

Christophe Cérimo<sup>1</sup>

## Entre impératifs stratégiques et subsistance civile: approvisionnement insulaire, cabotage et petits ports en Bretagne-sud au XVIII<sup>e</sup> siècle

R É S U M É

*Les études sur les microsites portuaires et sur les modalités du cabotage local attirent depuis quelques années l'intérêt des chercheurs en histoire maritime. Cet article se propose d'apporter une contribution à ce champs de recherche en illustrant la dynamique des petits ports de la Bretagne-sud au XVIII<sup>e</sup> siècle, confrontés à l'approvisionnement d'une place stratégique majeure pour le royaume de France. À partir du traitement informatisé de sources généralement peu utilisées (archives du service de l'intendance militaire), cette étude de cas permettra de mieux comprendre la vie matérielle d'une garnison à l'époque moderne, d'apprécier les problèmes liés au ravitaillement insulaire et de saisir les processus établis pour y pallier.*

«...Il faut risquer tout pour l'approvisionnement de Belle-Isle, et quand mesme la perte des bastiments que l'on enverra par le costé de l'est ne pourra s'éviter sur les rochers de cette coste, il ne faudra pas moins les faire partir, l'objet étant de faire passer des subsistances dans cette Isle et les autres secours dont elle a besoin...<sup>2</sup>»

C'est en ces termes explicites que s'exprime le ministre de la Marine en 1746 à l'ordonnateur de la Marine de Lorient sans cacher la préoccupation de Versailles pour le ravitaillement d'une place stratégique majeure du royaume de France. À la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, la mise en place d'un réseau d'arsenaux sur la façade Atlantique conditionne une véritable explosion du cabotage en Bretagne méridionale. Dès lors, deux acteurs majeurs animent une navigation littorale qui va aller en s'intensifiant à mesure de leur développement : la Marine royale sur les sites de Brest & Rochefort et la Compagnie des Indes à Lorient. C'est sur cette base que la Bretagne-sud en général et Belle-Ile-en-mer en particulier acquièrent une importance géostratégique de premier plan au XVIII<sup>e</sup> siècle. D'une part, l'île est utilisée par les vaisseaux venant des Indes, ou des Antilles, comme poste d'atterrage. D'autre part, les courreaux bellilois sont le point de passage obligé des voies maritimes qui permettent le ravitaillement des arsenaux bretons. La sensibilité stratégique de cette zone n'échappe bien évidemment pas à l'état-major anglais qui multiplie les opérations navales exploitant tour à tour la guerre d'escadre, la course, les blocus ponctuels et

---

<sup>1</sup> Ingénieur de recherche & Enseignant en Histoire moderne, Université de Bretagne-Sud – CNRS Unité Mixte de Recherche 6258 CERHIO. –[Christophe.Cerino@univ-ubs.fr](mailto:Christophe.Cerino@univ-ubs.fr)

<sup>2</sup> Service historique de la Marine : 1-E4, 1746, F°387.

lançant sporadiquement des débarquements (Fig.1). Cet enjeu stratégique, associé à la nécessité de protéger une île peuplée de 5000 habitants, conditionne bien entendu la mise en oeuvre d'un important dispositif militaire comportant une citadelle remaniée par Vauban, un réseau d'une quarantaine de points fortifiés et une garnison dont les effectifs oscillent entre 300 à 3500 hommes en fonction de la conjoncture. C'est cette troupe qu'il faut en permanence alimenter, chauffer, éclairer, et armer, afin de maintenir le système opérationnel. De fait, l'approvisionnement constitue la donnée fondamentale de la défense belliloise, associant à chaque conflit les besoins civils et militaires. Il s'agit en effet d'alimenter l'île en permanence afin d'entretenir la garnison, mais également d'assurer à la population insulaire les moyens de subsistance suffisants pour éviter alors toute tentation d'exode vers le continent. Tâche complexe s'il en est qui pose diverses questions : Quels sont les besoins en fournitures et denrées nécessaires au maintien d'une garnison en milieu insulaire au XVIII<sup>e</sup> siècle ? Quelle est la nature des problèmes posés par le ravitaillement ? Quelles structures et quels réseaux ont été mis en place pour assumer cette mission complexe ?

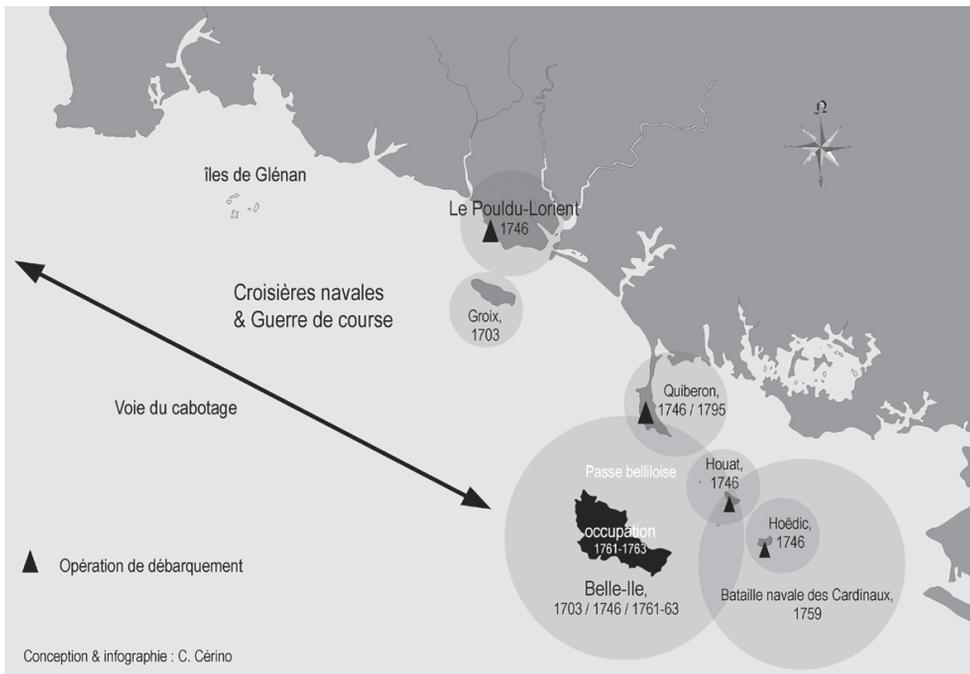


Fig. 1

Carte de synthèse des opérations navales en Bretagne-sud au XVIII<sup>e</sup> siècle.

Pour tenter d'y répondre, et d'une manière plus globale dans notre approche méthodologique de l'histoire économique et sociale, nous avons opté pour une étude du «petit». En plongeant dans les sources du service de l'intendance militaire, dans les correspondances, dans les mémoires et dans les rapports conservés aux Archives nationales, dans les fonds du service historique de la Marine, et dans les Archives départementales de Bretagne nous avons pu suivre les fournisseurs,

les commandes publiques, les factures des marchandises et les réseaux commerciaux animant tous les ports de Bretagne-sud quelque soit leur taille, depuis les petits sites portuaires du Finistère jusqu'à la grande place nantaise<sup>3</sup>. Le recours à des bases de données relationnelles pour permettre des changements d'échelles et des approches globales, apprécier la nature et les quantités nécessaires à l'approvisionnement, repérer les sites portuaires sollicités et les interactions au sein du système de ravitaillement a été au cœur de notre recherche. Cet article propose d'en exposer quelques résultats sous la forme d'une étude de cas qui permettra de mieux appréhender quelques aspects de la vie matérielle d'une garnison au XVIII<sup>e</sup> siècle et d'illustrer le rôle et le dynamisme des petits ports de Bretagne-sud.

### Besoins stratégiques & limites de la production locale

Forte de ses 83 kilomètres carrés (Fig.2), Belle-Ile-en-mer jouit de conditions naturelles suffisamment favorables pour développer, à la différence des autres îles bretonnes, une importante activité agricole, appuyée sur deux composantes majeures. D'une part la culture du froment,

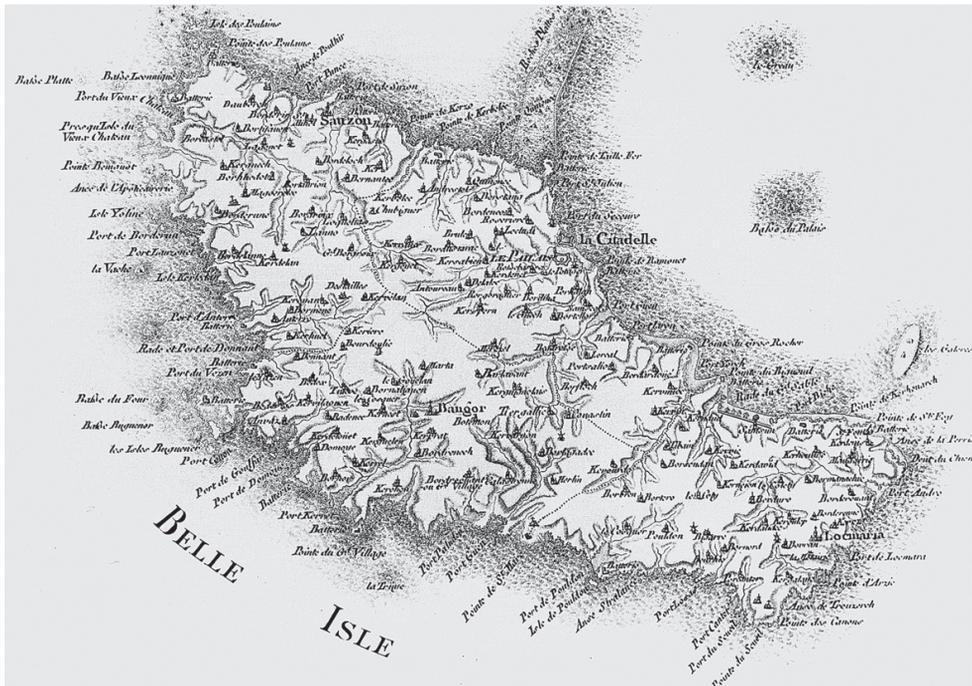


Fig. 2

Carte de Belle-Ile-en-mer par Cassini (XVIII<sup>e</sup> siècle).

<sup>3</sup> Aux Archives Nationales (*Fonds Marine*), aux Archives départementales d'Ille'& Vilaine' (*Série C*) et du Morbihan, ainsi qu'au Service historique de la Marine du port de Lorient (*Série 1-E4, et 1 P*).

dont la production totale permettrait de parler d'autosuffisance si les logiques commerciales ne l'emportaient pas parfois sur les besoins civils et militaires. Ainsi, en 1757, les fermiers du domaine répondent à l'intendant qui leur demandait 800 sacs de froment de Belle-Ile, que les grains ont déjà été vendus à la Compagnie des Indes, contraignant l'état-major à des importations...<sup>4</sup> D'autre part, l'élevage ovin et bovin avec un cheptel relativement important<sup>5</sup>. Il permet cependant d'assurer les besoins en produits laitiers de la population, ainsi que la fourniture de viande pour les bouchers installés à Le Palais. Par ailleurs, il faut prendre en considération les ressources offertes par la mer, telle la pêche à la sardine; mais aussi la pêche à pied, facilitée par l'abondance en crustacés et autres bivalves sur l'estran. Tout le reste doit par conséquent être importé du continent, à commencer par des céréales non cultivées à Belle-Ile comme le seigle, de même que des aliments plus rares en milieu insulaire comme les fruits. Mais le besoin majeur concerne les combustibles, et plus particulièrement le bois dont l'absence sur l'île est complète. Ajoutons l'importation systématique des matières premières pour l'artisanat du Palais (bois, fer, charbon...), pour les outils agricoles et les fournitures nécessaires à la pêche (rogue, fil, hameçons...). Au total, si les productions locales assurent la survie de la population, il n'est pas possible, pour des raisons tant stratégiques que quantitatives, de prendre en charge la garnison qui au demeurant a des besoins spécifiques. En effet, elle ne peut théoriquement pas utiliser les productions agricoles locales car les consignes de sécurité prévoient de préserver au maximum les potentialités de l'île dans la perspective d'un blocus.

L'approvisionnement des troupes stationnées à Belle-Ile est une tâche complexe, dont les difficultés varient à la mesure de l'effectif et donc de la conjoncture. C'est une force oscillant entre quelques centaines à quelques milliers d'hommes qu'il faut en permanence alimenter, chauffer, éclairer et armer, afin de maintenir le système défensif opérationnel. L'étude des archives du service des vivres nous permet d'établir une liste variée de fournitures indispensables.

Citons pour commencer les besoins en bois de chauffage et de cuisson dont les quantités nécessaires pour un bataillon de 685 hommes logés à la citadelle sont estimées à 30 cordes par mois en hiver et à la moitié moins en été<sup>6</sup>. Suivis ensuite par les besoins alimentaires. Les menus nécessitent des ingrédients tels le lard salé et fumé, le beurre, le riz, les légumes secs (pois, fèves, haricots, lentilles), le fromage, le sel, le vin, l'eau de vie et l'huile de cuisson. Il faut de plus y adjoindre la consommation journalière de deux Livres de pain de munition par soldat. Le pain est cuit à Belle-Ile, tantôt chez les boulangers de Le Palais tantôt à la citadelle. En outre, les importations de biscuits préparés sur le continent sont relativement fréquentes en temps de guerre. Par ailleurs, la garnison est consommatrice de divers produits à usages domestiques comme par exemple les chandelles pour s'éclairer ou encore le tabac à fumer.

À ces marchandises directement liées à l'avitaillement des hommes, viennent ensuite s'ajouter un ensemble de fournitures matérielles plus spécifiques au contexte de guerre. Ainsi, les besoins

---

<sup>4</sup> Arch. Dép. Ille & Vilaine : C. 1040.

<sup>5</sup> Arch. Dép. Ille & Vilaine : C. 5125. Environ 700 bœufs, 650 vaches et 5500 moutons en 1759.

<sup>6</sup> Arch. Dép. Ille & Vilaine : C. 1049.

liés au campement conditionnent un approvisionnement particulièrement volumineux en pailles de couchage, en piquets, perches, faisceaux d'armes et autres toiles de tentes<sup>7</sup>. Le stationnement des dragons implique de surcroît la prise en charge de leurs chevaux. À titre indicatif, la consommation mensuelle de fourrage pour 300 têtes est estimée à 120000 Livres de foin<sup>8</sup>, et à 100000 Livres d'avoine<sup>9</sup>. Ajoutons les matières premières diverses pour les travaux de fortifications, tels les moellons, les carreaux de terre, les pavés, la chaux, les métaux, les solives de chênes, les planches de sapin, y compris même la pierre de taille, en quantité insuffisante à Belle-Ile. Enfin, nous ne saurions oublier les biens manufacturés liés au dispositif défensif renvoyant à l'équipement fonctionnel des installations (mobilier à usage de la garnison, matériel de service, outillage...) et plus encore à l'armement (fusils, poudres, munitions, pièces de rechange...)

Si les finalités stratégiques imposent l'entretien d'une garnison, elles commandent également d'assurer la survie des habitants. Cette conception de la « défense par le peuplement » est une constante de l'histoire insulaire qui prend une ampleur toute particulière au XVIII<sup>e</sup> siècle à la mesure de la pression croissante exercée par la Royal Navy en Bretagne-sud. Au cours de la guerre de Sept-Ans, l'aggravation du contexte maritime conditionne progressivement une systématisation des relations entre l'intendance militaire et la population belliloise. Dans les premières années du conflit, le service des vivres procède à des opérations ponctuelles de soutien d'autant plus intéressantes qu'elles permettent le renouvellement des stocks. Pour les bois, par exemple, le stock est calculé sur la seule base de la garnison, pour un blocus de plusieurs mois. Afin de conserver cette marge de sécurité, tout en évitant l'altération des bois, on accepte d'en revendre au fur et à mesure aux Bellilois en remplaçant aussitôt les quantités distribuées<sup>10</sup>. À partir de 1759, les échanges avec la population évoluent bien au-delà des perspectives d'écoulement de stock. Au printemps, le ministre de la Marine s'inquiète... «...de ce qui regarde les habitants de Belle-Isle, pour la plupart déjà réduits à une extrême misère...»<sup>11</sup> Il s'agit alors de parer au plus pressé, en leur donnant les moyens de subsister jusqu'à la prochaine récolte. À cet effet, 30 tonneaux de froment, 60 de seigle, et 30 d'avoine sont expédiés depuis le continent, «...pour subvenir proportionnellement aux besoins des riches, des aisés, et des pauvres...» Cette prise en charge s'accompagne, en outre, d'une réflexion afin de prévoir une réserve alimentaire à destination des civils pour la durée de la guerre. La difficulté de la mission confiée alors au service des vivres est à la mesure du volume des marchandises à convoyer représentant des milliers de sacs de céréales, de vivres divers et des centaines de cordes de bois, dans un contexte maritime particulièrement risqué... Les sommes avancées sur les budgets de la guerre sont partiellement récupérées lors de la vente des marchandises à la population civile. Néanmoins, une fraction de l'approvisionnement doit être cédée pour contenir au mieux l'aggravation de la misère, l'État jouant alors un rôle social au service de ses besoins stratégiques.

<sup>7</sup> Arch. Dép. Ille & Vilaine : C. 916.

<sup>8</sup> Arch. Dép. Ille & Vilaine : C. 1046.

<sup>9</sup> Arch. Dép. Ille & Vilaine : C. 1047.

<sup>10</sup> Arch. Dép. Ille & Vilaine : C. 1048 & C. 1049.

<sup>11</sup> Arch. Dép. Ille & Vilaine : C. 1051.

Tel est le tableau que nous pouvons esquisser des besoins générés par les impératifs de défense de Belle-Ile-en-mer au XVIII<sup>e</sup> siècle. La présence permanente de la garnison et le soutien à la population en période de guerre impliquent des importations régulières et bien souvent volumineuses qui nécessitent une organisation efficace appuyée sur un dispositif administratif et technique adapté.

### Les modalités structurelles & techniques de l'approvisionnement

Défini par l'État comme une mission prioritaire en période conflit, le ravitaillement de Belle-Ile-en-mer mobilise de nombreux agents<sup>12</sup>. Au premier plan, citons bien entendu l'intendant de Bretagne qui supervise l'ensemble du dispositif en tant que représentant du roi. Il s'appuie sur son réseau de subdélégués chargés de coordonner localement le déroulement des opérations. L'administration de la Marine royale est également sollicitée à plusieurs niveaux pour l'approvisionnement de l'île. D'une part, l'ordonnateur de Lorient et Port-Louis contribue régulièrement à l'organisation des convois maritimes, recevant directement et fréquemment des consignes du Ministre de la Marine. D'autre part, les divers bureaux des Classes doivent veiller sur la disponibilité des équipages pour armer les caboteurs. À Belle-Ile, c'est enfin au tour du commissaire des guerres et des commis aux vivres, relevant pour leur part du Ministère de la guerre, de coordonner les corvées de manutention des marchandises, d'assurer leurs distributions, de gérer les stocks et de formuler les commandes. L'ensemble de ces agents entretient une correspondance suivie avec leur ministère de tutelle et avec l'Intendant, permettant à Versailles de suivre de près ces opérations par le truchement de plusieurs canaux d'informations. De leurs côtés les instances provinciales, via la Commission intermédiaire des États de Bretagne, gèrent l'achat des fournitures nécessaires au logement des troupes dont elle ont l'attribution depuis 1732. Leurs agents doivent aussi trouver les embarcations suffisantes pour assurer les convois de marchandises.

L'ensemble de ces fonctionnaires royaux et provinciaux et l'implication forte de leur hiérarchie ne sont pas de trop devant l'ampleur de la tâche qui impose la mobilisation de tous les caboteurs depuis Quimper jusqu'à Nantes. Notons à ce propos que les armateurs bellilois ne participent que très marginalement au ravitaillement insulaire, disposant essentiellement d'embarcations de petit tonnage utilisées pour la pêche. Tout au plus une dizaine de chasse-marée sont armés à Le Palais au XVIII<sup>e</sup> siècle. Le transport des marchandises est effectué par barques, gabarres ou chasse-marée. Bien que l'on préfère la navigation par convois d'une trentaine d'unités, les expéditions ponctuelles sont fréquentes en dépit des risques suscités notamment face aux corsaires anglo-normands qui se cachent dans les criques des îles de Bretagne-sud. De fait, lorsque la Marine peut mettre à disposition quelques escorteurs, la taille des convois est augmentée. Les bâtiments de la Royale se présentent alors à la sortie des sites clés comme la rade de Lorient, l'entrée du golfe du Morbihan, ou l'embouchure des cours d'eau (Loire, Vilaine,

---

<sup>12</sup> Arch. Dép. Ille & Vilaine : C. 3808.

Laïta, Aven) afin de prendre en charge la protection en mer des caboteurs. Ce cas de figure idéal reste cependant relativement limité faute de moyens navals suffisants.

Au-delà des modalités d'organisation des convois, le ravitaillement nécessite également une attention toute particulière sur la gestion des stocks. Le magasinage des aliments s'effectue en partie dans les souterrains de la citadelle ventilés par des cheminées construites sur ordre de Vauban; et au moyen de divers locaux disséminés dans la place dont il est difficile de déterminer les affectations précises. Bien entendu, l'arsenal central abrite les armes et leurs fournitures tandis que les matières explosives sont protégées dans une poudrière circulaire spécialement construite à cet effet (Fig.3). Si les potentialités de stockage de la citadelle suffisent en temps de

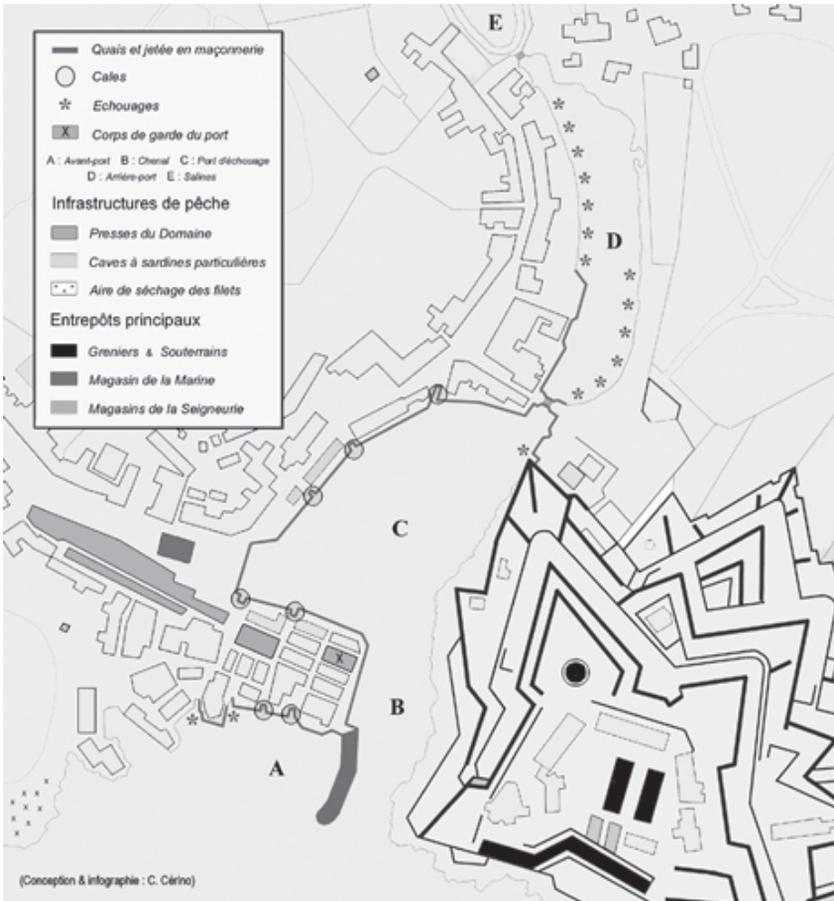


Fig. 3

Plan du port de Le Palais et de la citadelle.

paix, il n'en va pas de même lorsque les périodes de conflits commandent l'établissement de réserves plus importantes. Le service des vivres a alors systématiquement recours aux magasins

de la ville, loués en général par bail de six mois. La gestion du stock induit par ailleurs de nombreuses opérations annexes. Les diverses manutentions du port à la citadelle, d'un entrepôt à l'autre, ainsi que les frais occasionnés par la distribution des produits à la garnison ou aux habitants, sont autant d'éléments à prendre en compte. Considérés dans leur globalité, ils attestent de l'intense activité du service des vivres et de l'ampleur des sommes qui lui sont allouées montant à près de 30 000 Livres sur la période 1759-1761<sup>13</sup>.

L'autre problème majeur lié au stockage d'importantes quantités de marchandises porte sur les capacités de conservation des produits. Le taux d'humidité, particulièrement élevé en milieu insulaire, est une des causes principales des dégradations organiques affectant au premier plan les denrées alimentaires, telles les farines, enjeu fondamental de l'approvisionnement. Faute de pouvoir éviter les pertes, on se contente tout au plus de les limiter en distribuant parfois des produits de piètre qualité à la garnison. Ajoutée aux précaires conditions de campement, cette donnée contribue notamment à accroître la mortalité frappant par période certaines unités. Les dégradations naturelles touchent aussi les matières premières. Exposés directement aux intempéries dans les fossés de la citadelle, les bois de chauffage ont une durée de conservation moyenne et un taux de pertes parfois élevé<sup>14</sup>. Par ailleurs, le volume et la nature des stocks constitués en temps de guerre contribuent largement à la prolifération des rats. Les magasins loués au Palais sont particulièrement vulnérables, les animaux passant par les toits ou creusant des trous au travers des murs.

Au total, les pertes sont certaines, parfois importantes, mais au-delà de l'aspect quantitatif, ce sont surtout les conséquences sanitaires qui paraissent les plus préoccupantes. Pour limiter au maximum les dépenses, l'État établit un circuit de redistribution des marchandises à destination de la population civile. Le dispositif fonctionne très souvent par le biais de mesures coercitives impulsées par l'intendant. Ainsi, en 1746, les boulangers bellilois sont obligés de faire usage d'un stock de farine en limite de péremption... De même, à la fin de la guerre de Succession d'Autriche, une ordonnance empêche les importations de bois sur l'île, afin de contraindre la population à s'approvisionner dans les stocks de la citadelle. En dépit de la liberté du commerce, cette interdiction subsiste jusqu'à l'écoulement total du stock, au printemps 1749...<sup>15</sup> Le système accorde cependant une large place aux enchères publiques. Les parutions se font aussi bien à Belle-Ile que dans les ports de Bretagne-sud. Pratiquement toutes les denrées alimentaires sont « recyclées » de la sorte allant des vins aux viandes salées<sup>16</sup>, en passant par les fromages ou le beurre. Si d'ordinaire les négociants de Palais se positionnent au mieux pour racheter les produits, il n'est pas rare que des marchands venus de l'extérieur leur raflent l'adjudication...<sup>17</sup>

---

<sup>13</sup> Arch. Dép. Ille & Vilaine : C. 1051.

<sup>14</sup> Arch. Dép. Ille & Vilaine : C. 1051.

<sup>15</sup> Arch. Dép. Ille & Vilaine : C. 1048.

<sup>16</sup> Arch. Dép. Ille & Vilaine : C. 1037.

<sup>17</sup> Arch. Dép. Ille & Vilaine : C. 1036.

## Aire d'approvisionnement & problèmes de transport

Pour déterminer les composantes du système d'approvisionnement insulaire, notre enquête s'est appuyée d'une part sur une abondante collection dispersée de factures, de commandes ou de correspondances; et d'autre part, sur le développement d'une base de données relationnelles qui nous a notamment permis d'isoler la nature des marchandises, leurs provenances, les coûts du transport par cabotage, le surenchérissement des produits liés à l'insularité et bien entendu les ports d'embarquement. Les recoupements électroniques permettant de changer aisément d'échelle, il a alors été possible de modéliser le réseau d'approvisionnement bellilois qui s'appuie sur un ensemble allant des grands sites portuaires jusqu'aux plus petits ports de la Bretagne-Sud (Fig.4). C'est plus particulièrement le rôle joué par ces derniers que cette étude a permis de faire émerger, illustrant toute l'importance des petits sites dans le système caboteur breton au XVIII<sup>e</sup> siècle.

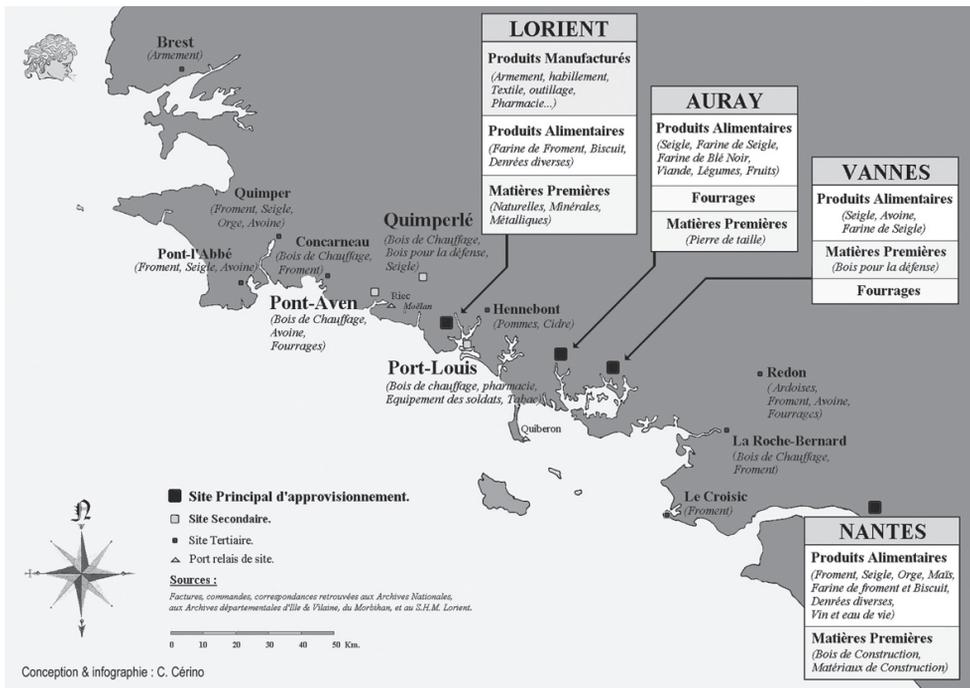


Fig. 4

Carte de synthèse du réseau d'approvisionnement bellilois au XVIII<sup>e</sup> siècle.

En tête de réseau, nous trouvons sans surprise les ports disposant d'infrastructures plus ou moins élaborées comme Nantes, Lorient, Auray ou Vannes. Il s'agit de places assurant des échanges importants et variés avec Belle-Ile. Si Auray et Vannes jouent un rôle majeur en temps de paix<sup>18</sup>,

<sup>18</sup> Pendant la guerre de Sept-Ans, Quiberon assure en partie le relais de ces ports.

un rééquilibrage s'opère au profit de Nantes et de Lorient pendant les conflits. À cet égard, il convient de souligner le pôle de redistribution constitué par l'arsenal de la Compagnie des Indes, en tant qu'entrepôt gigantesque de marchandises et producteur de biens manufacturés. Les produits alimentaires apparaissent au premier plan parmi les marchandises provenant de ces sites principaux. Malgré une production locale relativement importante, la majeure partie des grains consommés par la garnison est importée du continent. Le réseau de distribution est concentré sur le sud-est de la Bretagne, où Nantes occupe une place prépondérante suivie par la Roche-Bernard et Redon. De même pour le seigle et le blé noir qui proviennent principalement des ports d'Auray et de Vannes. Par ailleurs, divers produits dérivés des céréales, ayant subi une transformation primaire comme les farines de froment, voire secondaire comme le biscuit, émanent des fours et moulins de l'arsenal de Lorient ainsi que des installations nantaises. Les diverses autres denrées alimentaires proviennent essentiellement d'Auray et de Vannes (viandes, légumes, fruits...) en temps de paix. Pendant les guerres, les besoins accrus par l'augmentation de la garnison obligent alors à utiliser un réseau d'approvisionnement plus vaste au sein duquel Nantes, puis Lorient, jouent un rôle majeur. Nantes est par ailleurs le principal port fournissant les boissons alcoolisées telles le vin et l'eau de vie<sup>19</sup>, tandis que le cidre provient d'Hennebont. Au-delà des denrées alimentaires, les ports principaux assurent aussi l'approvisionnement en matériaux de construction utilisés tant pour les édifices civils que pour les importants besoins du dispositif défensif. Nantes apparaît une fois encore comme le principal fournisseur de bois de charpente, de peinture, de chaux et de verre tandis que les ardoises et les pierres de taille sont expédiées depuis Auray<sup>20</sup>. Les magasins de la Compagnie des Indes et le port de Lorient fournissent pour leur part les matières premières d'origine naturelle (brai, amidon, chandelle de suif, cire, résine...), minérales (charbon de terre, soufre, salpêtre...) ou métallique (plomb, fer, acier...) de même que les produits manufacturés tel les biens d'équipement (meubles, ustensiles divers...) ou encore l'armement lourd et léger<sup>21</sup>.

En second plan, plusieurs petits sites portuaires de Cornouailles se distinguent en participant au réseau d'approvisionnement bellillois de manière fréquente et spécifique. C'est notamment le cas de Quimperlé, puis de Pont-Aven, en symbiose avec le port caboteur de Riec sur Belon et avec les ressources naturelles de Moëlan. Ce sont principalement les bois pour le chauffage, des compléments céréaliers et des fourrages qui sont expédiés depuis ces ports. Nous pouvons également considérer Port-Louis comme tel, malgré des échanges plus diversifiés.

Signalons enfin des sites tertiaires qui entretiennent avec Belle-Ile des relations ponctuelles. C'est le contexte de guerre qui permet de voir émerger ces ports en tant qu'éléments complémentaires du réseau d'approvisionnement. Leur rôle est probablement bien plus marginal une fois la paix revenue. Si la majorité de ces sites est caractérisée par un positionnement géographique de périphérie (Brest, Quimper, Pont-l'Abbé, Concarneau, Redon), d'autres, beaucoup plus proches (Hennebont, La Roche-Bernard, Le Croisic) voient leurs potentialités mises en veille par l'activité

<sup>19</sup> Nos dépouillements ne signalent pas d'importations directes depuis Bordeaux, mais il est fort probable qu'un tel négoce ait existé, puisque Belle-Ile exportait des grains et de la sardine vers ce port.

<sup>20</sup> S.H.M. Lorient : 1-E4, 1745-49. Contrats passés pour les travaux de fortification.

<sup>21</sup> La Série 1 P. des Archives du port de Lorient contient de nombreuses factures et états de livraison.

des centres principaux. Au bilan et mis à part Nantes, il apparaît que l'intégralité de l'approvisionnement repose sur un réseau hiérarchisé de ports, situés dans un espace semi-circulaire, dont le rayon depuis Belle-Ile est compris entre 45 et 65 kilomètres.

Au-delà de la reconstitution de ce réseau, l'informatisation des sources nous a permis d'appréhender certains problèmes liés au cabotage et en premier lieu la question des coûts du transport. La conjoncture de guerre apparaît bien entendu comme un facteur de majoration des prix dont nous pouvons estimer le surenchérissement jusqu'à près de 40% lorsque l'on souhaite inciter un envoi urgent de marchandises dans un contexte périlleux (escadre anglaise à proximité, présence importante de corsaires...). Il est par ailleurs possible d'apprécier les frets en affinant la recherche par zone maritime. Ainsi, le passage des îles de Glénan se distingue par un coût pouvant s'élever à 60% au-delà des tarifs habituels en période de conflit. Il ressort néanmoins que la guerre ne conditionne pas une augmentation systématique du fret, dont le montant obéit finalement plus à une conjoncture immédiate et localisée qu'au contexte général. Les quelques données que nous avons pu relever sur les périodes de paix tendent à confirmer cette appréciation. De même, les variations tarifaires sont moins fonction de la distance à parcourir pour approvisionner l'île que des dangers relatifs à l'itinéraire suivi. Ainsi, l'écart de 150 % entre Quimper et Quimperlé, sur les prix de transport pratiqués au cours de la guerre de Sept Ans, s'explique plus par le passage tant redouté des Glénans que par la longueur du trajet.

Il nous est également possible d'apprécier « le coût de l'insularité » en comparant le prix des marchandises sur le continent et celui pratiqué à Belle-Ile incluant le fret. À titre d'exemple les bois coûtent environ 30 % plus chers une fois débarqués sur l'île, donnée non négligeable sur un territoire où la seule alternative pour le chauffage consiste à utiliser les excréments séchés du cheptel. Le surcoût des céréales varie pour sa part entre 5 à 35%, paradoxe s'il en est sur une île productrice de froment ! Citons enfin des oscillations fortes de l'ordre de 35 à 60% sur les frets des fourrages. En effet, le conditionnement volumineux de ces produits nécessite un nombre important de navires, comme par exemple à la fin de la guerre de Succession d'Autriche lorsque sept barques, 33 chasse-marée, une chaloupe, et une gabarre sont mobilisés pour livrer 100 milliers de paille de seigle depuis Redon. Au total, les marchandises importées à Belle-Ile au cours des guerres du règne de Louis XV se paient de 5 à 60 % plus chers que sur le continent.

Ces variations plus ou moins importantes des coûts de transport peuvent en partie s'expliquer par les entraves multiples qui pèsent sur le cabotage, trouvant leurs origines dans des facteurs naturels, humains, ou conjoncturels. Les données météorologiques apparaissent ainsi comme un obstacle réel qui, lorsqu'il se pérennise, peut conduire l'île à connaître des situations difficiles. Il n'est nul besoin de s'appesantir sur la violence des tempêtes en cette partie de la Bretagne, avec des vents dominants au surcôt et de forts courants associés à une houle de travers qui privent souvent Belle-Ile de sa liaison avec le continent.

Pour sa part, le facteur humain doit aussi être apprécié allant des « grèves » de caboteurs pour protester contre les droits passage prélevés par les officiers de l'Amirauté jusqu'à la difficulté à lever des équipages pour le petit cabotage. Il en est ainsi des levées en masse de marins contraints à aller servir sur les vaisseaux du roi en période de guerre, ou encore de la mainmise par les négociants en céréales de La Rochelle et de Bordeaux pour accaparer les maîtres de barque.

Mais, les croisières de navires ennemis en Bretagne méridionale constituent de loin l'élément le plus perturbateur pour le cabotage. Le problème est d'autant plus grave pour l'approvisionnement bellilois que le contexte de guerre impose la présence d'une importante garnison donc de quantités accrues de marchandises. Les corsaires représentent également une menace majeure. De nombreuses correspondances attestent de leurs attaques, poussant parfois même l'audace jusqu'à effectuer des prises à portée de canon de la citadelle...<sup>22</sup> Les conséquences de ces raids vont de la perturbation du trafic à sa paralysie totale. En avril 1745, les corsaires anglo-normands empêchent le passage des bois de chauffage depuis leur poste des Glénans, ainsi que les communications avec le Golfe du Morbihan, désorganisant le réseau de ravitaillement de l'île. Notons que la présence des corsaires est aggravée par celle de la Royal-Navy, dont les bâtiments de reconnaissance sont susceptibles de donner la chasse aux petits caboteurs<sup>23</sup>. Bien évidemment, c'est au cours de la guerre de Sept-Ans que ces problèmes prennent une acuité particulière. Au lendemain de la bataille des Cardinaux, on privilégie le passage du ravitaillement depuis Quiberon afin de raccourcir les délais de navigation. La presque île joue alors un rôle crucial dans l'approvisionnement bellilois relayant l'attribution habituellement dévolue aux ports du golfe du Morbihan<sup>24</sup>. Tout ceci se répercute logiquement sur le coût du fret, l'insécurité sur les voies maritimes n'étant pas propice à motiver les maîtres de barque. La prise de leur matériel par les corsaires, la rançon ou la perspective d'un séjour dans les geôles anglaises sont autant de raisons légitimes pour décourager les marins à prendre la mer. L'argent gagné, y compris en augmentant le prix du fret, représente somme toute peu de choses à côté de ces menaces concrètes. Dans ce contexte, il n'est pas rare que les autorités soient obligées d'intervenir pour forcer les caboteurs du Finistère-sud à franchir le passage des îles de Gléan... Ainsi, les mesures prises pour pallier ces difficultés sont plus coercitives qu'incitatives, allant de l'ordre nominatif distribué par la maréchaussée, à l'emprisonnement, en passant par la réquisition des embarcations<sup>25</sup>.

En définitive, le ravitaillement de Belle-Ile représente une mission complexe et bien souvent difficile. Condition fondamentale du dispositif défensif, elle soulève pour les instances administratives qui en ont la charge une série de problèmes à résoudre sur de courtes périodes, généralement dans le contexte défavorable d'un conflit. De fait, pour approvisionner la garnison, il convient d'abord de trouver des fournisseurs prêts à répondre à la demande dans les meilleurs délais et aux tarifs les plus adaptés. Cette démarche est associée à la recherche de transporteurs, opération singulièrement laborieuse en temps de guerre. Puis vient le moment de la traversée, impliquant la coordination des convois mais aussi l'attention toute particulière portée à la météorologie et plus encore à la conjoncture immédiate sur les axes de navigation. Une fois les marchandises à destination, c'est une tâche non moins ardue qui commence : la préparation des entrepôts, les manutentions diverses, le contrôle des dégradations sont autant de travaux occupant pleinement le service des vivres. Bien entendu, c'est la gestion du stock qui commande l'ensemble

<sup>22</sup> Arch. Dép. Ille & Vilaine : C. 1082.

<sup>23</sup> Arch. Dép. Ille & Vilaine : C. 1042.

<sup>24</sup> Arch. Dép. Ille & Vilaine : C. 1029.

<sup>25</sup> Arch. nationales : *Fonds Marine*. B<sup>3</sup> 466.

de ce système, le but étant de maintenir en permanence l'équilibre entre les réserves de sécurité, la consommation effective, et la conjoncture, tout en évitant les pertes de marchandises... Tel est donc le schéma de fonctionnement de l'approvisionnement insulaire. Il va de soi qu'il mobilise un important personnel, organisé à partir d'un réseau de sites, sur plusieurs niveaux hiérarchiques et sociaux. De fait, si les archives nous renseignent principalement sur l'intendance militaire en période de conflit, nos dépouillements permettent d'aboutir à la constatation suivante : au lieu d'être un prisme déformant, la guerre met au contraire en évidence les parties les plus fines du réseau d'approvisionnement. Une fois isolés les problèmes spécifiques liés à la navigation, les impératifs militaires et la hantise permanente du blocus agissent comme de véritables catalyseurs sur le dispositif de ravitaillement, révélant des sites participant réellement mais plus discrètement à l'approvisionnement insulaire en temps de paix. Cette recherche a donc permis de voir émerger un ensemble de petits ports bretons dont nous ne soupçonnions pas initialement le dynamisme appuyé sur des micro armements privés et sur un micro capitalisme local. Elle tend à nous encourager à multiplier les enquêtes portant sur les petits sites portuaires et à poursuivre les travaux lancés depuis quelques années sur le petit cabotage de la façade atlantique à l'époque moderne.

#### Sources & Bibliographie indicative:

Cette étude de cas s'appuie sur un travail original effectué directement à partir des sources d'archives dont les références sont indiquées en note de bas de page.

BUCHET, Christian; MEYER, Jean; POUSSOU, Jean-Pierre (dir.), 2004 - *La puissance maritime*, Paris, Presses universitaires de la Sorbonne, 657 p.

CABANTOUS, Alain, LESPAGNOL, André, PÉRON, Françoise (dir.), 2005 - *Les Français, la terre et la mer (XIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle)*, Paris, Fayard, 902 p.

CÉRINO, Christophe, 2007 - *Enjeux stratégiques et opérations navales anglaises en Bretagne-sud au XVIII<sup>e</sup> siècle*. « Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest », Rennes, Presses universitaires, Tome 114, p. 132-148.

CÉRINO, Christophe, 2001 - *Sociétés insulaires, guerres maritimes et garnisons, au siècle de Louis XV*, Université de Rennes II, Thèse de doctorat, 2001, 1473 p.

DUMORTIER, Brigitte, 1976 - *Belle-Ile, Houat, Hoëdic. Le poids de l'insularité dans trois îles de Bretagne méridionale*, Paris, Ecole Normale Supérieure de jeunes filles, 180 p.

DZIEMBOWSKI, Edmond, 2007 - *La place des descentes sur les côtes françaises dans la politique de William Pitt l'Ancien (1757-1758)*. « Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest », Rennes, Presses universitaires, Tome 114, p. 119-131.

GUILLEMET, Dominique, 2000 - *Les îles de l'Ouest de Bréhat à Oléron*, Poitiers, Geste éditions, 355 p.

- LE POURHIET-SALAT, Nicole, 1983 - *La défense des îles bretonnes de l'Atlantique, des origines à 1860*, Vincennes, Service Historique de la Marine, 375 p.
- LE BOUËDEC, Gérard, 2008 - *Le cabotage sur la façade atlantique française (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles)*. « Revue d'histoire maritime », Paris, Presses universitaires de la Sorbonne, n°8, p.9-37.
- LE BOUËDEC, Gérard, 1997 - *La Compagnie des Indes et le cabotage atlantique au XVIII<sup>e</sup> siècle*. « Bulletin de la Revue d'histoire moderne et contemporaine », p.140-167.
- LE BOUËDEC, Gérard, 1997 - *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique (1690-1790)*, Paris, Armand Colin, 372 p.
- LE BOUËDEC, Gérard, 1981 - *Les approvisionnements de la Compagnie des Indes (1737-1770)*, Paris IV Sorbonne, Thèse de Doctorat, 630 p.
- MICHON, Bernard, 2005 - *L'aire portuaire nantaise au XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, Université de Nantes, Thèse de doctorat.
- MEYER, Jean, 1969 - *L'armement Nantais dans la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, S.E.V.P.E.N., 468 p.