700) et (1750-1791)

Archives municipales de Lorient

Archives privées :

- 25 Z 20 : Extrait du registre d'audience du greffe de la cour et sénéchaussée royale d'Hennebont (1743)

- 25 Z 21 : Extrait du registre d'audience du greffe de la cour et sénéchaussée royale d'Hennebont.
- 9 Z 317 : Copie de deux lettres d'Hennebont (1779-1780)
- 9 Z 204 : lettre du 24 octobre 1739, signée, à Hennebont, à destination de Quimperlé, vente de 20 tonneaux de froment à la Compagnie des Indes.

Archives anciennes :

- 2 Fi 845 : plan de Cornouailles-Port-Louis, 1684.

Registres de délibération de la Communauté de Ville :

- BB 1 (1736-1789).

Archives départementales de la Gironde

Fond des négociants :

- 7 B 1250 : correspondance David (Balthazard) et Cie, négociants à Bordeaux (vin)

Archives départementales du Finistère :

Archives privées :

- 105 J 262 : correspondance, fond de Lépineau, lettres du négociant Allain
- 105 J 268 : Fond de Lépineau : Lettres Chrestien de Pommorio, ancien sénéchal d'Hennebont. (1778)

Autres archives consultées non prises en compte :

Archives départementales du Morbihan :

Commission intermédiaire des États de Bretagne, Administrations provinciales :

17 C : Domaines et droits joints :Bureau d'Hennebont

- 17C 5554 : baux des gens de mainmorte 1770-1788
- 17C 5557-5559 : prises de possessions 1701-1791
- 17 C art 5557 : contrôle des actes, bureau d'hennebont, prises de possessions état des contrats d'acquisition 1701-1734

18 C : Bureau des Consignations :

- 18C 1 à 3 1706-1792
- 18C 5 à 12 enregistrement des quittances
- 18 C 5 : régie de M Lagrée du Temple
- 18 C 6-11 : régie de M Gardys 1706-1792
- 18 C 12 : famille Charmoy 1764-1771
- 18 C 13-26 : régie de la recette quittances pièces de procédures correspondance 1691-1792

21 C :Commission intermédiaire des États de Bretagne :

Bureau diocésain de Vannes

- 21C 20 commerce et industrie 1691-1789
- 21C 21 agricultures et subsistances 1709-1785
- 21C 435 : requête contre l'imposition Hennebont 1746-1783
- 21C 447 : requête contre l'imposition Hennebont 1779

Navigation intérieur

- 21 C 480 : aperçu pour favoriser le commerce maritime par Bigot des Isles, 1787
- C 13 : rapport d'inspections des entrepôts du tabac, vers 1765, comptes et recettes et dépenses des entrepôts 1758

Juridictions royales ordinaires, Sénéchaussée d'Hennebont :

- B 2406 apprécis des grains au marché d'Hennebont sept 1652, déclaration de chargement de navires
- B 2410 : arrêt relatif à la marine de cette province 1670
- B 2414 : arrêt du Roi quant à la fermeture des ports de la province de Bretagne 1674
- B 2420 Jean Breton, adjudicataire de la ferme de tabac et d'étain 1674-1676
- B 2423 déclaration du Roi sur la contravention sur le papier, parchemin, tabac, liberté de pêche, déclaration du roi pour modérer les amendes et contravention faites au papier et parchemin, timbres et à la ferme du tabac, 20 février 1677
- B 2437 : tarif du pain à Hennebont 1786
- B 2482, 2518,2543,2573, 2604 : apprécis des grains vendus à Hennebont 1703-1790
- B 2502 : deux foires par an et un marché à Lorient en septembre 1710
- B 2551 : 1745-1746 : procuration par laquelle maître Jean Soullard adjudicataire de la ferme du droit sur les cartes et de celui sur la marque de cuivre dans toute l'étendue du royaume donne pouvoir au Sieur Friche, receveur des tabacs de faire la réie des droits de ladite ferme dans l'étendue de la direction et évêché de Vannes
- B 2870 : bail du droit de la marque des chapeaux fabriqué à Hennebont 1793-1730
- B 2903 : 1716 : procès verbaux de contravention dans le commerce du tabac
- B 3063 : ordonnance de police concernant le prix des viandes, les poids et mesure 1778-1783
- 5B 3344 : pièces diverses 1572-1774

Juridictions royales extraordinaires, Consulat de Vannes :

- 11 B 93 : livres de compte 1740-1743
- 11 B 94 : livres de comptes, Elise duparc, veuve Néron le Dreff, marchande à Hennebont 1746-1756

Archives privées :

- 1J 302 : Barque la Sainte Anne de Vannes, correspondance 1739
- 1J 332 : commerce du vin : compte d'achat et de transport de vin par eau 1653 (fragment)

Administrations provinciales, Commission intermédiaire des États de Bretagne :

- 21c 20 : commerce et industrie, arrêt du conseil d'état du Roi 1751

Clergé régulier :

- 71H1 : ursulines
- 40 H1 : bénédictins

Archives départementales d'Ille et Vilaine :

Actes du pouvoir souverain et Domaine royal :

- A29 : édit de 1714 ordonnant que le charbon d'eterre provenant d'Angleterre, d'Ecosse et d'Irlande ne payera que les droits d'entrée fixés par le tarif de 1664, exemption de tous droits d'entrée, beurres et fromages venant de pays étranger

Fonds de l'Intendance et des États de Bretagne :

- C 98 défense d'exporter des chanvres des récoltes de 1717-18
- C 716-720 : offices municipaux d'Hennebont, remboursement d'avances faites par le Maire, dépenses diverse
- C 1163 fournitures de grains par la Bretagne 1709-1710
- C 1279 : hôpital d'Hennebont 1758-1788
- C 1411-22 : état du mouvement de population de la ville par paroisse 1758-1788
- C 1465 : confection d'un état de la librairie de la Bretagne se proposant d'en fixer à nouveau le nombre afin de réformer dans le Royaume le commerce qui se fait de livres contraires à la religion
- C 1542 : état des ports de Bretagne qui ne sont pas entretenus aux frais de la loi 1786
- C 2025 : requête des pertes, contravention aux messageries d'Hennebont

- C 2294-2295 : routes d'Hennebont à Baud et Lorient (1736-1790)
- C 3318 : don gratuit et extraordinaire des villes 1718-1786
- C 3319 : règlement d'administration des villes 1718-1786
- C 3444 : recette du casernement à Hennebont en 1761
- C 6140 : administration d'Hennebont
- C 6188 : recensement des noirs 1763
- C 6247 : correspondance des intéressés dans la ferme du tabac 1682-1685

Bibliographie

Sources imprimées :

- BOISHEBERT (de) , *Mémoire sur les moyens d'éviter l'effet de l'inertie de colonnes dans les pompes*, in Précis analytique des travaux de l'Académie Royale des sciences, belles-lettres et des arts, de Rouen, de l'Imp. de P.PERIAUX, imprimeur du Roi et de l'Académie, 1818.
- BOUDET Antoine, *Journal Oeconomique, ou Memoires, notes et avis sur l'Agriculture, les Arts, le commerce et tout ce qui peut avoir rapport à la santé*, à Paris, Chez Astoine Boudet, Imprimeur du Roi & du Châtelet, rue Saint Jacques vis à vis la rue du Plâtre ,1771.
- BOULAINVILLIERS Henri (comte de), MERCIER Philippe , *État de la France, dans lequel on voit tout ce qui regarde le gouvernement ecclésiastique, le Militaire, la Justice, les Finances, le Commerce, les Manufactures, le Nombre des Habitans & en général tout ce qui peut faire connoître à fond cette Monarchie , extrait des mémoires dressés par les Intendants du Royaume*, tome second, à Londres , chez T Wood & S Palmer, 1727.
- BOULAINVILLIERS Henri, *État de la France, extrait des mémoires dressés par les intendants du Royaume*, tome cinquième, à Londres, chez T Wood & S Palmer, 1752.
- BOURDE DE VILLEHUET Jacques , *Manuel des marins ou des termes de la marine*, Tome 1, Le Jeune Fils, 1773.
- BRUZEN DE LA MARTINIERELE M, *GRAND DICTIONNAIRE GÉOGRAPHIQUE HISTORIQUE ETCRITIQUE,, Géographe de Sa Majesté Catholique Philippe V Roi des Espagnes et des Indes*, Nouvelle Édition corrigée & amplement augmentée, TOME PREMIER, A PARIS CHEZ LES LIBRAIRES ASSOCIÉS,1768.
- BUCHAN William, *Médecine domestique*, à Paris, Chez Froullé, Libraire Pont Notre Dame vis-à-vis le Quai de Geivres, 1783.
- BULLET Pierre, architecte du Roi, *L'architecture pratique*, à Paris, chez J B D'elépine Imp Lib ord du Roy rue Saint-Jacques à la Victoire & au Palmier ,

Jean Th Hérissant Libraire rue Saint-Jacques à Saint-Paul & à Saint Hilaire, 1741.

- *BULLETIN DE LA SOCIÉTÉ D'ENCOURAGEMENT POUR L'INDUSTRIE NATIONALE*, Publié avec l'approbation de Son Ex le Ministre de l'Intérieur, DIXIÈME ANNÉE PARIS DE L'IMPRIMERIE DE MADAME HUZARD RUE DE L'ÉPERON SAINT ANDRÉ DES ARTS N 7, 1811.
- *COLLECTION DE DECISIONS NOUVELLES ET DE NOTIONS RELATIVES A LA JURISPRUDENCE*, Donnée par MAITRE DENISART, Procureur au Châtelet COLLECTION , Tome neuvième, A Paris, chez la veuve Desaint,1790.
- *Corps d'observations de la Société d'agriculture, de commerce & des arts, établi par les États de Bretagne*, années 1757 et 1758, A Rennes, chez Jacques Vatard, libraire, place du palais aux États de Bretagne, 1765.
- D'ALQUIE FRANÇOIS-SAVINIEN, *Les délices de la France ou description des Provinces, Villes principales,, Maisons Royales, Chateaux & autres Lieux remarquables de ce beau Royaume*, Tome second, à Leyde chez Théodore Haak, 1728.
- DE LERY Jean, VIGNON Eustachius, *Histoire d'un voyage fait en la terre du Brésil, dite Amérique*, pour les Héritiers d'Eustache Vignon, 1600.
- DE GUIGNES M, *Voyages à Pékin, Manille et l'Île de France, faits dans l'intervalle des années 1784 à 1801*, Résident de France à la Chine, attaché au Ministère des Relations extérieures, Correspondant de la première et de la troisième Classe de l'Institut, tome second, A PARIS DE L'IMPRIMERIE IMPÉRIALE, M DCCC VIII.
- DE SAINT-MARTIN M.B., *L'art du cultivateur et du fabricant de tabacs*,à Paris, chez Bachelier Libraire, rue des Augustins, n°18, 1807.
- DE VILLENEUVE C, *Traité complet de la culture, fabrication et vente du tabac* , à Paris chez Buisson, libraire-imprimeur, rue hautefeuille, n°20, 1791.
- *DICTIONNAIRE GEOGRAPHIQUE UNIVERSEL, Contenant Une description exacte des Etats, Royaumes, Villes, Forteres, lès Montagnes, Caps, Ifles, Presqu îles, Lacs, Mers, Golfes, Détroits & de l'Univers*,à Amsterdam chez FRANÇOIS HALMAJ Marchands à Urrecht chez GUILLAUME van de WATER J Libraires, 1750.

- DIDEROT Denis, D'ALEMBERT Jean, *Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, troisième édition, tome vingt-troisième, à Neufchâtel, chez la société typographique, 1779.
- DIDEROT Denis, D'ALEMBERT Jean, *Encyclopédie ou DICTIONNAIRE RAISONNÉ DES SCIENCES DES ARTS ET DES MÉTIERS*, NOUVELLE ÉDITION, TOME TREIZIÈME, A GENEVE Chez Pellet Imprimeur Libraire rue des Belles Filles 1777, p 119
- DIDEROT Denis, LE ROND D'ALEMBERT Jean, *Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des Sciences, des Arts et des Métiers*, tome onzième, à Neufchâtel, chez Samuel Faulche & Compagnie, libraire & imprimeur, 1765.
- DUFAURE DE LAPRADE Jean Eckard, *variétés bordelaises ou essai historique et critique sur la Topographie ancienne & moderne du Diocèse de Bordeaux*, tome troisième, à Bordeaux chez les frères Labottière, imprimeur libraires, place du palais, 1784.
- DUHAMEL DU MONCEAU M, *Traité Général des Pesches et histoires de poissons*, seconde partie, à Paris, chez Saillan et Nyon, libraires, rue Saint-Jean de Beauvais, 1772.
- *Encyclopédie méthodique ou par ordre de matière*, A PARIS Chez PANCKOUCKE Libraire hôtel de Thou, rue des Poitevin. A Liège Chez PIOMTEUX Imprimeur des Etats, tome second, 1784.
- *Encyclopédie méthodique, jurisprudence, dédiée et présentée à Monseigneur Hué de Miromesnil, Garde des Sceaux de France etc...*, tome premier, A PARIS Chez Panckoucke, Libraire, hôtel de Thou, rue des Poitevins, à Liège Chez Plomteux Imprimeur des États.
- *Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers, par une société des gens de lettres*, nouvelle édition, Tome 28, a Genève, chez Pellet imprimeur libraire, rue des Belles-Filles, 1778.
- *EUROPE ? in Two Volumes, with Sixty eight Maps, Sanson's Tables &c VOL II, In the SAVOY*, by John Nutt and Sold by Benjamin Barker and Charles King, in Westminster Hall ; Benjamin Tooke at the Middle Temple Gate, Milliam Taylor at the Ship in Pater Noster Row, Henry Clements at the Half in St Paul's Church yard, Richard Parker and Ralph Smith under Piazza of the Royal Exchange, and

John Morphem near Stationers-Hall, MDCCXI, 1711.

- FLEURIGEON M., *code administratif*, Paris, Garnery rue de Seine, ancien hôtel de Mirabeau, Tome second, 1809.
- FREZIER Amédé-François, *Traité des feux d'artifice*, A LA HATE, chez J Neaulme, libraire, 1741.
- HERBIN DE HALLE P. E., *DES BOIS PROPRES AU SERVICE DES ARSENAUX DE LA MARINE ET DE LA GUERRE ou DÉVELOPPEMENT ET RAPPROCHEMENT des LOIS RÉGLEMENS ET INSTRUCTIONS*, CHEZ S. C. L'HUILLIER, libraire rue des Mathurins St Jacques N° 3 bis, 1813.
- *Histoire de l'Académie Royale des Sciences*, à Paris de l'académie royale, 1788.
- HUBNER Jean, *La géographie universelle, où l'on donne une idée abrégée des quatre parties du monde et des différents lieux qu'elles renferment, par Jean Hubner, docteur en droit de Hambourg, et Cie, tome I, qui traite du Royaume de Portugal, de l'Espagne, de la France et des Pays-Bas*, nouvelle édition, revue et augmentée de quantité d'articles nouveaux et des divers changements arrivés jusqu'en 1761, A Basle chez Rodolphe Im-Hof, 1761.
- JAMESON Robert, *The Edinburgh New Philosophical Journal: Exhibiting a View of the progressive discoveries and improvement*, Volume 10, Edinburgh for Adam Black North Bridge Edinburgh ; and Longman Rees Orme Brown & Green, London, 1831.
- R P JEHANNOT Guillaume , *Voyage de Constantinople pour le rachat des captifs*, À PARIS, la V Delormel, rue du Foin, à Sainte Geneviève ET RENE Josse au coin du Marché neuf, vis à vis la rue Neuve Notre Dame, 1732.
- LE BERRYAIS René, *Traité des jardins, ou le nouveau de la Quintinye*, à Paris chez Belin, libraire rue Saint-Jacques, 1785.
- LE MUET Pierre, *manière de bien bastir pour toute sorte de personne*, à Paris, chez François Jollain, rue Saint-Jacques à la ville de Cologne, 1681.
- LOBINEAU Guy-Alexis (Dom), *Histoire de Bretagne composée sur les titres et les auteurs originaux*, Tome 1, contenant l'histoire, divisé en XXII livres, à Paris Chez MICHEL GUIGNARD, rue Saint-Jacques vis à vis la rue du Plâtre à l'image S Jean , livre huitième 1707.
- LUNIER M, *Dictionnaire des sciences et des arts*, tome III, chez Etienne Gide

libraire, 1805.

- *MÉMOIRES DE MATHÉMATIQUE ET DE PHYSIQUE*, Présentés à l'Académie Royale des Sciences par divers Savans & lus dans ses Assemblées , à Paris, Moutard imprimeur libraire, 1780.
- *MERCURE DE FRANCE*, PAR UNE SOCIÉTÉ DE GENS DE LETTRES CONTENANT le Journal Politique des principaux événements de toutes les Cours; les Pièces fugitives nouvelles en vers & en prose, l'Annonce & l'Analyse des Ouvrages nouveaux, les Inventions & Découvertes dans les Sciences & les Arts, les Spectacles, les Causes célèbres; les Académies de Paris & de Provinces, la notice des Edits, Arrêts, les Avis particuliers &c &c , samedi 3 janvier 1784, à Paris, chez Panckoucke, hôtel de Thou, rue de Poitevins, avec approbation et brevet du Roi.
- *Nouveau dictionnaire d'histoire naturelle, appliquée aux arts, Principalement à l'Agriculture et à l'Economie rurale et domestique*, PAR UNE SOCIÉTÉ DE NATURALISTES ET D AGRICULTEURS tome XV, à Paris, chez Detterville, libraire rue du battoir, an XI, 1803.
- OGEE Jean-Baptiste, *Dictionnaire historique et géographique de la Province de Bretagne, dédié à la nation bretonne*, Vatar imprimeur libraire, Nantes, 1778.
- OGEE Jean, *Atlas itinéraire de Bretagne contenant les cartes particulières de tous les grands chemins de cette province avec tous les objets remarquables qui se rencontrent ... dédié à nos seigneurs les États de Bretagne*. Par leur très humble et très obéissant serviteur Ogée,..., chez l'auteur (Nantes), 1769, Plan XI.
- PARMENTIER Antoine-Augustin, *Traité sur la culture et les usages des pommes de terre, de la patate et du topinambour*, à Paris, chez Barois l'Ainé, libraire, quai des Augustins, n°19, 1789.
- PERÉ Y CASADO Francisco, *Adición al tomo primero del diccionario geográfico universal de Echard*, tomo 1, CON LICENCIA EN MADRID EN LA IMPRENTA REAL AÑO DE 1795.
- PEUCHET Jacques, *Dictionnaire universel de la géographie commerçante...*, tome troisième, à Paris, chez Blanchon, libraire, rue Hautefeuille, n°14, an VII.
- RAEI DE JONGE Johannes, *Dictionarium geographicum ofte Schat- en Woordt-*

Boeck des Aerdt-Rycks, T 'AMSTERDAM By ABRAHAM Wolganck, op't Rockin, aen het,opgaen van de Beurs 1680.

- *Recueil des édits, déclarations arrêts et règlements, postérieurs au tarif de 1664, nouvelle édition, tome second, à Rouen, par les libraires associés, 1768.*
- *Remonstrances du parlement de Bordeaux: du 7. Septembre 1757.*
- RICARD Jean-Pierre, *Le Négoce d' AMSTERDAM, A AMSTERDAM, Chez ETIENNE LUCAS Libraire M DCC XXII.*
- RICHELET Pierre: *Dictionnaire François contenant généralement tous les mots, tant vieux que nouveaux, et plusieurs remarques sur la langue françoise ; ses expressions propres, figurées et burlesques, la prononciation des mots les plus difficiles, le genre des noms, la conjugaison des verbes,leur régime, celui des adjectifs et leur préposition, avec les termes les plus connus des arts et des sciences, le tout tiré de l'usage des bons auteurs, nouvelle édition, à Amsterdam, chez Jean Elzevir, 1706.*
- RONDONNEAU DE LA MOTTE , *Motifs et résultats des assemblées nationales tenues depuis Pharamond jusqu'à Louis XIII, avec un précis des harangues prononcées dans les États Généraux & assemblées des Notables, à Paris, à l'imprimerie Polytype, rue Favart, 1787.*
- ROZIER François (Abbé), *Observations sur la physique, sur l'histoire naturelle et sur les arts, à Paris, chez Ruault, libraire rue de la Harpe, Tome cinquième, 1775.*
- SAVARY DES BRUSLONS Jacques , SAVARY Philémon-Louis, *Dictionnaire universel de commerce, tome quatrième, a Genève chez les frères Cramer & Claude Philibert, 1750.*
- SAVARY DES BRUSLONS Jacques, *Dictionnaire Universel De Commerce: Contenant Tout Ce Qui Concerne ...*, sixième édition, tome second,, à Genève, chez les frères Cramer & Claude Philibert, 1750.
- SAVARY DES BRUSLONS Jacques, *Dictionnaire universel de commerce, d'histoire naturelle et des arts et métier*, Tome Troisième, à Genève, Chez les Héritiers CRAMER & Freres PHILIBERT, 1742.
- SAVARY DES BRUSLONS JACQUES, *Dictionnaire Universel de commerce, d'histoire naturelle et des Arts et Métiers*,A GENEVE Chez leS HéritierS

CRAMER & Frères PHILIBERT ? tome troisième, 1762.

- SAVARY DES BRUSLONS Jacques, SAVARY Philémon-Louis ,*Dictionnaire Universel De Commerce: Contenant Tout Ce Qui Concerne ...*, tome second F-Z, à Paris chez Jacques , chez Jacques Estienne, à la verru, 1773.
- SUE M (le jeune), *Essais historiques, littéraires et critiques, sur l'art des accouchements*, à Paris, chez Jean François Bastien Libraire rue du Petit Lion, Fauxbourg Saint-Germain, Tome Second, 1774.
- THIERS Jean-Baptiste , docteur en théologie et curé de Vibraie, *Traité des superstitions*, à Paris chez Jean de Nully, rue Saint-Jacques à Saint-Pierre, 1704, quatre volumes.
- VAN MEURS J, *Fransche Mercurius of Bondige Beschrijving van geheel Vrankrijk en desselfs Landtschappen Steden Kastelen en gedenkwaardigste Plaatzten Beneffens haare nau keurige Afteekeningen in platte grondt en verschielt Verçiert daar en boven met d algemeene Kaarten van gehee Vrankrijk en ieder Provintie in t bijzonder*, Amsterdam , 1666, 1 vol in 4 oblong

Ouvrages généraux, outils méthodologiques :

- BARON DE BONNEFOUX ET PARIS Pierre-Marie-Joseph, *DICTIONNAIRE DE MARINE A VOILES ET A VAPEUR*, PARIS ARTHUS BERTRAND ÉDITEUR , 1855.
- BEAUREPAIRE Pierre-Yves, *L'Europe des Lumières*, Paris, PUF, coll. Que sais-je?, 2004, 127 p.
- BEAUREPAIRE Pierre-Yves, POURCHASSE Pierrick (dir.), *Les circulations internationales en Europe, années 1680-années 1780*, Rennes, PUR, 2010, 504 p.
- BELY Lucien, *Les relations internationales en Europe XVII^e-XVIII^e siècle*, Paris, 1992.
- BOURDE DE LA ROGERIE H, *contribution à l'histoire de la papeterie en France*,

Grenoble : Éditions de l'Industrie papetière, 1941.

- BRAUDEL Fernand et LABROUSSE Ernest (dir.), *Histoire économique et sociale de la France*, II, *Des derniers temps de l'âge seigneurial aux préludes de l'âge industriel, 1660-1789*, Paris, 1970.
- CADILHON François, COSTE Laurent (sous la direction), *L'Europe des XVIIe et XVIIIe siècles: textes et documents*, Presses Universitaires de Bordeaux, Pessac, 2008.
- CHAUNU Pierre , *La civilisation de l'Europe des Lumières*, Paris, 2e éd., 1993.
- CORNETTE Joël (dir.), *La monarchie entre Renaissance et Révolution. 1515-1792*, Paris, Seuil, 2000.
- COGNE Albane, BLOND Stéphane, MONTEGRE Gilles (dir.), *Les circulations internationales en Europe 1680/1780*, Atlante , 2011, 445 p.
- CHAIX D'EST-ANGE Gustave , *Dictionnaire des familles françaises anciennes ou notables à la fin du XIXe siècle. XX.*, Gaa-Gau. - impr. de C. Hérissey (Évreux) 1929.
- DUBY Georges. 1981. *Histoire de la France urbaine*. Paris : Seuil.
- DURAND Stéphane, *Les villes en France, XVI^e-XVIII^e siècle*, Paris, Hachette, 2006, 252 p.
- DURAND Stéphane, WENZEL Eric, *100 fiches d'histoire moderne*, Paris, Bréal, 2007 ; rééd. 2013, 286 p.
- DOURSTHER Horace, *Dictionnaire universel des poids et mesures anciens et modernes*, Bruxelles, M Hayez imprimeur de l'Académie Royale, 1840.
- *Dictionnaire du commerce et des marchandises, contenant tout ce qui concerne le commerce de terre et de mer*, Volume 2, Paris, Guillaumin et Cie, éditeurs, Galerie de la Bourse, n°5, passage des Panoramas, 1839.
- *DICTIONNAIRE DES TERMES APPROPRIÉS AUX ARTS ET AUX SCIENCES ET DES MOTS NOUVEAUX QUE L USAGE A CONSACRES*, A PARIS CHEZ MASSON ET FILS LIBRAIRES RUE D ERFURTH N° 3, 1824.
- DURAND Yves, *La société française au XVIII^e siècle*, Paris, SEDES, 1992
- GENET Jean-Philippe, LOTTES Günther, *L'État moderne et les élites, XIII^e-XVIII^e siècles. Apports et limites de la méthode prosopographique*. Actes du colloque Paris octobre 1991, Paris, Publication de la Sorbonne, 1996.

- GITEAU Fr, *Archives départementales de la Gironde, répertoire numérique du fonds des Négociants (7 b 1001 à 3154)*, Bordeaux, 1960.
- JEHEL Georges, RACINET Philippe, *La ville médiévale, de l'Occident Chrétien à l'Ouest Musulman (V^e-XV^e siècles)*, A Colin, 1996.
- JEANNIN (P.), *L'Europe du Nord-Ouest et du Nord aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Paris, Presses universitaires de France, 1987.
- LABOULAYE Ch., *Encyclopédie technologique: Dictionnaire des arts et manufactures, descriptions de l'industrie française et étrangère, G-Z*, Paris, Librairie scientifique-industrielle, de L Mathias (Augustin), quai Malaquais 15, 1847.
- LACROIX Thomas, *Archives départementales du Morbihan, répertoire numérique de la Série B, 8-14 B, juridiction d'attribution*, Vannes, librairie et imprimerie Galles, 1941.
- LAVEDAN Pierre, HUGUENEY Jeanne, HENRAT Philippe, *L'urbanisme à l'époque moderne, XVI – XVIII^e s.*, Paris : Arts et métiers graphiques, 1982.
- LECLERC-BUFFON Georges-Louis, *Oeuvres complètes de Buffon, augmentée de la classification de G. Cuvier*, Tome Troisième, P Duménil rue des Beaux Arts, 1846.
- LE MARESQUIER (E.), *Archives de la Marine, guide du lecteur, état des répertoires et inventaires, éléments de bibliographie*, 2 éd., Paris, 1983.
- MARTIN-LAUTZNER A (Dr), *Revue de thérapeutique médico-chirurgicale*, Volume 3, à Paris rue de Grenelle Saint Germain n°39, 1855.
- MAURICET André, *Les anciennes mesures de capacité et de superficie*, Vannes, 1893.
- MAURO Frédéric, *Histoire du café*, Paris, 1991.
- MEYER Jean, *Histoire du sucre*, Paris, 1989.
- NAGLES Jean, *La ville de l'Absolutisme triomphant*, sous la direction de Louis Bergeron, Villes et sociétés, Picard, 1989.
- *RECUEIL GÉNÉRAL DES ANCIENNES LOIS FRANÇAISES DEPUIS L AN 42 JUSQU A LA REVOLUTION DE 1789*, PAR MM JOURDAN, Docteur en Droit Avocat à la Cour Royale de Paris ISAMBERT, Avocat aux Conseils du Roi et à

la Cour de cassation, DECRUSY, ancien Avocat à la Cour Royale de Paris du 10 MAI 1774 au 20 mai 1776, PARIS BELIN LEPRIEUR, LIBRAIRE ÉDITEUR, QUAI DES AUGUSTINS, N° 55, VERDIÈRE, LIBRAIRE QUAI DU AUGUSTINS N° 25, 15 JANVIER 1826, pp 348-349.

- ROULEAU Bernard, *Méthodes de la cartographie*, Paris, Presses du CNRS, 1991.
- ROCHE Daniel, *Humeurs vagabondes. De la circulation des hommes et de l'amitié des voyages*, Paris, Fayard, 2003, 1031 p. Réédité en 2011 sous le titre *Les circulations dans l'Europe moderne (XVIIe-XVIIIe siècle)*, chez Hachette, coll. Pluriel.
- SAUPIN Guy, *La France à l'époque moderne*, Paris, A. Colin, 2006.
- SUBRAHMANYAM Sanjay, Par-delà l'incommensurabilité : pour une histoire connectée des empires aux temps modernes, *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 2007/5 n° 54-4bis, p. 34-53

Villes, sociétés, économie et architecture

Littoraux et sociétés littorales:

- ARNOUX Philippe, Conflits et usages quotidiens dans les ports bretons en 1665, Isabelle BRIAN (dir.), *Le lieu et le moment. Mélanges en l'honneur d'A. Cabantous*, Paris, Presses Sorbonne, 2015, p. 9-18.J
- CÉRINO Christophe, GEISTDOERFER Alette, LE BOUEDEC Gérard et PLOUX François (dir.), *Entre terre et mer, Sociétés littorales et pluriactivités (XV^e-XX^e siècle)*, Rennes, PUR, 2004, 400 p.
- CABANTOUS Alain, « Communautés maritimes et Révolution (1790-1791) : un apprentissage démocratique ? », LE BOUËDEC Gérard, CHAPPE François (dir.), *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle. Actes du colloque international de Lorient (24,25,26 septembre 1998)*, Rennes, PUR, 2000, p. 119-128.
- COULIOU Jean-René., LE BOUËDEC Gérard, *Les ports du ponant, l'atlantique de Brest à Bayonne*, Plomelin, Editions Palantines-UBS, 2004.
- DARDEL Pierre, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au XVIII^e siècle*, Paris, 1963.
- DURAND Stéphane, Les états de Languedoc et le littoral provincial (XVII^e-XVIII^e siècles), in *La Méditerranée au prisme des rivages. Menaces, protections, aménagements en Méditerranée occidentale (XVI^e-XXI^e siècles)*, textes réunis et édités par Anne Brogini et Maria Ghazali, Saint-Denis, éditions Bouchène, 2015, p. 195-207.
- HERUBEL Marcel, *L'Homme et la Côte. Étude d'Économie maritime*, Gallimard, 1937.
- LESPAIGNOL André, État mercantiliste et littoral dans la France des XVII^e-XVIII^e siècles. Une première forme d'aménagement de l'espace littoral, in Gérard Le Bouedec et François Chappé (dir.), *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle*, actes coll. Lorient 24-26 sept. 1998, Rennes, 2000, p. 349-358.
- LLINARES Sylviane, ULBERT Jörg, *La liasse et la plume, Les bureaux du secrétariat d'État de la Marine (1669-1792)*, Rennes, PUR, 2017, 184 p.
- LE BOUËDEC Gérard, Les approvisionnements de la Compagnie des Indes

(1737-1770), In *Histoire, économie et société*, 1^e année, n°3, 1982.

- LE BOUËDEC Gérard, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique (1690-1790)*, Paris, 1997.
- LE BOUËDEC Gérard (dir.), *L'Amirauté en Bretagne, Des origines à la fin du XVIII^e siècle. Présentation de la thèse de Joachim Darsel, L'Amirauté de Bretagne des origines à la Révolution*, Rennes, PUR, 2012, 488p.
- LE BOUËDEC Gérard, LLINARES Sylviane, *Le port comme lieu de conflit d'autorité (XVI^e – XIX^e siècles)*, *Cahiers du CRHQ*, n°1 2009.
- LE BOUËDEC Gérard et CHAPPÈ François (dir.), avec la collaboration de CÉRINO Christophe, *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle*, Rennes, PUR, 200, 772 p.
- *Le cabotage dans tous ses états dans la France d'Ancien Régime, Rives nord-méditerranéennes, [En ligne], 13 | 2003, mis en ligne le 20 octobre 2005. URL : <http://rives.revues.org/159>*
- OUTET Frédéric, « De l'usage de la mer dans l'histoire des villes portuaires. Espace maritime et identités urbaines en France (XVII^e-XVIII^e siècles) », *La ville maritime. Temps, espaces et représentations. Actes du colloque juillet 1996*, Brest, CRBC, 1996, p. 25-38.
- PÉRET Jacques, « Gens de mer et sociétés littorales en France à l'époque moderne », in *colloque international : La recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*, Mathias Tranchant, Silvia Marzagalli, Bruno Marnot et al. GIS-Histoire Maritime, 2007, Lorient, France. Presses de l'Université Paris-Sorbonne, pp.39-51, 2010.
- PÉRET Jacques, « Aménagements et mutations d'un espace maritime stratégique : l'embouchure de la Gironde (XVI^e - XXI^e siècle) », in Nicolas Landry, Jacques Peret, Thierry Sauzeau. *Développement comparé des littoraux : golfe du Saint Laurent - Centre-Ouest français*, 2009, Shippagan, Canada. Institut d'études acadiennes, 2012.
- RICHARD R., « Navires de Saint-Valéry-sur-Somme dans la Méditerranée occidentale au XVIII^e siècle », in J.L. Miège (dir.), *Navigations et migrations*

en Méditerranée, Marseille, 1990, p. 303-322.

- SAUZEAU Thierry et NORMAND Éric, *De Tonnay à Charente : histoire d'une porte maritime des pays charentais*, La Crèche, Geste éditions, 2013, 203 p.
- SAUZEAU Thierry, Flottes et commerce de cabotage sur le fleuve Charente au XVIII^e siècle, dans B. Garnier et al. dir., *Des galères méditerranéennes aux rivages normands, Mélanges André Zysberg*, Annales de Normandie, n° 36, Caen, 2011, p.255-266.
- SAUZEAU Thierry, Les petits ports animateurs de l'économie maritime de la mer des Pertuis saintongeais (XV^e-XVIII^e siècles), dans Le Bouëdec (Gérard) et Buti (Gilbert), *Les petits ports. Usages, réseaux et sociétés littorales (XV^e-XIX^e siècles)*, Rives méditerranéennes, Aix en Provence, n° 35-2010, p.79-97.
- ZYSBERG André, La soumission du rivage aux volontés de l'État Royal, dans Martine Agerra, Jean-Pierre Poussou, Michel Vergé-Franceschi, André Zysberg (dir.), *État, Marine et Société*, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 1995, p. 439-455.

Activités économiques :

- AGRIANTONI Christine. CHASSAGNE Serge Le coton et ses patrons. France, 1760-1840, In: *Histoire & Mesure*, 1994 volume 9 -n°1-2. Varia.
- BLANC Jérôme, *La complexité monétaire en France sous l'Ancien régime : étendue et modes de gestion*, De Pecunia, 1994, VI (3). <halshs-00090030>.
- DELAFOSSE Marcel et LAVEAU Claude, *Le commerce du sel de Brouage aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Paris, 1960.
- DURAND Stéphane, Flotte et commerce des ports d'étang : le cas de l'étang de Thau (fin XVII^e-fin XVIII^e siècle), in *Les ports dans l'Europe méditerranéenne. Trafics et circulation, images et représentations, XVI^e-XXI^e siècles*, Montpellier, PULM, 2008, p. 279-311.
- LE ROUX Thomas, *Le commerce intérieur de la France à la fin du XVIII^e siècle*, Paris, 1996.
- LESPAIGNOL André, Armements des Compagnies des Indes et armements privés français : deux modes de financement, in Ph. Haudrère (dir.), *Les flottes des Compagnies des Indes, 1600-1857*, 5e journées franco-britanniques

d'Histoire de la Marine, Lorient, 4-6 mai 1994, SHM, Vincennes, 1996.

- MARGAIRAZ D., L'économie d'Ancien Régime comme économie de la circulation, in D. Woronoff (dir.), *La circulation des marchandises dans la France d'Ancien Régime*, journée d'étude de Bercy-CHEFF, 12 déc. 1997, Paris, 1998, p. 1-5.
- MARTINETTI Brice, *Les négociants de La Rochelle au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2013, 448 p.
- POURCHASSE Pierrick, *Le Commerce du Nord. Les échanges commerciaux entre la France et l'Europe septentrionale au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2006, 392 p.,
- PETRE-GRENOUILLEAU Olivier, *Négoces maritimes français (XVII^e-XIX^e siècle). Émergence, essor et mutations d'un capitalisme*, Paris, 1997.
- LEMERCIER Claire, Analyse de réseaux et histoire, *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, tome 52-2, 2005, p. 88-112.
- RADEFF Anne, *Du café dans le chaudron, Économie globale d'Ancien Régime (Suisse Occidentale, Franche Comté et Savoie)*, Société d'histoire de la Suisse Romande, Lausanne, 1996.
- SAUZEAU Thierry et LE BOUËDEC Gérard (dir.), Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen âge à nos jours, *Revue d'histoire maritime*, n°15, Paris, PUPS., 2012, 401 p.
- SMEDLEY-WEILL Annette, La gestion du commerce français au XVII^e siècle : impulsions gouvernementales et besoins des échanges, In: *Histoire, économie et société*, 12^e année, n°4, 1993, pp. 473-486.
- TITS-DIEUAIDE Marie-Jeanne, L'évolution des techniques agricoles en Flandre et en Brabant :XIV^e-XVI^e siècle, In: *Annales Économies, Sociétés, Civilisations*, 36^e année, N. 3, 1981. pp. 362-381.
- VERDIER Nicolas, *Le réseau technique est-il un impensé du XVIII^e siècle : le cas de la poste aux chevaux*, *Flux* 2/2007 (n° 68), p. 7-21.
URL : www.cairn.info/revue-flux-2007-2-page-7.htm.
- WALLERSTEIN Immanuel, *Le système du monde du XV^e siècle à nos jours ; Id., Le mercantisme et la consolidation de l'économie-monde européenne, 1600-*

1750, Paris, 2 vol. , 1984.

- WORONOFF Denis, *La circulation des marchandises dans la France d'Ancien Régime*, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, Paris, 1998

Architecture et urbanisme :

- BACKOUCHE Isabelle, *L'histoire urbaine en France (Moyen-Age – XX^e siècle)*, *Guide bibliographique 1965-1996*, Paris, L'Harmattan, 1998.
- CHARTIER Roger et NEVEUX Hugues. La ville dominante et soumise, in Duby, George (dir.). *Histoire de la France urbaine*, tome 3, *La ville classique* , p. 16-285. Paris : Seuil, 1981.
- LA PLACE DANS L'ESPACE URBAIN. *Actes du colloque de Rennes tenu les 18 et 19 janvier 1996 à l'initiative de l'Ecole régionale des Beaux Arts de l'Ecole d'Architecture de Bretagne*, Rennes, PUR, 1996.
- LAVEDAN Pierre, *Histoire de l'urbanisme à Paris*, Paris : association pour la publication d'une histoire de Paris, Hachette, 1993.
- LE ROY LADURIE Emmanuel., QUILLET Bernard , Baroque et Lumières, dans Le Roy Ladurie E., *La ville des Temps modernes*, t. 3 de *Histoire de la France urbaine*, sous la direction de G. Duby, Paris, Seuil, rééd. Points/Seuil, 1998, pp 285-608.
- PRADE M., *Les ponts, monuments historiques*, Paris, Errance, 1986.
- ROULEAU Bernard, *le tracé des rues de Paris*, éditions du CNRS, 1983.
- ROULEAU Bernard, *Villages et faubourgs de l'ancien Paris : histoire d'un espace urbain*, Paris, Seuil, 1985.

Histoire sociale, sociabilités et modes de consommation

- *BOIRE ET MANGER AU XVII^{ème} SIECLE AU TEMPS DE LA MARQUISE DE SEVIGNE*, Actes du 21^{ème} Symposium Vin et Histoire, Suze-la-Rousse, Université du Vin, 1998.
- CABANTOUS Alain, *Les citoyens du large, les identités maritimes en France (XVII^e-XIX^e siècles)*, Paris, Aubier, 1995.

- HOSSARD Jean, Les « remèdes du Roi » et l'organisation sanitaire rurale au XVIII^e siècle, In: *Revue d'histoire de la pharmacie*, 63^e année, n°226, 1975. Communications du congrès international d'histoire de la pharmacie de Paris (24-29 septembre 1973).
- JARNOUX Philippe, D'Anjou en Bretagne... Mobilités sociales et mobilités géographiques dans la France de l'Ouest au XVIII^e siècle, dans P. HAUDRERE (dir.), *Pour une histoire sociale des villes. Mélanges offerts au professeur Jacques Maillard*, Rennes, Rennes, PUR, 2006, p. 205-218.
- JARNOUX Philippe, Capitaines et maîtres de barques en Basse Bretagne au XVIII^e siècle, dans Frédéric CHAUVAUD, Jacques PERET (dir.), *Terres marines, Etudes en hommage à Dominique Guillemet*, Rennes, PUR, 2005, p. 91-97.
- LLINARES Sylviane, Voyage par mer et tourisme aristocratique au XVIII^e siècle », in *Histoire, économie & société* 2009/2 (28^e année), p. 15-35.
- MEYER Jean, « Les élites des villes portuaires à l'époque moderne » in *La vie, la mort, la foi. Mélanges Pierre Chaunu*, Paris, 1993, p. 187-204.
- MARIEN Laurent, *Territoires, pouvoirs et société. La ville de Marans et son pays (1740-1789)*, Thèse de Doctorat d'histoire, sous la direction de Jacques Péret, Université de Poitiers, 2 vol., 1027 pages, 2012.
- NIÈRES Claude, *Les bourgeois et le pouvoir*, Rennes, Ouest-France, 1988.
- PREVERAUD Thomas (dir), *Circulations savantes entre l'Europe et le monde XVII^e-XX^e siècle*, Rennes, PUR, 2017, 168p .
- POTON D. et CABANEL P., *Les Protestants français du XVI^e au XX^e siècle*, Paris, 1994.

Ouvrages et travaux sur la Bretagne :

Villes et architecture

- AQUILINA Manuelle, *Regards sur le Moyen Age, émergence et mise en communication d'un patrimoine médiéval : les remparts urbains aux XIX^e et XX^e siècles en Bretagne*, thèse de doctorat en histoire, sous la direction de Bernard Merdrignac, UHB, Rennes 2, 2005. (NB : une partie de la réflexion porte sur les remparts de la ville d'Hennebont)
- CLOÏTRE Marie-Thérèse (dir.), *Histoire de Brest*, Brest, CRBC, 2000.
- DANIELO Julien, *Les ports d'Auray et de Vannes au XVII^e et XVIII^e siècle, ville, architecture, et identité portuaire sous l'Ancien régime*, thèse de doctorat, sous la direction de Jean Yves Andrieux, tome 1, 2008.
- GUILLEVIC Catherine, *Lorient et la Compagnie des Indes ,L'impact d'une ville nouvelle en Bretagne au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2015.
- KERHERVÉ Jean (dir.), *Histoire de Quimper*, Toulouse, Privat, 1994.
- LE FRANC (E.), Les architectes en Bretagne au temps du Roi Soleil : Olivier Delourme , in *Bulletin de la Société Polymathique du Morbihan*, Vannes, 2005.
- LE GOFF T. J. A, *Vannes et sa région, Ville et campagne dans la France du XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 1989, 398p.
- LEGUAY Jean-Pierre, *Un réseau urbain au Moyen-Âge : les villes du duché de Bretagne aux XIV^e et XV^e siècles*, Paris, Maloine, 1981.
- LELIEVRE Pierre, *Nantes au XVIII^e siècle : urbanisme et architecture*, Paris, 1988.
- MUSSAT A., *Bretagne, architecture et identité*, textes réunis et préparés par Daniel Leloup, Rennes, PUR, 1995.
- NIÈRES Claude, *Les Villes de Bretagne au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, collection histoire, 2004.
- NIÈRES Claude, *Les villes en Bretagne au XVIII^e siècle, conditions et formes du développement urbain*, thèse de doctorat en Histoire sous la direction de Jean Meyer, Université de Paris-Sorbonne, 1986.
- NIÈRES Claude (dir.), *Histoire de Lorient*, Toulouse, Privat, 1988

- THOMAS-LACROIX P, *Le Vieux Vannes*, 2ème édition, Vannes, Société polymathique du Morbihan, 1982.
- SAUPIN Guy, *Nantes au XVII^e siècle, vie politique et société urbaine*, Rennes, PUR, 1996.

Économie

- AUDRAN Karine, *Les négoce portuaires bretons sous la Révolution et l'Empire. Bilan et stratégies. Saint-Malo, Morlaix, Brest, Lorient et Nantes, 1789-1815*, Thèse de doctorat en histoire sous la direction de Gérard Le Bouëdec, Lorient, UBS, dactyl., 2007.
- BINET Denis, *Les pêches côtières de la baie du Mont-Saint-Michel à la baie de Bourgneuf au début du XIX^e siècle*, IFREMER, 1999.
- DUVAL M., « Les voies de communication et les marchés du bois dans l'Ouest à la veille de la Révolution », *Revue d'Histoire économique et sociale*, T XXXVI, 1958, pp 170-188.
- DANA Katherine, KIMIZUKA Hiroyasu, Entre eaux douces et eaux salées : l'approvisionnement du port de Redon (XVI^e-XVIII^e siècle), in LE MAO Caroline et MEYZIE Philippe (dir.), *l'approvisionnement des villes portuaires, du XVI^e siècle à nos jours*, PUPS, 2015.
- DE MATHAN Anne, *De l'intérêt scientifique d'une biographie pluridisciplinaire de Jacques Cambry Extrait de Jacques Cambry (1749-1807), un Breton des Lumières au service de la construction nationale*, A. de Mathan (dir.), colloque de Quimperlé, 11-12 octobre 2007, Brest, CRBC-UBO, 2008.
- JARNOUX Philippe, POURCHASSE Pierrick, AUBERT Gauthier (textes prés. et annot. Par), *La Bretagne de Louis XIV, Mémoires de Colbert de Croissy (1665) et de Béchameil de Nointel (1698)*, Rennes, PUR, 2016, 392 p.
- FAURIE Daniel , *LES CHANTIERS NAVALS EN BORDURE DU SCORFF A LA VILLE EN BOIS (aux XVII^e & XVIII^e siècles)*, http://www.sahpl.asso.fr/site_sahpl/Faurie_Chantiers_navals_ville_en_bois.htm

- GUILLOU Lucien, André Vanderheyde, courtier lorientais, et ses opérations (1756-1765), In: *Annales de Bretagne*. Tome 33, numéro 3, 1918.
- KIMIZUKA Hiroyasu, *Bordeaux et la Bretagne au XVIII^e siècle, Les routes du vin*, PUR, 2015, 386 p.
- LESPAGNOL André, Bordeaux et la Bretagne : une relation particulière, MARZAGALI Silvia, BONIN Hubert (prés.), *Négoce, ports et océans. XVI^e-XX^e siècles. Mélanges offerts à Paul Butuel*, Bordeaux, PU Bordeaux, 2000, p. 149-158.
- LESPAGNOL André, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, Rennes, PUR, 1997, 2 volumes.
- LETACONNOUX Jean, Les subsistances et le commerce des grains en Bretagne, *Annales de Bretagne*, Tome XX, n°2, janvier 1905.
- LETACONNOUX Jean, L'agriculture dans le département d'Ile-et-Vilaine en 1816, In: *Annales de Bretagne*, Tome 24, numéro 4, 1908.
- LE BOUËDEC Gérard, Les négociants Lorientais et les Compagnies des Indes - Les Arnoux, du négoce du bois à la construction navale et à l'armement (1750 - 1794) - in *Les flottes des Compagnies des Indes 1600 – 1857*, SHM de Vincennes, 1996.
- LE BOUËDEC Gérard, Les négociants lorientais, 1740-1900, in MARZAGALI Silvia, BONIN Hubert (prés.), *Négoce, ports et océans. XVI^e-XX^e siècles. Mélanges offerts à Paul Butuel*, Bordeaux, PU Bordeaux, 2000, p. 95-112.
- MICHON Bernard, *Le port de Nantes au XVIII^e siècle : Construction d'une aire portuaire*, Rennes, PUR, 2011, 397 p.
- SCUILLER Sklaerenn, Les villes portuaires, plates-formes de diffusion des nouveautés alimentaires au XVIII^e siècle : l'exemple breton, in LE MAO Caroline, MEYZIE Philippe (dir), *L'approvisionnement des villes portuaires en Europe du XVI^e siècle à nos jours*, PUPS, 2015, pp 245-258.
- THOMAS-LACROIX Pierre, ANDRE Jacques , Les grands itinéraires de la Bretagne méridionale (de la Vilaine à la Laïta), *Bulletin de la Société Polymathique du Morbihan*. - Vannes, pp. 23-55

Politique

- BARON Bruno, *Élites, pouvoirs et vie municipale à Brest, 1750-1820*, thèse de doctorat, sous la direction de Philippe Jarnoux, U B O, 2012.
- DEBORDE-LISSILLOUR Séverine, *Les sénéchaussées royales de Bretagne. La monarchie d'Ancien Régime et ses juridictions ordinaires (1532-1790)*, Rennes, PUR, 2006.
- DEBORDE-LISSILLOUR Séverine, *Les sénéchaussées royales de Bretagne, La monarchie d'Ancien Régime et ses juridictions ordinaires (1532-1790)*, Rennes, PUR, 2006, 470 p.
- DUPUY A, L'administration municipale en Bretagne au XVIII^e siècle, *Annales de Bretagne*, n°3 avril 1888, n°4 juillet 1888, p 338.
- FRÉVILLE Henri, *L'Intendance de Bretagne (1689-1790). Essai sur l'histoire d'une intendance en Pays d'États au XVIII^e siècle*, 3 tomes, Rennes, Plihon, 1953.
- JARNOUX P., *La noblesse bretonne au XVIII^e siècle : les tiraillements de la modernité*, *Noblesses de Bretagne du Moyen-Âge à nos jours*, Rennes, PUR, 1999.
- LE COQ DU PARC Anne, DE REYMOND André, BAUDE Jean-Georges-Claude, *Réformer l'Ancien Régime au bout de la Bretagne: Avril 1788-février 1792*, Editions de la Pérenne, 2005 - 271 pages.
- LE GOFF Samuel., *Élites et pouvoir municipal dans les petites villes bretonnes au XVIII^e siècle*. Thèse de doctorat, sous la direction d'André Lespagnol, 2004.
- SAUPIN Guy (dir.), *Histoire sociale du politique. Les villes de l'Ouest atlantique français à l'époque moderne (XVI^e-XVIII^e siècle)*, Rennes, PUR, 2010.

Société

- BONY-CEPPE Elisabeth, *Le cadre de vie à Nantes selon les inventaires après-décès : 1678-1680*, mémoire de maîtrise d'Histoire économique et sociale, sous

la direction de Durand Yves, Université de Nantes, 1983.

- CESTARI C, *La ville de l'Orient et les classes sociales au XVIII^e siècle selon les rôles de capitation*, mémoire de maîtrise d'Histoire, Université de Poitiers, 1967.
- CROIX Alain (coord.), *La Bretagne d'après l'itinéraire de Monsieur Dubuisson-Aubenay*, Rennes, PUR, Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne, 2006.
- DAGIER Patricia, *Les Réfugiés Irlandais au 17^{ème} siècle en Finistère*, Nouvelle édition augmentée, corrigée et annotée : août 2015, 1^{er} Dépôt légal : mai 1999, ISBN 2-9508954-1-7.
- DEBAUVE Jean-Louis, Un amateur d'art lorientais au XVIII^{ème} siècle, In : *Bulletin de la Société Polymathique du Morbihan* : Société Polymathique du Morbihan. Vannes, 1963, p 90-102.
- DUBUISSON-AUBENAY, *itinéraire de Bretagne en 1636, éditions de la société des bibliophiles bretons*, Nantes, 1898.
- DUPUY Roger, Élités et identités bretonnes de l'Ancien Régime à la Monarchie de Juillet, in NICOLAS Gilbert (dir.), *La construction de l'identité régionale. Les exemples de la Saxe et de la Bretagne, XVIII^e-XX^e siècles*, Rennes, Rennes, PUR, 2001, p. 27-36.
- KERVILER René, *Répertoire général de bio-bibliographie bretonne.*, Livre premier, Les bretons. Tome 15, FRET-GER, chez J. Plihon et L. Hervé (Rennes), 1886-1908.
- LE BOUËDEC Gérard, Reconversion d'une ville portuaire, élites sociales et représentation : l'exemple lorientais aux XVIII^e-XIX^e siècles, in *La ville maritime. Temps, espaces et représentations*, Actes du colloque juillet 1996, Brest, CRBC, 1996, p. 63-73.
- LE NOACH Alain, O CIOSAIN Eamon, *Immigrés irlandais au XVII^e siècle en Bretagne: Du Centre-Bretagne à Lannion*, Volume 2, Institut culturel de Bretagne, 1 avr. 2009 - 56 pages
- MARTEVILLE A., VARIN P., *Dictionnaire historique et géographique de la province de Bretagne*, nouvelle édition, Tome 1, Molliex, librairie éditeur,

Rennes, 1843.

- PITOU Frédérique, Des notables d'influence : magistrats et avocats dans l'Ouest au XVIII^e siècle», in *Élites et notables de l'Ouest, XVI^e-XX^e siècles, entre conservatisme et modernité*, Rennes, PUR, 2003, p. 33-44.
- ROBIEN C.-P. (de.), *Description historique et topographique de l'ancienne Armorique*, Floch, Mayenne, 1974, p. 109.
- QUÉNIART Jean, *Culture et société urbaine dans la France de l'Ouest au XVIII^e siècle*, Paris, Klincksieck, 1978.

Travaux et études sur Hennebont et sa région :

- CRÉPEAU Eugène, MAGNANON Francis, *Hennebont et la Sénéchaussée en 1789*, ville d'Hennebont, 1988.
- GUILCHET Jacques , *le port d'Hennebont en résumé*, Hennebont, [s. n.], 1995.
- GUILCHET Jacques, *Hennebont au XVII^e siècle*, Hennebont, tapuscrit, 1977.
- GUILCHET Jacques, Quelques bibliothèques hennebontaises au XVIII^e siècle, In : *Bulletin de la Société Polymathique du Morbihan : Société Polymathique du Morbihan*. Vannes, 105, 1978, p. 73-76
- GUIGUEN Christophe, *Les fortifications de la Ville-Close d'Hennebont, Étude historique et archéologique de l'enceinte urbaine*, master 1 archéologie et histoire, U H B Rennes, 2007-2008.
- LENA Hervé, *la communauté de ville d'Hennebont au XVIII^e siècle, 1689-1789, essai sur l'organisation municipale en Bretagne*, thèse de doctorat, 1964.
- LE BOUËDEC Anthony, *Les élites municipales d'Hennebont et de Lorient de la fin de l'Ancien Régime à la Révolution (1770-1799)*, TER (dir. Gérard Le Bouëdec), Lorient, UBS, 2004.
- LE COLDRO'CH Hélène, *le trafic du port d'Hennebont et le monde du commerce, 1700-1705*, UBS, 1997.
- LE MÉTAYER Émilie, *Une Abbaye Cistercienne en Basse-Bretagne au XVIII^e*

siècle : l'Abbaye Notre Dame de la Joie d'Hennebont, Mémoire de Master 2, UBS, 2009.

- LE MOING J.-M., *Hennebont, ses origines, son histoire religieuse*, Res Universis, Monographies des villes et villages de France (édition originale en 1928), Paris, 1993
- LE MOUËL Nathalie, *le commerce d'exportation à Hennebont de 1697 à 1713*, mémoire de maîtrise, UHB, 1989.
- *LA VIE DES CARMES D'HENNEBONT EN 1588*, http://www.sahpl.asso.fr/site_sahpl/Dhailly_Aude_La_vie_des_Carmes_d_Hennebont_en_1588.htm
- MAGUERES Sébastien, *Les réseaux de sociabilité dans la pays d'Hennebont*, mémoire de maîtrise sous la direction de M LAGREE, Université de haute Bretagne, Rennes 2, 1992.
- MARC Sandrine, *Crimes, justices et société en la Sénéchaussée d'Hennebont, 1750-1769*, mémoire de maîtrise, UBS, 1997-1998.
- MARIETTE Joseph, les ponts d'Hennebont, communication, 1139^{ème} séance, in *Bulletin de la Société Polymathique du Morbihan*, 13 juin 1950.
- MARIETTE Joseph, Une lignée de Maire d'Hennebont : les le Houx, communication lue en séance du 13 novembre 1947 et résumé par le secrétaire, in *Bulletin de la société Polymathique du Morbihan*, 1947.
- MARIETTE Joseph, Une lignée de Maire d'Hennebont : les le Houx, communication lue en séance du 13 novembre 1947 et résumé par le secrétaire, in *Bulletin de la société Polymathique du Morbihan*, 1948.
- MORVAN Armand, *Histoire des hôpitaux d'Hennebont*, thèse de doctorat en médecine, 1969.
- TOURNIER Fanny, *Carte Archéologique de la commune d'Hennebont (Morbihan)*, T. I, 1998, p. 3.
- TOUSSAINT Frédéric, *Hennebont, économie et société, 1750-1788*, mémoire de maîtrise, UHB, 1994.

- TOUSSAINT Frédéric, *Hennebont, un pôle commercial en Bretagne sud, du milieu du XVIII^e siècle à la veille de la Révolution* , mémoire de Master 2, sous la direction de Sylviane Llinares, UBS, 2014, 428 p.

Tables

Table des cartes, plans et figures

Numéro	Intitulé	Page
Plan n°1	Carte figurative des quais par André (ingénieur), 1761	page de couverture
Plan n°2	Plan de la ville au XVIII ^e siècle, réalisé par l'association 1789-1989	page 11
Plan n°3	Plan d'Hennebont en perspective cavalière, 1666, tiré du <i>Fransche Mercurius</i> , par VAN MEURS J	page 16
Carte n°4	Carte de la Route d'Hennebont à Quimper par Ogée (vers 1769)	page 96
Carte n° 5	Tache urbaine de Lorient en 1750	page 97
Carte n°6	L'implantation des bateliers en ville, dans la deuxième moitié du XVIII ^e siècle	page 102
Figure n° 7	Document extrait de la correspondance Chevreux	page 114
Figure n°8	Autorisation de transporter des boulets à destination de Lorient, pour le vaisseau « le léger », le 20 août 1765	page 136
Carte n°9	L'implantation des Marchands et négociants en ville, dans la deuxième moitié du XVIII ^e siècle	page 142
Figure n° 10	Autorisation de sortie du port d'Hennebont de la « Jeune Catherine » de Workum, Capitaine Sybol Jolmer, pour être conduite au Hâvre de Grâce, 4 janvier 1758	page 178
Carte n° 11	Plan de la rade de Lorient, où l'on voit au nord-est la coulée du Blavet, depuis Hennebont jusqu'à la rade	page 215
Plan n° 12	Projet de quais en 1770	page 237
Plan n°13	Plan figuratif du quai neuf par l'Ingénieur André	page 239
Plan n°14	Plan d'une cale à deux rampes, par Detaille, 1782	page 242
Plan n°15	Plan de la de la Ville Close, localisation des principales démolitions	page 243
Plan n°16	Plan de la Ville-Close par Christophe Paul de Robien (avant 1761)	page 252
Plan n° 17	Extrait du cadastre Napoléonien (anomalie dans le parcellaire)	page 253
Plan n°18	Restitution du Bastion de Lorraine par Fanny Tournier	page 253
Carte n°19	Les nouvelles voies ouvertes dans la seconde moitié du	page 259

	XVIII ^e siècle	
Carte n°20	Extrait de la carte IGN d'Hennebont, secteur de la Vieille Ville	page 261
Plan n°21	Route de la Vieille-Ville et nouveau tracé, extrait du cadastre Napoléon	page 261
Plan n°22	Plan de la banlieue de Hennebont à Quimperlé par André, 1760	page 264
Plan n°23	Plan de la Banlieue de Port-Louis (probablement vers 1740)	page 269
Carte n°24	Extrait de la carte IGN d'Hennebont, secteur centre-ville	page 283
Plan n°25	Projet d'immeuble sur les quais avec boutiques, 1764	page 315
Plan n°26	Plan d'élévation d'une façade construite sur le quai d'Hennebont, 1774	page 318
Plan n° 27	Projet d'aménagement de la place Notre Dame, 1782	page 322
Plan n°28	L'auditoire d'Hennebont	page 325
Plan n° 29	L'auditoire d'Hennebont (suite du précédent)	page 326
Figure n°30 et 31	Photographies du port d'Hennebont début XX ^e siècle	page 471

Tables des schémas

Numéro	Intitulé	Page
Schéma récapitulatif n°1	Le petit cabotage depuis le port d'Hennebont années 1690	page 42
Schéma récapitulatif n°2	Points extrêmes de cabotage depuis le port d'Hennebont entre 1755 et 1782	page 44
Schéma récapitulatif n°3	Le petit cabotage depuis le port d'Hennebont années 1747-1788	page 53
Schéma récapitulatif n°4	Principaux lieux d'exportation du petit cabotage hennebontais, fin XVIII ^e siècle	page 64
Schéma récapitulatif n°5	Les principaux produits d'importation et leur provenance	page 72
Schéma récapitulatif n°6	Zone d'activité du Chasse-Marée « l'Union » depuis le port d'Hennebont, mai 1764-janvier 1772	page 78
Schéma récapitulatif n°7	Les horizons commerciaux du grand cabotage hennebontais fin XVIII ^e siècle	page 92
Schéma récapitulatif n°8	Produits transitant par Hennebont, à destination de Lorient	page 116
Schéma récapitulatif n°9	Fers en provenance de Pontivy	page 138
Schéma récapitulatif n°10	Le réseau commercial hennebontais	page 162
Schéma récapitulatif n°11	Points de collectage de différents produits	page 163
Schéma récapitulatif n° 12	Circulations théoriques et réelles du « Jeune Catherine » et du « Jeune Jean »	page 179
Schéma récapitulatif n°13	Le triangle décisionnel	page 230
Schéma récapitulatif n°14	Régions de Provenance des vins consommés lors des deux repas de 1755 et 1771	Page 389
Schéma récapitulatif n° 15	Origine géographique proche des conjoints étrangers à la paroisse de Saint-Caradec 1750-1789	page 448
Schéma récapitulatif n°16	Origine géographique proche des conjoints étrangers à la paroisse d'Hennebont 1750-1789	page 453

Table des tableaux et graphiques

Numéro	Intitulé	Page
Tableau n°1	Entrées des bateaux au port d'Hennebont : Années 1690	Page 33
Tableau n°2	Entrées des bateaux au port d'Hennebont :Années 1750	Page 33
Tableau n°3	Entrées des bateaux au port d'Hennebont, Années 1780	Page 34
Tableau n°4	Provenance ou destination des bateaux au port d'Hennebont, fin XVII ^e siècle	Page 39
Graphique n°5	Provenance et destination des bateaux fin XVII ^e siècle	Page 40
Tableau n°6	Provenance ou destination des bateaux au port d'Hennebont, fin XVIII ^e siècle	Page 47
Graphique n°7	Répartition des différents types de cargaisons en grains entre 1750 et 1788	Page 55
Tableau n°8	Volume des exportations de froment et de seigle depuis la Province et le port d'Hennebont en 1747-1748	Page 56
Graphique n° 9	Provenances des cargaisons de vin entre 1692 et 1699	Page 69
Graphique n° 10	Provenances des cargaisons de vin entre 1750 et 1788	Page 71
Tableau n°11	C 1677 : états des chargements des blé fait à Hennebont (extrait)	Page 86
Graphique n°12 a	Provenance des navires étrangers apportant à Hennebont, 1755-1756	Page 88
Graphique n°12 b	Destination des navires depuis Hennebont vers l'étranger, 1755-1756	Page 88
Tableau n°13	10 B 19 : enregistrement des congés des capitaines et maître de barque : 12 juillet 1785- 18 mai 1788 (extrait)	Page 90
Tableau n°14	Totaux mensuels des changeurs sud-bretons, 1729	Page 183

Tableau n°15	Totaux mensuels des changeurs sud-bretons, 1730	Page 183
Graphique 16	Volume de change en livres en 1729	Page 184
Graphique 17	Volume de change en livres en 1730	Page 185
Graphique 18	Volume de change mensuel à Hennebont en 1729	Page 186
Graphique 19	Volume de change mensuel à Hennebont en 1730	Page 186
Tableau n° 20	10 B 19 : enregistrement des congés des capitaines et maître de barque : décembre 1787	Page 202
Tableau n°21	Les revenus des octrois, élaborés à partir des bilans récapitulatifs, disponibles aux archives d'Ille et Vilaine	Page 304
Tableau n°22	Prix de l'huile de noix sur le marché d'Hennebont (1761-1787)	Page 341
Tableau n° 23	Droit sur les pots d'eau de vie (1786,1787,1788)	Page 348
Tableau n°24	Recettes sur alcool de 1786 à 1788	Page 350
Graphique n°25	Prix des vins à la barrique, sur le marché entre janvier 1761 et novembre 1765	Page 352
Tableau n°26	Extrait des prix dans les marchés, 1784-1788	Page 354
Tableau n° 27	Produit des droits d'entrée et de sortie sur les vins, 1786,1787 et 1788	Page 355
Tableau n°28	Produit des droits d'entrée et de sortie sur cidre et bière, 1786,1787 et 1788	Page 356
Tableau n°29	Volume de vente des vins, 1786,1787 et 1788	Page 357
Tableau n°30	Fraude au vin, 1786, 1788	Page 360
Tableau n°31	Extrait des pris en fraude, 1786-1787	Page 361
Tableau n°32	Extrait des prix en fraude, 1786-1787	Page 362
Tableau n°33	Liste des principaux tabacs vendus et prix à la vente	Page 370
Tableau n°34	Consommation de tabac par année de bail	Page 376
Tableau n°35	Recette et dépense du tabac depuis le 1er octobre 1765 jusqu'au 30 novembre 1765	Page 376
Tableau n°36	Récapitulatif des inventaires après décès	Page 381
Tableau n°37	Nombre d'ouvrages détenus par quelques familles hennebontaises	Page 400
Tableau n°38	Professions rares et de leur évolution (1748-1789)	Page 441
Tableau n°39	Nombre de marins entre 1748 et 1789	Page 443

Tableau n° 40	Récapitulatif des mariages pris en compte	Page 445
Graphique n°41	Paroisse de domiciliation des conjoints extérieurs, Saint-Caradec, 1660-1699	Page 447
Graphique n°42	Paroisses de domiciliation des conjoints extérieurs, Saint-Caradec, 1750-1789	Page 447
Tableau n°43	Paroisses de domiciliation des conjoints extérieurs, Hennebont 1660-1699	Page 450
Tableau n°44	paroisses de domiciliation des conjoints extérieurs, Hennebont 1750-1789	Page 451

Annexes

Table des annexes

Numéro	Intitulé	Page
Annexe 1	Listing récapitulatif des bateaux présents au port d'Hennebont	Page 521
Annexe 2	État des remises faites par les changeurs en la monnoye de Nantes en l'année 1729	Page 590
Annexe 3	État des prix sur le marché d'Hennebont	Page 613
Annexe 4	Correspondance des négociants	Page 622
Annexe 5	Le tabac	Page 629
Annexe 6	Les Alcools	Page 636
Annexe 7	Projet de canalisation du Blavet et liens entre Hennebont, Lorient et Pontivy	Page 643
Annexe 8	Soins et nouveaux médicaments	Page 647
Annexe 9	Inventaires après décès	Page 657

Annexe 1 : Listing récapitulatif des bateaux présents au port d'Hennebont

A D Morbihan: B 2409 : registre de la Sénéchaussée d'Hennebont, B 2416 : registre de la Sénéchaussée d'Hennebont, 1 J art 254 : archives privées, pièces d'origine et petit fond, 8 B 1 à 3 : amirauté d'Hennebont 1673-1692, 2 Mi 108, 9 B 77-81 : enregistrement des capitaines et maîtres de barques, 3 novembre 1692-21 février 1731 : 2 Mi 109 R12.

Les archives de l'Amirauté d'Hennebont ont permis d'établir une liste, très incomplète des navires étant arrivés au port, pour l'année 1692 ; pour les années suivantes, jusqu'en 1699, les informations proviennent des registres des enregistrements des capitaines et maîtres de barques. Pour les années 1750 et 1780, les listes de bateaux, prises en compte, sont extraits des rôles de cabotage, disponibles aux Archives Maritimes de Lorient, croisés, quand cela a été possible avec les états de chargement en blé, issus des Archives d'Ille et Vilaine, ainsi qu'avec les enregistrements des congés des capitaines et maîtres de barques et les rapports d'entrées, provenant des Archives Départementales du Morbihan. Ceci a permis d'établir une liste permettant de visualiser les grandes tendances entre fin du XVII^e et XVIII^e siècle et ce malgré l'état fragmentaire et très incomplet des sources (années incomplètes, mois sont absents...).

<i>Dates</i>	<i>MAITRE DE BARQUE</i>	<i>Nom du navire et tonnage</i>	<i>Marchandises et précisions diverses</i>
<i>23 aoust 1631</i>	<i>Guillaume Vaillant Sarzeau</i>	<i>le La Martin du Morbihan Gabare</i>	<i>40 tonneaux de seigle et blé nouveau, pour la Fosse de Nantes «</i>
<i>31 juillet 1670</i>	<i>Lebihan maître de la barque</i>		<i>tieunnier (Giiemmer?) en Portugal Mesraines et autres marchandises</i>
<i>10 mars 1674</i>	<i>Julien Chivoy (?) isle d'alliboz</i>	<i>La Gaillarde</i>	<i>16 400 livres de cordage blanc auqueur de cette ville pour le compte du Sr Bonsfils marchand à la</i>

			<i>Hosville qui et quil chargea encore au Port-Louis dans lay barque le nombre de 17, 18 millié pour vendre au Rossefort</i>
<i>? Mars 1680</i>	<i>?</i>	<i>?</i>	<i>ledit Gabriel Givuard avoit fait charger pour son compte audit Mouton traize thonneaux de vin Nantais et 15 thonnaux vin Anjou qu'il auroit adressé par commisssion audit Sieur Antonin Bertrand pour y procurer la vente à l'avantage dudit bertrand comme aussy une caité de sucre, du grain de 817£</i>
<i>3 février 1692</i>	<i>Guillaume Dubois</i>	<i>Barque Le Saint-Louis</i>	<i>20,5 tonneaux de seigle pour Saint Saviguze</i>
<i>21 février 1692</i>	<i>Allain Biziez Hortan (?)</i>	<i>La Prudence 65 tonneaux</i>	<i>soixante cinq thonneaux de seigle... de cette ville pour rendre à Bourdeaux</i>
<i>21 février 1692</i>	<i>Estienne Ya</i>	<i>La Bénédiction du seigneur</i>	<i>« avoir chargé dans ladite barque le nombre de 6 thonnaux de seigle, mesure de cette pour vandre à Rochefort »</i>
<i>25 février 1692</i>	<i>Christoffle Legucant</i>	<i>Barque le ?</i>	<i>16 thonnaux de bleds, lieu de livraison inconnu</i>
<i>25 février 1692</i>	<i>Toinier Dulave</i>		<i>58 thonneaux de seigle pour baionne</i>

14 mars 1692	Pierre Ternier	Barque le projet de Dieu	33 milliers de fer de bretagne pour vendre à la Rochelle »
14 mars 1692	Gérard Caficol	Navire l'Alexandre de Creste	a déclaré avoir chargé dans son dit navire le nombre de 50 tonneaux de seigle, mesure de cestecoin, pour rendre en la ville de Bourdeaux
20 mars 1692	Jean Sécher Saint Savigné	Barque la Sainte Marie	17 tonneaux de seigle, mesure de cette ville pour Bourdeaux
21 mars 1692	André Fouher	le misfut de la provinoette	16 tonneaux de seigle pour Nantes
25 mars 1692	Jean Vizel Belle-Isle	Saint Nicolas	23 tonneaux de seigle pour Bourdeaux
4 avril 1692		Barque le Saint Jacques	17 tonneaux de seigle pour Bourdeaux
19 avril 1692	Germaon Gonnay Quiberon	Sainte Anne	15t de seigle pour Nantes
20 avril 1692	Claude le Beur Hennebont	Les Mariés	16 tx de seigle pour Nantes
15 avril 1693	Sr Antoine	Saint Joseph 18tx	
16 avril 1693	?	Saint Joseph ?	3 hommes d'équipage
17 avril 1693	?	? 24 tx	?
19 avril 1693	?	Saint Pierre ?	?
19 avril 1693	Bertrand Gussirodes	? 25 tx	3 hommes d'équipage venant de Bordeaux, 25 barriques de vin
19 avril 1693	Jacques Fetereau	? 19 tonneaux	?

8 may 1693	François Thellioux	? 12 tx	Ardoises 12tx de seigle
8 may 1693	?	? 9 tx	?
16 mai 1693	Michaud	? 18 tx	Vin de Bordeaux pour le compte des marchands de cette ville
18 mai 1693	?	? 11 tx	11 tx de vin
18 mai 1693	?	La Mary 6tx	Vin
20 mai 1693	Bernier	La Mary 18 tx	Chargé de seigle pour aller à Bordeaux
11 juin 1693	Le Breton	La Marguerite ?	?
11 juin 1693	Le Gouarrec	? 16tx	Ardoises pour Madame l'Abbesse de la Joye
1er Juillet 1693	Bertrand Gascon	La Marye 18 tx	28,5 de vin dudit Nantes
21 juillet 1693	Guillou	Le Petit Louis	12 tx de vin pour les marchands de cette ville
1er août 1693	Bertrand Berthaud	Sainte Anne 7 tx	2 barriques de vin et autres marchandises
1er août 1693	?	Saint Vincent 12 tx	Chaux
1er août 1693	Jan le Bodo de Pennerf	Saint Antoine 25 tx	25 tx de vin de Nantes pour le compte de ces Messieurs les fermiers
1er août 1693	Pierre Turlo	La françoise 23 tx	?
1er août 1693	Thomas Kevrité	Saint Antoine 19 tx	Pour trouver commerce
13 août 1693	Lefant	Le Commandant de Lisle 20 tx	20 tx de vin pour Messieurs les Fermiers de cette ville

13 août 1693	Jean Guérin	La Jeanne 25 tx	21 tx de vin pour le compte des marchands de cette ville
19 août 1693	Gorgio	Saint Gorgo 16 tx	16 tx et demi de vin
20 août 1693	Guillaume Lemercier	La Marie 14 tx	Ardoises et autres marchandises
29 août 1693	François Ninbu	? 8 tx	« venant du Croisic en cette ville chargé de selle » « audit marchands de cette ville »
31 août 1693	Guillaume le Franc	La Sainte Anne ?	Marchandises pour le compte des marchands de cette ville »
18 septembre 1693	Pierre Texier	? 13 tx	Sel pour les marchands de cette ville
19 septembre 1693	Hierosnyne Robin de Quiberon	La Mary 7 tx	14,5 tx de vin de Nantes
19 septembre 1693	Pierre Autard de Quiberon	La Jeanne 15 tx	« venant du Croisic en cette ville chargé de selle pour le compte des marchands de cette ville »
20 septembre 1693	Jan Fordel	Saint Louis 40 tx	Charbon et chaux pour le compte des marchands de cette ville
28 novembre 1693	?	La Marie 9 tx	Venant de Belle-Ile
2 décembre 1693	?	? ?	?
2 décembre 1693	?	? ?	?
3 décembre 1693	?	? ?	?
5 décembre 1693	Jacques le Prédevin	La Mary 16 tx	Pas de chargement

12 décembre 1693	Jacques Fouldu	Sainte Mary 14tx	« selle pour le compte des marchands de cette ville »
13 décembre 1693	Geffroi Guillaume du Croisic	La Renée 12tx	5,5 muids (menis?) de sel
18 décembre 1693	Jan Pelltier	Le Saint Jean 20 tx	21 tx de vin pour le compte de Mr Duchesnoix de Poulain
18 décembre 1693	Pierre David	La Jacqueline 20 tx	8 tx de vin de Bordeaux et 5 puisso et demi pour les marchands
28 décembre 1693	Jan Modat de Quiberon	? 20tx	15 tx de vin de Nantes pour les marchands
28 décembre 1693	Pierre Droucad	? 26 tx	24 tx de vin
16 janvier 1694	? de Quiberon	Le Louis 10tx	Sel pour les marchands de cette ville
16 janvier 1694	Pierre Franvelle	? 25 tx	22 tx de vin de Nantes pour le compte des marchands
16 janvier 1694	?	La Mary 19 tx	De Brouage, 23 muids de sel
7 février 1694	?	? 32 tx	Passé par le Port- Louis, venu en cette ville pour charger du seigle
7 février 1694	Guillou	La Mary 17 tx	17 tx de vin
16 février 1694	Jacques Auger	? 18 tx	17,5 tx de vin de Bordeaux+ ????
16 février 1694	? de Quiberon	Le Pierre	8,5 tx de vin de Bordeaux
1er mars 1694	Guillemin de Quiberon	Sainte Barbe 12 tx	25 tx de vin de Nantes
1er mars 1694	Tomas Bernet	? 15 tx	15 tx de vin de Nantes

12 mars 1694	Gildas le Cauzic	Saint François 30 tx	Venu pour charger du seigle
30 mars 1694	Jan Bertrand	La Jeanne 28 tx	22 tx de vin d Bordeaux
5 avril 1694	?	? 22 tx	Passé par le Port- Louis chargé de vin aigre et du vin allu ? Pour les Messieurs Commissaires qu'il a déchargé et venant pour charger du seigle en cette ville
5 avril 1694	? Quiberon	? 10tx	Venant de Quiberon pour charger du seigle
5 avril 1694	? Quiberon	La Bastienne 12 tx	Venant de Quiberon pour charger du seigle
5 avril 1694	Charles ? Auray	La Renée	Venant à son leste pour charger du bled
8 avril 1694	?	Le Pierre 28 tx	28 tx de vin de Bordeaux
8 avril 1694	Joseph Moysan	La Suzanne 20 tx	20 tx de vin de Bordeaux
8 avril 1694	Louis Chautier	Le Louis François 25 tx	« lequel a déclaré n'avoir rien trouvé »
8 avril 1694	Germain Cadic	La Mary 25 tx	Venu de Quiberon en cette ville chargé du seigle
8 avril 1694	Jacques Guillaume de Quiberon	Le Jacques 19 tx	« n'avoir rien emmené, trouvé..., à son leste »
8 avril 1694	Guégant	? 25tx	22tx et trois barriques de vin de Bordeaux
13 avril 1694	? de Quiberon	Pierre Thomas 12tx	8tx de vin pour le compte des marchands
13 avril 1694	?	Le Saint 20 tx	20 tx de vin de Nantes
13 avril 1694	? de Quiberon	? 25 tx	7 tx de vin

16 avril 1694	? de Quiberon	Saint Jan 13 tx	7,5 tx de vin
16 avril 1694	Jan fermier de Quiberon	? 28 tx	vin
16 avril 1694	François le Bras de Quiberon	? 28 tx	28 tx de vin de Bordeaux
29 avril 1694	? Croisic	La Marguerite 16 tx	Pas de chargement, rien trouver encore
29 avril 1694	Duquay	La Reine du Croisic 16 tx	Pas de chargement, rien trouver encore
1er mai 1694	Nicolas Quiéré	Saint Louis 12tx	Chargé de vin et autres marchandises pour le compte des marchands
1er mai 1694	?	Le Michel 35 tx	De Nantes à cette ville à son leste
1er mai 1694	Pierre Thébaud	? ?	20 tx de vin de Nantes
1er mai 1694	?	? 25 tx	De Vannes à Hennebont à son leste
1er mai 1694	Guillaume Jan	Le Don de Dieu 14 tx	De Bordeaux
2 mai 1694	Vincent le Toullec de Quiberon	Le Vincent 20 tx	20 tx de marchandises
2 mai 1694	Jan Maderan de Quiberon	? 20 tx	Marchandises pour le compte des marchands de cette ville
2 mai 1694	Guillaume Delespiny Croisic	? 15 tx	Du Croisic chargé de chanvre et autres marchandises
2 mai 1694	Guillaume Charvo de Hennebont	? 23 tx	4 tx de chaux
12 mai 1694	?	? 27 tx	Venu à son leste pour charger du leste
18 mai 1694	Bonaventure le Guellec de Quiberon	Le Vincent 20 tx	20 tx de froment
24 mai 1694	Philippe Dumary Croisic	? 16 tx	Déclaré n'avoir rien trouvé
24 mai 1694	Julien le Bouter	La Jeanne	De Nantes chargé de

		23 tx	moulage et de chaux
24 mai 1694	Nicolas Maier de Belle Ile	La Jeanne 12tx	Venu de Belle-Ile chargée de deux barrique de charbon
1er juin 1694	Pierre Davril	La Jacquette 10tx	De Bordeaux chargé de vin
1er juin 1694	?	Le Saint Jean 28tx	28tx de vin
1er juin 1694	Charles Cadou de L'Ile Dieu	La Catherine 20 tx	20 tx de vin de Nantes
6 juin 1694	Allain Moiseau L'Ile Dieu	Saint Jean 28 tx	Venu en cette ville chargé de 20 tx de seigle
6 juin 1694	Jan Cabadode	Le louis 35 tx	De Nantes chargé de vin
7 juin 1694	Pierre Trouillard L'Ile Dieu	Les Trois Princes 27 tx	27 tx de vin de Bordeaux
7 juin 1694	F Boissy L'Ile Dieu	La Mary Gabrielle 22tx	5 tx de vin de Bordeaux
18 juin 1694	Bertrand Vascon	La Marye 18 tx	De Nantes chargé de vin
18 juin 1694	Vinoyan	La Mary 8 tx	Chargée de vin de Bordeaux
22 juin 1694	Correau de l'Île Dieu	La Triomphante 23 tx	De Bordeaux chargé de vin
30 juin 1694	Levent de l'Ile d'Arz	La Jeanne Françoise 23 tx	23 tx de vin de Bordeaux
19 juillet 1694	Thimoté Adrien	Les trois Fraires 26 tx	Aller au port pour prendre de la marchandise
19 juillet 1694	Henry Honiri La Flotte	? 15 tx	Venu de Brest en cette ville pour prendre de la marchandise
19 juillet 1694	?	La Bonne Espérance 25 tx	23 tx de vin de Nantes
1er août 1694	Jolléo Île de Ré	La Mary 20 tx	Venu en cette ville à son leste pour charger le navire
1er août 1694	Etienne Gary Île de Ré	? 20 tx	idem

1er août 1694	François Thabant Île d'Arz	La Mary 12 tx	Venu de Nantes chargé d'ardoises
6 août 1694	Gildas Leguelo	La Mary 12 tx	Chargé de vin et eau de vie pour Messieurs les fermiers de cette ville
9 août 1694	Hurlo Île Dieu	La Françoise 28 tx	Chargé de vin de Bordeaux
10 août 1694	Allanioux	La marie 25 tx	Venu à carcaine (?) chargé de chanvre pour le Roy et venu en cette ville pour charger du seigle
10 août 1694	Yves Bernard	Le Sauveur du port de Nantes	25 tx et trois barriques de vin
13 août 1694	Charles Cadou L'Île d'Arz	La Catherine 22tx	?
13 août 1694	Jan Madérat Quiberon	? 20 tx	De Bordeaux chargé de vin
13 août 1694	Jacques Henry Quiberon	La Marie 22tx	De Bordeaux, 22tx de vin
16 août 1694	Pierre Bertrand Île Dieu	Le Pierre 21 tx	Vin de Nantes
21 août 1694	Le Marchand	? 8tx	Venu charger du seigle pour aller à Nantes
22 août 1694	? Quiberon	Le Clément 8 tx	Venu charger du seigle
27 août 1694	Joseph Conant Quiberon	La marguerite 7tx	Chanvre et venatre (?) pour le compte des marchands
27 août 1694	?	La Reine 12 tx	Cinq muids et demi de sel
27 août 1694	Charles Cadou	La Catherine 25 tx	Venu chargé de seigle
27 août 1694	Jan Iouen	La Mary 20 tx	Chargé de chanvre pour le Roy
29 août 1694	Hierome Roha Quiberon	La Marye 27 tx	vin
29 août 1694	?	La Reine de	Venu charger de

	Quiberon	Quiberon 20 tx	chanvre et du goudron pour le compte des marchands
29 août 1694	Jan le Calo Croisic	Joseph 20 tx	Venu charger du seigle
29 août 1694	Pierre Geffroy Croisic	Jeanne Marye 14tx	Venu charger du seigle
29 août 1694	? Quiberon	Sainte Hélaine 28 tx	Venu charger du seigle
29 août 1694	A le Préfet Quiberon	Le Prince Thomas 8tx	8 tx de vin de Nantes
30 août 1694	? de Noirmoutiers	? 17 tx	Pour charger du seigle
2 octobre 1694	Jan Lesmanard	? 40 tx	Venu de Pennerf en cette ville pour charger du seigle
6 octobre 1694	Guillaume le Tallec	Sainte Anne 13 tx	29 tx de vin de Bordeaux pour le compte des marchands
21 octobre 1694	Louis Gallet La Flotte	? 20 tx	De l'Île de Ré en cette ville chargé de vin
21 octobre 1694	Guillaume	Le Paul 37 tx	De Redon chargé d'ardoises
21 octobre 1694	André Drédemo l'Île d'Arz	La Marie 12 tx	Nantes chargé de chaux, du moulage (mouillage?)
22 octobre 1694	Claude Cohic Penner	? 30 tx	Chaux et passant par le Croisic
22 octobre 1694	P Girouaire Croisic	La Marie 14 tx	Du Croisic chargé de sel
1er novembre 1694	Thomas Lemoine	La Suzanne 10 tx	Du Croisic chargé de vin
4 novembre 1694	Jan Garon La Flotte	Saint Pierre 14 tx	De l'Île de Ré chargé de vin
7 novembre 1694	Pierre Cadou L'Île Dieu	Saint Louis 28 tx	Bordeaux, 28 tx de vin
7 novembre 1694	Bertrand Vascon ?	? 18 tx	Du Croisic chargé de sel

7 novembre 1694	Jan Denault Noirmoutiers	La Marguerite 33tx	33 tx de vin de Bordeaux
10 novembre 1694	Charles Pierret L'Île Dieu	Le Jacques 22 tx	De Bordeaux, 22 tx de vin
10 novembre 1694	Poireau L'Île Dieu	? 20 tx	De Bordeaux chargé de vin
14 novembre 1694	André Milheau	La Mariyé 24 tx	Vin de Nantes
20 novembre 1694	Michel Guégan Quiberon	La Mathilde 10 tx	De Bordeaux chargé de vin
20 novembre 1694	Pierre Damet Arcachon	Le Saint ? 15 tx	Vin de Souzne (?)
20 novembre 1694	Jan Daicaud Arcachon	Lizabelle 8 tx	Vin de Nasinia (?)
21 novembre 1694	Sautrau Quiberon	? 12 tx	Chargé de vin
21 novembre 1694	Pierre Davil L'Île Dieu	La Jacquette 12 tx	Vin de Bordeaux
21 novembre 1694	Pierre Céran L'Île Dieu	La Gabrielle 16 tx	Vin de Bordeaux
22 décembre 1694	?	La Florianne 18 tx	Chargé de vin
22 décembre 1694	Jacques Cadou L'Île Dieu	? 23 tx	De Bordeaux chargé de vin
22 décembre 1694	Jan Hustin ?	La Suzanne 21 tx	De Bordeaux chargé de vin
22 décembre 1694	André Maille L'Île Dieu	? 15 tx	De Bordeaux chargé de vin
1er mars 1695	Louis Peusus Croisic	Le francis 8 tx	Du Croisic chargé de sel
9 mars 1695	Allain Philippe Pennerf	La Marye 20 tx	Venu en cette ville à son leste
11 mars 1695	Nicolas Guer Saint Cado	Saint Louis 15 tx	De Nantes chargé de vin
12 mars 1695	Noelle Friandré Audierne	Le marin 15 tx	De Nantes chargé de vin
20 mars 1695	François Poissy L'Île Dieu	La Gabrielle 22tx	De Bordeaux chargé de vin
26 mars 1695	André Dréanno L'Île d'Arz	La françoise 12 tx	De Nantes, vin et autres marchandises

26 mars 1695	Guillaume Due ?	Suzanne 15 tx	De Bordeaux chargé de vin
26 mars 1695	Thomas Port-Louis	Saint Thomas 15 tx	De Bordeaux chargé de vin
26 mars 1695	Le Gueho Port-Louis	Saint Joseph	« De Nantes chargé de chaux et de tuffo »
30 mars 1695	Jan le Guellec Quiberon	La Marye 6tx	De Nantes chargé de vin
1er mai 1695	François Thébault L'Île d'Arz	La Marie 12 tx	Venu en cette ville pour charger du seigle
3 mai 1695	Yves le Joubiaux L'Île d'Arz	Le Saint Joseph 27 tx	Aller à Nantes chargé de 16 tx de seigle
16 mai 1695	Benoit Delieu L'Île d'Arz	? 24 tx	De Nantes chargé de plusieurs sortes de marchandises
16 mai 1695	Pierre Rangeard Arcachon	Lomarian 16 tx	D'Arcachon chargé de résines
16 mai 1695	Pierre Davril L'Île Dieu	La Jacquette 9tx	De Bordeaux chargé de vin
16 mai 1695	Joseph Moysan L'Île Dieu	La Jacquette 9 tx	De Bordeaux chargé de vin
22 mai 1695	Jacques le Drager Port-Louis	Le Jacques	De Nantes chargé de plusieurs sortes de marchandises
1er juin 1695	Thomas Port-Louis	Le Saint Thomas 15 tx	De Nantes chargé de plusieurs sortes de marchandises
22 juin 1695	Le Toullec Quiberon	Le Vincent 10 tx	De Nantes chargé de vin
26 juin 1695	Pierre Grosiller ?	Le Bordieu (?) 14 tx	De Bordeaux, 12 tonneaux de vin
26 juin 1695	Jan Bollestre ?	La Marie 10 tx	D'Arcachon, chargé de résines
28 juillet 1695	Le Gourrec L'Île au Moine	Saint Janvier 20 tx	De Nantes chargé de chaux et de moulages
3 août 1695	?	Saint Joseph 28 tx	De Quimperlé chargé de seigle

6 août 1695	Lorry Quiberon	Le Louis 14tx	De Bordeaux chargé de vin
6 août 1695	Jan Lorsgo Quiberon	La Marye 16tx	De Quiberon chargé de vin
8 août 1695	Henry Cautu Port-Louis	Saint Antoine 10tx	De Nantes chargé de chaux
8 août 1695	Gilles Moizart Quiberon	Le Louis 14 tx	De Bordeaux chargé de vin
12 août 1695	Pierre le Jubiour ?	Le Roger 30 tx	De Nantes chargé de vin et eau de vie
12 août 1695	Jan Honneau Quiberon	Le petit François 14 tx	« de Maraine, chargé de vin »
12 août 1695	? Quiberon	La Marie 15tx	De Quiberon chargé de selle
12 août 1695	?	La Marie 20 tx	De Quiberon chargé de sel
13 août 1695	Paul Formal ?	Saint Joseph ?	De Nantes chargé de plusieurs marchandises
14 août 1695	André Dréanno L'Île d'Arz	Le François 12 tx	Aller à Nantes chargé de 9tx et demi de seigle « et venu en cette ville pour prendre le seigle »
14 août 1695	IDEM	IDEM	Venu de Nantes chargé de vin et eau de vie
26 août 1695	?	Saint François 6tx	De Bordeaux chargé de vin
28 août 1695	Guillaume Port-Louis	? 22tx	De Nantes chargé de vin et de chaux
30 août 1695	? Quiberon	Sainte Anne 10 tx	De Nantes chargé de vin
25 septembre 1695	François Bullo L'Île d'Arz	La Julienne 18 tx	De Bordeaux chargé de vin
29 septembre 1695	Jan le Gourvillier ?	Saint Jean 35 tx	De Nantes chargé de vin et eau de vie
30 septembre 1695	Jan Maho Île aux Moines (?)	Sainte Croix 35 tx	Du Croisic chargé de sel
7 octobre 1695	François le Groy	La Marie Gabriel	De Bordeaux chargé

	L'Île Dieu		de vin
7 octobre 1695	? L'Île Dieu	La Marie 14 tx	De Bordeaux chargé de vin
7 octobre 1695	Charles Pelelr L'Île Dieu	? 22 tx	De Bordeaux chargé de vin
7 octobre 1695	Le Cornic Quiberon	Saint Cado 27 tx	De Bordeaux chargé de vin
10 octobre 1695	Jan Caluin Audierne	Le Henry 30 tx	37 tx de vin de Bordeaux
10 octobre 1695	Jan Alland Bordeaux	La Jane 21 tx	20 tx de vin
20 octobre 1695	Thébaud L'Île d'Arz	La Marie 14 tx	Venu en cette ville à son lesté
20 octobre 1695	? L'Île aux Moines	Le Vincent 13 tx	De Nantes chargé de vin et autres marchandises
22 octobre 1695	? Quiberon	La Marie 7 tx	De Nantes chargé de vin
22 octobre 1695	Le Gourmellec ?	Saint-Louis 28 tx	Du Croisic chargé de sel
7 novembre 1695	Pierre Delbecq Saint Martin de Ré	Marie 16 tx	Venu de l'Île de Ré chargé de vin
7 novembre 1695	? L'Île aux moines	Saint Joseph 12 tx	Venu à son lesté
7 novembre 1695	Jan Mahié ?	Sainte Croy 35 tx	Du Croisic chargé de sel
10 novembre 1695	Joseph Lemasson L'Île Dieu	Marie Gabrielle 22 tx	De Bordeaux, 22 tx de vin
10 novembre 1695	Jacques Cadou L'Île Dieu	Le Pierre 14 tx	De Bordeaux chargé de vin
15 novembre 1695	?	? 8 tx	De Nantes chargé de vin
21 novembre 1695	Thomas ? Port-Louis	Saint Thomas 15 tx	De Nantes chargé de vin
21 novembre 1695	Jacques Henry Quiberon	La Mary 23 tx	De Bordeaux chargé de vin
21 novembre 1695	Lemarchand Quiberon	Saint Mathieu	De Bordeaux chargé de vin
26 novembre 1695	Legage Pont Croix	Saint Pierre 21 tx	De Bordeaux chargé de vin

5 décembre 1695	Thomas La Flotte en l'Île de Ré	? 12 tx	Dudit lieu chargé de « razin »
22 décembre 1695	Lemarchand Quiberon	Sainte Barbe 12 tx	De Nantes chargé de vin
23 décembre 1695	Marzan Quiberon	Le Louis 14 tx	De Bordeaux chargé de vin
23 décembre 1695	Boissy L'Île Dieu	Le Joseph 21 tx	De Bordeaux chargé de vin
23 décembre 1695	Poireau L'Île Dieu	Le François 20 tx	De Bordeaux chargé de vin
28 décembre 1695	Jollet La Flotte	La Marie 28 tx	Dudit lieu chargé de vin
8 janvier 1696	Brace ?	Le Louis 15 tx	De Nantes chargé de vin
8 janvier 1696	Pageot Noirmoutiers	Saint Bernard 30 tx	De Nantes chargé de vin
? mars 1696	Le marchand Quiberon	Sainte Barbe	De Nantes chargé de chaux
2 mars 1696	Guégan Quiberon	? 23 tx	De Bordeaux chargé de vin
2 mars 1696	Le Masson L'Île Dieu	La Gabrielle 20 tx	De Bordeaux chargé de vin
5 mars 1696	Thomas Arcachon	Sainte Anne 8 tx	Venu d'Arcachon chargé de rouzinus (Résine?)
5 mars 1696	Lorens Longvé La Flotte	La pegnière 20 tx	De Ré chargé de vin
9 mars 1696	? L'Île aux moines	La Marie 13tx	De Nantes chargé de chaux et vinaigre
16 mars 1696	Leroy Noirmoutier	Le Philbert 20 tx	De Nantes chargé de vin
16 mars 1696	Le Loudec ?	La Janne 15 tx	De Nantes chargé de moulages
27 mars 1696	Le Toullec Quiberon	Le Saint Prince 20 tx	D'Oléron chargé de vin
27 mars 1696	Moizan Quiberon	? 14 tx	De Bordeaux chargé de vin
27 mars 1696	Guillaume Ezano Quiberon	? 14 tx	De Bordeaux chargé de vin

28 mars 1696	Le Beven Pont Croix	Sainte Anne 20 tx	De Nantes chargé de vin
28 mars 1696	? d'Armor Bahan	La Marie 18 tx	De Nantes chargé de vin et de moulages
28 mars 1696	Thébaud Croisic	Le François 8 tx	Du Croisic chargé de sel
24 avril 1696	Le Cozic L'Île aux Moines	Saint Vincent 13 tx	De Nantes chargé de vin
25 avril 1696	Lescornet Croisic	? 12 tx	Du Croisic chargé de sel
25 avril 1696	Le Cam Auray	La Jannet 24 tx	De Bordeaux chargé de vin
27 avril 1696	Philippe Pennerf	La Marye 22tx	De Nantes chargé de vin
27 avril 1696	Raballant L'Île Dieu	Le Jan 22tx	De Bordeaux chargé de vin
30 avril 1696	? Port-Louis	Saint Vincent 19 tx	De Nantes chargé d'eau de vie
30 avril 1696	Santion Quiberon	? 12 tx	De Bordeaux chargé de vin
12 mai 1696	Louis le Garret L'Île Dieu	La Marianne 16 tx	De Bordeaux chargé de vin
12 mai 1696	Lamogère L'Île aux Moines	Saint Joseph 8tx	Venu de Quimperlé à son leste pour charger du blé
9 juin 1696	Jan Guellec Quiberon	Saint Jan 6tx	De Nantes chargé de vin
9 juin 1696	Julien Daniel L'Île d'Arz	La Marie 12 tx	De Nantes chargé de chaux et autres marchandises
9 juin 1696	Pierre Cadou L'Île Dieu	Le Jacques 22tx	De Bordeaux chargé de vin et d'eau de vie
9 juin 1696	Guégan Quiberon	Saint Nicolas 16 tx	De Bordeaux chargé de vin
4 juillet 1696	Le Guellec Quiberon	? 6 tx	D'Arcadon chargé de poteries
8 juillet 1696	? L'Île d'Arz	La Marie 30 tx	De Nantes chargé de vin
8 juillet 1696	Daniel L'Île d'Arz	La Marie 12 tx	De Redon en cette ville chargé

			d'ardoises
3 août 1696	Maubré De Morbihan	La May 20 tx	De Nantes, 4 tx de vin
3 août 1696	Le Berre Hennebont	La Jeanne Marie 25 tx	De Nantes, 25 tx de vin
3 août 1696	Barran Auray	La Marie Thérèse 5 tx	De Nantes chargé de vin
4 août 1696	Le fer De Figno (?)	La Mathurine 19 tx	Venu de Ligno (?) pour charger du seigle
4 août 1696	Legage Pont Croix	Saint Pierre 25 tx	De Nantes chargé de chaux et de vin
19 août 1696	Guiotto Pennerf	Jean François 24 tx	De Nantes chargé de vin
16 septembre 1696	? Croisic	Le Gildas 5tx	Du Croisic chargé de sel
19 septembre 1696	Fortin Audierne	La Marie 4 tx	Venu d'Audierne chargé de moulage
19 septembre 1696	Le Floch Audierne	La Marie 7tx	Venu d'Audierne chargé de moulage
28 septembre 1696	Lucaux Île aux Moines	La Marie 15 tx	Du Croisic chargé de sel
28 septembre 1696	Laget ?	? 60 tx	Venu de Nantes chargé du seigle pour le Roi
21 octobre 1696	Jean Simon Audierne	Saint Joseph 20 tx	Est venu d'Audierne à son lesté
22 octobre 1696	? Bordeaux	Saint Pierre 44tx	Venu en cette ville charger pour le Roi des balles pour aller audit Nantes
25 octobre 1696	, ,	Saint Jean Baptiste 80 tx	Venant de Bust à Lorien charger pour le Roy et de Lorien en cette ville pour charger des bleds
12 novembre 1696	Alain Coltem ?	La Marie 27 tx	Venant chargé de fer et d'ardoises
28 novembre 1696	? ?	? 30 tx	Venu charger des bleds
1er décembre 1696	Stefany	Saint Jean	Est venu de Brest en

	?	?	cette ville à son lest pour charger du blé
3 décembre 1696	Le Floc'h Pennerf	Jeanette 33tx	Est venu de Brest à son lest pour charger du seigle
3 décembre 1696	Le Masson L'Île Dieu	Le Gabriel 22tx	De Bordeaux chargé de vin et d'eau de vie
10 décembre 1696	Jan Cadou L'Île Dieu	Le Joseph 22 tx	De Bordeaux chargé de vin et d'eau de vie
10 décembre 1696	Orfanno L'Île Dieu	? 16 tx	De Bordeaux chargé de vin
16 décembre 1696	Lemarchand Quiberon	Le Rozaire 8tx	Chargé de vin
16 décembre 1696	Guilemin Quiberon	Jacques 20 tx	De Bordeaux chargé de vin
16 décembre 1696	Lemarchand Quiberon	Le Joseph 18 tx	De Bordeaux chargé de vin
16 décembre 1696	Guégan Quiberon	? 20 tx	De Bordeaux chargé de vin
16 décembre 1696	Pageot Noirmoutier	Saint Bernard 30 tx	Chargé de vin de Nantes
31 décembre 1696	Loranseau ribenoir (?)	Le Pierre 14 tx	Venant de ribenoir chargé de moié (?) et de vin
31 décembre 1696	Le Gouguen Morbihan	Saint Pierre ?	De Nantes avec plusieurs sortes de marchandises
20 janvier 1697	Guillaume Vallée Port-Louis	? 22 tx	Venu d'Auray en cette ville à son leste pour charger du seigle
22 janvier 1697	Julien Daniel Île d'Arz	La Marie 12 tx	Vin et autres marchandises
22 janvier 1697	Julien Renaud Cobermery	Le François 65 tx	Venu de Brest en cette ville pour charger du blé
22 janvier 1697	Pierre Caillot Bourneau	? 70 tx	Venu de Brest en cette ville pour charger du blé

11 février 1697	Pierre le Toullec Quiberon	Sainte Barbe 22tx	Venu chargé de vin
18 février 1697	Charles Drouillard du lieu	Saint Jan 22 tx	Venu de Bordeaux chargé de vin
18 février 1697	Joseph Lemasson L'Île Dieu	Le Gabriel 22 tx	Venu de Bordeaux chargé de vin
18 février 1697	Jean Cadou L'Île Dieu	Le Jacques 22tx	Venu de Bordeaux chargé de vin
18 février 1697	Guillaume Jey Rhuis	Sainte Anne 25 tx	Venu de Nantes chargé de vin
28 février 1697	Guillaume Belle Quifenge(?)	Le Pierre Thomas 8tx	Venu en cette ville chargé de vin
28 février 1697	Luc Moisan Quiberon	La Marie 5tx	Venu de Nantes chargé de vin
1er mars 1697	Joseph le Cahourat Quimperlé	La Marie 19 tx	Venu de Bordeaux en cette ville chargé de vin pour le compte des marchands de cette ville
1er mars 1697	Pierre Mansot ?	Lesalle (?) 22tx	Venu de Nantes chargé de vin pour le compte de la Cie des Indes
1er mars 1697	Pierre Guiotto Croisic	Le pierre 12 tx	Venu du Croisic chargé de sel
15 mars 1697	Gildas le Gouiff Sarzeau	La Marie 12 tx	Venu de Nantes en cette ville, chargé de vin pour le compte des marchands
15 mars 1697	Francis Lemarchand Quiberon	Sainte Barbe 12 tx	Venu de Bordeaux chargé de vin
15 mars 1697	François Mouillard Île aux Moines	La Marie 14 tx	Venu de Nantes chargé de vin et autres marchandises
15 mars 1697	Pierre le Goubion ?	Le Rozaire 30 tx	Venu de Nantes chargé de vin
26 mars 1697	Pierre Bordan Quimperlé	Le Saint ? 33 tx	Venu de Brest à son lest pour charger du seigle
26 mars 1697	Jan Pageot Noirmoutier	La Renée Michèle 20 tx	Venu de Morlaix à son leste pour

			charger du sel
26 mars 1697	Jan Loyer Port-Louis	Sainte Anne 40 tx	Venu de Brest en cette ville à son lesté pour charger du seigle
7 avril 1697	François Castel Maguer ou Maquer	La Marie 15 tx	Venu deresdan (?) à Lorient charger une fens v (?) et de Lorient en cette ville à son lesté pour charger du seigle
7 avril 1697	Pierre la Roy Cobernerice	La Fleur de l'Île 32 tx	De Nantes chargé de vin
8 avril 1697	Jan Lacoste Port-Louis	La Catherine 5,5 tx	Venu de Nantes chargé de vin de Nantes
8 avril 1697	Abel Nione ?	La Marie 33 tx	Venu de Morlaix à son lesté en cette ville chargé du seigle
11 avril 1697	Joachim Allanioux Île d'Arz	Sainte Famille 25 tx	Venu de Vannes à Lorient chargé de chanvres pour le Roy
11 avril 1697	Guillaume Port-Louis	La Bonnaventure 22tx	Venu de Nantes chargé de vin et autres marchandises
18 avril 1697	Jan le Pors Quiberon	Le Joseph 20 tx	A subi des avaries par mauvais temps
18 avril 1697	Pierre Lorandreau Rebeuz (?)	Le Pierre 14 tx	Est venu de Ribesoire (?) en cette ville chargé de vin
18 avril 1697	Jan Hourin La Flotte	? 18 tx	Venu de Bordeaux chargé de vin
19 avril 1697	Jan Cadou L'Île Dieu	Le Jacques 22tx	Venu de Bordeaux chargé de vin
19 avril 1697	Pierre Lemoyer L'Île aux Moines	La Marie 12 tx	Venu de ? Chargé de chaux et autres
20 avril 1697	Vincent Pothier Île Dieu	? 32 tx	Venu de Bordeaux chargé de vin
20 avril 1697	Jacques le Belleguy	Saint Pierre	Venu de Bordeaux

	Audierne	24 tx	chargé de vin
20 avril 1697	Claude le Berre Hennebont	Janne Marie 26 tx	Venu de Bordeaux chargé de vin
20 avril 1697	Guillaume Quiberon	Saint Pierre ?	De Nantes chargé de vin
25 avril 1697	Robert Thomine Port-Louis	Saint Paul 20 tx	Venu de Nantes chargé de vin de Nantes et autres marchandises
10 mai 1697	Guillaume le Marchandise Quiberon	Le Rozaire 8tx	Venu à son leste pour charger des blés
10 mai 1697	Charles ? L'Île Dieu	La Catherine 21 tx	De Bordeaux chargé d'eau de vie
18 mai 1697	Guillaume Rousson Pennerf	La Marie 40 tx	Venu de Brest à son leste pour charger du blé
18 mai 1697	Jan Legendrieux Rhuis	Le Rozaire 30 tx	Venu de Nantes chargé de vin
20 mai 1697	Gildas le Goff Rhuis	La Marie 12 tx	De Redon chargé d'ardoises pour son compte qu'il a vendu aux marchands de cette ville
28 mai 1697	Bertrand Rhuis	La Marie 28 tx	Est venu de Redon en cette ville chargé de cidre
1er juin 1697	Louis Job L'Île aux Moines	La Sainte 14 tx	Venu de Nantes en cette ville chargé de plusieurs sortes de marchandises.
1er juin 1697	Yves Lejens Île d'Arz	La Janne 23 tx	Venu de Nantes en cette ville chargé de vin
1er juin 1697	Jan Ledu Auray	Le Louis 20 tx	Venu de Bordeaux chargé de vin
10 juin 1697	Julien le Buisne Por-Louis	Sainte Anne 13 tx	Venu de Nantes en cette ville chargé de plusieurs sortes de marchandises
15 juin 1697	Marc Thébaud Croisic	La Marie 15 tx	Chargé de vin

11 juillet 1697	Guillaume Meusant Croiosic	La Reine Françoise 14 tx	Chargé de sel
11 juillet 1697	Thomas le Padellec Port-Louis	La Marguerite 15 tx	Venu de Nantes chargé de chaux et de moulage
11 juillet 1697	Le Corre Auray	Sainte Anne 18 tx	De Nantes chargé de vin
7 août 1697	Claude la Romanser Port-Louis	Le Joseph 6 tx	Déclare aller à Redon chargé de 5tx et demi de seigle pour le compte du marchand Malerbeeu (?) de cette ville
2 septembre 1697	Antoine le Goff Sarzeau	La Marie 40 tx	Venu de Rhuis en cette ville chargé de sel
18 septembre 1697	Jullien Daniel Arz	La Marie 11tx	Venu de Nantes chargé de plusieurs sortes de marchandises
20 septembre 1697	Michel Langeaud Arcachon	La Madeleine 25 tx	Venu d'Arcachon en cette ville chargé de « razinne »
2 octobre 1697	Jacques Chollard Poulguen	La Marie Anne 16 tx	Est venu de Poulguen chargé de sel
6 octobre 1697	Nicolas le Marre Poulguin	? 18 tx	Est venu de Poulguin chargé de sel
22 octobre 1697	François le Franc L'Île d'Arz	? 18 tx	Venu de Nantes chargé de plusieurs sortes de marchandises
31 octobre 1697	Jacques Charbonnier Saint Savigny	? 10 tx	Venu du Croisic chargé de sel
15 novembre 1697	Jan Cadou L'Île Dieu	Le Jacques 22 tx	De Bordeaux chargé de vin
15 novembre 1697	Joseph le Masson L'Île Dieu	Marie Gabriel 22tx	De Bordeaux chargé de vin
20 novembre 1697	Jacques Guillemain Quiberon	Le Jacques 20 tx	De Bordeaux chargé de vin

20 novembre 1697	François Reliau Morbien	La Marie 28 tx	De Nantes chargé de moulage
20 novembre 1697	Le Tallec Quibron	Le Pierre 18 tx	De Nantes chargé de vin
21 novembre 1697	Yves Birgnan Croisic	Sainte Anne 20 tx	Du Croisic en cette ville chargé de sel
21 novembre 1697	Vincent Moiseau Île Dieu	Joseph 25 tx	De Bordeaux chargé de vin
15 décembre 1697	Jan Fournier Île aux Moines	Saint Clément 30 tx	De Nantes chargé de vin et autres marchandises
19 décembre 1697	Thomas Binet Île aux Moine	Sainte Anne 3 tx	De Nantes, chargé de 4 tx de vin pour retourne au Port- Louis
30 décembre 1697	Claude Lebarré Hennebont	Jeanne Marie 27 tx	De Nantes chargé de vin et autres marchandises
30 décembre 1697	Jan Cadou L'Île Dieu	Le Jacques 22 tx	De Bordeaux chargé de vin
31 décembre 1697	Thomin Port-Louis	Saint Jan 20 tx	De Nantes chargé de plusieurs sortes de marchandises
5 janvier 1698	Jullien Picaud Pornic	La Jane 8 tx	Venu à son leste
6 janvier 1698	L M L'Île Dieu	La Marie Gabrielle 22 tx	De Bordeaux chargé de vin
15 janvier 1698	Pierre Benois ?	? 20 tx	Venu à son leste pour charger du seigle
21 janvier 1698	Joseph Moraud Port-Louis	? 30 tx	De Bordeaux chargé de vin et autres marchandises
25 janvier 1698	? Quiberon	Le Louis 14 tx	Venu de Nantes pour charger du seigle
25 janvier 1698	Joseph Bodic Auray	Saint Pierre 23 tx	Venu d'Auray en cette ville à son leste, charger du seigle
2 février 1698	Joseph Lmassone Île Dieu	Marie Gabrielle 22tx	De Bordeaux chargé de vin et « audvie »

2 février 1698	Jan Cadou Île Dieu	Le Jacques 22 tx	De Bordeaux chargé de vin et eau de vie
18 février 1698	Pierre Lemanceau Quiberon	Le pierre 14 tx	Venu dudit Quiberon en cette ville chargé de vin
18 février 1698	Le Camme Île aux Moines	Saint Joseph 19 tx	Venu de Vannes (?) chargé de chanvre pour le Roy
1er mars 1698	Jan Le Guellec Quiberon	La Marie 7 tx	Venu de Nantes chargé d'eau de vie
6 mars 1698	Pierre le Toullec Quiberon	Sainte Barbe 23 tx	Venu de Bordeaux en cette ville chargé de vin
18 mars 1698	J Le Masson Île Dieu	Marie Gabrielle 22tx	Venu de Bordeaux en cette ville chargé de vin
18 mars 1698	Jan Cadou Île Dieu	Saint Jacques 22 tx	Venu de Bordeaux en cette ville chargé de vin
22 mars 1698	Michel Guillermin Quiberon	Saint Pierre 24 tx	Venu de Redon chargé d'ardoises
23 mars 1698	Jean Guillou La Flotte	La Marguerite 18 tx	Venu chargé de vin
20 avril 1698	Louis Tatibout L'Île aux moines	Saint Jacques 22 tx	Venu de Quimperlé à son leste chargé du seigle
20 avril 1698	Thomin Port-Louis	? 20 tx	Venu de Nantes chargé de vin et eau de vie
2 mai 1698	François Darand L'Île Dieu	? 13 tx	De Bordeaux chargé de vin
19 mai 1698	Julien le Biaene Port-Louis	Sainte Anne 18 tx	Venu de Nantes chargé de plusieurs sortes de marchandises
19 mai 1698	Daniel L'Île aux moines	Saint François 18 tx	Venu de Nantes chargé de moulages
19 mai 1698	Jan Cadou L'Île Dieu	Jacques 22tx	Aller à Bordeaux chargé de « feullart »
19 mai 1698	Le Moysan L'Île Dieu	La Marie Gabrielle 22tx	De Bordeaux chargé de vin

19 mai 1698	Jacques Henry Quiberon	La Marie 23 tx	De Bordeaux chargé de vin
22 mai 1698	Jan Guillon ?	La Marie Vincent 20 tx	De Nantes chargé de moulage et de chaux
22 mai 1698	Jan ? Croisic	La Catherine 12 tx	Venu de Redon chargé d'ardoises
23 mai 1698	Pierre le M ?	Sainte Anne 8tx	De Redon chargé de plusieurs sortes de marchandises
8 juin 1698	Patrice Clément Quiberon	Saint Louis 8 tx	Venu de Redon chargé d'ardoises et de poteries pour son compte qu'il a vendu aux marchands de cette ville
8 juin 1698	Pierre Bodin Quiberon	Le pety Jean 18 tx	Venu de Saint Nazaire,pour son compte, charger de sel, qu'il avendu aux marchands de cette ville.
13 juin 1698	Guillaume Thomas Port Louis	Saint Thomas 15 tx	Venu de Nantes charger de chaux et autres marchandises
15 juillet 1698	Jacques le Prince Nnates	? 10 tx	Venu de Nantes en cette ville chargé de plusieurs sortes de marchandises pour Monsieur le compte du Roy pour faire vendre à Brest
15 juillet 1698	Guégan Quimper	Le Nicolas 25 tx	Venu de Quimper à son leste
1er août 1698	Claude le Romancer Port-Louis	Saint Joseph 6tx	Venu de Redon chargé d'ardoises et autres marchandises
16 août 1698	Jacques Chenau Royan	Le Prince ?	Venu de Redon chargé de fer
16 août 1698	Daniel Thibaut Croisic	Le François 18 tx	Venu du Croisic chargé de sel
3 septembre 1698	Jean Stephans Port-Louis	Le Joseph 8tx	Venu de ? Chargé de sel pour son compte qu'il a vendu aux

			marchands
16 septembre 1698	Jacques Ridan Rhuis	La Marie 28 tx	Venu de Pennerf en cette ville chargé de sel
16 septembre 1698	Guillaume Thomin Port-Louis	Saint Paul 20 tx	Venu de Nantes chargé de vin
22 septembre 1698	Guiot Croisic	Le Pierre 12 tx	Du Croisic chargé de sel
1er octobre 1698	Jacques Benoit L'Île d'Arz	Saint Jean 18 tx	Venu de l'Île d'Arz en cette ville à son leste pour charger du seigle
19 octobre 1698	François Peltier Pennerf	Le thomas 30 tx	Venu de Redon chargé d'ardoises
19 octobre 1698	Joachim Allanioux L'Île d'Arz	Le Hyacinthe 25 tx	Venu de ? En cette ville pour achever de charger de fer
19 octobre 1698	François Moulard Île aux Moines	La Marie 14 tx	De Nantes, vin et autres marchandises
21 octobre 1698	? Île aux Moines	La Marie 16 tx	De Nantes chargé d'eau de vie
27 octobre 1698	Paul Lesquelen Port-Louis	La Marie 24 tx	Venu de Nantes chargé de moulages et autres marchandises
27 octobre 1698	Paul Fraval Rhuis	Saint Joseph 25 tx	Venu de Rhuis chargé de sel
23 novembre 1698	Jan Cadou L'Île Dieu	Le Jacques 22 tx	Venu de Bordeaux chargé de vin
27 novembre 1698	Charles Gaston L'Île Dieu	La Catherine 21 tx	Venu de Bordeaux chargé de vin et eau de vie
27 novembre 1698	Gilles Luc L'Île aux Moines	La Marie 16 tx	Venu de Nantes chargé de vin et autres marchandises
27 novembre 1698	François Castel ?	? 15 tx	Venu du Croisic chargé de sel
15 décembre 1698	Julien le Bauon Port-Louis	Sainte Anne 18 tx	Venu de Nantes chargé de plusieurs sortes de marchandises

15 décembre 1698	Guillermin Raoul Pleumeur	La Bonne ... 22 tx	Venu de Nantes chargé de plusieurs sortes de marchandises
20 décembre 1698	Guillaume le Perff Signé (?)	La Maturine 22 tx	Venu de Vienne en cette ville à son leste pour charger de fer
28 décembre 1698	Pierre Bernard L'Île Dieu	La Marie Gabriel 22tx	De Bordeaux chargé de vin
28 décembre 1698	Henry E... Pleumeur	Saint Louis 15 tx	Venu de Nantes chargé de moulages et autres marchandises
12 janvier 1699	Jacques Victor Auray	La Mary 28 tx	Venu de Nantes chargé de vin pour les marchands de cette ville
19 janvier 1699	Thomas Verney Noirmoutier	Le fleury ?	Venu chargé du bois pour le Roy
31 janvier 1699	Jacques Logeaux Saint Nazaire	Le Pierre 16 tx	Venu de Bordeaux chargé de vin pour les marchands
9 février 1699	Guillerme Lagette Sarzeaux	La Saturnine ?	Venu charger 20 tx de seigle pour le compte de M de la Besconte et M de la Rocheauce, vu par la cour
9 février 1699	Jan Pelleto Quiberon	La fleurance ?	Venu de Quiberon, 7 tonneaux et trois barriques de vin et s'en retourne à Marennes avec du bœuf et futailles
9 février 1699	Nicolas Benoiste Croisic	Janne Marie 18 tx	7 muids de sel et quart, débité aux marchands de cette ville
9 février 1699	Pierre de Lisle Daseaulou (?)	Le Vincent 25 tx	Venu de la Rochebernard chargé de rouzinau (?)
23 février 1699	Guillaume Le Ferrée	La Catherine	Venu de Landerneau

	Audierne	6 tx	à son leste pour charger du fer en verge
25 février 1699	Joseph le Cyate L'Île Tudy	Le Joseph 6 tx	Venu de Landerneau pour le compte des marchands de cette ville
25 février 1699	Gildas Hubet de Rhuis	La Mariense 120 tx	Venu à son leste pour charger 50 tx de seigle pour aller à Nantes
26 février 1699	Jan Cadou L'Île Dieu	Le Jacques 22tx	20 tonneaux et un tiers de ? De vin de Bordeaux
26 février 1699	Charles Gaston L'Île Dieu	La Catherine 21 tx	21 tx de vin de Bordeaux
<p>5 mars 1699 : Le bien nommé de Lespinay, Sieur de Kermallan, marchand bourgeois de la ville de Hennebont, déclare avoir vendu depuis peu de jours au Sieur Thomas Rondel, mon beau-frère, le nombre de 20 tx de seigle, mesure de cette ville, dont je luy ay livré dix thonneau, qu'il a fait porter d'un de mes greniers dans la barque de Maistre Gildas Herbert de Ruys, qui est en ce port dudit Hennebont, pourquoy je déclare n'avoir aucun intherest en ladite cargaison et contest formellement avoir esté au bureau des classes en cette ville dont est commis le Sieur Dutel, pour faire aucune sous missions au Sieur desdits seigle donnay ordre de la faire laquelle déclaration j'affirme véritable pour servire et valoir comma appartiendra ces dits jours et an.</p> <p>Kermallan de Lespinay</p>			
6 mars 1699	André Fradet L'Île Dieu	La Marye 19 tx	20 tx de vin de Bordeaux
6 mars 1699	Jacques le Quin Sarzeaux	La Louise 75 tx	Venu charger du blé pour Nantes
14 mars 1699	Louis Tatibouete L'Île aux Moines	Le Jacques 22 tx	Venu de Nantes chargé de plusieurs marchandises
14 mars 1699	François Laurent La Vieille Ville	Le Saint Joseph 12 tx	Venu de Nantes chargé de chaux pour son compte
17 mars 1699	Joseph Maderan Quiberon	Le Laurens 24 tx	Venu de Bayone chargé de cistres pour le compte des

			marchands
20 mars 1699	Jacques Moisseau L'Île Dieu	La Catherine 11 tx	Venu de Bordeaux chargé de 21 demy pour le compte des marchands
20 mars 1699	Le Floc'h Port-Louis	? 21 tx	Venu de Nantes chargé de plusieurs marchandises
23 mars 1699	Guillaume Michelle Quimper Corentine	La Marie 14 tx	Venu de Quimper chargé de 8,5 tx de ?
23 mars 1699	Guillaume Blés Veay (?)	La Marie 33 tx	Venu de Bayonne chargé de cistres
26 mars 1699	Jan Guillou La Flotte	La Marguerite 18 tx	Venu de la Flotte chargé de vin
26 mars 1699	Pierre Leguenado L'Île d'Arz	Le Saint ? 30 tx	Venu d'Auray pour charger 25 tx de froment pour le compte des marchands de cette ville
26 mars 1699	Julien Berren Port-Louis	Sainte Anne 18 tx	Venu de Redon chargé de poteries et d'ardoises
17 avril 1699	Pierre Rousseau Quiberon	Le François 15 tx	Venu de Nantes chargé de chaux
17 avril 1699	Jan Cadou L'Île Dieu	Le Jacques 22 tx	Venu de Bordeaux chargé de 21 tonneaux de vin
23 avril 1699	Claude Cohic Pennerf	Le Jan 20 tx	De Redon chargé d'ardoises et de poteries
23 avril 1699	Germain Yvon Quiberon	La Marie 25 tx	De Redon chargé d'ardoises et de poteries
23 avril 1699	Guillaume Huysole Pennerf	La Bonne ... 20 tx	Venu de Bayonne chargé de ...
23 avril 1699	Jacques le Mad Quiberon	Le Fils Jan 16 tx	Venu de Quiberon chargé de vin
24 avril 1699	Ollivier Maurice de Veay (Rhuis?)	Le Saint Esprit d'Auray	Venu charger de la futaille en botte
4 mai 1699	André Mécheau L'Île Dieu	La Marie 25 tx	Venu relacher en ce port pour voir s'il

			peut vendre son vin et s'en va à la bonne aventure
7 mai 1699	Guillaume Belse Quiberon	Le Pierre Thomas 6tx	Venu de Quiberon chargé de charbon de terre qu'il a vendu aux marchands de cette ville
10 mai 1699	Guillaume Senzec Audierne	La Catherine 5 tx	Venu d'Audierne pour charger du ?
10 mai 1699	Bartho Misquere	Saint Anne 10 tx	Venu de Misquere en cette ville pour vendre 4 muids de sel
12 mai 1699	Jacques Pellet Port-Louis	Le Lion 20 tx	Venu de Nantes chargé de marchandises
12 mai 1699	François Lemarchand Quiberon	La Barbe 8 tx	Venu de Redon chargé d'ardoises
18 mai 1699	Charles gaston L'Île Dieu	Catherine 21 tx	De Bordeaux chargé de vin
19 mai 1699	Jan Tardele Belle-Ile	Marie Françoise 4 tx	Venu de Belle-Ile pour charger du merrain
25 mai 1699	Jan Cadou L'Île Dieu	Le Jacques 22 tx	Venu de Bordeaux chargé de vin pour le compte de Monsieur Mauduits
25 mai 1699	Pierre Bernard L'Île Dieu	La Gabrielle 22 tx	Venu de Bordeaux chargé de vin pour le compte de Monsieur Mauduits
25 mai 1699	François Leblay Pennerf	Sainte Anne 21 tx	Venu de Pennerf chargé de vin pour le compte des marchands
27 mai 1699	Pierre Laurenceau ?	Saint Pierre 15 tx	Venu de Nantes chargé de 7 tx de vin
27 mai 1699	Mathurin Praud Le Moutier	Pierre 10 tx	Venu de Nantes chargé de 3tx de vin
30 mai 1699	Robert Thoumain Port-Louis	Saint Thomas 15 tx	Déclare aller à son lesté au Port-Louis

2 juin 1699	Pierre Loncard Noirmoutier	La Marie 7 tx	Venu de Belle-Ile pour charger du fer en verges
4 juin 1699	Guéguéan L'Île Tudy	Sainte Anne 28 tx	Venu de Concarneau chargé de moulages et bouteilles pour le compte des marchands et « senvat au Port- Louis à son lest pour prendre des bleds ».
4 juin 1699	Claude le Bert Hennebond	Jeanne Marie 25 tx	Venu de Port-Louis en cette ville à son lest
9 juin 1699	François Lemarchand Quiberon	La Barbe 8tx	Venu de Redon chargé d'ardoises
22 juin 1699	Jacques Bouché ?	? 25 tx	Venu de Quimperlé pour charger des blés pour les conduire à Redon pour le compte des marchands de Redon
2 juillet 1699	Georges Bertho Mesquer	Sainte Anne 10 tx	Venu de Pennerf chargé de sel pour le compte des marchands de cette ville
2 juillet 1699	Jacques Pelleté Port-Louis	Le lion Blanc 20 tx	Venu de Nantes chargé de chaux et autres marchandises et s'en va au Port- Louis à son lest
9 juillet 1699	Michel L'Île aux Moines	? 8tx	?
14 juillet 1699	? Port-Louis	La Marie 15 tx	Venu de Belle-Ile déchargé 20 barriques de vin pour le compte des marchands de cette ville
14 juillet 1699	Jan David L'Île Dieu	? 11tx	Venu décharger du vin
14 juillet 1699	Jacques le Ridan	La Marie Rennes	Venu de Pennerf

	Rhuis	28 tx	chargé de sel
14 juillet 1699	François Bulle L'Île d'Arz	La Julienne 25 tx	Venu de Nantes chargé de 7 tx de vin de Portugal pour le compte de Uné (?) marchand dudit Nantes qui veut débiter en ce port
18 juillet 1699	Pierre Morlon Vieulle Nieulle (Vieille Ville)	La Martine 20 tx	Venu de Brouage à son lest pour charger des futailles vides ... pour son compte
31 juillet 1699	Jacques Pablet Port Louis	Le Lion Blanc 20 tx	Venu de Nantes chargé de plusieurs marchandises pour le compte des marchands et va au Port-Louis à son lest
31 juillet 1699	Julien Bleuen Port-Louis	Sainte Anne 3 tx	Venu de Nantes chargé de plusieurs marchandises pour le compte des marchands et va au Port-Louis à son lest
31 juillet 1699	Ollivier Gegugo Port-Louis	Saint Pierer 25 tx	Venu de Nantes chargé de plusieurs marchandises pour le compte des marchands et va au Port-Louis à son lest
6 août 1699	Pierre Garino Mesquer	Jacques 30 tx	Venu de Mesquer chargé de sel et à Port-Louis à son lest pour charger des blés
6 août 1699	François le Calves Mesquer	Marie Rose 25 tx	Venu de Mesquer en cette ville charger de sel
2 septembre 1699	? Pleumeur	Joseph 6 tx	14 m d'ardoises vendues aux marchands de cette ville
2 septembre 1699	Jacques le Vian Rhuis	La Marie 28 tx	Venu de Pennerf pour vendre du sel

			aux marchands de cette ville
7 septembre 1699	Julien le Calves Mesquer	Le Pierre 15 tx	Venu de Mesquer en cette ville charger de sel
7 septembre 1699	François Castelle Mequer	La Marie 15 tx	Venu de Mesquer en cette ville charger de sel
17 septembre 1699	? Rhuis	Saint Joseph 25 tx	Venu de Rhuis chargé de sel pour les sauniers de son pays
17 septembre 1699	? Locmariaquer	Saint Pierre 13 tx	Venu du Croisic charger d sel pour son compte
18 septembre 1699	Jacques le Ridan Rhuis	La Marie 28 tx	Venu de Rhuis chargé de sel pour le saunier de cette ville
18 septembre 1699	? Pennerf	? ?	Venu de redon chargé d'ardoises pour le compte des marchands de cette ville
18 septembre 1699	François Cadou L'Île Dieu	Le Jacques 22 tx	Venu de Bordeaux chargé de vin
18 septembre 1699	Thomain Port-Louis	? 15 tx	Venu de Nantes chargé de marchandises
22 octobre 1699	? L'Île aux Moines	Saint Vincent 14 tx	Venu de Nantes chargé de vin
22 octobre 1699	? Rhuis	? 25 tx	Venu de Rhuis chargé de sel et va au Port-Louis à son lest
24 octobre 1699	Léon le Franc Signer (Ligner?)	Sainte Anne 17 tx	Venu de Nantes chargé de vin pour le compte de M de la Roche, marchand de cette ville
24 octobre 1699	Vincent Augert Quiberon	? 18 tx	Venu de Quiberon chargé de vin
24 octobre 1699	Michel Haut Argenton	Catherine 18 tx	Venu de Bordeaux chargé de vin

28 octobre 1699	Garnier La Flotte	? 18 tx	Venu de Belle-Ile vendre son vin
28 octobre 1699	Danielle Île aux Moines	Le fils François 18 tx	Venu de Nantes chargé de vin, s'en va à la bonne aventure à Nantes ou ailleurs
3 novembre 1699	François Duand L'Île Dieu	Simone 14 tx	Venu de Bordeaux chargé de vin
20 novembre 1699	? Royan	La Catherine 15 tx	Venu de Bordeaux chargé de vin
20 novembre 1699	Julien le Beuene Port-Louis	Sainte Anne 18 tx	Venu de Bordeaux chargé de vin
21 novembre 1699	Julien Legueney L'Île aux Moines	? 9tx	Venu de Bordeaux chargé de vin
23 novembre 1699	? Marennes	La Marie 15 tx	Venu de Quiberon en cette ville chargé de vin
23 novembre 1699	Allain Penmars	Catherine 8 tx	« Venu de Penmars chargé de 4 milliés de merlus sallé qu'il a débité en ce port »
2 décembre 1699	François Taron Hennebont	La Marie 18 tx	Venu de Rhuis en cette ville chargé de sel
2 décembre 1699	Julien le Moyec L'Île aux Moines	La Marie 12 tx	Venu de Nantes chargé de 9tx de vin
2 décembre 1699	Louis Bernois L'Île d'Arz	La Marie 28 tx	Venu de Nantes chargé de vin et autres marchandises
2 décembre 1699	? L'Île Dieu	Simone 14 tx	Venu de Bordeaux chargé de vin
3 Décembre 1699	Pierre Fourneaux La Plaine	Saint Nicolas 12 tx	Venu de Nantes chargé de 10 tx de vin
7 décembre 1699	Bertrand Groumelec L'Île aux Moines	le Le Saint Louis 28 tx	venu de Redon chargé d'ardoises
7 décembre 1699	Pierre la Moyec L'Île aux Moines	Le Fils Joseph 18 tx	Venu de Lorian en cette ville chargé de son leste
7 décembre 1699	Nicolas le Marchand	La Marie	Venu de Bordeaux

	Quiberon	12 tx	chargé de vin
23 décembre 1699	Pierre Bernard L'Île Dieu	Marie Gabrielle ?	Venu de Bordeaux chargé de vin
24 décembre 1699	Charles Gaston L'Île Dieu	Catherine 20 tx	Venu de Port-Louis chargé de vin
<p>5 janvier 1701 : à comparu Jan le Vaillant, de Reuys, maître du bâtiment nommé le Sainte Anne, dudit lieu du port de quarante thonnes... apparu son rôle d'équipage signé... trois hommes et un garçon lequel accepte estrevesneu de Nantes et déclarant ... il toucha un de sable en demeure deux jours et douce il lui a fallu allésser pour se retirer a flotte dans quil ny avait pas deau pour... donc il a rester huit jours pour attendre la marée donc il a pri ce qui luy a couuté six livres et quand il est arrivé à la matinée, il fut arrêté par la chaloupe de la ville a cause quil n'avaoit pas d'acquit pour deux....</p>			

A D Ille et Vilaine : C 1676 : chargements de grains pour le port d'hennebont : mai 1724

Date	Nom des navires ou barques	Nom des capitaines	destination	Produit transporté et autres indications
2 mai 1724	? de Lisle Dieu	Jan Cadou	olone	18 tonneaux de seigle pour le Sieur Perroteau
4 mai	? de Séné	Pierre Ollio	Nantes	7,5 tonneaux de sigle
4 mai	? de Saint Savinien	David Richard	Saint Savinien	13 tonneaux de seigle, caution le Sieur Guillermin
4 mai	? de Lisle de Rais	Pierre Hurtant	La Rochelle	18,5 tonneaux de ?
6 mai	? de belisle	Jacques Laniot	Nantes	10 tonneaux de seigle
6 mai	? de Port Louis	Jacques Henry	Nantes	6 tonneaux de seigle
8 mai	? d'Olone	Jacques Chausteau	Olone	14 tonneaux de seigle

9 mai	? de Noirmoutiers	François le Noüe	Noirmoutiers	15 tonneaux de seigle
9 mai	? de Bordeaux	Bernard Colut	La Rochelle	22 tonneaux de seigle Caution le Sieur Guillermin
10 mai	? de port-Louis	Jan Sallo	Nantes	9 tonneaux de seigle
10 mai	? de Saint-Gilles	René Grenouis	Saint Gilles	20 tonneaux de seigle
10 mai	? de riberoux	Pierre Bernin	Nantes	17 tonneaux de seigle
12 mai	? de Lisle Aux Moines	Yves le Bleuec	Nantes	12 tonneaux de seigle
12 mai	? de Rhuys	Guillaume Loget	Nantes	10 tonneaux de seigle
13 mai	? de riberoux	Daniel Labé	Le lieu dit riberoux	9 tonneaux de seigle
15 mai	? de Brest	Louis Plot	Rhedon	28 tonneaux de seigle, caution Sieur Alba
15 mai	? de Lisle Dars	Georges le Tiec	La flotte	30 tonneaux de seigle
15 mai	? de Lisle de Rais	André Beaufiles	Ollone	20 tonneaux de seigle
17 mai	? de Bourg	Louis Barault	Nantes	25 tonneaux de seigle
17 mai	? de Lisle Dieu	Charles David	Ollone	9 tonneaux de seigle, caution le Sieur Guillermin
17 mai	? de Lisle Dieu	Jan Chassin	Nantes	30 tonneaux de seigle
17 mai	? de Port Louis	Guillaume Simillier	Nantes	11 tonneaux de seigle
18 mai	? de Lisle Dars	Bonaventure le Milloc'h	Nantes	22 tonneaux de seigle, caution de Guillermin
18 mai	? de Lisle Dars	Jan le Thiec	Nantes	9 tonneaux de seigle
19 mai	? d'Arradon	Jan le Douarin	Nantes	17 tonneaux de seigle
19 mai	? de Lisle aux Moines	Guillame Daniel	Nantes	9 tonneaux de seigle

19 mai	? de Penerf	Jan le Goueff	Nantes	20 tonneaux de seigle
19 mai		Yves le Gouallen	Vannes	5 tonneaux de ?
20 mai	? de Noirmoutiers	Philbert Faureuille	redon	13 tonneaux de seigle
20 mai	? de Lisle Dars	Mathurin Trascat	Nantes	7 tonneaux de seigle, caution Sieur Alba
22 mai	? de Saint Gilles	Jacques Chantereau	Ollone	15 tonneaux de seigle
22 mai	? de Lisle Dars	Joseph Dréanno	Nantes	24 tonneaux
22 mai	? de Lisle Dars	René le Thiec	Nantes	40 tonneaux de seigle
22 mai	? de Penerf	Jan Dréanno	Nantes	17 tonneaux de seigle
23 mai	Labert Ildut	Gabriel Lespagnol	Nantes	10 tonneaux de seigle
23 mai	? de Penerf	Jan Guilhot	Nantes	19,5 tonneaux de seigle
24 mai	? de Lorient	Jacques Vincent	Nantes	9 tonneaux de seigle
24 mai	? de Port-Louis	Guillaume Moutier	Noirmoutiers	18 tonneaux de seigle
24 mai	? de Noirmoutiers	Mathurin Chesneau	Nantes	9 tonneaux de seigle
24 mai	? de Lisle Dars	Jan Bouticaud	Nantes	13 tonneaux de ?
24 mai	? de hennebond	Allain Guéric	Nantes	4 tonneaux de froment
26 mai	? de Lisle aux Moines	Jan le Calvé	Nantes	11 tonneaux de seigle
26 mai	? de Lisle aux Moines	Jan Pinto	Nantes	10,5 tonneaux de seigle
29 mai	? de Lisle de Rais	Jan Degorce	Rochefort	13 tonneaux de seigle, caution du Sieur Guillermin
29 mai	? de Mornac	Daniel Renaud	riberoux	2 tonneaux de seigle
29 mai	? de hennebond	Nicollas Adrien	Nantes	8 tonneaux de seigle

31 mai	? de Lisle Dars	Jullien Allaniou	Nantes	18 tonneaux de seigle
31 mai	? de Rhuys	Louis le Godec	Nantes	10 tonneaux de seigle
Fait à Hennebont le 2 juin 1724 Brochereul Subdélégué				

Liste rectifiée

S H D Marine Lorient : registres d'armement et désarmement de chaloupes: 2 P 59-60-61-62-63-64-65-66 : rôles de cabotage ; A D Morbihan : 10 B 19 : enregistrement des congés des capitaines et maître de barque : 12 juillet 1785- 18 mai 1788 , 10 B 26 : registre des rapports d'entrée 1^{er} mai 1784 -23 mai 1787 ; A D Ille et Vilaine : C 1677 : états des chargements des blé fait à Hennebont , C 1678 état des chargements des blés fait depuis le 1^{er} janvier 1750 à Hennebont .

Date	embarcation	Départ	arrivée	Matériaux transportés
31.08.47	Marie Rose	Hennebont	Blaye	50 tonneaux de seigle
29.09.47	Marie Joseph	Hennebont	Bordeaux	30 tonneaux de seigle
02.10.47	La Diligence	Hennebont	Bordeaux	70 tonneaux de seigle
09.10.47	La Saint Philippe	Hennebont	Bordeaux	60 tonneaux de seigle
09.10.47	La Sainte Assise	Hennebont	Bordeaux	44 tonneaux de seigle
20.10.47	Le Saint Jacques	Hennebont	Bordeaux	30 tonneaux de seigle
23.10.47	Marie Anne	Hennebont	Bordeaux	36 tonneaux de seigle

03.09.47	Marie Magdeleine	Hennebont	Nantes	10 tonneaux de seigle
05.09.47	Marie Joseph	Hennebont	Nantes	15 tonneaux de seigle
05.09.47	Sainte Rose	Hennebont	Nantes	9 tonneaux de seigle
10.09.47	Saint François	Hennebont	Nantes	7 tonneaux ½ de seigle
10.09.47	La Marie Joseph	Hennebont	Nantes	7 tonneaux ½ de seigle
10.10.47	Pierre Marie	Hennebont	Nantes	10 tonneaux de seigle
10.10.47	Sainte Catherine	Hennebont	Nantes	15 tonneaux de seigle
10.10.47	Saint Jacques	Hennebont	Nantes	11 tonneaux de seigle
11.10.47	Pierre Marie	Hennebont	Nantes	10 tonneaux de seigle
11.10.47	Le Saint Pierre	Hennebont	Nantes	9 tonneaux de seigle
11.10.47	Le Saint Mathieu	Hennebont	Nantes	18 tonneaux de seigle
11.10.47	Le Saint Goustan	Hennebont	Nantes	7 tonneaux ½ de seigle
12.10.47	Saint Anne	Hennebont	Nantes	8 tonneaux de seigle
12.10.47	Le Marie Anne	Hennebont	Nantes	15 tonneaux de seigle
14.10.47	La Catherine	Hennebont	Nantes	10 tonneaux ½ de seigle
14.10.47	Saint Guillaume	Hennebont	Nantes	13 tonneaux ½ de seigle
16.10.47	Jacques Marie	Hennebont	Nantes	23 tonneaux ½ de seigle
18.10.47	Saint Charles	Hennebont	Nantes	19 tonneaux de seigle
19.10.47	Saint Vincent	Hennebont	Nantes	15 tonneaux de seigle
26.10.47	Saint Vincent	Hennebont	Nantes	16 tonneaux de seigle
27.10.47	Saint Joseph	Hennebont	Nantes	8 tonneaux de seigle
30.10.47	Louis Jacques	Hennebont	Nantes	15 tonneaux de seigle

				seigle
30.10.47	Pierre Marie	Hennebont	Nantes	11 tonneaux de seigle
30.10.47	Saint Pierre	Hennebont	Nantes	9 tonneaux de seigle
31.10.47	Saint Vincent	Hennebont	Nantes	17 tonneaux de seigle
28.11.47		Hennebont	Bordeaux	20 tonneaux de seigle
12.12.47		Hennebont	Bordeaux	25 tonneaux de seigle
12.12.47		Hennebont	Bordeaux	20 tonneaux de seigle
12.12.47		Hennebont	Bordeaux	34 tonneaux de seigle
12.12.47		Hennebont	Bordeaux	33 tonneaux de seigle
12.12.47		Hennebont	Bordeaux	38 tonneaux de seigle
12.12.47		Hennebont	Bordeaux	34 tonneaux de seigle
12.12.47		Hennebont	Bordeaux	24 tonneaux de seigle
12.12.47		Hennebont	Bordeaux	28 tonneaux de froment
13.12.47		Hennebont	Bordeaux	25 tonneaux de seigle
16.12.47		Hennebont	Bordeaux	55 tonneaux de seigle
18.12.47		Hennebont	Bordeaux	50 tonneaux de seigle
19.12.47		Hennebont	Bordeaux	60 tonneaux de seigle
28.12.47		Hennebont	La Rochelle	65 tonneaux de seigle
28.12.47		Hennebont	Bordeaux	120 tonneaux de seigle
28.12.47		Hennebont	La Rochelle	35 tonneaux de seigle
02.01.48		Hennebont	Bordeaux	65 tonneaux de seigle

15.01.48		Hennebont	Bordeaux	52 tonneaux de seigle
20.01.48		Hennebont	Bordeaux	18 tonneaux de seigle
24.01.48		Hennebont	La Rochelle	20 tonneaux de seigle
24.01.48		Hennebont	Bordeaux	60 tonneaux de seigle
24.01.48		Hennebont	La Rochelle	33 tonneaux de seigle
29.01.48		Hennebont	Bordeaux	70 tonneaux de seigle
10.02.48		Hennebont	La Rochelle	45 tonneaux de seigle
20.02.48		Hennebont	Bordeaux	40 tonneaux de seigle
05.03.48		Hennebont	Bordeaux	45 tonneaux de seigle
06.03.48		Hennebont	Bordeaux	24 tonneaux de seigle
06.03.48		Hennebont	Bordeaux	17 tonneaux de seigle
10.03.48		Hennebont	Bordeaux	25 tonneaux de seigle
10.03.48		Hennebont	Bordeaux	24 tonneaux de seigle
18.03.48		Hennebont	Bordeaux	60 tonneaux de seigle
18.03.48		Hennebont	Bordeaux	45 tonneaux de seigle
24.03.48		Hennebont	Libourne	40 tonneaux de seigle
26.03.48		Hennebont	La Rochelle	10 tonneaux de seigle
26.03.48		Hennebont	La Rochelle	11 tonneaux de seigle
26.03.48		Hennebont	La Rochelle	15 tonneaux de seigle
03 janvier 1750	Le doigt de dieu de Quiberon	Hennebont	Bayonne	16 tonneaux de seigle

9 janvier 1750	B « Le Saint-Jacques » ? Ploemeur	Hennebont	Nantes	18 tonneaux de seigle
22 janvier 1750	DC « Le Sainte-Hélène », Ploemeur	Nantes	Hennebont	9 tonneaux de vin
27 janvier 1750	DC « Le Saint-Guillaume », Ploemeur	Nantes	Hennebont	Vin et autres marchandises
28 janvier 1750	Le Saint Joseph de l'Île d'Ars	Hennebont	Bordeaux	22 tonneaux de seigle
30 janvier 1750	Le François Michel de l'Île Dieu	Hennebont	Bordeaux	33 tonneaux de froment
30 janvier 1750	Le Marie de l'Île Dieu	Hennebont	Blaye	13 tonneaux de seigle
4 février 1750	Le Saint Anne de l'Île Dieu	Hennebont	Bordeaux	17 tonneaux de seigle
6 février 1750	DC « Le Saint-Guillaume », Ploemeur	Hennebont	Nantes	à son lest
25 février 1750	Le Marie Thérèse de Pondaven	Hennebont	Bayonne	28 tonneaux de seigle
25 février 1750	DC « Le Saint-Guillaume », Ploemeur	Nantes	Hennebont	16 tonneaux de vin
5 mars 1750	DC « Le Saint-Guillaume », Ploemeur	Hennebont	Nantes	à son lest
24 avril 1750	Le Saint Anne de Senerf (ou Penerf?)	Hennebont	Bayonne	14 tonneaux de seigle
28 avril 1750	B « Le Saint-Joseph » de Ploemeur	Hennebont	Nantes	18 tonneaux de seigle
1 ^{er} mai 1750	Le Marie de l'Île Dieu	Hennebont	Blaye	13 tonneaux de seigle
4 mai 1750	La Jeanne Françoise de Belle-Île	Hennebont	Bordeaux	26 tonneaux de froment
6 mai 1750	L'aimable de Lorient	Hennebont	Blaye	73 tonneaux de seigle
13 mai 1750	Le Saint Joseph de l'Île d'Ars	Hennebont	Bordeaux	12 tonneaux de seigle
17 mai 1750	B « Le Saint-Jacques » de Ploemeur	Hennebont	Bordeaux	18 tonneaux de seigle
20 mai 1750	DC « Le Sainte-Hélène » de Ploemeur	Quimper	Hennebont	10 tonneaux de froment

21 mai 1750	Le Marie Thérèse de Pondaven	Hennebont	Bayonne	28 tonneaux de seigle
22 mai 1750	Le Grand David de Port-Louis	Hennebont	Bordeaux	30 tonneaux de seigle
27 mai 1750	Le Marie Louise de Briac	Hennebont	Bordeaux	31 tonneaux de seigle
30 mai 1750	DC « Le Saint-Guillaume » de Ploemeur	Nantes	Hennebont	14 tonneaux de chaux
5 juin 1750	Le Pierre Élisabeth de Lannion	Hennebont	Bordeaux	35 tonneaux de seigle
11 juin 1750	DC « Le Saint-Guillaume » de Ploemeur	Hennebont	À l'aventure	À vide
18 juin	Les Bons Enfants de l'Île Dieu	Hennebont	Bayonne	34 tonneaux de seigle
30 juin 1750	La Sainte Anne de Brest	Hennebont	Blaye	30 tonneaux de seigle
3 juillet 1750	La Marie Thérèse de Pondaven	Hennebont	Bayonne	28 tonneaux de seigle
25 juillet 1750	Le Grand David de Port-Louis	Hennebont	Bayonne	29 tonneaux de seigle
5 août 1750	La D ? Cornélie de Berque	Hennebont	Marseille	60 tonneaux de seigle
21 août 1750	Le Saint Antoine de l'Île d'Ars	Hennebont	Marseille	60 tonneaux d'orge
2 septembre 1750	Le Saint Michel de l'Île d'Ars	Hennebont	Bayonne	20 tonneaux de seigle
4 septembre 1750	B « Le Grand David » de Port-Louis	Bayonne	Hennebont	raisines
18 septembre 1750	B « Le Grand David » de Port-Louis	Hennebont	Port-Louis	À son reste
19 septembre 1750	Le Francis Louis	Hennebont	Bayonne	20 tonneaux de froment, 12 tonneaux de seigle
15 octobre 1750	Le succès de Libourne	Hennebont	Blaye	30 tonneaux de seigle
21 octobre 1750	La Marguerite de l'Île d'Ars	Hennebont	Bordeaux	20 tonneaux de seigle
27 octobre	Le duc de Beaufort	Hennebont	Marseille	16 tonneaux de

1750				froment 80 tonneaux de seigle
19 janvier 1754	Le Marie Rose de l'Île d'Ars	Hennebont	Rochefort ou Saint Savinien	19 tonneaux de seigle
6 mars 1754	La Jeanne de Plassan	Hennebont	Saint Savinien	30 tonneaux de seigle
19 mars 1754	Le Saint René	Hennebont	La Tremblade ou Rochelle	18 tonneaux de seigle
29 mars 1754	La Jeanne Louise	Hennebont	Rochefort	24 tonneaux de seigle
11 avril 1754	Le Marie Vincente	Hennebont	Saint Savinien	19 tonneaux de seigle
16 avril 1754	Le Saint Hélène de Plemur	Hennebont	Saint Savinien	40 tonneaux de seigle
25 avril 1754	Le Saint Jean de Port- Louis	Hennebont	Saint Savinien	15 tonneaux de seigle
1 ^{er} mai 1754	Le Saint Anne de l'Île Dieu	Hennebont	Saint Savinien	16 tonneaux de seigle
8 mai 1754	La Marguerite d'Oléron	Hennebont	Oléron	10 tonneaux de froment
10 mai 1754	Le Louis Jacques de Port-Louis	Hennebont	Maranir (Marans?)	12 tonneaux de seigle
23 mai 1754	Le Jean de Libourne	Hennebont	Saint Savinien	30 tonneaux de seigle
14 juin 1754	le Saint Pierre	Hennebont	Maranir	8 tonneaux de seigle
20 juin 1754	Le Saint Jacquet	Hennebont	Maranir	18 tonneaux de seigle
28 juillet 1754	DC « Le Saint-Jean- Bernard » de Ploemeur	Hennebont	Nantes	50 barriques de miel
1 ^{er} août 1754	<i>D C « Le Pierre- Marie » de Ploemeur</i>	<i>Nantes</i>	<i>Port-Louis</i>	<i>9 tonneaux de chaux</i>
19 août 1754	<i>D C « Le Pierre- Marie » de Ploemeur</i>	Hennebont	Nantes	À vide
22 août 1754	<i>B « La Providence » de Port-Louis</i>	<i>Bayonne</i>	<i>Lorient</i>	<i>Bray, raisine, avirons</i>
29 août 1754	<i>D C « Le Saint- Jacques » de ploemeur</i>	<i>Nantes</i>	<i>Port-Louis</i>	<i>14 tonneaux de vin et autres</i>

				<i>marchandises</i>
14 septembre 1754	B « La Providence » de Port-Louis	Hennebont	Lorient	Reste de la marchandise
23 septembre 1754	DC « Le Saint-Jean-Bernard » de Ploemeur	Hennebont	Saint-Savinien	13 tonneaux de seigle
Septembre 1754	D C « Le Saint-Jacques » de ploemeur	Hennebont	À l'aventure	
4 février 1755 ou 13 février 1755	Le François Louis ou B « Le François-Louis » de Port-Louis	Hennebont	Marseille	45 tonneaux de seigle ou Seigle
28 février 1755	Le Stathouder	Hennebont	Rotterdam	130 tonneaux de seigle
11 mars 1755	Les Deux Amis d'Audierne	Hennebont	Saint Sébastien	19 tonneaux de froment
17 mars 1755	Le Ville de Lorient	Hennebont	Marseille	54 tonneaux de seigle 20 tonneaux d'orge
19 mars 1755	<i>D C « Le Marie-Jeanne » de Ploemeur</i>	<i>Nantes</i>	<i>Port-Louis</i>	<i>16 tonneaux de vin et noix</i>
27 mars 1755	D C « Le Marie-Jeanne » de Ploemeur	Hennebont	Nantes	À vide
27 mars 1755	B « Le notre-Dame des Vœux » de Port-Louis	Hennebont	Marseille	seigle
22 avril 1755	<i>D C « Le Saint-Bernard » de Ploemeur</i>	<i>Nantes</i>	<i>Hennebont</i>	<i>14 tonneaux de marchandises diverses</i>
3 mai 1755	D C « Le Saint-Bernard » de Ploemeur	Hennebont	Nantes	50 barriques de miel
10 mai 1755	le François Louis	Hennebont	Lisbonne	27 tonneaux de seigle 17 tonneaux 2/7 ^{ème} d'orge
15 juin 1755	<i>D C « Le Pierre-Marie » de Ploemeur</i>	<i>Nantes</i>	<i>Lorient</i>	<i>10 tonneaux de chaux</i>
27 juin 1755	D C « Le Pierre-Marie » de Ploemeur	Hennebont	Nantes	À vide
3 juillet 1755	<i>D C « Le Pierre-Marie » de Ploemeur</i>	<i>Nantes</i>	<i>Port-Louis</i>	<i>11 tonneaux de chaux</i>

Juillet 1755	D C « Le Pierre-Marie » de Ploemeur	Hennebont	Nantes	À vide
31 juillet 1755	Le Jeune Jossé	Hennebont	Hollande	74 tonneaux de seigle
16 septembre 1755	<i>D C « Le Pierre-Marie » de Ploemeur</i>	<i>Nantes</i>	<i>Port-Louis</i>	<i>10 tonneaux de chaux</i>
16 septembre 1755	Les Deux Sœurs	Hennebont	Hollande	155 tonneaux ½ de seigle
17 septembre 1755	L'Inffon Sophia	Hennebont	Hollande	122 tonneaux ½ de seigle
16 octobre 1755	D C « Le Pierre-Marie » de Ploemeur	Hennebont	Nantes	À vide
22 octobre 1755	Elisabeth de Rotterdam	Hennebont	Hollande	125 tonneaux ½ de seigle
5 novembre 1755	Le Jeune Kerempé	Hennebont	Hollande	120 tonneaux ½ de seigle
8 novembre 1755	Le Jeune Jesse	Hennebont	Hollande	61 tonneaux de seigle
15 novembre 1755	La Princesse Caroline	Hennebont	Amsterdam	100 tonneaux de seigle
20 novembre 1755	<i>D C « La Marie-Jacquette » de Ploemeur</i>	<i>Nantes</i>	<i>Port-Louis</i>	<i>18 tonneaux de vin</i>
6 décembre 1755	D C « La Marie-Jacquette » de Ploemeur	Hennebont	Nantes	9 barriques de vin, 60 balles de papier, 4 tonneaux d'avoine
6 décembre 1755	Les Trois Frères	Hennebont	Hollande	104 tonneaux de seigle
11 mars 1756	Le Stathouder Héréditaire	Hennebont	Amsterdam	105 tonneaux de seigle
22 avril 1756	La Bucrosse de Dantzig	Hennebont	Hambourg	127 tonneaux de seigle
24 avril 1756	Henry Danverd	Hennebont	Rotterdam	107 tonneaux de seigle
13 mai 1756	D C « La Julie » de Ploemeur	Hennebont	Bordeaux	10 milliers de fer à 3£ par milliers
20 mai 1756	Espérance de	Hennebont	Hollande	129 tonneaux de

	Rotterdam			seigle
24 mai 1756	La Carbonne de Rotterdam	Hennebont	Hollande	150 tonneaux de seigle
1 ^{er} juin 1756	<i>D C « Le Saint-Jacques » de Ploemeur</i>	<i>Nantes</i>	<i>Port-Louis</i>	<i>vin</i>
5 juin 1756	<i>D C « Le Saint-Pierre » de Ploemeur</i>	<i>Nantes</i>	<i>Port-Louis</i>	<i>9 tonneaux de chaux</i>
9 juin 1756	Le Jeune Jean de Rotterdam	Hennebont	Hollande	18 tonneaux d'orge 114 tonneaux de seigle
9 juin 1756	Lanno Maur de Rotterdam	Hennebont	Hollande	116 tonneaux ½ de seigle
19 juin 1756	D C « Le Saint-Jacques » de Ploemeur	Hennebont	Nantes	À vide
19 juin 1756	Le Jean Gérard	Hennebont	Hollande	147 tonneaux de seigle
21 juin 1756	D C « Le Saint-Pierre » de Ploemeur	Hennebont	À l'aventure	Reste de la cargaison
8 juillet 1756	<i>D C « Le Saint-Jacques » de Ploemeur</i>	<i>Nantes</i>	<i>Port-Louis</i>	<i>12 tonneaux de marchandises diverse</i>
10 juillet 1756	La Marie Jeeimder	Hennebont	Hambourg	93 tonneaux de seigle
16 juillet 1756	D C « Le Saint-Jacques » de Ploemeur	Hennebont,	Nantes	À vide
21 juillet 1756	D C « La Julie » de Ploemeur	Hennebont	Nantes	À vide
29 juillet 1756	La Coronve	Hennebont	Hambourg	160 tonneaux de seigle
7 août 1756	DC « Le Pierre-Marie » de Ploemeur	Hennebont	Nantes	12 tonneaux de seigle
17 août 1756	D C « La Julie » de Ploemeur	Hennebont	Bordeaux	7 milliers de fer
1 ^{er} septembre 1756	D C « La Marie-Jacquette » de Ploemeur	Hennebont	Nantes	16 tonneaux de seigle
17 septembre 1756	D C « La Julie » de Ploemeur	Hennebont	Bordeaux	15 milliers de fer
14 octobre	D C « La Julie » de	Hennebont	Bordeaux	15 milliers de fer

1756	Ploemeur			
29 octobre 1756	La Marie Gertrude	Hennebont	Amsterdam	30 tonneaux de seigle
10 novembre 1756	La Marguerite de Hambourg	Hennebont	Hollande	124 tonneaux de seigle 32 tonneaux d'orge
29 novembre 1756	Le Prince Guillaume	Hennebont	Hollande	196 tonneaux de seigle
28 décembre 1756	<i>D C « Le Saint-Jacques » de Ploemeur</i>	<i>Nantes</i>	<i>Port-Louis</i>	<i>12 tonneaux de marchandises</i>
13 janvier 1757	<i>D C « Le Saint-Jacques » de Ploemeur</i>	Hennebont	Nantes	À vide
31 août 1757	<i>D C « La Marie-Françoise » de Port-Louis</i>	<i>Nantes</i>	<i>Port-Louis</i>	<i>24 tonneaux (?)</i>
10 septembre 1757	<i>D C « La Marie-Françoise » de Port-Louis</i>	Hennebont	Nantes	Avec son reste
30 septembre 1757	<i>D C « La Julie » de Ploemeur</i>	<i>Nantes</i>	<i>Lorient</i>	<i>27 tonneaux de vin</i>
8 octobre 1757	<i>D C « La Julie » de Ploemeur</i>	Hennebont	À l'aventure	Chercher son fret
31 octobre 1757	<i>D C « Le Saint-Jean-Bernard » de Ploemeur</i>	<i>Bordeaux</i>	<i>Hennebont</i>	<i>18 tonneaux de vin</i>
24 décembre 1757	<i>D C « Le Saint-Jean-Bernard » de Ploemeur</i>	Hennebont	À l'aventure	Chercher son fret
4 janvier 1758	La Jeune Catherine de Workum en Friseland	Hennebont	Hâvre de Grâce	225 tonneaux de seigle
15 mars 1758	Le Marie et Hélène de Rotterdam	Hennebont	Marseille	128 tonneaux de seigle 105 tonneaux d'orge 6 tonneaux de froment
11 avril 1758	Le Jeune Jean de Workum en Frise	Hennebont	Marseille	120 tonneaux ½ de seigle 9 tonneaux de froment

23 mai 1758	D C « L'Angélique » de Ploemeur	Hennebont	La Rochelle	22 tonneaux de seigle
28 juin 1758	D C « La Marie-Jeanne » de Ploemeur	Nantes	Port-Louis	15 tonneaux de vin et chaux
14 juillet 1758	D C « La Marie-Jeanne » de Ploemeur	Hennebont	La Rochelle	16 tonneaux de fer
10 juillet 1758	D C « La Julie » de Ploemeur	Nantes	Port-Louis et Hennebont	24 tonneaux vin et eau de vie
13 mars 1761	D C « La Marie-Jeanne » de Port-Louis	Hennebont	Nantes	62 balles de papier gris
26 mars 1761	D C « La Marie-Françoise » de Ploemeur	Nantes	Lorient	Vin et eau de vie
4 avril 1761	D C « La Marie-Françoise » de Ploemeur	Hennebont	Nantes	À vide
21 septembre 1762	C M « Le Vaillant » de Ploemeur	Hennebont	Bordeaux	20 tonneaux de seigle
8 avril 1763	C M « Le Vaillant Gaspard » de Lorient	Bordeaux	Hennebont	vin
8 avril 1763	C M « Le Fringue » de Lorient	Bordeaux	Hennebont	32 tonneaux de vin
25 avril 1763	C M « Le Fringue » de Lorient	Hennebont	À l'aventure	
21 avril 1763	C M « Le Vaillant Gaspard » de Lorient	Bordeaux	Hennebont	vin
29 avril 1763	C M « Le Vaillant Gaspard » de Lorient	Hennebont	Quimper	À vide
20 mai 1763	C M « Le Grand Saint-Jacques » de Ploemeur	Hennebont	Nantes	chargé
10 juin 1763	C M « Le Grand Saint-Jacques » de Ploemeur	Hennebont	Nantes	« Cacles » (?)
3 juillet 1763	C M « Le Saint-Anne » de Port-Louis	Hennebont	Bordeaux	Planches et menu bruges (?) de chêne
5 août 1763	C M « Le Saint-Martin » de Port-Louis	Nantes	Port-Louis	chaux
18 août 1763	C M « Le Saint-Martin » de Port-Louis	Hennebont	Nantes	À vide

20 décembre 1763	D C « Le Saint-Cado » de Port-Louis	Nantes	Hennebont	12 tonneaux de seigle
6 avril 1764	C M « Le Grand Saint-jacques » de Ploemeur	Nantes	Lorient	23 tonneaux de vin et eau de vie
27 avril 1764	C M « Le Grand Saint-jacques » de Ploemeur	Hennebont	Nantes	À vide
7 mai 1764	C M « La Grande Fleur de Lys » de Port-Louis	Hennebont	Bordeaux	16 tonneaux de seigle
19 mai 1764	C M « L'Union » de Lorient	Nantes	Hennebont	moulages
22 mai 1764	C M « L'Union » de Lorient	Hennebont	Nantes	À vide
4 juin 1764	D C « La Sainte-Rose » de Ploemeur	Nantes	Port-Louis	10 tonneaux de chaux
8 juin 1764	D C « La Sainte-Rose » de Ploemeur	Hennebont	À l'aventure	
19 juin 1764	D C « La Sainte-Rose » de Ploemeur	Nantes	À l'aventure	10 tonneaux de chaux
3 juillet 1764	D C « La Sainte-Rose » de Ploemeur	Hennebont	À l'aventure	À vide
31 août 1764	D C « Le Saint-Jean » de Port-Louis	Quimper	Hennebont	meubles
25 mars 1765	C M « L'Union » de Lorient	Hennebont	Nantes	21 barriques de miel et 21 balles de papier gris
5 avril 1765	C M « Le Saint-Esprit » de Lorient	Hennebont	Saint-Savinien	26 tonneaux de seigle
22 avril 1765	C M « L'Union » de Lorient	Hennebont	Nantes	16 tonneaux de seigle, 10 tonneaux de marchandises
4 juillet 1765	D C « La Sainte-Rose » de Ploemeur	Nantes	Port-Louis	12 tonneaux de chaux
17 juillet 1765	D C « La Sainte-Rose » de Ploemeur	Hennebont	Nantes	À vide
22 juillet 1765	D C « La Sainte-Rose » de Ploemeur	Nantes	Port-Louis	12 tonneaux de chaux
3 août 1765	D C « La Sainte-	Hennebont	Nantes	À vide

		Rose » de Ploemeur			
20 août 1765	C M « L'Union » de Lorient	Hennebont	Brest	Chanvre pour le compte du Roi	
27 août 1765	<i>D C « Le Saint-Jean » de Port-Louis</i>	<i>Croizic</i>	<i>Port-Louis</i>	<i>5.8.5 muids de sel</i>	
16 septembre 1765	D C « Le Saint-Jean » de Port-Louis	Hennebont	Port-Louis	À vide	
21 septembre 1765	C M « La Sainte-Famille » de Ploemeur	Hennebont	Bordeaux	16 tonneaux de seigle	
14 novembre 1765	C M « La Diligente » de Lorient	Hennebont	Nantes	miel	
2 décembre 1765	C M « La Fleur de Lys » de Port-Louis	Hennebont	Nantes	17 tonneaux de seigle	
15 décembre 1765	C M « La Diligente » de Lorient	Hennebont	Nantes	57 barriques de miel	
17 décembre 1765	C M « Le Fringue » de Lorient	Hennebont	Brest	Chanvre pour le compte du Roi	
14 janvier 1766	<i>C M « Le Fringue » de Lorient</i>	<i>Quimper</i>	<i>Hennebont</i>	<i>miel</i>	
24 janvier 1766	C M « Le Fringue » de Lorient	Hennebont	Bordeaux	29 tonneaux de seigle	
28 février 1766	<i>C M « Le Saint-Louis » de Ploemeur</i>	<i>Croizic</i>	<i>Hennebont</i>	<i>7.8.10 muids de sel</i>	
17 mars 1766	C M « Le Saint-Jacques » de Port-Louis	Hennebont	Nantes	15 tonneaux de seigle	
21 mars 1766	C M « Le Fringue » de Lorient	Hennebont	Blaye	29 tonneaux de seigle	
24 mars 1766	C M « Le Saint-Louis » de Ploemeur	Hennebont	Nantes	18 tonneaux de seigle	
11 avril 1766	C M « La Reine des Anges » de Ploemeur	Hennebont	Blaye	20 tonneaux de seigle	
17 avril 1766	<i>D C « La Sainte-Rose » de Ploemeur</i>	<i>Croizic</i>	<i>Hennebont</i>	<i>4 muids ½ de sel</i>	
17 avril 1766	<i>C M « L'Union » de Lorient</i>	<i>Nantes</i>	<i>Hennebont</i>	<i>chaux</i>	

24 avril 1766	C M « Le Fringue » de Lorient	Bordeaux	Hennebont	33 tonneaux de vin
6 mai 1766	C M « Le Fringue » de Lorient	Auray	Hennebont	13 tonneaux de grains
22 mai 1766	C M « La Providence » de Lorient	Nantes	Port-Louis	Vin et chaux
31 mai 1766	C M « La Providence » de Lorient	Hennebont	Nantes	À vide
26 mai 1766	C M « L'Union » de Lorient	Port-Louis	Hennebont	vin
4 juin 1766	C M « Le Saint-Louis » de Ploemeur	Port-Louis	Hennebont	?
10 juin 1766	C M « Le Saint-Louis » de Ploemeur	Hennebont	Nantes	À vide
7 juin 1766	C M « Le Saint-Pierre » de Ploemeur	Hennebont	Blaye	seigle
15 septembre 1766	C M « Le Saint-Louis » de Lorient	Hennebont	Nantes	95 balles de papier gris
9 octobre 1766	C M « Le Fringue » de Lorient	Hennebont	Vannes	Froment
28 novembre 1766	C M « La Diligente » de Lorient	Hennebont	Nantes	52 barriques de miel
15 décembre 1766	C M « Le Saint-Jacques » de Port-Louis	Croizic	Hennebont	sel
2 janvier 1767	C M « Le Saint-Jacques » de Port-Louis	Hennebont	Nantes	Miel et papier
10 janvier 1767	C M « La Reine des Anges » de Ploemeur	Hennebont	Charente	22 tonneaux de seigle
12 janvier 1767	C M « La Diligente » de Lorient	Hennebont	Saint Savinien	30 tonneaux de seigle
9 février 1767	D C « La Sainte-Rose » de Ploemeur	Hennebont	Nantes	pommes
18 février 1767	C M « Le Vaillant Gaspard » de Lorient	Hennebont	Couaron	Miel
28 février 1767	C M « La Providence » de Lorient	Hennebont	Blaye	21 tonneaux de seigle

16 mars 1767	C M « Le Saint-Louis » de Lorient	Nantes	Hennebont	Vin et autres
17 mars 1767	C M « Le Grand Saint-Jacques » de Ploemeur	Hennebont	Brest	Chanvre pour le compte du Roi
24 mars 1767	C M « La Sainte-Famille » de Ploemeur	Nantes	Lorient Hennebont	moulanges
1er avril 1767	C M « La Sainte-Famille » de Ploemeur	Hennebont	Lorient	Reste de la cargaison
10 avril 1767	C M « Le Saint-Jacques » de Port-Louis	Nantes	Hennebont	noix
25 avril 1767	C M « La Reine des Anges » de Ploemeur	Hennebont	Nantes	9 tonneaux ½ de seigle
12 mai 1767	C M « Le Saint-Jacques » de Port-Louis	Nantes	Port-Louis	chaux
22 juin 1767	C M « Le Saint-Jacques » de Port-Louis	Hennebont	Nantes	À vide
11 juillet 1767	C M « La Providence » de Lorient	Hennebont	Brest	Chanvre pour sa majesté
10 août 1767	C M « L'Union » de Lorient	Hennebont	Brest	Chanvre pour sa majesté
19 septembre 1767	C M « L'Union » de Lorient	Hennebont	Brest	16 milliers de chanvre pour le Roi
21 septembre 1767	C M « L'Angélique » de Lorient	Nantes	Lorient	Vin et bière
1er octobre 1767	C M « L'Angélique » de Lorient	Hennebont	Nantes	À vide
6 octobre 1767	C M « L'Union » de Lorient	Hennebont	Brest	Salpêtre et chanvre pour le Roi
12 octobre 1767	C M « Le Saint-Jacques » de Port-Louis	Nantes	Port-Louis	chaux
24 octobre 1767	C M « Le Saint-Jacques » de Port-Louis	Hennebont	Port-Louis	Reste de la cargaison
3 novembre 1767	C M « Les Trois Amis », de Port-Louis	Hennebont	Nantes	20 tonneaux de seigle

24 décembre 1767	D C « La Sainte-Rose » de Ploemeur	Hennebont	Redon	24 tonneaux de blé
30 décembre 1767	C M « Le Saint-Pierre » de Ploemeur	Port-Louis	Hennebont	20 tonneaux de vin
14 janvier 1768	C M « Le Saint-Pierre » de Ploemeur	Hennebont	Concarneau	Reste de la cargaison
31 décembre 1767	C M « La Diligente » de Lorient	Concarneau	Hennebont	vin
14 janvier 1768	C M « La Diligente » de Lorient	Hennebont	Nantes	À vide
17 janvier 1768	C M « L'Angélique » de Lorient	Belle-Isle	Lorient	Eau de vie
6 février 1768	C M « L'Angélique » de Lorient	Hennebont	Belle-Isle	À vide
21 mars 1768	C M « Le Saint-Gilles » de Lorient	Hennebont	Bordeaux	10 tonneaux de fer en verges
2 avril 1768	C M « L'aimable Jeanne » de Lorient	Belle-Isle	Lorient	Vin et chaux
5 avril 1768	C M « L'aimable Jeanne » de Lorient	Port-Louis	Hennebont	Vin et chaux
8 avril 1768	C M « L'aimable Jeanne » de Lorient	Hennebont	Belle-Isle	À vide
25 mai 1768	C M « Le Saint-Jacques » de Ploemeur	Nantes	Port-Louis	moulages
5 juin	C M « Le Saint-Jacques » de Ploemeur	Hennebont	À l'aventure	À vide
13 juin 1768	C M « La Providence » de Lorient	Hennebont	Brest	Chanvre
8 août 1768	C M « Le Diligent » de Lorient	Nantes	Lorient	Diverses marchandises
1er septembre 1768	C M « Le Diligent » de Lorient	Hennebont	Nantes	À vide
31 août 1768	C M « Le Saint-Gilles » de Lorient	Hennebont	Bordeaux	36 tonneaux de seigle
31 août 1768	C M « La Providence » de Lorient	Nantes	Lorient	vin
7 septembre	C M « La Providence » de Lorient	Hennebont	Nantes	À vide

	de Lorient			
14 octobre 1768	C M « Le Saint-Gilles » de Lorient	Hennebont	Quimper	Marchandises diverse
16 mars 1770	C M « L'Union » de Lorient	Hennebont	Quimper	18 tonneaux de seigle
11 avril 1770	<i>C M « Le Saint-Marin » de Lorient</i>	<i>Redon</i>	<i>Lorient</i>	<i>Poteries</i>
27 avril 1770	C M « Le Saint-Marin » de Lorient	Hennebont	Lorient	Reste de la cargaison
14 avril 1770	<i>C M « L'Union » de Lorient</i>	<i>Quimperlé</i>	<i>Port-Louis</i>	<i>À son lest</i>
24 avril 1770	C M « L'Union » de Lorient	Hennebont	Lorient	Reste de la cargaison
18 mai 1770	<i>C M « L'Union » de Lorient</i>	<i>Nantes</i>	<i>Lorient</i>	<i>18 tonneaux de chaux</i>
30 mai 1770	C M « L'Union » de Lorient	Hennebont	À l'aventure	
16 juin 1770	<i>C M « La Reine des Anges » de Ploemeur</i>	<i>Nantes</i>	<i>Hennebont</i>	<i>seigle</i>
26 juin 1770	<i>C M « L'Union » de Lorient</i>	<i>Nantes</i>	<i>Lorient</i>	<i>19 tonneaux de chaux</i>
13 juillet 1770	C M « L'Union » de Lorient	Hennebont	Nantes	À vide
? ? 1770	<i>C M « La Providence » de Lorient</i>	<i>Nantes</i>	<i>Lorient</i>	<i>28 tonneaux de seigle</i>
19 juillet 1770	C M « La Providence » de Lorient	Hennebont	Port-Louis	Reste de la cargaison
13 juillet 1770	<i>C M « La Sainte-Anne-Françoise » de Lorient</i>	<i>Nantes</i>	<i>Lorient</i>	<i>18 tonneaux de froment</i>
19 juillet 1770	C M « La Sainte-Anne-Françoise » de Lorient	Hennebont	Port-Louis	Reste de la cargaison
24 juillet 1770	<i>C M « La Sainte-Anne » de Port-Louis</i>	<i>Nantes</i>	<i>Hennebont</i>	<i>26 tonneaux de seigle</i>
26 juillet 1770	<i>C M « La Marie-Jacquette » de Lorient</i>	<i>Redon</i>	<i>Hennebont</i>	<i>45 milliers d'ardoise</i>
? ? 1770	<i>C M « Le Serpent d'Or » de Lorient</i>	<i>Nantes</i>	<i>Hennebont</i>	<i>46 tonneaux ?</i>
17 août	C M « Le Serpent	Hennebont	Port-Louis	À vide

1770	d'Or » de Lorient			
25 août 1770	C M « La Marie-Jacquette » de Lorient	Redon	Concarneau	ardoises
5 septembre 1770	C M « La Marie-Jacquette » de Lorient	Hennebont	À l'aventure	À vide
5 septembre 1770	B « La Francine » de Lorient	Hennebont	Lisbonne	papier
28 septembre 1770	C M « L'Ange Gardien » de Port-Louis	Ile de Ré	Hennebont	fil
1er octobre 1770	Sloop « Le Nazareth » de Lorient	Saint-Malo	Lorient	?
11 octobre 1770	Sloop « Le Nazareth » de Lorient	Port-Louis	Hennebont	?
19 octobre 1770	Sloop « Le Nazareth » de Lorient	Hennebont	La Rochelle	À vide
19 janvier 1771	C M « Le Léger » de Lorient	Hennebont	Vannes	16 tonneaux de charbon de terre
21 juin 1771	C M « Le Saint-Marin » de Lorient	Redon	Hennebont	ardoises
27 juin 1771	B « Le Saint-Jean-Baptiste » de Lorient	Bordeaux	Quimper	poteries
18 juillet 1771	B « Le Saint-Jean-Baptiste » de Lorient	Hennebont	À l'aventure	Reste des poteries
13 août 1771	C M « Le Saint-Michel » de Lorient	Nantes	Lorient	36 tonneaux d'eau de vie
21 août 1771	C M « Le Saint-Michel » de Lorient	Hennebont	À l'aventure	À vide
16 août 1771	C M « Le Serpent d'Or » de Lorient	Hennebont	Nantes	16 tonneaux de seigle
21 août 1771	C M « Le Saint-Jacques » de Ploemeur	Hennebont	Nantes	18 tonneaux de seigle
22 août 1771	C M « Le Sainte-Rose » de Ploemeur	Nantes	Lorient	30 tonneaux ?
5 septembre 1771	C M « Le Sainte-Rose » de Ploemeur	Hennebont	Nantes	À vide
4 septembre 1771	C M « L'Union » de Lorient	Hennebont	Nantes	18 tonneaux de seigle, 12 balles de papier
30	C M « Le Vaillant » de Lorient	Brest	Lorient/	?

<i>septembre 1771</i>	<i>Gaspard » de Lorient</i>		<i>Hennebont</i>	
1 octobre 1771	C M « Le Vaillant Gaspard » de Lorient	Hennebont	Bordeaux	31 tonneaux de fer en verges
2 octobre 1771	C M « L'Union » de Lorient	Hennebont	Nantes	17 barriques de miel
25 octobre 1771	<i>C M « La Marie » de Lorient</i>	<i>Rouen</i>	<i>Lorient</i>	<i>?</i>
29 octobre 1771	C M « La Marie » de Lorient	Hennebont	À l'aventure	À vide
3 janvier 1772	<i>C M « L'Union » de Lorient</i>	<i>Nantes</i>	<i>Lorient</i>	<i>vin</i>
15 janvier 1772	C M « L'Union » de Lorient	Hennebont	Lorient	Reste de sa cargaison
13 avril 1772	<i>C M « La Reine des Anges » de Ploemeur</i>	<i>Brest</i>	<i>Hennebont</i>	<i>30 tonneaux d'avoine</i>
13 avril 1772	<i>C M « Le Saint-Gilles » de Lorient</i>	<i>Nantes</i>	<i>Lorient</i>	<i>36 tonneaux de chaux</i>
25 avril 1772	<i>C M « Le Saint-Gilles » de Lorient</i>	<i>Lorient</i>	<i>Hennebont</i>	
29 avril 1772	C M « Le Saint-Gilles » de Lorient	Hennebont	Nantes	À vide
30 avril 1772	<i>C M « La Marie-Jacquette » de Lorient</i>	<i>Redon</i>	<i>Hennebont</i>	<i>ardoises</i>
4 mai 1772	<i>C M « Le Sainte-Rose » de Ploemeur</i>	<i>Nantes</i>	<i>Quimperlé</i>	<i>moulages</i>
25 mai 1772	C M « Le Sainte-Rose » de Ploemeur	Hennebont	Quimperlé	Reste de la cargaison
23 mai 1772	<i>C M « La Sainte-Anne-Françoise » de Lorient</i>	<i>Nantes</i>	<i>Lorient</i>	<i>20 tonneaux de seigle</i>
5 juin 1772	C M « La Sainte-Anne-Françoise » de Lorient	Hennebont	Lorient	Reste de la cargaison
27 mai 1772	C M « L'Angélique » de Lorient	Hennebont	Nantes	cidre
1er juin 1772	<i>C M « L'Angélique » de Lorient</i>	<i>Nantes</i>	<i>Lorient</i>	<i>20 tonneaux de seigle</i>
22 juin 1772	C M « L'Angélique » de Lorient	Hennebont	Nantes	À vide
6 juin 1772	<i>C M « La Marie-</i>	<i>Redon</i>	<i>Hennebont</i>	<i>ardoises</i>

	<i>Jacquette » de Lorient</i>			
15 juillet 1772	<i>C M « La Marie- Jacquette » de Lorient</i>	Redon	Hennebont	ardoises
30 avril 1773		Quimper	De Quimper à Hennebont	310 quintaux d'avoine
1 ^{er} juin 1773	Le Diligent de Lorient	Hennebont	Bordeaux	900 quintaux 55 de froment
1 ^{er} juin 1773	Saint-Gilles	Hennebont	Bordeaux	1044 quintaux 70 de froment
22 juin 1773		Nantes	De Nantes Hennebont	4 quintaux 3 quintaux 60 Faines
11 juillet 1773	Saint Michel de Lorient	Hennebont	Nantes	162 quintaux de froment
11 juillet 1773	Chasse-marée le Sainte-Anne	Nantes	De Nantes à Hennebont	1 quintal de riz
18 juillet 1773		Hennebont	Auray	98 quintaux de seigle
15 août 1773	Saint Michel de Lorient	Hennebont	Nantes	181 quintaux 60 de froment
17 septembre 1773	La Marie de Lorient	Hennebont	Nantes	290 quintaux de seigle
30 décembre 1773	Louiaz d'Oléron	Hennebont	Nantes	590 tonneaux de seigle
2 janvier 1774	Fleury de Rhuis	Hennebont	Nantes	504 quintaux de seigle
26 janvier 1774	<i>C M « Le Saint- Antoine » de Lorient</i>	Hennebont	Nantes	Froment, seigle, sardines
6 février 1774		Hennebont	Nantes	85 quintaux 54 de froment 400 quintaux 60 de seigle
10 février 1774 ou 18 février 1774	<i>C M « La Providence » de Lorient</i>	Hennebont	Vannes	17 tonneaux de froment ou 568 quintaux 86£ de froment
2 avril 1774	Plusieurs chaloupes	Hennebont	Lorient	480 quintaux de seigle

24 septembre 1774		Pontaven	De Pontaven à Hennebont	210 quintaux d'avoine
8 octobre 1774		Hennebont	Mesquer	21 quintaux de seigle
8 octobre 1774	C M « La Providence » de Lorient	Hennebont	La Roche-Bernard	24 tonneaux de seigle
9 novembre 1774	<i>C M « La Marguerite-Jeanne » de Lorient</i>	<i>Nantes</i>	<i>Hennebont</i>	<i>Eau de vie et blé</i>
15 novembre 1774		Hennebont	Rochebernard	672 quintaux de seigle
29 novembre 1774		Hennebont	Rochebernard	840 quintaux de seigle
2 mars 1775	C M « Le Fringue » de Lorient	Hennebont	Quimperlé	Reste de la cargaison
26 mars 1775	<i>C M « Le Saint-Louis » de Lorient</i>	<i>Nantes</i>	<i>Hennebont</i>	<i>bière</i>
30 mai 1775	<i>C M « La Marie-Jeanne » de Lorient</i>	<i>Nantes</i>	<i>Lorient et Hennebont</i>	<i>Chaux et autre</i>
? avril 1776	<i>C M « Le Saint-Antoine » de Lorient</i>	<i>Nantes</i>	<i>Lorient</i>	<i>Chaux</i>
17 avril 1776	C M « Le Saint-Antoine » de Lorient	Hennebont	Nantes	À vide
13 avril 1776	<i>C M « La Providence » de Lorient</i>	<i>Nantes</i>	<i>Lorient</i>	<i>25 tonneaux de vin</i>
25 avril 1776	C M « La Providence » de Lorient	Hennebont	Lorient	À vide
3 octobre 1776	<i>C M « Le Marie-Jacques » de Lorient</i>	<i>Redon</i>	<i>Hennebont</i>	<i>ardoises</i>
1er février 1777	<i>C M « Le Saint-Jacques » de Lorient</i>	<i>Pontaven</i>	<i>Hennebont</i>	<i>froment</i>
8 février 1777	<i>C M « Le Saint-Pierre » de Port-Louis</i>	<i>Noirmoutier</i>	<i>Lorient</i>	<i>Barriques de vuidre (?)</i>
25 février 1777	C M « Le Saint-Pierre » de Port-Louis	Hennebont	?	?
9 mai 1777	<i>C M « La Reine des Anges » de Lorient</i>	<i>Nantes</i>	<i>Hennebont</i>	<i>chaux</i>
30 mai 1777	<i>C M « Le Saint-Jean-Redon » de Lorient</i>	<i>Redon</i>	<i>Lorient</i>	<i>ardoises</i>

	<i>Baptiste » de Lorient</i>			
11 juin 1777	C M « Le Saint-Jean-Baptiste » de Lorient	Hennebont	À l'aventure	À vide
16 août 1777	C M « Le Saint-Antoine » de Lorient	Croizic	Hennebont	12 muids de sel
2 septembre 1777	C M « Le Saint-Antoine » de Lorient	Hennebont	Brest	À son lesté
20 septembre 1777	C M « L'aimable société » de Lorient	Hennebont	Bordeaux	seigle
28 octobre 1777	C M « L'aimable Jeanne » de Lorient	Hennebont	Lorient	seigle
2 février 1778	C M « L'Abraham » de Lorient	Hennebont	Libourne	seigle
28 février 1778	C M « Le Saint-Jean » de Lorient	Redon	Hennebont	cidre
7 août 1778	C M « La Thérèse » de Lorient	Hennebont	Brest	Chanvre et grains
19 mai 1780	« Le Saint-Patrice » de Lorient	Nantes	Lorient	Chaux et noix
15 juin 1780	« Le Saint-Patrice » de Lorient	Hennebont	?	?
9 octobre 1780	C M « Les trois amis » de Lorient	Nantes	Lorient/Hennebont	Fer et charbon de terre
22 décembre 1780	C M « Le Griffon » de Lorient	Hennebont	Nantes	Seigle, papier et 1 barrot de beurre
9 janvier 1781	C M « Le Glaneno » de Lorient	Hennebont	Redon	34 tonneaux de seigle
3 mars 1781	C M « La Fortune » de Lorient	Redon	Lorient	ardoises
16 mars 1781	C M « La Fortune » de Lorient	Hennebont	Redon	À vide
21 mars 1781	C M « Le Griffon » de Lorient	Hennebont	Redon	seigle
22 mars 1781	C M « Le Saint-Augustin » de Lorient	Hennebont	Redon	seigle
23 mars 1781	Sloop « La Tourterelle » de Lorient	Hennebont	Nantes	seigle

2 avril 1781	C M « Le Glaneno » de Lorient	Hennebont	Nantes	seigle
3 avril 1781	C M « L'Anonyme » de Lorient	Hennebont	Nantes	seigle
11 avril 1781	C M « Le Saint-Charles » de Lorient	Hennebont	Nantes	seigle
17 avril 1781	<i>C M « La Fortune » de Lorient</i>	<i>Redon</i>	<i>Hennebont</i>	<i>ardoises</i>
23 avril 1781	« Le Saint-Patrice » de Lorient	Hennebont	Nantes	seigle
27 avril 1781	C M « La Justine » de Lorient	Hennebont	Redon	grains
2 juin 1781	C M « Les Trois Amis » de Lorient	Hennebont	Nantes	seigle
2 juin 1781	C M « La Justine » de Lorient	Hennebont	Redon	Grains
30 juillet 1781	<i>C M « Les Deux Commères » de Lorient</i>	<i>Redon</i>	<i>Hennebont</i>	<i>ardoises</i>
10 août 1781	C M « Les Deux Commères » de Lorient	Hennebont	Auray	Chargé pour le compte du Roi
28 septembre 1781	C M « Le Saint-Charles »	Hennebont	Bordeaux	46 milliers de fer
5 octobre 1781	<i>C M « Les Trois Amis » de Lorient</i>	<i>Nantes</i>	<i>Lorient</i>	<i>Bray et chanvres</i>
17 octobre 1781	C M « Les Trois Amis » de Lorient	Hennebont	Lorient	bray
14 janvier 1782	C M « Le Glaneur » de Lorient	Hennebont	Roche-Bernard	34 tonneaux de seigle
19 avril 1782	C M « La Providence » de Lorient	Hennebont	Roche-Bernard	38 tonneaux de seigle
6 juillet 1782	<i>C M « La Sainte-Françoise » de Lorient</i>	<i>Libourne</i>	<i>Lorient</i>	<i>vin</i>
25 juillet 1782	C M « La Sainte-Françoise » de Lorient	Hennebont	À l'aventure	À vide
7 janvier 1784	C M « Les Trois Amis » de Lorient	Hennebont	Bordeaux	Fers et marains
9 avril 1784	<i>C M « La Sainte-Reine » de Lorient</i>	<i>Pont l'Abbé</i>	<i>Hennebont</i>	<i>Cuir verts et miel</i>

21 avril 1784	C M « La Sainte-Reine » de Lorient	Hennebont	Nantes	Cuir et miel
16 avril 1784	<i>Sloop »Le Colibry » de Lorient</i>	<i>Nantes</i>	<i>Lorient</i>	<i>Diverses marchandises</i>
7 mai 1784	Sloop »Le Colibry » de Lorient	Hennebont	Croizic	À son lest
19 mai 1784	C M « L'Hypolite » de Lorient	Hennebont	Port Launay	Planches
24 mai 1784	« Sainte Anne » de Quiberon	Libourne	Lorient / Hennebont	vin
28 mai 1784	« Le cerf-volant » Quiberon, 12 t ^x	Hennebont	Lorient	
1 ^{er} juin 1784	« Le Balisaire », Lorient, 70 t ^x	Hennebont	Lorient	
5 juin 1784	« La Sainte-Reine », Lorient, 45 t ^x	Hennebont	Lorient	
10 juillet 1784	« La Sainte-Reine », Lorient, 45 t ^x	Hennebont	Lorient	Avec reste de la cargaison pris à Nantes
9 août 1784	« La Paix », Quiberon, 24 t ^x	Hennebont	Lorient	Planches et plumes d'oie
7 septembre 1784	Sloop »Le Colibry » de Lorient	Hennebont	Concarneau	Planches
24 novembre 1784	<i>C M « Le Saint-Michel » de Lorient</i>	<i>Pont l'Abbé</i>	<i>Lorient</i>	<i>Froment</i>
3 décembre 1784	C M « Le Saint-Michel » de Lorient	Hennebont	À l'aventure	À vide
2 décembre 1784	<i>C M « Le Nannon » de Lorient</i>	<i>Pont l'Abbé</i>	<i>Lorient</i>	<i>avoine</i>
23 décembre 1784	C M « Le Nannon » de Lorient	Hennebont	Pont l'Abbé	À son lest
23 décembre 1784	<i>Sloop »Le Colibry » de Lorient</i>	<i>Pont l'Abbé</i>	<i>Hennebont</i>	<i>Froment</i>
20 janvier 1785	« La Sainte-Anne-Louise », d'Arzon, 185 t ^x	Hennebont	Lorient	
17 février 1785	<i>Sloop »Le Colibry » de Lorient</i>	<i>Pont l'Abbé</i>	<i>Hennebont</i>	<i>Froment</i>

18 février 1785	« La Jeune Caroline » de Cavane, 32 t ^x	Hennebont	Bordeaux	
12 mars 1785	« Le Saint-Joseph » de Quiberon, 18 t ^x	Hennebont	Lorient	Chargé de vin
22 mars 1785	<i>C M « Le Saint-François » de Lorient</i>	<i>Quimperlé</i>	<i>Hennebont</i>	<i>froment</i>
1 ^{er} avril 1785	CM « Le Saint-Esprit », Arzon, 16t ^x	Hennebont	Lorient	
18 avril 1785	« Marie-Perrine », Lorient, 40 t ^x	Hennebont	Lorient	À vide
19 avril 1785	« Marie-Jeanne-Françoise », Locmariaquer, 12 t ^x	Hennebont	Lorient	À vide
2 mai 1785	« Saint-François », de Quimperlé, 12t ^x	Hennebont	Lorient	
9 mai 1785	« Le Jeune François », de Meau, 28 t ^x	Hennebont	Lorient	Reste de la cargaison de chaux
10 mai 1785	« Blavet », Port-Louis, 44 t ^x	Hennebont	Lorient	Diverses marchandises
17 mai 1785	« Saint-François », Qimperlé, 12 t ^x	Hennebont	Lorient	
28 mai 1785	« Marie-Vincente », Quiberon, 18 t ^x	Hennebont	Lorient	vin
8 juin 1785	« Bon Aimé », Lorient, 48 t ^x	Hennebont	Lorient	
4 juillet 1785	« Marie-Marguerite », Lorient, 36 t ^x	Hennebont	Lorient	À vide
9 juillet 1785	« Sainte-Anne », Carnac, 36 t ^x	Hennebont	Lorient	À vide
12 juillet 1785	« La Providence d'Arzon », 34 t ^x	Arzon	Hennebont	Reste de la cargaison
16 juillet 1785	« Les Trois Frères », Lorient, 40 t ^x	Lorient	Hennebont	Reste de la cargaison
21 juillet 1785	« Les Trois Frères », Lorient 40 t ^x	Hennebont	Lorient	À vide
26 juillet 1785	« Le Saint-Pierre » de Quiberon, 17 t ^x	Lorient	Hennebont	À vide
29 juillet	«Le Saint-Pierre » de	Lorient	Hennebont	Reste de la

1785	Plouharnel, 24 t ^x				cargaison
29 juillet 1785	« Sainte-Anne » de Rhuys, 29 t ^x	Lorient	Hennebont		Reste de la cargaison
1 ^{er} août 1785	« Saint-Pierre », Quiberon, 17 t ^x	Hennebont	Lorient		À vide
2 août 1785	« Saint-Vicent », de Carnac	Lorient	Hennebont		Reste de la cargaison
3 août 1785	« La Providence », Quiberon, 17 t ^x	Hennebont	Lorient		À vide
4 août 1785	« Saint-Vincent » de Carnac, 10 t ^x	Hennebont	Lorient		Reste de la cargaison
17 août 1785	« Conception », Saint-Malo, 120 t ^x	Hennebont	Lorient		À vide
19 août 1785	« Bon aimé », de Lorient	Lorient	Hennebont		Reste de la cargaison
12 octobre 1785	« Sainte-Anne », 28 t ^x	Hennebont	Lorient		À vide
18 octobre 1785	« Jeune Marie », Bordeaux, 40 t ^x	Bordeaux	Lorient, Hennebont, Port-louis		1 barrique de vin, 7 barrils 66 caisses de prunes, fromage Roquefort
18 octobre 1785	« Sieur Ambroise », Rhuys, 39 t ^x	Nantes	Lorient, Hennebont		20 barriques de vin blanc de Nantes
19 octobre 1785	« L'hirondelle », Pont-Aven, 20 t ^x	Nantes	Lorient, Hennebont, Quimperlé		Marchandises diverses
19 octobre 1785	« Marie-Thérèse » de Dunkerque	?	Hennebont		Blés, 3 barrils d'huile de graines
19 octobre 1785	<i>C M « L'Espérance » de Lorient</i>	<i>Pont l'Abbé</i>	<i>Hennebont</i>		<i>miel</i>
30 octobre 1785	<i>C M « L'Espérance » de Lorient</i>	Hennebont	Sables d'Olonne		Entailles vides
7 janvier 1786	« La Marie-Elisabeth », 7 t ^x	Lorient	Hennebont		Reste de la cargaison
31 janvier 1786	<i>C M « Le Sainte-Anne » de Lorient</i>	<i>Nantes</i>	<i>Hennebont</i>		<i>chaux</i>
7 février 1786	« Marie-Jeanne »	Lorient	Hennebont		Reste de la cargaison
20 février 1786	<i>C M « Le Saint-Michel » de Lorient</i>	<i>Nantes</i>	<i>Hennebont</i>		<i>?</i>

14 mars 1786	« Sainte-Anne » de Lorient, 23 t ^x	Hennebont	Lorient	Ardoises
22 mars 1786	<i>C M « Le Saint-Michel » de Lorient</i>	Hennebont	Nantes	amidon
26 mars 1786	<i>C M « Le Vigilant » de Lorient</i>	Nantes	Hennebont	?
31 mars 1786	<i>C M « Le Saint-Michel » de Lorient</i>	Nantes	Hennebont	?
5 avril 1786	<i>C M « Le Sainte-Anne » de Lorient</i>	Nantes	Hennebont/Lorient	Marchandises diverses et seigle
11 avril 1786	<i>C M « Le Saint-Michel » de Lorient</i>	Hennebont	Nantes	foin
12 avril 1786	« Le Père de Famille », l'Île aux Moines, 48 t ^x	Lorient	Hennebont	Reste de la cargaison
27 avril 1786	<i>C M « La Marie-Marguerite » de Lorient</i>	Oléron	Bretagne	vin
16 juin 1786	« Le Sainte-Anne », Lorient, 14 t ^x	Lorient	Hennebont	seigle
19 juin 1786	<i>C M « La Marie-Marguerite » de Lorient</i>	Hennebont	Oléron	5 barriques vides
29 avril 1786	<i>C M « Le Saint-Michel » de Lorient</i>	Nantes	Hennebont	seigle
4 mai 1786	« Saint-Goustan » de Rhuys, 41 tonneaux	Penerf	Hennebont	sel
7 juin 1786	<i>C M « Le Vigilant » de Lorient</i>	Hennebont	Nantes	Cire jaunes et papiers
7 juin 1786	« La Marie-Joseph », Rouen, 140 t ^x	Hennebont	Lorient	Grains
8 juin 1786	« Benjamin », Dunkerque, 65 tonneaux	Hennebont	Lorient	À vide
15 juillet 1786	« Sainte-Anne », l'Île d'Ars	Nantes	Lorient, Hennebont	Vin et autres marchandises
18 août 1786	« Vigilant », Port-Louis	Hennebont	Lorient	Au lest
19 août 1786	« Le Sainte-Anne », Lorient, 15 t ^x	Lorient	Hennebont	vin
4 octobre 1786	<i>C M « Le menteur » de Lorient</i>	Hennebont	Blaye	cercles

15 décembre 1786	C M « Le Sainte-Anne » de Lorient	Redon	Hennebont	ardoises
5 janvier 1787	« La Vigilente », Rouen, 83 t ^x	Lorient	Hennebont	Restant de son chargement
6 février 1787	C M « Le Saint-Heureux » de Lorient	Pont l'Abbé	Hennebont	Blé noir, avoine, bois sec
18 février 1787	« Saint-Germain », Lorient, 45 t ^x	Lorient	Hennebont	À vide
19 février 1787	« Saint-Augustin », Lorient, 54 t ^x	Lorient	Hennebont	Finir son déchargement
28 février 1787	C M « Le Saint-Heureux » de Lorient	Hennebont	Lorient	Guese pour lester les vaisseaux de la Compagnie
28 février 1787	« La Marie-Joseph », de l'Île d'Arz	Lorient	Hennebont	Au leste
15 février 1787	C M « La Belle Julie », Île aux Moines	Oléron	Port-Louis	vin
12 mars 1787	« Sainte-Anne », Libourne, 31 t ^x	Hennebont	Lorient	
14 mars 1787	C M « La Belle Julie », Île aux Moines	Hennebont	Lorient	vin
20 mars 1787	« La Marie-Raimond », de Quimper, 42 t ^x	Lorient	Hennebont	
28 juillet 1787	C M « Le Sainte-Anne » de Lorient	Redon	Hennebont	ardoises
6 août 1787	C M « Les Deux Sœurs » de Lorient	Lorient	Hennebont	vin
11 août 1787	« Le Sainte-Anne de Quiberon », de Plouharnel	Hennebont	Plouharnel	À vide
20 août 1787	C M « Le Sainte-Anne » de Ploemeur	Nantes	Hennebont	chaux
9 octobre 1787	C M « Le Saint-Heureux » de Lorient	Rouen	Hennebont	603 [£] de fret
17 mars	C M « L'Actif » de	Nantes	Lorient	Fret de 450 [£]

1788	<i>Lorient</i>			
28 mars 1788	<i>C M « L'Actif » de Lorient</i>	<i>Lorient</i>	<i>Hennebont</i>	<i>Chargé seulement en partie de chaux</i>
4 avril 1788	<i>C M « L'Actif » de Lorient</i>	<i>Hennebont</i>	<i>Nantes</i>	<i>papier</i>
9 avril 1788	<i>C M « La Marie-Julienne » de Quimperlé</i>	<i>Libourne</i>	<i>Hennebont</i>	<i>Vin (182[£] de fret)</i>
22 avril 1788	<i>C M « La Marie-Julienne » de Quimperlé</i>	<i>Hennebont</i>	<i>Quimperlé</i>	<i>vin</i>
30 avril 1788	<i>C M « Le Vigilant » de Port-Louis</i>	<i>Hennebont</i>	<i>Nnates</i>	<i>Seigle (350[£] de fret)</i>
5 mai 1788	<i>C M « La Marie-Toussaint » de Ploemeur</i>	<i>Nantes</i>	<i>Hennebont</i>	<i>Marchandises diverses</i>
7 mai 1788	<i>C M « Le Sainte-Anne » de Lorient</i>	<i>Lorient</i>	<i>Hennebont</i>	<i>Chercher du seigle pour Nantes</i>
15 mai 1788	<i>C M « Le Sainte-Anne » de Lorient</i>	<i>Lorient</i>	<i>Nantes</i>	<i>18 tonneaux de seigle, prix à Hennebont</i>
16 mai 1788	<i>C M « Le Marie-Louise » de Guidel</i>	<i>Hennebont</i>	<i>Nantes</i>	<i>Seigle (90[£] de fret)</i>
17 mai 1788	<i>C M « Le Saint-Augustin » de Port-Louis</i>	<i>Hennebont</i>	<i>Nantes</i>	<i>Seigle (252[£] de fret)</i>
17 mai 1788	<i>C M « La Marie-Toussaint » de Ploemeur</i>	<i>Hennebont</i>	<i>Nantes</i>	<i>seigle</i>
31 mai 1788	<i>C M « Le Saint-François » de Lorient</i>	<i>Lorient</i>	<i>Hennebont</i>	<i>20 tonneaux de son</i>
13 juin 1788	<i>C M « La Marie-Toussaint » de Ploemeur</i>	<i>Hennebont</i>	<i>Nantes</i>	<i>Cercles et papiers</i>
21 juin 1788	<i>C M « Le Saint-François » de Lorient</i>	<i>Hennebont</i>	<i>Bordeaux</i>	<i>Seigle (400[£] de fret)</i>
? juin 1788	<i>C M « La Marie-Toussaint » de Ploemeur</i>	<i>Nantes</i>	<i>Hennebont</i>	<i>Marchandises diverses</i>
30 juin 1788	<i>C M « Le Saint-Jacques » de Lorient</i>	<i>Hennebont</i>	<i>Bordeaux</i>	<i>Seigle (407[£] de fret)</i>

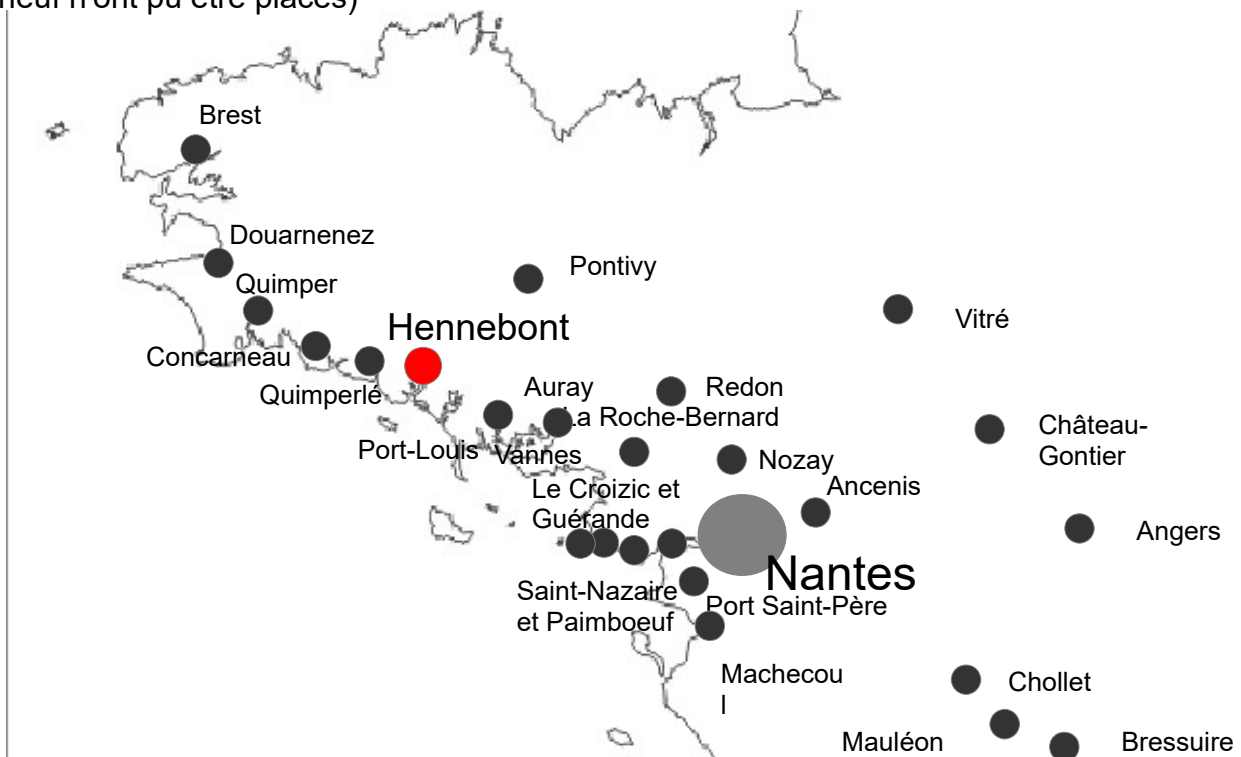
25 août 1788	C M « Le Saint-Jacques » de Lorient	Hennebont	Bordeaux	Seigle (410 ^l de fret)
9 septembre 1788	C M « Le menteur » de Lorient	Rouen	Hennebont	250 ^l de fret
18 octobre 1788	C M « Le menteur » de Lorient	Hennebont	Bordeaux	Seigle (510 ^l de fret)
20 novembre 1788	C M « L'Hirondelle » de Pondaven	Libourne	Hennebont	Vin (160 ^l de fret)

Annexe 2 : État des remises faites par les changeurs en la monnaie de Nantes en l'année 1729

A D Ille et Vilaine. : C 1895 : États des remises faites par les changeurs

Les liasses sur l'état des remises faites par les changeurs à la monnaie de Nantes ont livré des éléments intéressants. Un seul nom d'un changeur Hennebontais y apparaît Guillermin,, dont les activités semblent multiples, son nom étant à rapprocher, comme nous l'avons vu de la tentative de fraude évoquée avec son compère le Milloc'h. Ce changeur n'entretient pas de relation avec la monnaie de Rennes, même si son nom est consigné sur certains feuillets. Il travaille uniquement, semble-t-il, avec celle de Nantes, au moins jusqu'en 1739. Deux années à peu près complètes ont été relevées dans les liasses, 1729-1730, même si certains mois sont absents (en 1729, manquent les mois de janvier et février, mars et juillet en 1730).

Noms des villes ayant un changeur en relation avec Nantes (Fougeray et Bourgneuf n'ont pu être placés)



Mars 1729

Nom des Villes	Noms des changeurs	Valeur en or	Valeur en argent	total
Ancenis	Bruny	63lt12s 7d	120lt 3s	183lt 16s 2d
Auray	Martinese		1978lt 11s 10d	1978lt 11s 10d
Douarnenez	Gouïn		2988lt 16s	2988lt 16s
Hennebond	Guillermain	4634lt 11s 4d	25 088lt 11s 4d	29723lt 2s 8d
Le Croisic	Morignay	3356lt 12 s 4d	404lt 17s 9d	3761lt 10s1d
Nozay	De la Fleuriaye		101lt 2s 6d	101lt 2s 6d
Paimboeuf	Mouraud	699lt 19s2d	6876lt 14s 3d	7576lt 13 s 5d
Pors saint Pere	Voisin	225lt 7s 3d	610lt 16	836lt 3s3d
Quimper	Gazon	16710lt 18s 9d	53203lt 10s 7d	69914lt 9s4d
	Louvel	22251lt 13 s7d	62474lt 4s5d	84725lt 18s
Quimperlé	Billette	1790lt 2s1d	27622lt 14s 6d	29412lt 16s 7d
Vitré	Hoismard		2030lt 12s 4d	2030lt 12s 4d
Angers	Mabil	1528lt 0s 11d	5073lt 19s 11d	6602lt 0s 3d
	Marchand	259lt 16s 7d	645lt 19s 6d	905lt 16s 3d
Chollet	Quatreboeufs	306lt 8s	1611lt 2s4d	2117lt 10s 4d
Bressuire	Belumeau	226lt 5s	17lt 4s 2d	243lt 9s 2d
Mauléon	Guerry	1269lt 2s2d	1710lt 7s7d	2979lt 9s9d
		54578lt 3s	195343lt 18s3d	249920lt 1s3d

Avril 1729

Nom des Villes	Noms des changeurs	Valeur en or	Valeur en argent	total
Auray	Martinière		1484lt 13s 6d	1484lt 13s 6d
Brest	Goubin	572lt 13s 10d		572lt 13s 10d
Guerrande	Le pennec	1281lt 9s9d	3168lt 11s11d	4450lt 1s 8d
Hennebond	Guillermain	228lt 18s	3168lt 11s11d	4450lt 1s 8d
Le Croisic	Calvé	904lt 19s11d	780lt 16s 10d	1685lt 16s 9d
La Rochebernard	L'Eveque		1268lt 9s 10d	1268lt 9s 10d
Paimboeuf	Mouraud	2693lt 15 s 8d	2929lt 3s 6d	3622lt 19s 2d
Pontivy	Le Bars	206lt 15s 9d	4792lt 11s 10d	4999lt 7s7d
Quimper	GAZON	18819lt 13s 7d	68964lt 8s 4d	87784lt 1s 11d
	Louvel	30649lt 2s2d	111763lt 17s 2d	142410lt 19s 4d
Quimperlé	Billette	21668lt 11s 7d	11354lt 4s 11d	33022lt 16s 6d
Saint-Nazaire	Kermasson		159lt 8s	159lt 8s
Angers	Heurtelou	616lt	3048lt 10s	3664lt 10s
	Mabil	3368lt 1s 9d	8941lt 15s4d	12309lt 17s 1d
	Marchand	443lt 13 s	1068lt 1s 3d	1511lt 14 s 3d
Chateaugonttier	Rousseau		469lt	469lt
	Basmarais Jarry		929lt 15s 8d	929lt 15s 8d
Chollet	Quatreboeufs	339lt 8s8d	937lt 4s2d	1496lt 12s10d
Bersuire	Belumeau	843lt 2s4d	117lt 12s3d	960lt 14s 7d
Mauléon	Guerry	1005lt 14s 10d	2087lt 1s	3092lt 13 s 10d
		83862lt 0s 10d	238058lt 9s 3d	321920lt 10s 1d

Mai 1729

Nom des Villes	Noms des changeurs	Valeur en or	Valeur en argent	total
Auray	Martiner		748lt 11s 4d	748lt 11s 4d
Douarnenez	Gouïn		3467lt 14s 3d	3467lt 14s 3d
Hennebond	Guillermin	4099lt 13s 10d	14913lt 19s9d	19013lt 13s 7d
Le Croisic	Calvé	1113lt 11s 5d	4429lt 11s	5543lt 2s 5d
La Rochebernard	L'Eveque		845lt 8s5d	845lt 8s5d
Paimboeuf	Mouraud	1633lt 4s 9d	1881lt 17s 3d	3515lt 2s
Quimper	Gazon	43706lt 11s 11d	46784lt 18s 6d	90 491lt 10 s 5d
	Louvel	199100s 5d	78720lt 8s 10d	98630lt 9s3d
Quimperlé	Billette	2351lt 15s	16763lt 17s 10d	19115lt 12s10d
Saint Nazaire	Kermasson	936lt 1s1d		936lt 1s1d
Vannes	Morice		8809lt 1s4d	8809lt 1s4d
Angers	Mabil	2576lt 4s 3d	10 927lt 11s8d	13503lt 15s 11d
	Marchand	661lt 19s	1294lt 2s10d	1956lt 1s 10d
Chateaugontier	Rousseau	819lt 5s 2d	1729lt 12 s9d	2098lt 17s11d
	Basmarais Jarry	2262lt 9s11d	155lt 0s5d	2173lt 14s 7d
Bersuire	Bellumeau	266lt 0s4d	444lt 1s7d	710lt 1s11d
		80570lt 0s8d	193306lt 8s9d	273876lt 9s 5d

Juin 1729

Nom des Villes	Noms des changeurs	Valeur en or	Valeur en argent	total
Ancenis	Bruny	203lt 5s 4d	219lt 2s 1d	422lt 7s 5d
Fougeray	Dubreil	80lt 17s 2d		80lt 17s 2d
Hennebond	Guillermin	692lt 17s 9d	8609lt 1s 7d	9301lt 19s 4d
Le Croisic	Calvé	5893lt 19s 7d	2996lt 5s4d	8890lt 4s 11d
Paimboeuf	Mouraud	2739lt 14s 7d	3926lt 0s8d	665lt 15s 3d
Port Saint Pere	Voisin	367lt 7s 9d	617lt 0s6d	1184lt 8s3d
Pontivy	Le baze	99lt 17s3d	2119lt 5s 10d	2219lt 3s1d
Quimper	Gazon	19164lt 3s9d	59522lt 18s 2d	92430lt 14s 11d
	Louvel	32907lt 16s 9d	59522lt 18s 2d	92430lt 14s11d
Quimperle	Billette	20485lt 6s5d	38875lt 5s1d	59360lt 11s 6d
Rhedon	La Touchegautier		746lt 14s 9d	746lt 14s 9d
Angers	Mabil	2186lt 9s 6d	5890lt 19s 8d	8077lt 9s 2d
	Marchand	721lt 3s2d	1722lt 16s 8d	2443lt 19s 10d
Chateaugontier	Rousseau		1643lt 10s	1643lt 10s
Bersuire	Bellumeau	289lt 17s 6d	409lt 5s2d	699lt 2s8d
Mauléon	Guerry	1527lt 3s9d	2085lt 11s 2d	3612lt 14s 11d
		87560 lt 0s3d	168311 lt 11s 4d	255871 lt 12 s 7d

Juillet 1729

Nom des Villes	Noms des changeurs	Valeur en or	Valeur en argent	total
Concarneau	Moulin	6552lt 7s9d	13868lt 8s4d	20420lt 16s 1d
Hennebond	Guillermin	4048lt 12s 4d	7539lt 18s	11 588lt 10s 4d
Le Croisic	Clavé	7232lt 18s 4d	1380lt 6s 2d	8613lt 4s6d
La Rochebernard	Lévêque		501lt 3s 6d	501lt 3s 6d
Nozay	De la Fleuriaye		67lt 15s 7d	67lt 15s 7d
Paimboeuf	Mouraud	88lt 8s 11d	9lt 17s 8d	898lt 6s 7d
Quimper	Gazon	19158lt 13s4d	42 101lt 7s10d	61260lt 1s2d
	Louvel	10016lt11s3d	29235lt 11s 4d	39252lt 2s7d
Quimperlé	Billette	30156lt 15s3d	47428lt 8s	97585lt 3s3d
Vannes	Moixe	1480lt 6s8d	7231lt 7s10d	8711lt 14s 6d
Angers	Heurtelou	1534lt 5s1d	4001lt 6s11d	5535lt 12s
	Mabil	3503lt 10s10d	7062lt 9s3d	10564lt 0s3d
	Marchand	286lt 6s10d	200lt 18s5d	487lt 5s3d
Chateaugontier	Rousseau	692lt 17s9d	844lt 18s5d	1537lt 16s2d
	Basmarais Jarry	73lt 6s11d	908lt 13s9d	982lt 0s8d
Chollet	Quatreboeuf	748lt 11s3d	1800lt 15s8d	2549lt 6s11d
Bersuire	Bellumeau	389lt 14s11d	601lt 12s6d	991lt 7s 5d
Mauléon	Guerry	941lt 4s6d	1460lt 2s6d	2403lt 7s
		107702lt 11s11d	166245lt 1s10d	273947lt 13s9d

Août 1729

Nom des Villes	Noms des changeurs	Valeur en or	Valeur en argent	total
Auray	Martinese		2018lt 17s10d	2018lt17s10d
Concarneau	Moulin	6013lt 5s8d	18862lt 15s	24876lt 1s3d
Douarnenez	Gouïn	4788lt18s 1d	431lt 12s5d	5220lt 10s6d
Guérande	Le Penneec	1272lt 13 s 1d	4040lt 10s 2d	5313lt 3s3d
Hennebond	Guillermin	485lt 3s 10d	6584lt 15s3d	7069lt 19 s1d
Le Croisiz	Calvé	6616lt 18s 4d	8518lt 9s 4d	15535lt 7s8d
Paimboeuf	Mouraud	90lt 2s 10d	2601lt 11s 9d	2691lt 14s 7d
Port Louis	Foulquier	107lt 7s6d	433lt 16s 6d	541lt 4s
Port Saint Pere	Voisin	513lt 9s7d	562lt 16s	1076lt 5s7d
Quimper	Gazon	18359lt 2s2	37461lt 18s3d	55821lt 0s3d
	Louvel	11598lt 16s1d	32847lt 12s 10d	44446lt 8s11d
Quimperlé	Billette	20 14lt 8s3d	47646lt 8s3d	67730lt 16s 6d
Rhedon	La touche-gautier		1494lt 11s6d	1494lt 11s6d
Angers	Mabil	1892lt 3s 9d	6234lt 5s8d	8 126lt 9s5d
	Marchand	167lt 0s9d	430lt 3s 1d	597lt 3s 10d
Chateaugontier	Rousseau	205lt 0s8d	789lt 10 6d	994lt 11s 2d
	Basmarais Jarry	550lt 11s 10d	713lt 15s 1d	1264lt 6s11d
Chollet	Quatreboeufs	269lt 3s 1d	421lt	682lt 3s1d
Bersuire	Bellumeau	686lt 14s	367lt 2s10d	1053lt£ 16s10d
Mauléon	Guerry	380lt 12s 10d	680lt 15s 7d	1261lt 8s5d
		74293lt 12s4d	173142lt 8s3d	247436lt 0s7d

Septembre 1729

Nom des Villes	Noms des changeurs	Valeur en or	Valeur en argent	total
Concarneau	Moulin	14958lt 1s 11d	42584lt 4s	57553lt 5s11d
Douarnenez	Gouïñ	989lt 16s 9d		989lt 16s 9d
Hennebond	Guillermin	333lt 19s 5d	3366lt 10s 9d	3678lt 10s2d
Le Croisic	Calvé	7169lt 5s8d	8450lt 6s 3d	15 619lt 11s 11d
La Rochebernard	Lévêque		758lt 1s2d	758lt 1s2d
Paimboeuf	Mouraud	1537lt 15s 10d		1537lt 15s 10d
Port Saint Pere	Voisin		8423lt 13s 5d	8423lt 13s 5d
Quimper	Gazon	4976lt 12s	43 326lt 13s11d	48403lt 5s 11d
	Louvel	21 617lt 4s4d	27078lt 7s	48695lt 11s 4d
Quimperlé	Billette	6827lt 18s 2d	2513lt 10s10d	9341lt 9s
Saint Nazaire	Kermason		432lt 7s 1d	432lt 7s 1d
Angers	Heurtebon	867lt 17s 6d	2204lt 6s	3072lt 3s 6d
	Mabil		7632lt 4s8d	7632lt 4s8d
	Marchand	280lt 3s 1d	680lt 1s	960lt 4s 1d
Chateaugontier	Rousseau	814lt 16s 11d	1078lt 14s	1893lt 10s 11d
	Basmarais Jarry		724lt 4s	724lt 4s
Cholet	Quatreboeufs	480lt 15s 4d	560lt 3s9d	1040lt 19s1d
Bersuire	Bellumeau	243lt 18s 5d	583lt 13s11d	827lt 12s 4d
Mauléon	Guerry	1698lt 12s 10d	1495lt 13 5d	3194lt 6s3d
		62774lt 18s2d	152003lt 11s6d	214 778lt 9s8d

Octobre 1729

Nom des Villes	Noms des changeurs	Valeur en or	Valeur en argent	total
Concarneau	Moulin	2565lt 12s 9d	15 319lt 14s 5d	17885£7s2d
Douarnenez	Gouin		2024lt3s6d	2024lt3s6d
Guérande	Le pennec	337lt 12s 2d	3269lt 1s 7d	3606lt 13s 9d
Hennebont	Guillermin	3770lt 4s 9d	13189lt 1s4d	16959lt 6s1d
Le croisic	Calvé	1161lt 5s10d	2915lt 6s 3d	4076lt 12s 1d
Machecoul	Rocquand		422lt 2s	422lt 2s
Paimboeuf	Mouraud	636lt 6s 6d	2515lt 0s1d	3151lt 6s 7d
Quimper	Gazon	17030lt 11s 8d	38363lt 1s 10d	33910lt 9s 3d
	Louvel	5549lt 14s	11810lt 12s 6d	17360lt 6s6d
Quimperlé	Billette	19 105lt 15s	14804lt 14s3d	33910lt 9s3d
Angers	Mabil	2511lt 14s5d	8537lt 19s 10d	11049lt 14s 3d
	Marchand	1177lt 4s	225lt 14s3d	1402lt 18s 3d
Chateaugontier	Basmarais Jarry		1635lt 12s 9d	1635lt 12s 9d
Chollet	Quatreboeufs	520lt 11s	893lt 5s 10d	1413lt 16s 10d
Bersuire	Bellumeau	510lt 16 s 7d	932lt 5s2d	1443lt 1s9d
		54877lt 8s8d	116855lt 15s7d	171733lt 4s3d

Novembre 1729

Nom des Villes	Noms des changeurs	Valeur en or	Valeur en argent	total
Concarneau	Moulin	2033 lt 12	556lt 4	2589lt 16
Hennebond	Guillermin	19 461	31726lt 19s 2d	51 187lt 19 s 2d
Nozay	De la Fleuriaye		37333lt 2s 4d	17333lt 2s 4d
Paimboeuf	Mouraud	2966lt 17s 4d	1882lt 11s 10d	4849lt 9s 2d
Port-Louis	Foulquier	618lt 12s 10d	1288lt5s 7d	1906lt 18s 5d
Quimper	Gazon	27 684lt 7s 1d	34148lt 15s 5d	61833lt 2s 6d
Quimperlé	Billette	5984lt 5s 1d	640lt 9s 1d	6624lt 14s 2d
Vannes	Moixe	782lt 3s	7542lt3s	8324lt 6s
Vitré	Hoisnard		2993lt 12s 3d	2993lt 12s 3d
Angers	Heurtelou	310lt4s1d	2611lt 14s 10d	2921lt 18s 11d
	Mabil	10 886lt 10s	14503lt 10s7d	25390lt 7d
	Marchand	368lt10s 8d	445lt 18s 3d	814lt 8s 11d
Chateaugontier	Rousseau		1829lt 2s	1829lt 2s
	Basmarais Jarry	189lt 2s 6d	383lt 19s 10d	573lt 2s 4d
Chollet	Quatreboeufs	3327lt 8s 4d	8235lt 10s 2d	11562lt 18s 6d
Bersuire	Bellumeau	2895lt5s8d	864lt 7s 6d	3759lt 7s 2d
		77 507lt 18s 7d	146986lt 5s 10d	224 494lt 4s 5d

Monseigneur

Vous remarquerez par l'état que j'ay l'honneur de vous envoyer cy joint que les remises des changeurs ont diminué depuis l'arrêt du 20 septembre (dernier?) qui accorde directement aux négociants les 4 s'

(?)... suivand (?) de matière qu'ils tireront de l'étranger comme ils estoient accoutumés d'un plus grand avantage, parce que les changeurs de Basse Bretagne qui ont 6s par £ leurs en abandonneraient (à ce qu'ils m'ont dit jusqu'à 5s£), cet arrêt n'a pas eu encore beaucoup d'effet, mais j'espère qu'ils se détermineront sur ce que les ay prévenus par ordre de M Gassin (relativement à ceux du ministre) auquel j'avais fait lors de la réception de cet arrêt les observations nécessaires que les droits des changeurs les plus éloignés alloient estre réduits à 4d comme les autres : je crois Monseigneur que vous pensez que c'est un des moyens les plus efficaces pour empêcher le billonage et rachat (?) que cette augmentation de droit avait causé sur les espèces de France (ainsy que j'ay eu l'honneur de vous le remarquer par mon mémoire du 19 juin dernier, et que cette réduction empêchera par qu'il revienne de l'étranger à présent que l'on délivre les gallions autant et plus de matière et qu'il n'en est entré dans le tems qu'on a esté obligé de talléer le partage de l'augmentation des droits des changeurs, à cause de la rareté de ces matières en Espagne et des difficultés qu'il y avoit alors à les tirer d'Espagne, (causes qui ne subsistent plus aujourd'huy).

J'ay l'Honneur d'estre avec beaucoup de respect et de dévouement

Monseigneur

Voyre humble et très obéissant serviteur

Chalumeau

A Nantes le 6 novembre 1729.

Décembre 1729

Nom des Villes	Noms des changeurs	Valeur en or	Valeur en argent	total
Anceny	Bruny	874lt 1s 3d	320lt 12s	1194lt 13s 3d
Auray	Martinière		2021lt 1s 10d	2021lt 1s 10d
Guérande	Le Pennec	489lt 12s 3d	140lt 14s	630lt 6s 3d
Hennebond	Guillermin	7650lt 18s 6d	17428lt13s10d	25 079lt 12s 4d
Le Croisic	Calvé	3404lt 7s 1d	1638lt 3s7d	5042lt 10s 8d
Marchecoul	Rocquand		328lt 13s 3d	328lt 13s 3d
Paimboeuf	Mouraud	319lt 13s 4d	2371lt 14s 8d	2891lt 8s
Pont Saint Pere	Voisin		14 385lt 2s 1d	14 385lt 2s 1d
Quimper	Gazon	10760lt 19s 11d	55392lt 17s4d	66153lt 17s3d
Saint Nazaire	Kermasson	304lt 18s	351lt 0s 2d	655lt 18s 2d
Vannes	Morice	1387lt 10s 10 d	1533lt 15s 5d	2921lt 6s 3d
Vitré	Hoisnard		367lt 1s 7d	367lt 1s 7d
Angers	Mabil	1527lt 3s 9d	7017lt 8s5d	8344lt 12s02d
Chateaugiron	Rousseau	1558lt 19s11d	1853lt 5s 9d	3412lt 5s8d
	Basmarais jarry		1284lt 15s	1284lt 15s
Chollet	Quatreboeufs	463lt 2s	558lt 8d	1021lt 10s
		28941lt 6s 10d	109993lt 6s 11d	135934lt 13s 9d

Monseigneur

L'état que j'ay l'honneur de vous envoyer ci-joint vous fera connaître ceux des changeurs qui conformément à vos ordres se sont donnez des mouvements pour rassembler les vieilles espèces de matières par les remises qu'ils m'en ont fait : cela n'empêchera pas que je ne leur donne des certificats (comme vous le désirez) afin que vous puissiez estre informé dans le courant de ce mois des attentions qu'ils auront à les continuer.

Mais, vous sentez bien , Monseigneur, que tous ces soins ne peuvent également opérer pour tous par ce que la plus grande ressource que nous ayons aujourd'huy pour l'aliment des monoyes sont les espèces étrangères qui ne tombent (?) pas dans toutes les villes et que l'on ne tire même qu'à la faveur du bénéfice ces changeurs partagent entre eux et le négociant.

Vous remarquerez, Monseigneur, que tous les changeurs compris dans cet état ne sont pas du département de cette monoye, mais vous savez que la distance des villes de leurs résidences ne fait aucune différence pour les droits, ils ont la liberté de remettre à le monnoye qui est pus à leur portée, l'intérêt du Roy demandant seulement qu'ils remettent à la plus prochaine.

J' ay l'honneur d'estre avec bien du respect

Monseigneur

Votre humble et très obéissant serviteur

Chalumeau

?? 1729

Janvier 1730

Nom des Villes	Noms des changeurs	Valeur en or	Valeur en argent	total
Concarneau	Moulin		2591lt 4s6d	2591lt 4s6d
Fougeray	Dubreil		527lt 12s6d	527lt 12s6d
Hennebond	Guillermin	3508lt 12s 6d	5881lt 19s3d	9390lt 11s 9d
Le croisic	Calvé	1903lt 13s 6d	1369lt 19s9d	3273lt 13s3d
Machecoul	Gareau	461lt 6s7d	185lt 15s6d	647lt 2s1d
Nozay	De la Fleuriaye	7832lt 2s8d	3410lt 10s1d	11242lt 12s9d
Paimboeuf	Mouraud		103lt 9s 3d	103lt 9s 3d
Quimper	Gazon	8349lt 2s9d	20849lt 13s	29198lt 15s9d
Vannes	Morice		7311lt 5s4d	7311lt 5s4d
Angers	Heurtelou	758lt 5s8d	2669lt 12s9d	3427lt 18s 5d
	Mabil	1665lt 1s3d	2620lt 10s9d	4285lt 12s
	Marchand	121lt 1s5d	618lt 9s10d	739lt 11s3d
Chateaugontier	Rousseau	311lt 19s9d	2579lt 10s	2891lt 9s9d
	Basmaraisjarry	701lt14s6d	281lt15s3d	983lt 9s9d
Bressuire	Belumeau	1686lt 5s3d	485lt 14s1d	2171lt19s 4d
Mauléon	Guerry	950lt 19s	4653lt 1s5d	5604lt 0s5d
		28250lt 4s10d	58949lt 15s3d	872000s1d

Février 1730

Nom des Villes	Noms des changeurs	Valeur en or	Valeur en argent	total
Hennebond	Guillermin	3232lt 17s 11d	9644lt 8s4d	12877lt 6s3d
Le Croisic	Calvé	525lt 13s 10d	7459lt 16s 3d	12719lt 10s 1d
La Rochebernard	L'Evêque		421lt 7s3d	421lt 7s3d
Nantes	Duhil	76lt	202lt 19s8d	278lt 19s 8d
Paimboeuf	Mouraud		1172lt 10s	1172lt 10s
port-Louis	Foulquier		329lt 0s 7d	329lt 0s 7d
Port Saint Pere	Voisin	331lt 8s2d	593lt 0s2d	924lt 8s4d
Quimper	Gazon	8539lt 3s1d	20264lt 1s5d	28803lt 4s6d
Quimperlé	Billette	432lt 3s 4d	1606lt 8s5d	2038lt 11s4d
vannes	Morice	7188lt 14s 6d	5067lt 7s10d	12256lt 2s4d
Angers	Heurtelou	5745lt 10s1d		5745lt 10s1d
	Mabil	4185lt 12s2d	6132lt 3s3d	10317lt 15s 5d
	Marchand	205lt 18s4d	1801lt 8s10d	2007lt 7s2d
Chateaugontier	Rousseau		2110l t10s	2110lt10s
	Basmaraisjarry	286lt 6s 10d	1292lt 15s 4d	1579lt 2s2d
Chollet	Quatreboeufs	414lt 9s10d	1219lt 0s8d	1633lt 10s6d
Bressuire	Belumeau	2311lt 19s9d	854lt 9s1d	3166lt 8s10d
		38209lt 17s 10d	60171lt 7s 1d	98381lt 4s11d

Avril 1730

Nom des Villes	Noms des changeurs	Valeur en or	Valeur en argent	total
Hennebond	Guillermin	4103lt 8s6d	16620lt5s2d	20723lt 13s8d
Le Croisic	Calvé	3259lt0s5d	4909lt 13s 9d	8168lt 14s2d
La Rochebernard	L'Eveque	72lt 0s 5d	676lt 14s 10d	748lt 15s 3d
Machecoul	Rocquand		281lt 15s 3d	281lt 15s 3d
	Garreau	381lt 1s 8d	301lt 3s 5d	882lt 5s1d
Quimper	Gazon	6079lt 11s 6d	20980lt 8s6d	270600s
Quimperlé	Billette	1510lt 16s 7d	803lt 10s 4d	2314lt 6s11d
Saint Nazaire	Kermasson	532lt 9s 7d	212lt 17s 6d	745lt 7s1d
Vannes	Morice	13246lt 4s7d	2347lt 18s 7d	15594lt 3s2d
Angers	Mabil	1333lt 12s 9d	6320lt 10s1d	7654lt 2s 10d
	Marchand	228lt 0s1d	1672lt 2s10d	1900lt 2s11d
Chateaugontier	Rousseau	302lt 5s	5172lt 3s10d	5474lt 8s1od
	Basmarais Jarry	180lt5s10d	770lt 18s 4d	951lt 4s2d
Chollet	Quatreboeufs	399lt 9s 4d	1411lt 17s9d	1811lt 7s1d
Bressuire	Bellumeau	2303lt 1s5d	819lt 5s 7d	3122lt 7s
		34131lt 7s8d	63301lt 5s9d	97432lt 13s5d

Mai 1730

Nom des Villes	Noms des changeurs	Valeur en or	Valeur en argent	total
Ancenis	Bruny	103lt 16s9d	334lt 17s 10	438lt 14s 7d
Guérande	Le penneec	64lt 10s 3d	2076lt 13s	2141lt 3s3d
Hennebond	Guillermin	10092lt 17s	90371lt 18s3d	100 464lt 15s3d
Le Croisic	Calvé	1686lt 17s 10d	1028lt 0s 7d	2714lt 18s 5d
La Rochebernard	L'Evêque	91lt 18s 2d	209lt 15s 7d	301lt 13s 9d
Paimboeuf	Mouraud	1399lt 18s 1d	5664lt 12s 11d	7064lt 11s
Quimper	Gazon	10316lt 9s	17193lt 19s 7d	27510lt 8s7d
Rhedon	La Touchegaultier	813lt 11s 7d	749lt 6s	1562lt 17s 7d
Saint Nazaire	Kermasson	7813lt 11s 4d		7813lt 11s 4d
Vannes	Morice	8823lt 15s	11124lt 1s 9d	19947lt 16s9d
Vitré	Hoisnard	520lt 2s2d	1053lt 15s 7d	1573lt 17s 9d
Angers	Heurtelou	593lt 18s1d	2201lt 7s5d	2795lt 5s6d
	Mabil	3287lt13s8d	6367lt 15s5d	9655lt 9s1d
	Marchand	297lt 4s8d	2922lt 9s	3219lt 13s8d
Chateaugontier	Rousseau	3373lt 16s10d	1078lt 14s	4452lt 10s10d
Chollet	Quatreboeufs	939lt 9s2d	1912lt 5s11d	2851lt15s1d
Bressuire	Bellumeau	1705lt 14s2d	127lt17s4d	1833lt11s 6d
Mauléon	Guerry	882lt 0s4d	1876lt	2758lt0s4d
		52807lt 4s1d	146293lt 10s 2d	199100lt 14s 3d

Juin 1730

Nom des Villes	Noms des changeurs	Valeur en or	Valeur en argent	total
Bourgneuf	De Gassion	429lt 9s6d	1017lt 5s2d	1446lt 14s8d
Hennebond	Guillermin	2414lt 10s1d	15338lt 12s 5d	17753lt 2s6d
Le Croisic	Calvé		7679lt 8s4d	7679lt 8s4d
La Rochebernard	L'Eveque	463lt 10s 9d	1032lt 10s7d	1496lt 1s4d
Machecoul	Rocquand		496lt 14s6d	496lt 14s6d
	Garreau		661lt14s 5d	661lt14s 5d
Paimboeuf	Mourraud	4043lt 66s	5213lt 14s 3d	9257lt 0s3d
Port-Louis	Foulquier	351lt 15s	874lt 12s2d	1226lt 7s2d
Port Saint Père	Voisin	139lt 12s8d	185lt 8s1d	325lt 0s9d
Quimper	Gazon	2153lt11s3d	11279lt9s	13433lt0s3d
	Louvel	4987lt4s6d	2500lt 6s2d	7494lt10s8d
Quimperlé	Billette			
Saint Nazaire	Kermasson			
Vitrè	Hoisnard			
Angers	Heurtelou			
	Mabil			
	Marchand			
Chateaugontier	Rousseau			

août 1730

Nom des Villes	Noms des changeurs	Valeur en or	Valeur en argent	total
Guerrande	Le Pennek	2243lt 1s1d	4896lt 6s3d	7139lt 7s 4d
Hennebond	Guillermin	6079lt 11s 7d	10304lt 14s 5d	16584lt 6
Le Croisic	Calvé		3872lt6s9d	3872lt6s9d
La Rochebernard	L'Evêque		597lt 11s5d	597lt 11s5d
Machecoul	Garreau	636lt 6s6d	233lt10s8d	869lt 17s2d
Nancer ?	Dubil		143lt 12s7d	143lt 12s7d
Paimboeuf	Mourraud	1118lt17s3d	4022lt 12s2d	5141lt 9s5d
Port-Louis	Foulquier	889lt 1s8d	1421lt 13s	2310lt 14s8d
Rhedon	La Touchegautier		746lt 7s4d	746lt 7s4d
Vannes	Morice	1789lt 13s 4d	4089lt 2s4d	5878lt 15s8d
Vitré	Hoismard		936lt 10s 9d	936lt 10s 9d
Angers	Heurtelou	330lt 1s9d	1903lt 2s2d	2233lt 3s11d
	Mabil	6356lt4s	17641lt 9s10d	23997lt13s10d
Chateaugontier	Rousseau	108lt 5s2d	1101lt 8s2d	1209lt 13s4d
	Basmarais Jarry	153lt 3s6d	1322lt 14s 5d	1475lt 17s11d
		19704lt 5s 10d	53433lt 2s3d	73137lt 8s1d

Septembre 1730

Nom des Villes	Noms des changeurs	Valeur en or	Valeur en argent	total
Ancenis	Bruny	157lt 6s1d	36lt 5s5d	193lt11s6d
Auray	Martinière		2186lt 14s 3d	2186lt 14s 3d
Bourgneuf	De Gassion	22lt 10s 8d	322lt 19s 6d	345lt 10s 2d
Hennebond	Guillermin	18851lt 3s8d	25526lt12s10d	44377lt 16s6d
Le Croisic	Calvé	3152lt 18s 2d	4674lt 11s 2d	7827lt 9s4d
Paimboeuf	Mouraud	792lt 15s	2990lt4s9d	3782lt 19s9d
Port-Louis	Foulquier		189lt 1s9d	189lt 1s9d
Pors Saint Pere	Voisin	404lt 15s 6d	115lt 8s2d	520lt 3s 8d
Angers	Mabil	4599lt 4s8d	18441lt 4s6d	23040lt 9s2d
	Marchand	2476lt 16s 4d	455lt 16s8d	2932lt 13s
Chateaugonttier	Rousseau	180lt 5s10d	1031lt16s	1212lt 1s10d
	Basmarais Jarry		820lt 15s	820lt 15s
Chollet	Quatreboeufs	1092lt 7s2d	1426lt11s 4d	2518lt 18s6d
Bressuire	Bellumeau	144lt 18s 7d	383lt 3s7d	528lt 2s2d
Mauléon	Querry	1426lt8s7d	1594lt 12s	3021lt0s7d
		33301lt10s3d	60195lt 16s5d	93497lt 6s8d

Octobre 1730

Nom des Villes	Noms des changeurs	Valeur en or	Valeur en argent	total
Auray	Martiniere		2246lt1s4d	2246lt1s4d
Guérande	Le penneec	792lt 15s 2d	6742lt 7s 10d	7535lt3s
Hennebond	Guillermin	7182lt 10s 6d	13452lt 10s	20 635lt 0s6d
Le Croisic	Calvé	1942lt11s 3d		1942lt11s 3d
La Rochebernard	L'Evêque	36lt 11s 2d	971lt 14s 1d	1028lt 5s3d
Machecoul	Garreau	356lt 3s 2d	471lt 2s1d	827lt 5s 4d
Paimboeuf	Mouraud	752lt 19s 8d	1095lt 18s 2d	1848lt 17s 10d
Port-Louis	Foulquier	2186lt 9s8d	874lt 15s 1d	3061lt 4s9d
Saint Nazaire	Kermasson	129lt 0s7d	106lt 9s9d	236lt 0s4d
Vannes	Morice	3153lt18s 2d	7578lt	10731lt 18s 2d
Vitré	Hoismard		2998lt 13s 6d	2998lt 13s 6d
Angers	Heurtelou	341lt 2s 10d	4053lt 18s 4d	4395lt1s2d
	Mabil	15256lt 16s1d	11351lt 19s9d	26608lt16s8d
	Marchand	45lt1s6d	455lt17s 11d	500lt 19s5d
Chateaugontier	Rousseau	975lt 4s11d	364lt 5s3d	1539lt10s2d
Chollet	Quatreboeuifs	478lt2s6d	1042lt 1s1d	1520lt3s7d
Bressuire	Bellumeau	190lt18s	455lt2s9d	646lt0s9d
		33480lt6s1d	54461lt6s11d	88301lt13s

Novembre 1730

Nom des Villes	Noms des changeurs	Valeur en or	Valeur en argent	total
Concarneau	Moulin	2333lt4s	13480lt 16s 4d	15814lt 0s 4d
Hennebond	Guillermin	2076lt	16686lt 9s 3d	18762lt 9s3d
Le Croisic	Clavé	1583lt 6s 5d	6385lt 9s 3d	7968lt17s 8d
Paimboeuf	Mouraud		116lt2s 10d	116lt2s 10d
Quimperlé	Billette	136lt 10s9d		136lt 10s9d
Vannes	Morice		1178lt 16s	1178lt 16s
Vitré	Hoisnard	228lt0s3d	351lt 15s	579lt 15s3d
Angers	Mabil	8080lt 9s 2d	30698lt 4s8d	38778lt 13s10d
	Marchand	452lt 9s 10d	804lt 12s6d	1257lt 2s4d
Chateaugiron	Rousseau	180lt 5s10d	1615lt 16s 11d	1796lt 2s9d
	Basmarais Jarry	152lt 0s 1d	913lt 1s 7d	1065lt 1s8d
Chollet	Quatreboeufs	2961lt 11s 3d	6531lt 1s 7d	9492lt 12s 10d
Bersuire	Bellumeau	446lt 6s	738lt 15s8d	1185lt 1s8d
Mauléon	Querry		2579lt 10s	2579lt 10s
		18630lt 3s7d	82080lt 13s7d	100710lt 17s2d

Décembre 1730

Nom des Villes	Noms des changeurs	Valeur en or	Valeur en argent	total
Ancenis	Bruny	107lt 16s4d	164lt3s	271lt 0s19d
Concarneau	Moutin	364lt 2s 4d	4977lt 5s 3d	5341lt0s7d
Guérande	Le Penneç	367lt 13s	4055lt 7s 10d	4423lt
Hennebond	Guillermin	655lt 10s7d	6549lt 17s 6d	7205lt0s 8d
Le Croisic	Calvé	1004lt 17s 2d	4911lt 4s 2d	5916lt
La Rochebernard	L'Évêque	258lt19s	2651lt12s	2900lt0s 11d
Machecoul	Garaud	261lt12s	1126lt 17s3d	1388lt 0s 9d
Paimboeuf	Mouraud	74lt4s8d	6033lt 4s 9d	6107lt0s9d
Quimper	Gazon Galpin	51lt 5s1d	1290lt 4s 9d	1341lt 0s 19
Vannes	Morice		1899lt 6s11d	1899lt6s11d
Angers	Mabille	2595lt 4s 8d	19956lt6s1d	22551lt0s10d
	Marchand		1298lt10s10d	1298lt10s10d
	Roussel		8347lt 10s6d	8347lt 10s6d
Chateaugiron	Rousseau	758lt 5s9d	538lt12s2d	1296lt0s 17d
	Basmarais Jarry		453lt 12s 1d	453lt 12s 1d
Chollet	Quatreboeufs	279lt14s 2d	2223lt0s7d	2503lt 0s1d
Bersuire	Bellumeau		1934lt5s	1934lt5s
Mauléon	Querry	1696lt 17s 6d	1378lt 11s 10d	3075lt0s9d
		8476lt 2s 3d	69980lt 8s 11d	78456lt 0s 11d

Annexe 3 : État des prix sur le marché d'Hennebont

A D. Ille et Vilaine.: C1694, C1695, C1696, C1697, C1698: Prix des grains au marché d'Hennebont

	Barrique de vin		Eau de vie Pipe	Réduction à la mesure de celle de Paris			Huiles, le quintal de poids de marc				Soies brutes apportées pour ouvrage
	Vin de Bordeaux	Vin de Nantes		Vin de Bordeaux	Vin de Nantes	Eau de vie Pipe	Olive	Noix	Navette	Poisson	
Janvier 1761	87	48	12	121lt 16s	57lt 12	16lt 12s	100	45lt 14s 2d	42lt 17s	34lt 5s 8d	
Février 1761	87	48	600	121lt 16	57lt 12	420	100	45lt 14s 2d	42lt 17	34lt 5s 8d	
Mars 1761	87	48	600	121lt 12	57lt 12	420	100	45lt 14s 2d	42lt 17	34lt 5s 8d	
Avril 1761	75	36	600				100	45lt 14s 2d	42lt 17	34lt 5s 8d	
Mai 1761	75	36	600	105	43lt 4	426	100	45lt 14s 2d	42lt 17	34lt 5s 8	
Juin 1761	75	36	600	105	43lt 4s	420	100	45lt 14s 2d	42lt 17	34lt 5s 8d	
Oct 1761	80	36	600				100	45lt 14s 2d	42lt 17	34lt 5s 8d	
Juin 1763	69	36	600	96lt 12s	43lt	420	100	45lt 14s 2d	42lt 17	35lt 5s 8	
Juillet 1763	69	36	600	96lt 12s	49lt 4	420	100	45lt 14s 2d	42lt 17	34lt 5s 8	
Aout 1763	69	36	600	96lt 12	49lt 4	420	100	45lt 14s 2d	42lt 17	34lt 5s 8	
Sept 1763	69	36	600	95lt 12	43lt 4	420	100	45lt 14s 2d	42lt 17	34lt 5s 8d	
Oct 1763	69	36	600	95lt 12	43lt 4s	420	100	45lt 14s 2d	42lt 17	34lt 5s 8d	
Nov 1763	69	36	600	95lt 12	43lt 4	420	100	45lt 14s 2d	42lt 17	34lt 5s 8d	
Dec 1763	69	40	600	96lt 12	48	420	100	45lt 14s 2d	42lt 17	34lt 5s 8d	
Mai 1765	64	36	600	89lt 12s	43lt 4s	420	Pas d'huiles				
Juillet 1765	64	36	600								
Aout 1765	64	36	600	74lt 3s 4	42lt	350					
Sept 1765	64	36	600	74lt 13s 4d	42	350					
Oct 1765	64	36	600	74lt 13s 4d	42	350	Pas d'huiles				

Nov 1765	64	36	600	74lt13s 2d	42	350	Pas d'huiles				
-------------	----	----	-----	---------------	----	-----	-----------------	--	--	--	--

A D. Ille et Vilaine : C1707-1709 : Prix dans les marchés

Date du marché	Bordeaux rouge		Vin blanc		huile	
	ici	Paris	ici	Paris	Olive	Noix
30 sept 1784	80lt	112lt	65lt	91lt		
7 oct 1784						
14 oct 1784						
21 oct 1784						
28 oct 1784	80lt	112lt	65lt	91lt	80lt	50lt
4 nov 1784						
11 nov 1784						
18 nov 1784						
25 nov 1784						
2 déc 1784						
9 déc 1784						
16 déc 1784						
23 déc 1784						
30 déc 1784	80lt	112lt	65lt	91lt	80lt	50lt
5 janvier 1785						
13 janvier 1785	80lt	112t	65lt	91lt	80lt	50lt
20 janvier 1784						
27 janvier 1785	80lt	112lt	65lt	91lt	80lt	50lt
3 février 1785						
10 février 1785					80lt	50lt
17 février 1785						
24 février 1785						
3 mars 1785						

10 mars 1785						
17 mars 1785						
24 mars 1785						
31 mars 1785						
7 avril 1785						
14 avril 1785						
21 avril 1785						
28 avril 1785					80lt	50lt
4 mai 1785						
12 mai 1785					80lt	50lt
19 mai 1785						
25 mai 1785						
2 juin 1785						
9 juin 1785						
16 juin 1785						
23 juin 1785						
7 juillet 1785						
14 juillet 1785						
21 juillet 1785						
28 juillet 1785						
4 août 1785						
11 août 1785					80lt	50lt
18 août 1785						
25 août 1785					90lt	55lt
7 sept 1785						
15 sept 1785						
22 sept 1785						
29 sept 1785					90lt	55lt
6 oct 1785						
13 oct 1785					90lt	55lt
20 oct 1785						
27 oct 1785						
3 nov 1785						

10 nov 1785						
17 nov 1785						
24 nov 1785						
7 déc 1785						
15 déc 1785					90lt	55lt
22 déc 1785						
29 déc 1785					90lt	55lt
5 janvier 1786						
12 janvier 1786						
19 janvier 1786						
26 janvier 1786						
1 février 1786	69lt	96lt 12s	60lt	84lt	90lt	55lt
9 février 1786						
23 février 1786						
30 février 1786						
2 mars 1786						
9 mars 1786						
16 et 23 mars 1786						
30 mars 1786	69lt	96lt 12s	60lt	84lt	90lt	55lt
6 avril 1786						
13 avril 1786						
20 avril 1786						
27 avril 1786						
4 mai 1786						
11 mai 1786	69lt	96lt 12s	60lt	84lt	90lt	55lt
18 mai 1786						
24 et 1 juin 1786	69lt	96lt 12s	60lt	84lt	90lt	55lt
8 juin 1786						
14 juin 1786	69lt	96lt 12s	60lt	84lt	90lt	55lt

22 juin 1786						
28 juin 1786	69lt	96lt 12s	60lt	84lt	90lt	55lt
6 juillet 1786						
13 juillet 1786						
27 juillet 1786	69lt	96lt 12s	60lt	84lt	90lt	55lt
3 août 1786						
10 août 1786						
17 août 1786						
24 août 1786						
31 août 1786	69lt	96lt 12s	60lt	84lt	90lt	55lt
7 sept 1786						
14 sept 1786						
21 sept 1786						
28 sept 1786	69lt	96lt 12s	60lt	84lt	90lt	55lt
5 oct 1786						
12 oct 1786	69lt	96lt 12s	60lt	84lt	90lt	55lt
19 oct 1786						
26 oct 1786	69lt	96lt 12s	60lt	84lt	90lt	55lt
2 nov 1786						
9 et 16 nov 1786						
23 nov 1786						
30 nov 1786	69lt	96lt 12s	60lt	84lt	90lt	55lt
7 déc 1786						
14 déc 1786						
21 déc 1786						
28 déc 1786					90lt	
4 janvier 1787						
11 janvier 1787					90lt	55lt
18 janvier 1787						
25 janvier 1787	72lt	101lt 8s	60lt	84lt		
1 février						

1787						
15 février 1787	72lt	101lt 8s	60lt	84lt	100lt	60lt
22 février 1787						
29 février 1787						
8 mars 1787						
15 mars 1787						
22 mars 1787						
29 mars 1787	75lt	101lt 12s 6d			100lt	60lt
5 avril 1787						
12 avril 1787					110lt	63lt
19 avril 1787						
26 avril 1786						
3 mai 1787						
10 et 16 mai 1787						
24 mai 1787						
31 mai 1787	75lt	105lt 12s	60lt	84lt	110lt	63lt
6 juin 1787						
14 juin 1787					110lt	63lt
21 juin 1787						
28 juin 1787						
5 juillet 1787						
12 juillet 1787					110lt	63lt
19 juillet 1787						
26 juillet 1787					110lt	63lt
2 août 1787						
9 août 1787						
16 et 23 août 1787						
30 août 1787					110lt	63lt
6 sept 1787						
13 sept 1787						

20 sept 1787						
27 sept 1787	78lt	100lt 17 s	66lt	92lt 19s		
4 oct 1787						
11 oct 1787					110lt	63lt
18 oct 1787						
25 et 31 oct 1787						
2 nov 1787						
8 et 15 nov 1787						
22 nov 1787						
29 nov 1787	90lt	126lt 15s	69lt	96lt 12s	110lt	63lt
6 déc 1787						
13 déc 1787						
20 déc 1787						
27 déc 1787	90lt	126lt 15s	69lt	96lt 12s	115lt	63lt
3 janvier 1788						
10 janvier 1788						
17 janvier 1788						
24 janvier 1788	90lt	126lt 15s	69lt	96lt 12s	115lt	63lt
31 janvier et 7 février 1788						
14 février 1788						
21 février 1788						
28 février 1788	90lt	126lt 16s	69lt	96lt 12s		
6 mars 1788						
13 mars 1788						
20 mars 1788						
27 mars 1788						
3 avril 1788						
10 avril 1788						
18 avril 1788						

24 et 30 avril 1788	90lt	126lt 16 s	69lt	96lt 12s	115lt	63lt
8 mai 1788						
15 mai 1788						
21 mai 1788						
29 mai 1788	90lt	126lt 16s	75lt	105lt 12s 6d	115lt	60lt
5 juin 1788						
12 juin 1788						
19 juin 1788						
26 juin 1788						
3 juillet 1788						
10 juillet 1788	90lt	126lt 16s			100lt	55lt
17 juillet 1788						
24 juillet 1788						
31 juillet 1788						
7 août 1788						
14 août 1788						
21 août 1788						
28 août 1788	90lt	126lt 16s	75lt	105lt 12s 6d		
4 sept 1788						
11 sept 1788						
18 sept 1788						
25 sept 1788						
2 oct 1788						
9 oct 1788						
16 et 23 oct 1788						
30 oct 1788					100lt	55lt
6 nov 1788						
13 nov 1788						
20 nov 1788						
27 nov 1788	90lt	126lt 16s	72lt	101lt 9s	100lt	55lt

4 déc 1788						
12 déc 1788						
24 déc 1788						
31 déc 1788						

Annexe 4 : Correspondance des négociants

S H D Marine Lorient

Correspondance de la Chapelle-Gardye

L'essentiel des informations, dont nous disposons sur l'activité de ce négociant, est tiré de sa correspondance avec la Compagnie des Indes, qu'il a fallu croiser avec des éléments éparses figurant dans les comptes de la Compagnie des Indes et dans les livres de compte du bureau des achats. L'essentiel de l'activité commerciale de La Chapelle Gardye repose sur la fourniture de produits bruts, essentiellement du seigle et du chanvre. La fourniture de ce dernier, à la Compagnie, semble constituer une part importante de l'activité de ce négociant. Toutefois, il est fort probable que son activité aille au delà des produits mentionnés et court sur une période bien plus vaste, avec d'autres interlocuteurs, mais nulle mention n'en est faite dans les documents consultés.

Compagnie perpétuelle des Indes orientales : 1 P 182 l 88 : correspondance

Monsieur 12
juin 1762
J'ay l'honneur de répondre, Monsieur, à la lettre dont vous m'honorés en datte du 12^e courant et que je reçois à 9 heures du soir ce jour .
Je veux bien vous fournir 40 à 50 milliers de chanvre du pays que vous enverrez prendre de jour à autre et que je livreré à bord de chasse marée pesé à la corderie de la Cie des Indes entre deux fers et un pour cent de trait bons et marchands à 19 lt le quintal payable en lettres sur Monsieur de Mory à trois usances.
Je crois, Monsieur, que ces conditions équivalent le prix de l'an passé qui estoit de 18^{lt} 10 s dont partie en argent et l'autre à terme. Néanmoins, s'il vous convient d'ordonner le payement au comptant, l'on déduira l'escompte.
Si vous acceptez ce que j'ay l'honneur de vous proposer, en réponse, ma lettre vous servira d'engagement de ma part soit pour le payement comptant ou le terme en lettre, ainsy quand vous le jugerés à propos vous pourrés m'envoyer des chasses marées jusque à 70 milliers. Je profite de cet heureux moment pour vous assurés de mon profond respect.
J'ay l'honneur d'être
votre humble et obéissant serviteur
La Chapelle Gardye

Monsieur
août 1762

Hennebond le 20

Je vois, Monsieur, par l'honneur de votre lettre du 19^e courant que vous voulés bien me faier plaisir, me prendre mes dix milliers de chanvre au prix du précédant qui était 19lt % à quoy je consens volontiers à vous faire mes remerciements.

Comme les chanvres ne seront pas de raport cette année, nos paysans tiennent sur ce qu'ils en ont de vieux, car j'estime qu'il leur en reste encore plus de cent milliers à vendre quand ils voudront m'en aporer j'en prendré toujours.

Quand à mon goudron, j'en consens d'en diminuer le prix 2 lt par baril, ainsy , Monsieur, s'il vous convient à 30lt aussy en lettres a trois usances, vous pouvés l'envoyer prendre, je vous en livreré 90 barils. Si vous n'avez pas besoin pour le présent de cette quantité, vous en prendré le nombre qu'il vous plaira, je le vendrai à nos cordiers et por Auray pour 36lt . Il est vray, Monsieur que je vous livré le dernier a beaucoup meilleur compte, mais il est vray aussi que je n'avois pas compris le fret que j'y predré. J'ay l'honneur d'être d'un repect infini

Monsieur
obéissant

serviteur

votre humble et

La

Chapelle Gardye

Monsieur Roth
août 1762

Hennebond le 24e

Directeur à Lorient

Je vois, Monsieur, par lettre, dont vous m'honorés, le 28e du courant que vous enverrés prendre mes dix milliers de chanvres à 19 lt le %, payables en lettres à trois usances sur paris, que je livreré à qui viendra de votre part.

Quand à mon goudron du nord, je ne puis, Monsieur, rien diminuer des 30lt le baril.

Si vous voulés, Monsieur, en escrivé a paris auparavant, de même accorder ma demande, vous le pouvés faire. En ce cas, ne compté que sur 8 L barril, parce que j'en puis m'en dispenser d'en livrer peut être demain 8 barils à 36lt le baril. Si j'avois pu, Monsieur, diminuer des 30 lt, j'aurois eu l'honneur de vous le marquer, par ma lettre du 20 courant. Mais ma communauté composée de 16 personnes, en auroit soufferte et vous et la Cie ne prétendés pas qu'on la serve sans profit.

J'ay l'honneur de vous estre plus que personne d'un profond respect.

Monsieur
obéissant

serviteur

votre humble et

La

Chapelle Gardye

P S : dans le moment il vient m'arriver 115 barils de goudron de Bayonne et 647 £ de bray secq. Si vous souhaités, Monsieur, le goudron à 10 lt le baril et le bray à 7^{lt} le %, vous serés le maistre de les prendre, je le fais décharger ce jour, en lettre à trois resances.

Monsieur Roth
octobre 1762
Directeur à Lorient
Monsieur,

Hennebond le 4

vous m'avez, Monsieur, fais l'honneur de me marquer par votre lettre du 23e mois dernier, que vous enverriés prendre ma petite partie de 10 milliers de chanvre au prix de 19^{lt} le quintal.

Malgré mes soins et mes exprès, je n'en ay pu augmenter le nombre, parce que cette marchandise est montée a 19^{lt} et 20^{lt} le quintal dans nos villes limitrophes. Ainsy je vous prie, Monsieur, de m'envoyer un chasse marée pour vous faire l'expédition de ce que j'en ay.

Si j'avais pu, Monsieur, diminuer de mes goudrons 30^{lt} de celui du nord et 16^{lt} du baril de celui de france, je l'aurois fais, mais il faut que le prestre vive de l'autel, et je ne puis assurer en toute vérité que l'assurance déduite, je n'en ay pas 5 pr% de bénéfice.

J'ay l'honneur d'etre très respectueusement

Monsieur
obéissant

serviteur
votre humble et

La

Chapelle Gardye

Hennebond, le 28 septembre 1762

Monsieur

Si en envoyant prendre, Monsieur, les dix milliers de chanvre que je vous ay vendu à 19lt le % vous voulés faire prendre en mesme temps 70 barils de goudron du nord, je vous les abandonne à 27lt le baril afin d'en faire une fin.

J'ay l'honneur d'etre très respectueusement

Monsieur
obéissant

serviteur
votre humble et

La

Chapelle Gardye

Correspondance Bouézo

Une seule lettre issue de la correspondance de la Compagnie des Indes nous donne des informations sur l'activité de ce négociant.

Compagnie perpétuelle des Indes orientales : 1 P 292 I 247 : correspondance

Hennebont le 17 aout 1765

Monsieur

J'ay l'honneur de vous donner avis qu'il m'a etez adressez des forges de Mr Alba fils jusqu'à ce jour, 3219 boulets de 8£ et 1050 ditte de 6£ ce qui fait du pesenteur 32 025£ quand il vous sera en commoditez de les faire prendre, je les livrerez etant avec respect

624

Votre humble servante
Bouezo

M Bouezo
à Hennebont

Lorient le 19 aout 1765

J'ai reçu, Monsieur, la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 17 de ce mois, par laquelle vous m'informez de l'envoy qui vous a été fait des forges de Mr Alba de Pontivy, 3219 boulets de 8 et 1050 de 6, faisant partie des 6 000 que je luy avois commis, je vous expédie conséquemment le chasse marée le Léger, M le Galic, porteur a présenté pour l'enlèvement des susdits boulets.

J'ay l'honneur d'être très parfaitement
Votre humble serviteur
Le commandant du port

Lettres illustrant le basculement de l'hinterland pontivien, à travers l'exemple de la fourniture des boulets de canon.

Pour la Compagnie des Indes, ce basculement apparaît comme un effet d'aubaine, qui transparait à plusieurs reprises dans la correspondance. Il s'agit pour elle d'assurer via Hennebont la sécurité de ses approvisionnements, mais aussi d'avoir des fournisseurs locaux, capables de réagir avec rapidité aux commandes, ce qui permet de réduire les délais de livraison. Pour certains négociants hennebontais, ce basculement constitue une réelle opportunité. Deux noms ressortent de l'analyse de la correspondance, ceux de Bouézo et Montalant qui ont probablement fait jouer en leur faveur un réseau commercial pré-existant, mettant en avant leur « connaissance du terrain ». Montalant est en relation avec Bordeaux pour le commerce du vin, et cette ville est la destination privilégiée des fers en verge exportés depuis le port et provenant du pays Pontivien. Ces négociants se placent en position d'intermédiaire, en exploitant au mieux leur réseau de connaissance et en tirant des bénéfices. Pour la Communauté de Ville, ce transit est sans doute bienvenu, même si elle ne bénéficie pas des droits d'ancrage et il est fort possible pour qu'elle est œuvrée, concurremment aux négociants cités, pour faire basculer ce commerce vers son port.

Compagnie perpétuelle des Indes orientales : 1 P 278 I 4:lettres du bureau des achats

Mr Godeheu d'Ygenville
à Lorient
Bureau des achats

à Paris le 8 may 1756

.... Un mémoire qui vous a été présenté par un maître de forge des environs d'Hennebont pour la fourniture de boulets de tous calibres et autres effets d'artillerie. Nous ferons usage de ces différentes pièces qui nous paraissent suffisantes pour que la Compagnie soit en état de statuer d'après vos observations sur l'objet de ses armements prochains, elle auroit seulement souhaité que le maître des forges qui vous a fait des offres, se fut expliqué dans son mémoire sur le prix et les conditions du marché qu'il voudroit passer, ainsi que sur la quantité de boulets qu'il pourroit s'engager de fournir à différentes époques dans le courant de la présente année, pourquoi la Compagnie vous prie de la mettre à portée de juger s'il pourra lui convenir à tous égards d'accepter des pareilles offres. Vous aurés en outre la bonté de lui marquer, si Mr Alba, de Pontivy, a rempli en tout ou en partie la fourniture de dix mille boulets ronds de 12 £ qu'il s'était engagé de rendre à Vannes dans le cours des mois 9^{bre}, X^{bre} et janvier derniers.....

Mr Godeheu d'Ygenville
à Lorient
Bureau des achats

à Paris le 17 may 1756

..... Nous attendrons que vous trouviés en état de communiquer à la Compagnie la réponse qui vous sera faite par le Sieur Arnoult, relativement à la fourniture proposée de boulets et autres effets d'artillerie, par un maître de forges des environs d'Hennebond, ne pouvant rien statuer sur cet objet sans être informé au préalable du prix et des conditions que ce maître voudra demander.

Elle est bien aise de voir que Mr Alba a rempli entièrement la partie de dix mille boulets ronds de 12 £ qu'il devait fournir et que vous avés envoyé une gabare à Vannes pour vous les apporter...

Compagnie perpétuelle des Indes orientales : 1 P 278 I 12:lettres du bureau des achats

Mr Godeheu d'Ygenville
1756
à Lorient

à Paris le 24 juillet

Bureau des achats

..... A l'égard de Mr de Cotual, la facilité que vous aurés d'envoyer prendre les boulets qu'il doit livrer à Hennebond, ne donne pas lieu d'insister sur la réduction des prix qu'il a demandé, mais nous vous prions de nouveau de lui faire partager sa fourniture de boulets ramés en 600 de 36[£] et 300 de 24[£], attendre que la Cie a déjà ordonné de cette espèce de 36[£] aux fermiers des forges de Hurtault.....

Compagnie perpétuelle des Indes orientales : 1 P 279 I 35:lettres du bureau des achats :

1756

Mr de Coettual propose à Monsieur d'Ygville, directeur de la Cie des Indes et commandant au port de Lorient de lui fournir le nombre de boulets qui suivent, sçavoir,
200 boulets ronds de 36[£] 72 000 à raison de 125[£] le 00/00 cy 125 lt
900 boulets ramés aussi de 36[£] 32 400 à raison de 175 £ le 00/00 cy 175lt

29 000

104 400

Les deux espèces de boulet ronds et ramés seront rendus à Hennebond aux susdits prix et frais du proposant, à commencé de ce jour à la fin d'octobre prochain, préfixé à Lorient ce 8 juillet 1756

Mr Godeheu d'Ygville

à Pontivy, le 5 juillet

1756

à Lorient

Bureau des achats

Monsieur

... J'ay non seulement envisager l'article de la fabrication [boulets] mai de plus celluy de la voiture, parce qu'elle ne se fait et ne peut se faire par gens qui ne sont point dans ma dépendance, aussy pour prévenir cet inconvénient je me détermine dès à présent de me servir de la voye d'Hennebon, lorsque l'occasion se trouvera plus prompte que celles de Vannes, en ce cas ce sera un désavantage pour moy, en ce que la voiture pour ce dernier port est d'un plus grand prix que celle de Vannes, et la Cie y trouvera son avantage puisque le transport à risque de la mer sont bien moindre que ceux de Vannes. A l'égard de 117 lt le 00/00 au lieu de 120, je l'accepte en me persuadant que vous en ferez de même de ce que je viens de vous dire, je vous dépêche cet exprès qui attendra votre réponse et les calibres dont j'ay besoin avant de faire travailler aux coquilles, n'ayant aucun moment à perdre, n'y d'attention à négliger pour remplir honnorablement mon engagement, l'ayant, je vous assure, fort à cœur. Sy environ cent milliers fer en verge, d'aussy bonne qualité au moins, que celluy de la forge Martinier que j'ay ouvoy avoir peu cher, Monsieur Bouezo à Hennebon vous conviennent au prix que je vous l'ay offert de 165 le 00/00, pris audit lieu d'Hennebon, je luy donnerai ordre de les livrer au porteur de .?. ou de les faire y aller à Bordeaux par les premières occasions qu'il

trouvera. A mon dernier voyage à Lorient, je fis voir un git qui se détache du boulet lorsqu'on le tire de la coquille aus fournier canonier, et lui dit de vous proposer huit à neuf millier que ma dernière fournée à produit. Cet excellent pour charger les canons à mitraille, il me répondit qu'avant de vous proposer de les prendre, il auroit examiné sil se trouvoit suffisamment de bouts qu'il s'en trouve pas assez, je vous fais offre de ma mitraille pour quatre vingt cinq livres le millier rendue sur le port à Hennebon et je le ferai mettre en futaille qui sera de 1500 pezants.

J'ay l'honneur, avec un profond respect

Monsieur

Votre humble et obéissant serviteur

Sr Alba

R le 7 que j'accepte pour 8bre et 9 bre précisément de façon que je puisse envoyer chercher à Vannes ou Hennebon, le reste de la fourniture en 9bre, que je n'ai pas besoin de mitraille et que je ne peux m'accommoder de fer en verges qui est inférieur à celui de Martigue

Artillerie

Suivant la lettre de Mr Alba de Pontivy, du 5 juillet 1756, il doit fournir en 8bre et partie novembre de la présente année la quantité de 3000 boulets ronds de 36 £ et 3000 idem de 18£ à 117 lt le 00/00 pesant rendus à ses frais au port de Vannes ou Hennebon à son choix.

Et suivant le marché passé le 9 du même mois avec M de Cotual, maître des forges des Salles de Rohan, il doit fournir pour la fin d'octobre préfixe et rendus à ses frais à Hennebon, la quantité de 3000 boulets ronds de 36 £ à 125 lt le 00/00 aussi pesant.

Le 19 juillet 1756

... à l'égard de M de Cotual la distance qu'il y a d'Hennebon à L'Orient n'étant que de deux lieues par mer et ne s'agissant que d'y faire prendre par un de nos chalans les 2000 boulets ronds... ainsi que les 900 boulets ramez.....

Annexe 5 : Le tabac

A D Morbihan :Sénéchaussée d'Hennebont :

B 2420 : registre de la Sénéchaussée d'Hennebont : adjudicataires à la ferme du tabac

De part le Roy

Houir Jan Breton, adjudicataire de la ferme de tabac, le marque sur l'estain par bail à nous fait par sa maïesté, le dernier novembre 1674, soussigné anoncer commis et commettoni le Sieur Louis Buvil, marchand à Hennebont, pour commis garde magasin dans la ville de Hennebont et partout ailleurs auquel nous donnons pouvoir de faire toutes les visites et perquisition nécessaires pour découvrir les contraventions qui pourront estre faites tant concernant les tabacz entrès et conduis en fraude qui isont, leurs arrivages distin non déclarés, n'y marqueur de Mr marquis et à cet effet faire toutes les sayzis. Il dressera ses procès verbaux pour estre tous remis devant les juges quil apartiendra pour suivre a confiscation suivant leur déclaration du Roy, bail et arrest et tiendra bon et fidèle registre de sa fonction et commission cons^é et paraphé par le commis général ou ambulant de son despartement auquel il en rendra compte, touti^é fair et quand il sera ruquivel (?) et générallement suivre bon ordre qui luy seront donnés par le commissaire général ou ambulant aura ledit de gages qui sinon employer dans estat de lay seveni^é arrêté par luy sur paroisse faist au bureau général de luy Humis...

Enregistré le 19 février 1676

Houir Jan Breton adjudicateur de la ferme de tabac et marque d'estain par bail a nous fait par sa majesté, le 20 novembre 1674, soussigné à nous commis et commitioneur Mr lansfonvau pour trouver au Port-Louys auquel nous donnons pouvoir par nous et en nostre nom faire le rapportdes arrivés dronnauv (?) de la tante (?) du tabac et droit de marque sur estain, conformément audit bail de leuvaour (?) arrest du Conseil, dont il tiendra bon et il enregistre cotter et paraphez par la commission générale et arrest chaque jour par le controleur dans lequel avisera si gravement la vente de tabac et celle de l'estain... saizira le tabac ou estain qui se trouvera sans notre marque pour vu pour

faire la confiscation aux termes dudit bail.... auquel saizie il établira des ignations (?) de dépositaire... et en dressera procès verbaux.

19 avril 1676

B 2423 : registre de la Sénéchaussée d'Hennebont : amendes pour les contraventionnaires

Déclaration du Roy pour modérer les les amendes des contraventionnaires faites au papier et parchemin timbres et à la ferme du tabac.

20 février 1677

B 2513 : registre de la Sénéchaussée d'Hennebont : arrêt du conseil d'État

25 septembre 1723

L'arrêt du conseil d'estat du Roy pour la prise de possession de privilège de la vente exclusive de tabac pour la Compagnie des Indes sous le nom de Pierre le Sueur, a commencé au premier octobre prochain 1723.

... Sa majesté a accordé à la Cie des Indes, le privilège exclusif de la vente de tabac, l'arrestdu conseil du premier du présent mois de septembre.... L'arrêt du conseil du 4 du présent mois qui a supprimé le droit de marque et établit par la déclaration du Roy, du premier aoust 1721, thant sur les tabacs en corde que sur ceux en poudre ou grenez qui se trouveroient ntre les mains des particuliers propriétaires restant de ceux par eux déclarés. Il leur a permis de les retirer des magasins où ils sont déposez sous les cleffs du directeur fermier général et sur son fermers dans le terme de quatre mois pour estre envoyé à l'estranger et l'arrêt du 6è du présent mois de 7bre a résilié à commencer dudit jour 1er octobre prochain, le bai qui avoit esté fait à Bouard du Terdier dudit privilège de la vente exclusive du tabac et sa majesté voullant qu'en attendant l'expédition seau et enregistrement des lettres patentes sur les dits arrest du 22è mois dernier et 1ère du présent moisde septembre, la Compagnie des Indes soit mise en possession sous le nom de Pierre le Sueur, dudit privilège exclusive de lentrée fabrication vente et débit en gros et en détail du tabac de tout crues et espèces en feuilles et en corde qu'en poudre ou autrement fabriqué pour en jouir par la dite Compagnie des Indes aussy qu'en a joui auder jouir ledit du Cordier, conformément à l'ordonnace du mois de juillet 1681, aux

dits déclarations arrests et règlements intéressant au sujet de ladite vente exclusive du tabac à la déclaration du premier aoust 1721, a que la Cie des Indes puisse pourvoir aux achats fabrication de tabacs et autres choses nécessaires pour la régie et exploitation dudit privilège.

.... La Cie des Indes sera mise en possession et jouissance sous le nom de Pierre le Sueur a commencer du premier octobre prochain, du privilège de l'entrée fabrication et vente exclusive du tabac en gros et détail et pourra le vendre sçavoir les tabacs supérieurs en cordes composés de feuilles de cran estrange et de feuilles des Isles et Colonies françaises et des Provinces privilégiées ou les plantations ont lieu jusqu'à 50sols la livre dans les magasins et bureaux en détail par les particuliers qui en auront la permission, jusqu'à 60 sols la livre les tabacs inférieurs aussy en corde, composé facilement des feuilles de cran des dites Provinces privilégiées ou les plantations ont lieu jusqu'à 25 sols la livre dans les magasins des bureaux et détails jusqu'à 32 sols la livre de tabac du Brésil, jusqu'à 3£ & à s la £ dans ses magasins et bureaux et en détail jusqu'à quatre £ et les tabacs en poudre au prix fixé par l'ordonnance du mois de juillet 1681....

B 2538 :registre de la Sénéchaussée d'Hennebont : receveur et entrepreneur de tabac

Du vendredy 28 ème juin 1737entre noble homme Claude Sias les Gerbiers, receveur entrepreneur de tabac à Hennebond, tutteur de l'enfant mineur de Paul François Baellec.

B 2880 :registre de la Sénéchaussée d'Hennebont : Ferme du tabac

Lettre de « Monsieur Laloue, de la Sénéchaussée Royale d'Hennebont
supplie humblement maître Nicollas Duplantier, fermier général du tabac. Exposant qu'il désire faire recevoir Guy Guillemont pour commis pour la conservation de ladite ferme ce considéré

Monsieur qu'il nous plaise de recevoir ledit Guillemont en ladite qualité de commis de la ditte ferme, ce pour cet effet prendre son serment, le ferez bien

15è novembre 1698

B 2915 : registre de la Sénéchaussée d'Hennebont : information sur la ferme du

tabac et des contrevenants

Du 21 novembre 1721

Le Sr Philippe Petel âgé de raison quarante ans, contrôleur et commis juré pour la conservation des droits de la ferme générale du tabac au département d'Hennebont demeurant rue de la grande place, paroisse de Saint-Gilles....

Contre ce jour en cette ville.... le Sieur J le Sage et Marguerite le Bouleh sa femme, marchand pris en contravention et fraude de tabac, lequel luy a démontré en sa langue françoise quil a affirmé. Icelluy en toutes circonstances et déapandances en contenir... n'y touccois augun monter, ny diminuer y persister, lecture luy fait de s& répétition à persévérer.

LETTRE

30 janvier 1721

à Messieurs les Juges Royaux d'Hennebont

Supplie humblement Edouard de Verdier, fermier général du tabac, par l'arrêt du conseil du 26 aoust de présent 1721, que par la régie et conservation des droits de la dite ferme, il auvoit pourvu le Sieur Ricardeau de l'employ de receveur et entreposeur de ce département de Hennebont et dépendance, et le Sr Philippe Patel, de celui de contrôleur audit entrepost, suivant leurs commissions de dire et trentième septembre dernier à la charge de se faire recevoir et prêter serment, ce considéré.

Vous plaise, Messieurs voir avec la présente, l'arrêt du Conseil, avec les commissions, ses dattes, recevoir Ricordeaux et Petel de se bien et fidèlement comporter aux faits de leurs commissions, suivant en conformément audit arrêt, qui sera enregistré au par sur donner, acte de la déposition, qu'ils font au greffe des empreintes dont ils entendent se servir et ferz justice.

Ricordeau, Pétel, Fraboulet

6 décembre 1721

Anne Dolo marchande à Hennebont, prise en contravention aux arrêts du conseil.

27 aoust 1721

Veuve le Bouc'h, marchande prise en contravention et feau de tabac

25 novembre 1721

Maître de barque Jean Tvaud, la Hardie Pucelle, pris en contravention et fraude

19 novembre 1721

Sieur Dirard, marchand négociant ai Port-Louis, pris en fraude et contravention au
tabac

19 novembre 1721

Pierre le Grand et femme, du village de laiziniel, paroisse de Riantec, pris en fraude
et contravention.

19 novembre 1721

Nicollas Albiz et Marie le Borgne, sa femme, marchande de Lorient

19 novembre 1721

Contre le Sieur Ja Baptiste Anauts, garde magasin de la Cie Royale des Indes de
Lorient

8 avril 1721

Guyome Fernacer, du ... maistre armurier dans le vaisseau la Vierge de Grâce

2 aoust 1721

Charles le picot, maistre de Barque la Marie Philippe de Belle Isle

11 aoust 1721

François Bron, capitaine de vaisseau la Profette Daniel

26 aoust 1721

Yves fraquet

31 octobre 1731

Le Sieur de Lepinne, officier de marine à Lorient

**A D Morbihan : 8 B 1 à 3 : amirauté d'Hennebont 1673-1692, 2 Mi 108 :Plusieurs
mentions de vente de tabac**

Du vendredy 19éme jour d'Octobre 1691..... audience d el'Amirauté d'Hennebont,
tenue par Monsieur le lieutenant Général de ladite amirauté

« Maistre Joseph Houder, se portant (garant?) du Sieur... Houlland, marchand faisant
pour ce Sieur (Nouve d'Arrivay), armateur de la ville de Saint-Mallo, a remontré que
suivant.... sçavoir pour 140 balles de tabac de Saint-Domingue.... Faire valloir ledit

tabac de Halle et en poudre...

Vente à la chandelle « à la demande de le Gouzronc, huissier », 60 sols chaque valle, 25 sols la livre.

6 jour d'octobre 1692

Joseph Houder, procureur de noble homme Houllard, vente de 140 balles de tabac.

19 octobre 1692

Joseph Houder, se portant garant du Sieur Nouve d'Arrivay, armateur de la ville de Saint Mallo, 140 balles de tabac de Saint Dominique à 20 sols le bal et 10 sols pour la livre de tabac en poudre.

Vente à la chandelle pour 60 sols la balle « vante de quatre barrils de tabac en poudre, ... et pour cet effet fait allumer une chandelle », 55 sols la livre.

A D Morbihan : 24 C 13 : La consommation de tabac, 1765

Entreposeur : Jean Jacques d'Anneville, en place depuis quatre ans, il est Presue toujours absent. Son cautionnement est de 6 000£.

Consommation :

espèce	Prix de la £ à l'entrepôt	Prix chez le débitant
Hollande ficelè à 6 et 8 longueurs	3lt 2	4lt 0s
Virginie menu filé	3lt	3lt 10 s
Dauphiné	"	"
Hollande en poudre	4lt	4lt 8s
Matiné	3lt	3lt 10s
Cantine	12 s	

Le tabac est ordinairement de bonne qualité. La distance du Bureau Général de Vannes (11 lieues) est couverte par charroy et contre 20 s du % (cout par 100 pesants).

La remise accordée à l'entreposeur est de 2lt 8 par %.

La consommation porte principalement sur le ficelé à 8 longueurs.

Année de consommation pendant chaque année au bail :

1 ^{ère}	53817lt 10 s	
2	48827lt 4	
3	41 292lt 6	
4	42 626lt 5	
5	40 570lt 12 ½	
6	40 145lt 1 ½	
Total	267 279 7	Année commune 44 546 lt 9 s

Comparaison des ventes de la 2^{nde} année du Prévôt à celle de la première et les ventes de la 3^{ème} à celle de l'année précédente :

1 ^{er} 42 137lt 12s ½	3 ^e 45 824lt 14s
2 ^e 45 538lt 4s	2 ^e 45 538lt 4s
Augmentation 3400 lt 7s ½	Augmentation 286lt 4

L'approvisionnement se fait au débit de la consommation. Il pénètre très peu de faux tabac dans l'arrondissement, celui-ci est vendu 40s la £ .

Inspections fréquente de l'entrepôt

Recette et dépense du tabac depuis le 1er octobre 1765 jusqu'au 30 novembre 1765 :

	Hollande ficelé	Virginie à la dauphiné	Virginie menu filé	Mâtine de Hollande	Hollande en poudre	Totaux
Restant au premier octobre 65	499lt 1s	23lt 6s ½	1303lt 15s ½	7s ½	6lt 8s ½	1 839lt 7s ½
Levée remis en bon poids	1887	12lt 12	4 233lt	42lt 2		1 839lt 7s ½
Total recette	23 861	46lt 2s ½	5 536lt 15s ½	42lt 9s ½	6lt 8s ½	420lt 5s ½
Dépense	2 240lt 9s ½	10lt 9s ½	5 230lt 9 s ½	36lt 12s ½		
Reste en magasin	145lt 7s ½	359lt	316lt 6	5. 18	6.8. ½	

Annexe 6 : Les alcools

A D Morbihan : 21 C 522 : Rôle d'industries (1786-1787).

État des boissons logées par les soupçonnés de fraude ou prévenus de fraude

Demeure	Nom/profession	En barriques pour 1786			En barriques pour 1787			Observations
		Vin de Bordeaux	Vin de Nantes	Cidre	Vin de Bordeaux	Vin de Nantes	Cidre	
Bois du duc	Alain Pierre / Batelier	3	1	10		1	3	Suspect depuis longtemps
Rue Prison	Bergerie / veuve	5		1			3	Prise en fraude le 15 juillet 1786
Rue Prison	Hyacinthe Bronec / couvreur	2	4	2		1		Pris en faute le 21 janvier 1787
Près Auditoire	Boulbard / Portefaix		1			1		A fraudé
Rue Neuve	Boucher / cuisinier	3		2	4			Demeure à l'Abbaye Saint-Maurice, sa femme seule
Rue Claverie	Bourbier / Traiteur				4	2	1	A commencé le 12 septembre 1787, est seul
Vieille Ville	Boser / Boulanger	6	2	4	3			Fournier de la Vieille Ville et peu fortuné
Rue Neuve	Bertaud	2		4				Prix en fraude le 8 juin 1786
Rue Neuve	Cures / Cloutier	3	1	4	1	2	1	Peu aisé
Rue Vicaire	Cadoret			5				Pris en fraude le 6 juin 1786

Rue du four	Dubreuil Tailleur	/ 3				1		Pris en fraude
Vieille Ville	Donard Cafetière	/ 5		1	2			Peu aisée
Vieux chateau	Dupay Menuisier	/ 2		2			2	Dans la misère, est incapable de travailler
Rue Neuve	Douairin Marin	/					2	Absent depuis longtemps
Rue Prison	Damien Marin	/ 2	2	3	2			Très souvent absent
Rue Neuve	Douairin Cordonnier	/ 4	3		1	1	1	Peu aisé
Rue du sel	De Culant Marquis	/ 6	1	2	5			
Rue du Four	Derien			2				Prix en fraude le 25 avril 1786
Rue Neuve	Soulienne Fripière	/ 3				3		Peu aisée
Rue Vicairie	Giquel Tailleur	/ 1	1	7			1	Pris en fraude le 15 février 1787
Rue Neuve	Guimard Boulanger	/ 7	1	9	3	3	2	Prix en fraude le 12 juillet 1787
Saint Caradec	Galoudée Veuve	/		2	1		4	
Rue Vicairie	Garrec Cordonnier	/ 2	3	7			1	Dans la misère
Rue Vicairie	Héнан Tailleur	/	2					Pris en fraude le 17 septembre 1786
Rue Neuve	Itesse Cloutier	/ 6	2			2		A commencé le 23 mai 1786, dans la misère
Rue Neuve	Juin		3		3	3		A commencé le 12 septembre 1786, peu aisé
Rue	Jean	/				1		Dans la misère

Vicaire	Scieur de long							
Rue Neuve	Jaffrai Tailleur	6		4			3	Peu aisé
Près Auditor	Joubaud Veuve		2	9			5	Prise en fraude
Rue Prison	Kervarec				1			Prise en fraude, dans la misère
Rue Neuve	Kergouliez / Cordonnier	1	4					A commencé le 18 août 1786
Rue Capitaine	Kerivel Maçon	2						Pris en fraude
Vieille Ville	Kerourio / Maréchal			2			1	Pris en fraude le 26 octobre 1787
Rue du Four	Lechenau / Lardier							Pris en fraude le 18 octobre 1786
Rue du Vicaire	Lancelot / Corvoyeur						1	Pris en fraude le 21 novembre 1787
Sur la levée	Le Breton / Serrurier	3	1	7			10	
Vieille Ville	Le Dimer / Battelier	2		1			2	Dans la misère
Rue Neuve	Le Gohic / Fripier	5	4		2	2	1	Peu fortuné
Rue du Four	Lethier / Jardinier	2		5	1	1		A commencé le 2 septembre 1786
Rue Neuve	Le Briec / Cloutier	1	1			1	2	A commencé le 15 juillet 1786
Carmes	Levesque							Pris en fraude
Guiriel	Le Quintrec / Tisserand	2	3				4	Pris en fraude le 11 mai 1786
Vieille Ville	Le Floc / Tisserand						7	Peu fortuné
Rue Neuve	Le Gat / Domestique	5		3	2	2	1	

Carmes	Le Meillour / Boulangier					2	4	
Vieille Ville	Le Flour / Menuisier	7	2	2				
Rue Neuve	Le Floc / Marchande	3		3				Pris en fraude le 5 avril 1786
Près des Halles	Le Siffe / Cloutier		4	8				Peu aisé
Rue des Lombards	Méa / Cordonnier		1	2				Pris en fraude le 6 novembre 1787
Chemin Neuf	Maout / Battelier	1	9		1			A commencé le 20 septembre 1786
Rue Claverie	Marchaix / Marchand	22	2	2	7		4	
Bois du Duc	Moello / Veuve			4				Prise en fraude le 9 mai 1787
Vieille Ville	Norais / Battelier	1	1				2	Pris en fraude le 9 mai 1787
Rue Prison	Norais / Marin	1	1				2	A commencé le 31 octobre 1786
Rue Neuve	Nédélec / Marin			6 ^{2/3}		2		
Rue Neuve	Olivier / Couvreur	1	2	3			3	Peu Fortuné
Rue Prison	Pesquen / Cordonnier	2	5	1	2			
Rue Neuve	Perrun / Cordonnier	5				2	1	Prix en fraude le 26 avril 1787
Rue Neuve	Quemener / Cordonnier	1			1		2	Pris en Fraude
Vieille Ville	Rode / Cordonnier		1	4			2	Dans la plus grande misère
Rue Neuve	Rougié / Louis / Cordonnier	5		2	1			Pris en fraude le 29 mars 1787

Rue du Four	Rio Coutumier	/	7					1	Pris en fraude le 9 octobre 1786	
Vieille Ville	Roger Veuve	/	3	4				2	A commencé le 12 juin 1786	
Rue Neuve	Sohier Cordonnier	/	2	2	5			1	4	
Rue du Vicaire	Tutour Tisserand	/	1	2	2	1		3	A commencé le 21 juillet 1786, peu aisé	
Vieille Ville	Tuat Menuisier	/	2	1	1	2			2	A commencé le 3 août 1786
Rue Neuve	Thomassin Tailleur	/	2	1	1	3				
<u>Totaux</u>			159	86	146,6	64		40	83	

Soit :

- 223 barriques de Bordeaux
- 126 barriques de Nantes
- 229 barriques de cidre

A M Hennebont : CC4 : entrée et sortie d'alcool,

Recette sur alcool, 1786

I Produit des droits d'entrée sur les vins à 42 s

8755 barriques }
2188 $\frac{3}{4}$ tonneaux } Produit en denier à 42 s : 4 596 lt 7 s 6 d

II Produit des droits d'entrée sur cidre et bière

1256 barriques }
1686 tonneaux } Produit en deniers à 24 s : 376 lt 16 s

III Droit se sortie sur les vins à 37 s/tonneaux

6744 barriques }
1686 tonneaux } Produit en deniers à 37 sols par tonneaux 3119lt 2 s

IV Droit de sortie sur les cidres et bières à 24 s/tonneaux

6 tierces }
200 barriques }
50 tonneaux } Produit en deniers à 24 s : 60 lt

V Droit sur les pots d'eau de vie

1646 pots Droit en denier à 5 sols/pot 411 lt 10 s

Recette sur alcool, 1787

I Produit des droits d'entrée sur les vins à 42 s

3773 $\frac{2}{3}$ barriques }
943 $\frac{1}{4}$ $\frac{1}{6}$ tonneaux } Produit en denier de 48 s/tonneaux 2264 lt 4 d

II Produit des droits d'entrée sur cidre et bière

1961 barriques }
490 $\frac{1}{4}$ tonneaux } Produits en denier de 24 s/tonneaux 588 lt 6 s

III Droit de sortie sur les vins à 48 s

2917 barriques }
789 $\frac{1}{4}$ tonneaux } Produit en denier 48s/tonneaux 1750 lt 4 d

IV Droit de sortie de cidre et bière

383 $\frac{2}{3}$ barriques }
95 $\frac{3}{4}$ $\frac{1}{6}$ tonneaux } Produit en deniers à 24 s/tonneaux 115 lt 2 d

V Droit de 5 sols par pot d'eau de vie vendue

1261 pots Produit en deniers à 5 s/P 315 lt 5s

total de la recette 5033 lt 1s

Recette sur alcool, 1788

I Produit des droits d'entrée sur les vins à 48 s

632 $\frac{5}{6}$ tonneaux }
2531 $\frac{1}{3}$ barriques } Produits en deniers à 48 s/tonneaux 1518 lt 16 s

II Produit des droits d'entrée sur cidre et bière

541 $\frac{1}{6}$ tonneaux }
2164 $\frac{2}{3}$ barriques } Produit en deniers à 24 s/tonneaux 649 lt 8 s

III Droit de sortie sur les vins

2 000 $\frac{3}{4}$ barriques }
500 $\frac{3}{4}$ tonneaux } Produits en denier à 48 s/tonneaux 1201 lt 16 s

IV Droit de sortie de cidre et bière

403 barriques }
100 $\frac{3}{4}$ tonneaux } Produits en deniers à 24 s/tonneaux 120 lt 18 s

V Produit sur eau de vie

1431 pots Produit de 5 sols par pots 357 lt 15 s

Annexe 7 : Projet de canalisation du Blavet et liens entre Hennebont, Lorient et Pontivy

A D Morbihan : 21 C 480 :Mémoire de M de Kerangal relatif au projet de rendre la rivière de Blavet navigable par le commissaire des Etats à Vannes, 24 septembre 1782

La ville de Pontivy, Messieurs, vous en offre un exemple qui doit vous intéresser. Les communications par terre ne laissent à son commerce que des moyens dispendieux et rebutant, mais la nature lui en présente de plus heureux dans une navigation facile, dont le Sr Chardon vous a déjà donné l'idée d'après l'expérience qu'il en a faite.

Cette idée, Messieurs, de rendre la rivière de Blavet navigable est connue depuis plusieurs siècles, une anecdote particulière justifie que le gouvernement s'en occupait vers 1650, M de Kersauzon le renouvelle en 1748 et 1765.

Il y a environ 24 ans que le Sr Laurent dont tout le monde a connu les talents se transporte aux forges de Lanouée pour examiner le projet que j'avais formé pour leur établissement, nous conférâmes ensemble de la rivière de Blavet, nous visitâmes le local depuis Pontivy jusqu'à Hennebont et ce grand homme reconnu non seulement une possibilité facile dans l'exécution, mais il fut étonné qu'une Province aussi bien administrée par les États, eut pu perdre aussi longtemps de vue un trésor que la nature lui présentait avec tant d'avantage, il était sérieusement occupé de la démonstration de ce projet, lorsque la mort l'enlève à la société.

Le Sr Chardon vous a peint dans son mémoire, Messieurs, mais trop faiblement les avantages qui résulteraient de la nécessité de l'entreprise ayant eu l'honneur d'en faire quelques détails à MM de la Commission du commerce, ils m'ont chargé de la mettre par écrit, je viens faire part à votre assemblée de ce que j'ai recueilli.

Pontivy, siège principal du duché de Rohan est situé au centre de la Bretagne, huit grandes routes donnent aux habitants la facilité de communiquer librement dans toute la Province. Ses habitants sont aisés, sans richesse, ils sont pleins d'émulation mais quand les grands moyens manquent, on ne peut opérer que de petites choses.

Il n'y a point de marché de toilles à Pontivy, si cet établissement souvent proposé n'a point eu lieu, c'est qu'il a été reconnu que la multiplicité nuirait au commerce et que ce commerce nuirait à la culture des terres, objet important dans le canton. Mais à raison de la proximité des marchés de Loudéac, Uzel et Quintin, il existe à Pontivy nombre de

négociants et marchands de toilles. Les négociants achètent en gros pour des envois en Espagne et en Amérique, les marchands suivent les marchés pour acheter, faire blanchir et préparer les toilles en balles.

Toutes ces toilles, de même que celles du surplus à la manufacture sont voiturées par terre à Nantes, Saint-Malo et à Morlaix, le prix de ce transport augmente en fonction de l'éloignement, le moindre est celui de Saint-Malo, qui est de 6lt par balles.

Il se fabrique annuellement dans les cantons de Loudéac, Uzel et Quintin plus de 10 000balles de toilles. En 1774, la seule ville de Saint-Malo en acheta plus de sept million, l'on suppose que si la $\frac{1}{2}$ seulement était transportée à Lorient, réduisant le prix de la voiture de 6lt à 20 sols, si la navigation était établie, cette seule économie produirait aux dits entrepreneurs 24 000 livres, le bénéfice augmenterait de plus de moitié pour celles qui sont covoiturées par terre à Nantes, cy trente six mille livres.

L'on sait que les embarquements faits à Lorient et particulièrement en tems de guerre, ont un avantage infini sur les autres ports.

A quatre et cinq lieues de distance de Pontivy, sont situées les trois grosses forges de La Nouée, le Veaublanc et les Salles de Rohan. Elles fabriquent, année commune, deux millions quatre cent milliers de fer battu dont plus d'une moitié est voiturée à Hennebont et Lorient par charettes ou chevaux, sans compter les bouletz de toute espèce, les bombes, les aumours en gueuse pour leste, en ne supposant de voitures à Hennebont que la concurrence de dix huit cent milliers, le bénéfice sur le transport à quatre francs par milliers serait de sept mille deux cent livres.

Malgré que ces trois forges consomment chaque année plus de vingt quatre mille cordes de bois, le bois en bûche se vend à Pontivy que 10 ' en été et 12' en hiver, la corde de même grandeur et de même qualité se vend à Lorient 18' en été et 20' en hiver. La même proportion à lieu sur le prix des fagots, l'on suppose un transport de deux mille cordes seulement par an et sur la voiture et le prix marchand, un bénéfice de six £, le transport par eau produirait une économie de 12 000lt.

Cette différence, Messieurs, est infiniment moins sensible que celle du bois de construction, nulle consommation de bois propre à la marine à Pontivy, ni dans les environs, tout se conduit par voitures à Hennebont. Le prix de la voiture égale ou surpasse souvent celui d'achat. Dans le nombre des exemples, j'en citerai un qui m'est personnel. Lors de la vente de partie de la forest de Bonrepos, j'achetais des bois de

seconde qualité à 10 s le pied cube, le moindre prix pour la voiture est de quatorze sols pour les pieux moyens et 16 sols pour les pieux essentielles, on peut supputer un transport année commune de 8 mille pieds cube au moins, la voiture par eau ferait au plus de quatre sols par pieds et le bénéfice au moins de quatre mille lt.

Les marchés de grains à Pontivy sont très considérables. Le débouché se fait par terre dans les villes de Loudéac, Uzel et Quintin, mone autour et leurs environs. Quoique déjà à bas prix, ils se vendaient beaucoup moins sans cette consommation. Il s'en voiture beaucoup à Hennebond, par charettes et par chevaux, dans les tems où l'on peut en placer chez l'étranger, il en sortirait beaucoup plus si la rivière de Blavet était navigable, le bénéfice sur la différence du transport serait au moins par an de 4 000 lt.

C'est encor à Pontivy que les armateurs de Lorient, de Bordeaux, de Nantes, de Morlaix et souvent de Brest, font acheter la majeure partie des beurres, suifs, miel, cires et autres objets nécessaires à leurs approvisionnement, il sort chaque année un million pezant de beurre, graisse et suif, cinq cent barriques de miel et vingt-cinq milliers de cire jaune, le tout voituré par terre à Hennebond, de même que cent milliers de chanvres et une quantité d'autres productions du païs qui se trouveraient des débouchés si la navigation proposée avait lieu, la différence résultant de la voiture par eau.

Tous les avantages, Messieurs, ce doit à la quantité considérable de vins voiturés par charrette d'Hennebond à Pontivy et particulièrement en tems de guerre, ce vin se conduit dans les villes de Loudéac, Quintin, Saint-Brieuc, Lamballe et tous les environs. Le motif de la préférence des ports de Lorient et Hennebond est sensible, l'assurance en tems de paix est de de 2 P%, en tems de guerre de 4 ½ seulement. Cette assurance pour tous les autres ports situés sur la Manche est de 13 à 14 %. Le relevé pris à la direction de Lorient est de seize cent soixante cinq barriques de vin et cent trente sept barriques d'eau de vie, le prix de la voiture est de cent sols de Lorient à Pontivy et en coûterait au plus par eau trente sols, il en résulterait donc une économie de 7 307 lt.

Ce n'est pas le seul retour, Messieurs, sur lequel les entrepreneurs auroient à spéculer en tems de guerre comme en tems de paix, toutes les marchandises qui se vendent à Lorient, pour Saint-Malo et les autres villes dans les terres se voient par roulier, quel bénéfice pour la voiture si ces bénéfices n'avaient à se rendre à Pontivy, tant pour l'allée que pour le retour, il en serait de même des vieux canons et fer en mitraille que les forges de Lanouées, du Vaublanc et des Salles tireraient de Lorient et des autres ports du

Royaume, si le prix de la voiture par terre n'absorbait pas celui de la matière, on ne peut apprécier cet objet à moins de 4 000 lt par an.

Je ne parle point, Messieurs, des autres objets de consommation que les habitants de Pontivy tirent de Nantes, de Bordeaux, de Marseille, de Suède, comme les épiceries, les savons, les huiles, résines, sucres, caffés, prunes, raisins, les fers et aciers de Suède, les draperies de Montaubanc en Quercy et autres objets sur le transport desquels la voiture par eau économiserait au mieux 6 000 lt.

Toutes les économies sur les frais de transport présentent un total de quatre vingt dix milles cinq cent sept lt.

Sans parler de l'augmentation qui en résulterait sur le commerce de toute espèce par la facilité de l'envoy dans les terres, la différence de plus de trois quarts sur les assurances et plusieurs autres objets d'économie et d'émulation qu'on ne peut apprécier.

.... avantages de la communication à Hennebont, Lorient et le Port-Louis.

Annexe 8 : Soins et nouveaux médicaments

La Société d'Histoire de la Pharmacie a rendu compte en son temps du travail de Louis Lafond sur La dynastie des Helvétius et les remèdes du Roi. A l'aide des liasses conservées aux Archives départementales de la Seine-Maritime concernant la distribution de ces médicaments dans la généralité de Rouen de 1750 à 1789, nous avons repris cette question. Le nom d'Helvétius est inséparable de l'introduction de l'ipéca dans la thérapeutique. Jean-Adrien Helvétius, le premier du rameau français de cette famille médicale, en est l'artisan. Au cours de tractations commerciales menées à Paris pour le compte de son père, médecin à Amsterdam, il a la chance d'entrer en possession d'un lot de « racine du Brésil ». Il en flaire l'intérêt, déjà soupçonné à travers les récits des voyageurs et il organise, dans des conditions assez douteuses, un ramassage des arrivages d'ipécacuanha dans les ports européens. Il a, en même temps, le mérite de confirmer les propriétés de la drogue, d'en préciser la posologie, d'en rendre l'usage commode en la débitant en doses unitaires, bref de pouvoir se prévaloir du titre de créateur d'un « remède d'Helvétius ».

Hossard Jean. Les « remèdes du Roi » et l'organisation sanitaire rurale au XVIIIe siècle. In: Revue d'histoire de la pharmacie, 63^e année, n°226, 1975. Communications du congrès international d'histoire de la pharmacie de Paris (24-29 septembre 1973) pp. 465-472.

doi : 10.3406/pharm.1975.7454

http://www.persee.fr/doc/pharm_0035-2349_1975_num_63_226_7454

A D Ille.et Vilaine : C 6187 : imprimés à partir des travaux d'Helvetius sur l'usage de la poudre de corail et de l'hypercacuana

Usage de la poudre de corail anodine

Le nom d'Anodine, qu'on a donné à cette poudre, dénote assez que son effet est de calmer les douleurs dont les malades sont attaqués, & les irritations ou agitations dont ils sont tourmentés, & qui pourroient leur ôter le sommeil.

C'est par cette raison qu'elle est utile dans le cours de ventre, dans les dissenteries, dans les pleurésies accompagnées d'une vive douleur de côté, dans les toux sèches, & dans celles qui sont causées par la salure de l'humeur qui se sépare par les glandes du poulmon & des bronches.

Son usage n'est pas moins utile aux personnes attaquées de cancers, d'ulcères à la matrice, de goutte, de rhumatismes universels, & autres amaldies chroniques, accompagnées de douleurs vives, qui empêchent les malades de dormir.

On la donne aussi avec succès dans les douleurs qui suivent les grandes opérations, lorsqu'elles sont fort vives, afin de donner du repos aux malades. Elle est au contraire capable de l'avancer.

On en sait user à ceux qui sont tourmentés de colique d'estomach, de coliques hépatiques bilieuses, & sur-tout de colique néphrétique, après les avoir saignés suffisamment.

La dose ordinaire de cette poudre est de quinze grains.

On en fait prendre quatre grains aux enfants, depuis quatre ans jusqu'à huit.

Depuis huit ans jusqu'à douze, on en donne sept ou huit grains.

Depuis douze ans jusqu'à dix-huit, on en donne dix ou douze grains : & depuis dix-huitans jusqu'à soixante, on fait prendre la dose entière.

On la doit donner à des doses encore plus foibles quand les malades sont atténués, ou quand ils sont foibles & abattus.

On ne doit pas faire prendre cette poudre que les malades n'y ayent été préparés par des lavements, des saignées & autres remèdes convenables à la maladie dont ils sont attaqués ; ainsi on ne la donnera pas dans les dissenteries, que le malade n'ait été à la diette, qu'il n'ait pris plusieurs lavemens, & qu'il n'ait été saigné. On peut la donner dans les dévoiemens séreux, qui ne sont accompagnés de douleurs, ni de tranchées sans avoir précédé la saignée. Il suffira que le malade ait été à la diette & qu'il ait pris des lavements.

On ne la donne dans les plurésies, qu'après plusieurs saignées ; & lorsque la douleur n'est pas fort vive, & que les crachats du malade sont abondants, & ne spnt pas séreux, on en supprime l'usage, de peur d'arrêter cette évacuation salutaire.

On ne la doit point donner dans les coliques d'estomach bilieuse, &c. qu'on n'ait fait saigner le malade deux fois, qu'il n'est pris des lavemens, & qu'il n'ait été mis dans le bain.

Cette poudre se donne avec succès le soir même que les malades ont été purgés, sur-tout si le vomitif ou le purgatif a causé des irritations.

Lorsqu'on en donne long-temps de suite, comme il arrive dans les dissenteries, dans

les toux sèches, dans les ulcères à la matrice, le cancer, la goutte, &c. il faut augmenter les doses, à mesure que l'on observe qu'elles ne procurent plus de calme, ni de sommeil ; ainsi l'on est souvent obligé de passer la dose ordinaire, & l'on parvient quelquefois peu à peu à en donner vingt, vingt-cinq, trente, quarante, & même jusqu'à soixante grains.

On ne doit jamais augmenter de plus de quatre ou cinq grains à la fois, & tant qu'une dose suffit pour donner du calme il ne faut pas l'augmenter.

On fait prendre cette poudre, ou délayée dans deux cuillerées d'eau, & dans deux cuillerées de vin, ou dans la ptisane, ou l'on en fait un bol avec un peu de syrop ou de miel, que le malade avale dans du pain à chanter, ou au bout d'un couteau, & il boit par dessus un peu d'eau, ou de vin, ou de ptisane, ou quelques eaux distillées, appropriées à la maladie dont il est attaqué.

Lorsque les douleurs sont fort vives, on délaye une prise et demie, ou deux prises de cette poudre, dans un demi-septier d'eau ou de ptisane, ou de quelque liqueur convenable. On donne d'abord le quart de cette portion, & une heure après, on en donne encore autant, supposé que les douleurs n'ayent point été camées par la première prise.

Si cette seconde prise ne procure pas du calme, on donne la troisième prise une heure & demie après la seconde : & si cette troisième prise ne fait point l'effet qu'on en attend, on donne la quatrième deux heures après la troisième. C'est ainsi qu'on en use dans les coliques néphrétiques & hépatiques, dans les toux sèches & convulsives, &c.

Quand on n'est pas forcé par la violence des douleurs à donner ce remède pendant le jour, on attend le soir, pour le faire prendre au malade, afin de lui procurer du repos pendant la nuit.

Il faut tâcher de ne donner cette poudre que deux heures au moins après que le malade a pris du bouillon ; & si cette poudre l'assoupit, on ne lui donne du bouillon qu'après son réveil, pourvu qu'il y ait trois heures au moins qu'il ait pris de cette poudre ; car il faut au moins laisser cet intervalle entre la poudre & la nourriture.

La même raison qui fait donner cette poudre dans tous les cas marqués ci-dessus, doit empêcher d'en donner aux malades pleins de sang & d'humeurs, parce qu'elle arrête toute évacuation, & qu'elle feroit séjourner toutes les humeurs.

On ne doit jamais la donner dans les fluxions de poitrine, lorsqu'il y a de l'oppression, & que les crachats sont épais & glaireux, puisqu'ils empêcheroit que le malade ne les crachât.

On ne doit point en faire prendre aux enfans qui n'ont point encore atteint l'âge de quatre ans, ni aux personnes extrêmement affoiblies & extenuées, parce qu'elle les jetteroit dans un accablement & un abattement qui pourroient être très dangereux.

Enfin, les malades qui sont dans l'assoupissement, ceux qui ont été attaqués d'apoplexie, de léthargie, d'engourdissement ou de foiblesse dans les membres, de suppression d'urine, d'ydropsies, de catharres suffoquans, ne doivent pas en prendre, à moins qu'ils n'y soient forcés par la violence des douleurs.

Les femmes ou filles qui ont leurs règles, ou les femmes qui sont en travail, ou qui viennent d'accoucher, n'en doivent point prendre ; car cette poudre arrêteroit les évacuations nécessaires.

L'on en donne quelquefois dans les fièvres accompagnées de délire & de transport au cerveau ; mais il faut que ces accidens soient causés par le mouvement tumultueux des esprits, & qu'ils ne dépendent pas de relâchement des glandes du cerveau ou d'une disposition inflammatoire de ce viscère. Cette distinction délicat ne peut être faite que par un habile praticien. Les païsans n'ont point ordinairement ces sortes de personnes auprès d'eux ; ainsi la prudence veut qu'on leur défende l'usage de cette poudre dans toutes les fièvres continues accompagnées de délire ou de transport.

Tout ce qui a été marqué ci-dessus pour l'usage de cette poudre, doit être observé, quand on se sert de quelqu'autre narcotique, c'est à dire, de quelqu'autre remède capable de provoquer.

Nota. Quoique la manière de faire usage de ce remède soit indiqué dans le *Livret* de M. Helvetius, on a cru à propos pour de plus grande commodité, devoir faire imprimer particulièrement le présent mémoire.

Du 19 octobre 1754.

Usage de l'hypecacuanha préparé

apellé poudre spécifique contre la dyssenterie

Ce remède agit de deux façons différentes. La première est de provoquer des vomissemens, & de purger par en bas. La seconde est de fondre & de diviser les liqueurs épaissies & engorgées dans les glandes des intestins.

Lorsque ce remède est donné en des doses un peu fortes, il provoque toujours le vomissement ; & l'on a même de la peine à l'empêcher de produire cet effet, quoiqu'on

le donne en des doses très-foibles.

L'effet le plus salulaire de ce remède est de fondre l'humeur dans les glandes intestinales : il ne peut causer cette fonte, qu'il ne reste assez longtemps dans l'estomach pour y être digéré, & pour que sa partie résineuse en soit extraite.

Il suit de ces principes qu'on doit prescrire ce remède dans deux vues différentes, c'est à dire, ou comme un vomitif & purgatif plus convenable qu'un autre dans les dissenteries, ou comme un remède fondant, plus propre qu'un autre à fondre l'humeur engorgée dans les glandes intestinales.

On ne doit jamais donner de ce remède sans y avoir préparé le Malade. Ses doses sont différentes selon l'âge, les forces & le tempérament, surtout lorsqu'on le donne comme vomitif & purgatif.

Dans ces cas, on en donne un ou deux grains aux enfans, depuis deux ans jusqu'à six. Depuis six ans jusqu'à douze ans, quatre ou six grains. Depuis douze ans jusqu'à dix-huit ans, dix à douze grains. Depuis dix huit ans jusqu'à vingt cinq, on en fait prendre vingt ou vingt cinq grains, qui est la dose ordinaire. On en donne cependant souvent jusqu'à trente six grains, aux gens forts & robustes ; quelques médecins en donnent jusqu'à un gros.

On fait prendre cette poudre de deux manières différentes. La première est d'en délayer une prise convenable dans un petit verre de vin rouge, ou dans un peu d'eau ou de bouillon, & de la faire avaler au malade ; on remet ensuite un peu d'eau ou de vin dans le gobelet, & on le fait boire au malade, afin qu'il ne reste rien de la poudre ni dans le gobelet, ni dans la bouche.

La seconde manière de faire prendre l'Hypécacuanha, est d'en mêler une prise avec un peu de miel, ou de syrop, pour faire un bol, que le malade prend enveloppé dans du pain à chanter, on lui fait boire par dessus un petit verre de vin rouge ou de bouillon, ou de ptsane. Il est plus convenable de faire avaler cette poudre le matin. On donne dans l'après midi des lavemens, & le soir une prise de la poudre de caorail anodine, à moins qu'il ne fût fort assoupi.

Lorsqu'on fait prendre ce remède comme fondant, pour diviser l'humeur engorgé dans les glandes de l'estomach & et des intestins, on en diminue beaucoup les doses, & on adoucit son action, afin qu'il reste dans l'estomach, pendant un tems convenable : ainsi on en fera un opiat de la manière suivante.

Opiat d'Hypécacuanah

Prenez six grains d'Hypécacuanah en poudre fine, mêlez les avec une prise de poudre de corail anodine, mettez le tout en opiat, avec un peu de syrop, ou un peu d'eau, ou de miel, & le partagez en douze prises.

Les enfans, depuis la mamelle jusqu'à l'âge de quatre ans, n'en prendront qu'une demie prise à chaque fois, & depuis quatre jusqu'à douze, ils prendront une prise entière. On leur donnera deux prises à la fois à ceux qui auront passés douze à quinze ans ; & les malades forts et robustes, qui sont d'un âge plus avancé, peuvent en prendre trois ou quatre prises à chaque fois. On réitère les mêmes doses marquées trois ou quatre fois par jour ; le malade les avale à trois ou quatre heures de distances les unes des autres, une heure & demie ou deux heures après avoir pris un bouillon. On enveloppe chaque prise dans du pain à chanter, on la délaye dans quelques cuillérées de ptisane. Ils boiront par dessus un verre de ptisane.

J'ai fait mettre en pillules de l'Hypécacuanah préparé à peu près de cette manière, pour la commodité des pauvres malades de la campagne : on n'en donnera qu'une à la fois aux enfans jusqu'à l'âge de six ans, on en donnera deux, depuis l'âge de six ans jusqu'à douze ans ; on en donnera trois, depuis douze ans jusqu'à vingt quatre ; & les malades forts & robustes peuvent prendre quatre, cinq ou six pillules à chaque fois. On les avale dans une cuillérée d'eau, ou bien on les enveloppe dans du pain à chanter. On boit par-dessus un verre de ptisane. On en donne trois ou quatre fois par jour, comme je l'ai marqué, laissant trois ou quatre heures de distance entre chaque prise ; & dans l'intervalle, on donne au malade un bouillon.

Quand on fait prendre ce remède à des femmes grosses, il faut le donner à des doses très-foibles, si les malades ont des descentes, il faut leur faire mettre un bandage ; s'ils n'en ont point, on leur en fera un avec des bandes de linge, & on les engagera à tenir leurs mains sur l'endroit de la descente, dans les momens qu'ils font des efforts pour vomir.

On doit toujours exhorer les malades de résister le plus long-tems qu'ils pourront aux envies de vomir, afin que le remède reste le plus long-tems dans l'estomach ; mais quand ils ont commencé de vomir, il faut leur faire boire beaucoup d'eau chaude, pour faciliter le vomissement : si les efforts duroient trop long-tems, ou étoient trop violens, on leur feroit avaler du bouillon gras.

Si l'estomach se trouvait agacé par la bile qu'ils ont vomie, de manière qu'ils rejetassent sur le champ leur bouillon ou leur boisson, on mêleroit dans chaque bouillon un peu de jus de citron, & on mettreroit un peu d'écorce de citron dans leur ptisane.

Il ne faut pas oublier l'usage des lavemens pendant qu'on donne ce remède. On en doit donner deux ou trois par jour au moins ; on se servira de ceux qui sont marqués ci-après.

Manière de faire des bouillons.

Prenez trois livres de rouelles de veau, la moitié d'une volaille écorchées & coupée en quatre. Faites bouillir le tout dans un pot de terre avec trois pintes d'eau (mesure de Paris) c'est à dire, six livres d'eau réduites à quatre livres, c'est à dire à deux pintes, pour cinq ou six bouillons.

Bouillons pour les pauvres

Les bouillons pour les pauvres seront faits avec le poulmon de veau ou de mouton ou les issues, c'est à dire, les extrémités de ces animaux.

Bouillons pour les malades qui sont dans l'extrême misère.

Prenez un demi-quarteron, ou tout au plus un quarteron de beurre frais, & à son défaut de beurre sallé, qu'on aura fait déssaler dans l'eau. Fites le bien roussir dans une poêle bien écurée, ensuite vous y ajouterez peu à peu un quarteron de fleur de farine en poudre fine ; remuez bien le tout avec une cuillère de bois, jusqu'à ce que la farine, ou les ris soient roussis & bien cuits ; pour lors vous verserez dessus deux pintes d'eau bouillante (mesure de Paris) vous ferez bouillir le tout pendant un demi-quart d'heure ; ensuite vous le retirerez du feu, & vous le garderez dans un pot de grais. Cette quantité peut servir pour cinq ou six bouillons ; à chaque fois qu'on en donnera aux malades, on remuera avec une grande cuillère tout ce qui est dans le pot, pour mêler une espèce de bouillie qui se dépose au fond. On peut délayer une ou deux fois par jour un jaune d'oeuf frais dans un de ces bouillons.

Ptisane

La boisson des malades attaqués de la dysenterie, sera faite avec le chiendent & la racine de Guimauve ; ou bien ils useront pour boisson d'une eau de ris fort légère.

La vemens adoucissans.

Prenez une demi-poignée de graine de lin, jetez-la dans une pinte d'eau bouillante, retirez le pot du feu, laissez le tout refroidir doucement, ensuite on le passera.

Prenez une demi-livre de cette décoction tiède, c'est à dire, un demi-septier (mesure

de Paris), mêlez-y un ou deux jaunes d'oeufs bien délayés dans un peu d'eau tiède. Donnez ce lavement au malade.

On fait encore des lavemens avec de la fressure de mouton, qu'on fait bouillir dans de l'eau, jusqu'à ce qu'elle soit bien grasse ; on se sert de cette eau pour des lavemens.

Le spauvres peuvent faire des lavemens en faisant fondre une once, ou une once & demie de suif de chandelle dans un demi-septier d'eau chaude.

Lorsque les tranchées sont extrêmement vives, on mettra en usage les lavemens suivans.

Prenez une pincée de graine de lin, le poids de deux gros de tête de pavot blanc, brisée par morceaux ; faites-la bouillir dans un pot de terre avec trois demi-septiers d'eau (mesure de Paris) réduits dans une chopine, ensuite on passera le tout & on le partagera en deux lavemens.

Si les matières glaireuses que rend le malade sont forts épaisses, ou d'un verd brun, ou mêlées de beaucoup de sang, ou qu'il y ait du pus dans les évacuations, on déblayera dans cette décoction, quinze ou vingt grains d'Hypécacuanha en poudre fine.

Les lavemens qu'on donne dans cette maladie, ne doivent jamais être que moitié d'un lavement ordinaire, c'est à dire, que d'un demi-septier (mesure d Paris) ainsi ils ne doivent remplir que la moitié de la seringue. S'ils étoient entiers & plus considérables, le malade ne pourroit les garder, & il est essentiel que chaque lavement reste au moins demi-quart d'heure, & plus long-tems, s'il est possible : la même raison engage à avoir attention qu'ils soient simplement tièdes & plus froids que chauds.

Quand les malades ne peuvent retenir les lavemens, on entoure le canon d'étoupes, en tirant le canon on pousse l'étoupe vers le fondement avec la main & on tient ainsi le fondement bouché le plus long-tems qu'il est possible.

Nota. Quoique la manière de faire usage de ce remède soit indiquée dans le livret de M Helvétius, on a cru à propos, pour plus grande commodité, devoir faire imprimer particulièrement le présent mémoire.

Du 19 octobre 1754.

A D Ille.et Vilaine : C 2532 : correspondance Breult Bois Angis

Monseigneur

Les morceaux de bois amers que vous m'avez envoyé est fort connu en ce canton... Il vient des isles de Cayenne... Il na pas fait le mesme effets que les poudres don... Je distiburay de ce bois, la maladie a pas cessé.

J'ay l'honneur d'estre avec beaucoup de respect

Monseigneur

Votre humble et obéissant serviteur

Breult Bois Angis

  Hennebont le ? Janvier 1739

Monseigneur

Le bois amer que vous maviez envoyés nest bon à rien et n'a eu aucun effet, il estoit sans écorce et en ce canton, nous avons l'expérience que c'est l'écorce qui est un remède spécifique, nous appelons ce mais imaroha, il est très commun dans nos ports de mer.

Si lon pouvait encore avoir de la poudre de corail et de pieurragna (?) ce me serait plaisir de m'encourager nous avons pourtant plus de maladie.

J'ay l'honneur destre avec beaucoup de respect

Monseigneur

Votre humble et obéissant serviteur

Breult Bois Angis

0 Hennebont le 28 janvier 1729

A D Ille.et Vilaine : C 2538 : correspondance le Milloch, subdélégué

Monseigneur

Différentes occupations mont empêcher de vous rendre plus tôt compte de la boite de remède que vous me fites passer au mois de juillet dernier pour être remise à M^{elle}

Branchu, demeurant chez Monsieur de Robec, paroisse de Cléguer, cette boîte luy fut remise dans le temps mais le décès luy est survenue sans quelle ait fait aucun usage du remède, cette boîte m'est revenue, je l'ay fait visiter par notre chirurgien de l'Hôpital qui a trouvé les remèdes en bon état, c'est pourquoy je vis ce jour au recteur de Meslan pour luy proposer, cest celui des recteurs qui me paroît le plus propre à cette opération, ainsy s'il accepte et si vous y consentez, je la luy ferai passer, quant à une nouvelle boîte, je la solliciterai sans embarras ou je suis de sçavoir à qui la confier, ainsy je pense qu'il faut attendre la nouvelle année pour voir leffet que fera celle-cy cependant si le cours de maladie qui commence à régner dans quelques paroisses des environs continuaient, il serait bon den faire quelqune dans ces paroisses.

J'ay l'honneur d'être avec un très fort respect

Monseigneur

Votre très humble et obéissant serviteur

Le Milloc'h subdélégué

à Hennebont le 28 avril 1773.

Annexe 9 : Inventaires après décès

Un inventaire après décès a livré de nombreuses informations quant aux possessions de Blanchart Duval, sous forme de différents biens, fermes, tenues, acte de constitution, qui n'a pas été exploité dans le présent mémoire.

Tableau récapitulatif des biens fonciers possédés

	possessions
Lieux indéterminés	<ul style="list-style-type: none"> • métairie noble Duval • métairie noble de Keroman des fontaines • les tenues de Kerrain, de Kervaste, du Maneguen, et de Kermartin et Kerléon • un aveu de la tenue de Kermarhic du 1er avril 1609
Inzinzac	<ul style="list-style-type: none"> • deux tenures au village de Quercaire avec d'autres titres de propriété concernant la métairie • une tenue au village de St Simphorien • une tenue au bourg d'Inzinzac • une tenue à kerpunse en Inzinzac • ferme de maison et dépendance à Lochrist • métairies du nerf et du reste en Inzinzac • une tenue à Lochrist, Saint Gilles • une tenue au village de Kerbonalec en Inzinzac • un aveu et déclaration du 1er octobre 1768 (lieu inconnu)
Trève de Saint-Gilles	<ul style="list-style-type: none"> • une tenue du bourg de Saint-Gilles
Quimper (?)	<ul style="list-style-type: none"> • baillée du lieu du blun (?) • ferme du manoir de Kerezec • rente de quinze livres sur une maison à quimper
Plounevez porzay	<ul style="list-style-type: none"> • tenue de Kervel
Hennebont	<ul style="list-style-type: none"> • maison située en la ville d'Hennebont
Nostang	<ul style="list-style-type: none"> • une tenue au bourg de Nostang
Plouhinec	<ul style="list-style-type: none"> • une tenue à Restadic

	<ul style="list-style-type: none"> • une tenue à Kerbascun
Lanvaudant	<ul style="list-style-type: none"> • une tenue au Perenno Izel
Kervignac	<ul style="list-style-type: none"> • une tenue à Manégoulern
Port-Louis	<ul style="list-style-type: none"> • un aveu description du 12 octobre 1759

A D Morbihan : B 3088 : Inventaire après le décès de messire Blanchart Duval à Hennebont

inventaire prisage et estimation fait d'autorité de la Sénéchaussée Royale d'Hennebont de tous les meubles titres et papiers et effets rester après le décès de messire Louis René Blanchart, écuyer, seigneur Duval et de Keroman et autres lieux, chevalier de l'ordre royal et militaire de Saint Louis, commandant pour le Roy à Saint Florent en l'Île de Corse y décédé le six de juin dernier en son domicile ene cette ville d'Hennebont paroisse de Saint-Gilles, à requête, de demoiselle Marie Thérèse Blanche Duval, tutrice de Messire Jean Baptiste Noël Blanchart, fils aîné, héritier principal ? Noble dudit seigneur Blanchart de son mariage ave feu Dame Charlotte de Noyallo son épouse, ayant en cette qualité dans les mains de la tutrice la saisine de l'universalité de leur succession et encore tutrice de mesire Mathieu Blanchart fils puis de Dllles Marie Louise Félicité Marguerite et Gilette Françoise Blanchart, filles puis-nées, des faits sous (?) seigneurs et Dame Blanchart, duquel inventaire a été vacqué par nous commis juré au greffe de ladite Sénéchaussée, par le ministère de Louise Hissé veuve Duparc, de Françoise Talabardon femme de Louis Very, revendeuses et estimatrices ordinaire de cette ville, lesquelles ont promis de bien et fidèlement comporter au fait de leur commission, en présence de Clément Louis le Milloc'h, écuyer desrangolllo (?), pour avocat en parlement, parent et conseil de la tutelle, comme suit ce jour vingt huit août mil sept cent quatre vingt six

et attendu que le ministère des estimatrices n'est plus nécessaires, elles se sont retirées et ont reçues de la demoiselle Blanchart tutrice, chaacune trente deux sols pour leur demi journée.

Et des estimatrices retirées, avons procédé au triage des papiers titres et enseignements comme suit :

contrat de mariage des feux seigneurs et dame Blanchart en datte du cinq janvier 1760 au raport de notaire (?) royal de jurion des trois rivières avec deux pièces relatives, chiffrées et collées

arrêt de noblesse du dix juillet 1669 en faveur de Gilles Blanchart, écuyer, de kerounse (?) avec différent autres titres de papier de famille, au nombre de soixante neuf pièces chiffrées et collées

différents autres titres de famille de différentes années au nombre de 25 pièces chiffrées et cotées

- acte de ferme de la métairie noble Duval en date du trente octobre 1785, au rapport de la Tohic, notaire Royal, contrôlée à Hennebont le neuf novembre suivant avec le nombre de 20 pièces au soutient de la propriété de ladite métairie chiffrée et cotée
- ferme de la métairie noble de Keroman des fontaines, en datte du 22 mai 1777 au rapport de le Galloudec contrôlée à Hennebont, le 27, avec différents autres titres de propriété de ladite métairie au nombre de dix neuf pièces chiffrée et cotées

Baillées des 28 janvier et 21 mars 1781, avec rapport de Legaloudec, relatées, contrôlées à Hennebont, les sept février, 20, 24 même mois de deux tenures au village de Quercaire en Inzinzac avec d'autres titres de propriété concernant ladite métairie au nombre de trente huit pièces chiffrées et cotées

baillées du 16 octobre 1777, au rapport de Le Galloudec, d'une tenue au village de St Simphorien, relatée cotée à Hennebont le vingt deux, avec différents autres titres et pièces au soutient de la propriété de la dite tenue, au nombre de quinze pièces chiffrées et cotées

baillée d'une tenue au borg d'Inzinzac du 8 octobre 1769, au rapport le Galloudec, relatée et contrôlée à Hennebont le seize, avec quatre autres pièces au soutien de la propriété de ladite tenue chiffrée et collée

acte de baillée de la tenue de kerpunse en Inzinzac, datée du onze may 1778, au rapport de le Galloudec, relaté contrôlé à Hennebont, le vingt, avec le nombre de 25 pièces au soutient de la propriété de la dite métairie chiffrée et collée

ferme de maison et dépendance à Lochrist en Inzinzac au rapport d'Audouyn, en datte du 19 septembre 1784, relatée collée à Hennebont le 21, autre ferme des métairies

du nerf et du reste en Inzinzac, au rapport de le Tohic, relatée et contrôlée à Hennebont, le neuf novembre, baillée d'une tenue à Lochrist, Saint Gilles, du 27 novembre 1783 au rapport de Le galloudec relatée contrôlée à Hennebont le vingt neuf avec le nombre de quarante autres pièces au soutien de la propriété desdites métairies en tenue, chiffrée et cotée

Baillée d'une tenue au village de Kerbonalec en Inzinzac du huit septembre 1779 au rapport de le Galloudec notaire de Lorient relatée contrôlée à Hennebont, le treize treize pièces au soutien de ladite le tout chiffré et contrôlé

baillée d'une tenue du bourg de Saint Gilles en datte du vingt neuf octobre 1780, au rapport de le Galloudec notaire royal relate controlée à Hennebont le ' novembre suivant avec le nombre de huit pièces concernant la propriété de ladite tenue chiffrée et collée

baillée du lieu du blun (?) en datte du 14 juillet 1770 au rapport de le Gorgu notaire royal, relatée contrôlée à Quimper, le vingt un, avec le nombre de cinq pièces concernant la propriété dudit lieu chiffré et contrôlé

ferme du manoir de Kerezec en datte du seize novembre 1770 au rapport d'Hervé notaire royal relaté contrôlé à Quimper de vingt dudit mois de novembre avec le nombre de vingt neuf pièces au soutien de la propriété de la dite métairie, chiffrée et contrôlée

renseignement d'un acte du six décembre 1717 au rapport de le Corre notaire royal à Quimper d'un rente de quinze livres sur une maison à quimper avec une note sur une carte des papiers envoyés à quimper à madame Hervé relativement à ladite rente chiffrée et contrôlée

Description du bien de Kervel, paroisse de Plounevez porzée en datte du 14 octobre 1749 au rapport des notaires du marquisat de Pont-Croix, y contrôlée le même jour avec onze pièces concernant la propriété de ladite tenue et une liasse de procédure contenant trente deux pièces le tout chiffrées et contrôlées, la procédure sur le couvert seulement

contrat d'acquêt du douze avril 1699 au rapport de Calma, notaire royal relaté à Deirment contrôlé de la maison située en la ville d'Hennebont ou nous travaillons au présent inventaire avec l'appropriement de ladite maison au sept juillet 1702. Et autres pièces relatives à la propriété de ladite maison, le tout au nombre de onze chiffrée et contrôlée

aveu rendu au Roy le douze décembre 1679 au rapport de Cornic notaire Royal et deux autres pièces au soutien de la propriété d'une tenue au bourg de Nostang, chiffrée

et contrôlée

baillée d'une tenue à Restadic Plouhinec en datte du 11 août 1758 au rapport de Jaffredo notaire Royal relaté contrôlée à Hennebont le seize dudit mois, avec autres pièces concernant la propriété de ladite tenue, le tout au nombre de sept chiffré et cotée

Baillée d'une tenue à Kerbascun Plouhinec du deux mai 1775 au rapport d'Audouyn relatée contrôlée à Hennebont le trois et autre pièces au soutient de la propriété de ladite tenue au nombre de sept pièces chiffrées et cottées

Le nombre de douze pièces au soutient de la propriété des tenues de Kerrain, de Kervaste, du Maneguen, et de Kermartin et Kerléon, de différentes dattes, mois et années, chiffrées et cotées la procédure sur la caderne (?) seulement

Baillée d'une tenue au Perenno Izel Lanvaudant en datte du quinze novembre 1764, au rapport de Joffredo, relatée et contrôlée à Hennebont le seize, avec une description de ladite tenue du 17 may 1777, au rapport de le Galloudec relatée contrôlée à Hennebont le 27 chiffrée et contrôlée

baillée en datte du 27 janvier 1780, au rapport d'Audouyn relatée contrôlée à Hennebont le sept février suivant, d'une tenue à Manégoulern Kervignac de la propriété de ladite tenue chiffrée et contrôlée

à la cotte a été ajouté un aveu et déclaration au 1er octobre 1768, chiffrée comme devant

à la datte du 8.8 a été ajouté un aveu description du 12 octobre 1759 ellé au port-louis le treize chiffré comme devant et collée

à la cotte x:13 S a été également été ajouté ajouté un aveu de la tenue de Kermarhic du 1er avril 1609, chiffrée comme devant et contrôlée

acte de constitution du 14 septembre 1742 au rapport de Perrier, notaire royal relaté contrôlée à Hennebont le vingt au rapport de trois cent livres au profit de la série dame Duval en qualité de tutrice de ses enfants sur Mathurin Dellec avec un acte recognitoire du 10 octobre 1775 au rapport de le Galloudec notaire royal relaté contrôlé à Hennebont le quinze chiffré et cotée avec une liasse de procédure, celle-ci sur le couvert seulement

acte de constitution principal de cinq cent livres en datte du quinze janvier 1754 au rapport de Bargain notaire du Faouet relaté y contrôlé le vingt au profit d'Urbane Thérèse Blanchart sur la dame veuve Allens renouvelé le vingt novembre 1782 par acte au rapport de Gourhael notaire de la même juridiction relaté y contrôlé le vingt cinq

chiffré et collée

constitut sous seing privé au principal de six cent livres en datte du vingt huit février 1767 au profit de la feue dame Boutouillic Duval sur la feue Dame Carrée de Guegelin chiffré et coté

acte de constitution en datte du sept septembre 1733 au principal de deux mil livres au rapport de Fraboulet, notaire royal relaté contrôlé, insinué et en saisine d'Hennebont le neuf avec un renouvellement au pied en datte du seize janvier 1767. Donné par les héritiers du Sr Mathurin Sauvé et femme, avec un contrat de vente d'une maison en datte du neuf janvier 1769 au rapport de le Galloudec notaire royal relaté contrôlé à Hennebont le 17. et renvoyé insinuer à Duval, portant transport dudit constituant au profit de la feue dame Boutouillic, à Auray, chiffré et cotée

constitut sous seing privé de la somme de quatre mil livres en datte du vingt juin 1776 au profit de la feue dame Boutouillic Duval sur Mr et madame du Boderu chiffré et coté

autre constitution sous seing privé en datte du vingt quatre juin 1781 au principal de trois mil livres au profit de la même sur Mr Mauduits du Coscro, chiffré et coté

acte de constitution du dix septembre 1756 au principal de cent quatre vingt livres au profit d'Urbane Thérèse Blanchart sur Mr Nicolas Roignier et son fils au rapport de Dargain notaire au Faouet, relaté contrôlé le onze avec une lettre de Talhousson notaire (?) du 26 mars 1786 qui annonce que ledit constitut a été renouvelé, chiffré et coté

commission de capitaine du Sieur Blanchart au régiment de Languedoc en datte du vingt cinq juillet 1758 avec le nombre de six autres pièces relative à son service chiffrées et cotées

deux renseignements concernant des rentes de trente livres et douze livres sur le Roy et payable à Nantes, chiffrées et cotées

huit renseignements et correspondances entre le Sr Peraut et la dame de Noyello de différentes dattes et sur commun, chiffrées et cotées

quittance sous seing privé en datte du douze septembre 1781 signée Archin de Las(?) de quatre mil livres chiffrée et cotées

qui font tous les meubles et papiers restés après le décès audit feu Sr Blanchart, et calcul fait du présent, il s'est trouvé monter sauf erreur à la somme de 420 livres 15 sols

En ce nom, compris les actes de constitut, ci 420 lt 15 sols

les actes de constitut notariés montent à 2980 lt

et ceux sous seing privé à 7 600 lt

De tout quoy ladite demoiselle Duval tutrice est demeurée chargée pour les représenter à la première réquisition

fait et clos sur les lieux sous mon seing, celui de ladite demoiselle Blanchart et celui dudit Sr le Milloc'h lesdits jour et an devant dix neuf mots en interlignes approuvés, sept mots rayés nuls.

Table des matières

Sommaire	Page 1
Table des abréviations	Page 3
Introduction	Page 5
Première partie : L'activité commerciale entre déclin et nouvelles opportunités	Page 27
Chapitre I : L'activité portuaire entre déclin et grand déclassement	Page 29
1.1) L'activité portuaire, entre déclin réel ou relatif ?	Page 32
1.2) Le petit cabotage	Page 38
1.2.1) Les espaces du petit cabotage.	Page 38
1.2.1.1) Le petit cabotage fin XVII ^e siècle	Page 38
1.2.1.2) Le petit cabotage dans la seconde moitié du XVIII ^e siècle	Page 43
1.2.2) Les échanges de produits	Page 54
1.2.2.1) Le commerce d'exportation	Page 54
1.2.2.2) Le commerce d'importation	Page 65
1.2.2.3) Les circulations de navire	Page 73
1.3) Le Grand Cabotage	Page 79
1.3.1) les cadres spatiaux.	Page 79
1.3.2) L'horizon commercial du grand cabotage	Page 82
1.3.3) L'Océan n'est pas un long fleuve tranquille, ou comment frauder en profitant des éléments?	Page 93
Chapitre II : Hennebont, tête de pont du commerce trans-rade	Page 95
2.1) Batellerie et commerce trans-rade	Page 100
2.2) Hennebont, un lieu de transit	Page 107
2.2.1) Entre carrefour routier et simple espace de transit	Page 107
2.2.2) Le carrefour routier entre Bretagne du nord et Lorient	Page 111
2.2.3) Le commerce outre-rade, un débouché pour les produits hennebontais ?	Page 117
2.2.3.1) Le transit de matières premières	Page 117
2.2.3.1.1) Miel, papiers et grains, produits phares des exportations ?	Page 117
2.2.3.1.2) Le commerce du chanvre	Page 119
2.2.3.1.3) L'importance du commerce du bois	Page 121

2.3)	Les produits transformés	Page 124
2.3.1)	Les produits frais	Page 124
2.3.2)	Les circuits des productions en étain	Page 126
2.3.3)	La fourniture de clous	Page 128
2.3.4)	Le cas particulier des Forges de Lanouée et Salles de Rohan	Page 132
	Chapitre III : Les négociants hennebontais, chefs d'orchestre de l'économie locale.	Page 139
3.1)	Une minorité visible	Page 141
3.2)	Le commerce, entre freins et ressorts ?	Page 144
3.3)	Gérer l'espace extérieur	Page 147
3.4)	Gérer l'espace intérieur	Page 156
3.5)	Quelques négociants emblématiques	Page 168
3.5.1)	Les le Houx: le commerce, une activité familiale	Page 168
3.5.2)	Pierre de La Chapelle Gardye, un négociant d'envergure?	Page 172
3.5.3)	Guillermin, un touche à tout ?	Page 180
3.5.4)	Bouézo, le négoce, une affaire de famille	Page 188
	Deuxième partie : La Communauté de ville, un collègue sous influence	Page 195
	Chapitre I : La Communauté de Ville, bras armé des négociants	Page 199
1.1)	Un instrument au service du commerce	Page 200
1.1.1)	Le temps de la prise de conscience ?	Page 200
1.1.2)	Faire revenir la confiance :L'affaire du minot.	Page 201
1.2)	Arbitrer en faveur du commerce hennebontais	Page 203
1.2.1)	Le commerce du papier.	Page 203
1.2.2)	les acquits à caution	Page 205
1.2.3)	Prendre position dans le débat politique national ?	Page 207
1.3)	Lorient comme nouvel adversaire ?	Page 209
1.3.1)	La fin de l'indifférence ?	Page 209
1.3.2)	La défense des prérogatives politiques	Page 210
1.3.3)	Le problème posé par la « franchise de Lorient »	Page 211
	Chapitre II : Aménager le complexe fluvio-portuaire, un enjeu qui devient essentiel.	Page 213
2.1)	Le Blavet, de la gestion d'une ressource naturelle à sa mise en valeur.	Page 214
2.2)	Faire du port d'Hennebont un outil performant,	Page 226

aménager les quais	
2.2.1) Les aménagements, entre nécessité et jeu des acteurs	Page 227
2.2.2) Un processus qui n'est pas linéaire	Page 231
2.2.3) Le démantèlement des remparts, une opportunité à saisir ?	Page 243
2.2.4) Faire des quais un outil efficace.	Page 248
Chapitre III : Aménager les infrastructures routières, une façon de faciliter les échanges ?	Page 258
3.1) Le nouveau chemin vers Quimperlé et Lorient	Page 260
3.1.1) Pourquoi aménager une nouvelle voie ?	Page 260
3.1.2) Un triangle décisionnel qui fonctionne	Page 262
3.1.3) Un chantier qui se déroule bien	Page 265
3.2) La route du Port-Louis ou quand tout va mal.	Page 268
3.2.1) Une banlieue récemment intégrée.	Page 268
3.2.2) Des oppositions marquées dès le départ	Page 270
3.2.3) Des travaux longs et difficiles	Page 271
3.2.3.1) Une adjudication favorable	Page 271
3.2.3.2) Des travaux commençant rapidement	Page 272
3.2.3.3) Quand tout va mal...	Page 273
3.2.3.4) Un prolongement dans les années 1780.	Page 281
3.3) Un dernier projet dans les années 1780.	Page 283
3.4) Le pont à mer, ou la nécessité de gérer l'interface rive droite-rive gauche.	Page 288
Chapitre IV : Quel bilan peut-on tirer ?	Page 300
4.1) Un bilan financier devenant très délicat	Page 300
4.1.1) Des revenus gérés par le miseur.	Page 300
4.1.2) Les recettes.	Page 301
4.1.3) Les dépenses	Page 305
4.1.3.1) Les charges ordinaires	Page 305
4.1.3.2) Les charges extraordinaires	Page 305
4.1.3.3) Les dépenses exceptionnelles	Page 306
4.1.3.4) Les travaux publics	Page 307
4.1.4) Comment faire face à l'explosion des dépenses ?	Page 309
4.2) Un nouveau regard sur la ville.	Page 311
4.2.1) Des nouvelles constructions	Page 313
4.2.2) Un manque de visibilité, l'absence d'une maison de Ville	Page 323
Troisième partie : Entre intégration aux courants de circulation et influence lorientaise	Page 327
Chapitre I : les produits disponibles, entre consommation courante ou produits de luxe ?	Page 329
1.1) Quels sont les principaux lieux d'échanges ?	Page 331

1.2)	Les produits disponibles sur le marché	Page 334
1.3)	Un lieu d'échange pour les produits d'importation.	Page 337
1.4)	Les alcools, entre importations, vente sur le marché et consommation.	Page 346
1.4.1)	L'eau de vie	Page 346
1.4.2)	Le cidre et la bière	Page 348
1.4.3)	Les vins	Page 351
Chapitre II : La consommation de nouveaux produits, entre acceptation et frein		Page 364
2.1)	Le tabac	Page 364
2.2)	le sucre	Page 377
2.3)	La consommation de café	Page 378
2.4)	Quelle diffusion pour les nouveaux produits au sein de la population ?	Page 380
2.5)	A la table des notables	Page 387
2.6)	Existe-il des freins à la circulation des produits ?	Page 390
Chapitre III : Entre circulation des idées, techniques et nouveautés technologiques		Page 396
3.1)	Les livres, pierres angulaires de la circulation des idées.	Page 397
3.2)	Nouvelles techniques et nouvelles méthodes de production	Page 403
3.3)	Acquérir de nouvelles machines.	Page 405
3.4)	A l'intersection de la circulation des idées et des techniques, soins et médicaments	Page 413
3.4.1)	Les cours d'Angélique du Coudray,	Page 413
3.4.2)	Nouvelles pratiques médicales, nouveaux médicaments	Page 416
Chapitre IV : Les populations, entre ouverture sur le monde et réalité.		Page 422
4.1)	Les minorités allogènes.	Page 425
4.2)	Les populations fluctuantes	Page 431
4.3)	Ouverture sur le monde et incidence sur les métiers.	Page 441
4.4)	Ouverture sur le monde et incidences sur les mariages.	Page 445
Conclusion		Page 457
Sources et bibliographie		Page 473
Sources : Archives consultées		Page 474
Bibliographie		Page 486
Tables		Page 511
Table des cartes, plans et figures		Page 512

Table des schémas	Page 514
Table des tableaux et graphiques	Page 515
Annexes	Page 519
Table des annexes	Page 520
Listing récapitulatif des bateaux présents au port d'Hennebont	Page 521
États des remises faites par les changeurs	Page 590
État des prix sur le marché d'Hennebont	Page 613
Correspondance des négociants	Page 622
Le tabac	Page 629
Les alcools	Page 636
Projet de canalisation du Blavet et liens entre Hennebont,	Page 643
Lorient et Pontivy	
Soins et nouveaux médicaments	Page 647
Inventaires après décès	Page 657
Table des matières	Page 664