

Le cabotage en baie de Cancale à travers les registres des bureaux de l'amirauté de Saint-Malo au XVIII^e siècle

La puissance des grandes cités maritimes ou fluviales, capables de monter d'importantes expéditions ou de se lancer dans des opérations commerciales lointaines, s'est appuyée sur une activité économique essentielle sans laquelle négociants et armateurs n'auraient pu mener à bien leurs projets. Moins prestigieuse que l'aventure au large, la navigation au cabotage a pris une part importante dans la réussite de ces entreprises.

Le transport de marchandises le long de la côte a peu été exploré. Il s'est plus souvent intégré à des publications sur des activités portuaires ou du commerce régional. Cependant, le port de Saint-Malo a fait l'objet d'une étude quantitative englobant tous les types de navigation dont le petit cabotage¹.

Premières mentions écrites du cabotage en baie de Cancale

Dans l'*Encyclopédie* ou *Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, Diderot et D'Alembert distinguent en leur temps trois types de navigation marchande :

- le petit cabotage, où les navires transfèrent des marchandises en France de port en port,
- le grand cabotage, que l'on qualifierait aujourd'hui de cabotage international, où les navires marchands touchent des pays limitrophes,
- le long cours, qui se distingue par au moins une traversée océane.

¹ DELUMEAU, Jean (dir.), *Le mouvement du port de Saint-Malo 1681-1720. Bilan statistique*, Paris, Klincksieck, Institut armoricain de recherches historiques de Rennes, 1966, 297 p.

Le présent article vise à mettre en exergue l'importance du transport de cargaisons – du petit et du grand cabotage – dans la partie occidentale de la baie du Mont-Saint-Michel au XVIII^e siècle ; que ce soit un transfert côtier d'un port à l'autre ou vers des destinations plus lointaines.

Dès le Moyen Âge, au XIV^e siècle, comme beaucoup d'autres ports bretons, Cancale et Le Vivier exportent vers l'Angleterre. Des bribes d'informations conservées dans les archives anglaises ont été dépouillées et publiées². De 1337 à 1346, ce sont quatre bateaux du Vivier qui vont à Exeter (Devon). De 1380 à 1400, deux navires de Saint-Jacut, quatorze de Saint-Briac, dix de Cancale et neuf du Vivier transportent des produits régionaux de l'autre côté de la Manche³. En 1412, le *Saint-Julien* et le *Saint-Gabriel* de Cancale chargent à Saint-Malo 96,5 pipes de vin de Thouars pour l'un et 35 pipes de vin d'Anjou pour le second⁴.

La Bretagne, qui n'est pas encore rattachée au royaume, se tient éloignée des conflits franco-anglais dans la première moitié du XV^e siècle. Cela n'empêche pas les navigateurs bretons de subir les assauts des écumeurs de Plymouth et Dartmouth. Tels les Cancalais Jean Gounart et Raoul Connan qui portent plainte au duc contre les pillards, à croire qu'ils sont confondus parfois avec des Français, malgré les accords passés. Le *Saint-Julien*, propriété de sept « parçonniers », est arrêté en 1418 par des baleinières de Calais alors qu'il rapporte de Flandres une riche cargaison estimée à 6000 écus⁵.

Ces quelques exemples montrent que le commerce maritime est de longue tradition dans la baie du Mont-Saint-Michel.

Aux XVII^e et XVIII^e siècles, deux cités importantes, Saint-Malo et Granville, arment des navires pour Terre-Neuve, le commerce et la course ont des besoins énormes en approvisionnement pour les milliers d'hommes qui embarquent sur leurs navires. Les chantiers y sont actifs ; ils consomment de grandes quantités de bois. Les embarcations de la baie du Mont-Saint-Michel font partie de cette noria qui alimente les différents armements.

Afin de percevoir les taxes sur les entrées et sorties, l'amirauté de Saint-Malo, instituée en 1691, a créé des bureaux annexes où chaque capitaine se doit de déclarer son arrivée et acquitter des redevances. Elles sont classées en quatre grandes catégories selon les navires qui y sont soumis :

² TOUCHARD, Henri, *Le commerce maritime breton à la fin du Moyen Âge*, Paris, Les Belles lettres, Annales littéraires de l'université de Nantes, 1967.

³ 14 cargaisons de céréales, 4 de lard, 5 d'ail et d'oignons, 7 de textiles...

⁴ La pipe varie suivant les régions de 410 litres à 630 litres (pipe de Paris)

⁵ Bertelot Doignant, «maître du vessel», les autres «parçonniers» sont Jehan Boisguerin, Michel Thominet, Jehan Morel, Jehan Vincent, Geffroy et Guillaume Les Pichoz. La cargaison était composée d'épices, de mercerie, de cuivre, de bois de garance, d'alun, d'armures et autres denrées.

- les navires de la province en-dessous de 30 tonneaux,
- les navires de la province au-dessus de 30 tonneaux,
- les navires d'autres provinces en-dessous de 30 tonneaux,
- les navires d'autres provinces au-dessus de 30 tonneaux.

Le tarif augmente lorsque le seuil des 30 tonneaux est dépassé, ce qui justifie quelques petites tricheries sur la jauge du navire. Les embarcations bretonnes sont moins taxées que les autres. On constate une forte augmentation du tarif en 1771, sans explication portée sur le registre des mouvements.

Grâce aux registres d'enregistrement des rapports des capitaines et patrons de bateaux, conservés aux Archives départementales d'Ille-et-Vilaine, il a été possible de reconstituer en partie la vie et l'activité des petits ports de la baie de Cancale⁶. Du fait de la destruction lors de la dernière guerre des archives de l'amirauté de Granville⁷, il ne reste guère de trace du trafic de la partie orientale de la baie sous l'Ancien Régime. Seules les déclarations des maîtres de bateaux normands dans les ports bretons nous donnent quelques indications. Nous en ferons part car leur dynamisme est tout aussi comparable à celui de leurs voisins.

Dans le cadre d'un travail sur l'histoire de Cancale mené collectivement depuis de nombreuses années (*Cahiers de la vie à Cancale, Pêche aux Ancêtres*, Musée des arts et traditions populaires), nous nous sommes plus particulièrement intéressés aux mouvements de marchandises des quatre ports de la baie de Cancale⁸ : Le Pas-au-Bœuf, Le Vivier, Blanc-Essay, Cancale.

Le Pas-au-Bœuf

Nous n'avons aucune certitude quant à la création de cet abri dans un des méandres du Couesnon, sous le village de Saint-Georges-de-Gréhaigne. Seul le cadastre de 1828 nous donne une indication sur son emplacement et sa configuration (fig. 1).

⁶ Ces registres des rapports de mer existent pour Saint-Malo (capitaines de commerce et corsaires), Saint-Briac et chacun des trois ports de la baie de Cancale où l'amirauté entretenait un commis greffier : pour Cancale, de 1686 à 1725, Arch. Ille-et-Vilaine, 9 B 432, 9 B 533 à 9 B 545 ; pour Le Vivier-sur-Mer et Blanc-Essay, de 1740 à 1784, *ibid.*, 9 B 549 à 9B 553 ; pour le Pas-au-Bœuf, de 1767 à 1778, *ibid.*, 9 B 546 et 9B 554.

⁷ Elles étaient conservées aux Archives départementales de la Manche, entièrement détruites en 1944.

⁸ HUCK, Thierry, *Mouvements portuaires de La Houle (1686 à 1720)*, Dol-de-Bretagne, Musée de Cancale, coll. Pêche aux ancêtres, 2008, 92 p. ; *Id.*, *Communauté des pêcheurs et vente d'huîtres (1774 à 1788)*, Dol-de-Bretagne, Musée de Cancale, coll. Pêche aux ancêtres, 2008, 93 p. ; *Id.*, *Le petit cabotage au 18^e siècle. Cancale, Le Vivier, Le Pas-au-Bœuf*, Dol-de-Bretagne, Musée de Cancale, coll. Pêche aux ancêtres, 2010, 132 p. Ce dernier fascicule analyse environ 4 500 mouvements. Pour chacun, on trouvera les données suivantes : nom du capitaine, navire, jauge, port d'attache, cargaison. Les rapports d'avaries, rédigés par les maîtres de bateau, y sont détaillés.



Figure 1 – Cadastre napoléonien de Saint-Georges-de-Gréhaigne, 1828 (Arch. dép. Ille et Vilaine 3 P 5494)

pour s'écarter de la rive. L'inconvénient majeur est le peu d'accessibilité en dehors des vives eaux. Il arrive de temps en temps que les bateaux renoncent à remonter jusqu'au Pas-au-Bœuf de peur d'y rester bloqués pendant toute la période de mortes eaux. De ce fait, des accostages « sauvages » ont lieu au gré des berges, au pont de la Ruffel ou au lieu dit des Quatre-Salines.

Les navires étrangers à la baie de Cancale font souvent appel à des pilotes pour le chenalage, ce qui justifie un arrêt à Cancale avant d'aller au Pas-au-Bœuf. Nous en connaissons au moins trois qui, entre 1686 et 1725, témoignent lors des déclarations d'avaries : Josselin Landrin, Pierre Portier et Pierre Girard.

Les registres du bureau de Cancale attestent des mouvements de marchandises dès 1686. Ainsi le 2 décembre, le navire l'*Espérance*, d'une jauge de 18 tonneaux, barré par Geffroy Gidouin, entre à La Houle en provenance du Pas-au-Bœuf avec un chargement de bois et cidre. Jusqu'en 1725, nous retrouvons la trace de plus

Creusée dans la berge, la zone de transbordement est à l'abri du courant de marée et bénéficie, en mer basse, de l'appui du Couesnon pour maintenir les embarcations à quai. La taille de cet aménagement – environ 50 m – permet de penser que deux navires peuvent y accoster l'un derrière l'autre avant de s'échouer sur une rampe en pente douce.

L'accès au Pas-au-Bœuf oblige à une parfaite connaissance de la rivière et des courants parfois violents. Les navires profitent en général du flot des grandes marées pour remonter le cours. Si les vents sont favorables, les voiles sont hissées. Dans le cas contraire, le mascaret apporte une aide en poussant les embarcations vers l'amont ; seuls les avirons permettent alors de diriger

de 300 mouvements entre ces deux ports dont 90 % sont assurés par des bateaux cancalais.

Les premières informations sont assez succinctes puis, au fil des années, des détails apparaissent, apportant de précieuses données sur le cabotage dans la baie de Cancale. En pleine guerre de la ligue d'Augsbourg (1688-1697), les chantiers de construction ont besoin de grosses quantités de bois ; les milliers d'hommes embarqués sont de grands consommateurs de cidre. Les forêts d'Antrain et de Fougères ainsi que les bois entre Saint-Broladre et Saint-Georges-de-Gréhaigne fournissent poutres, planches et fagots déposés sur les berges du Couesnon en attente de chargement. C'est aussi au Pas-au-Bœuf que les barriques, fûts et tonneaux déchargés vides sont remplis de cidre breton ou normand.

Plusieurs navires viennent de Bordeaux ou Nantes avec des cargaisons de vin, ils s'arrêtent à Cancale pour transborder les tonneaux sur des gabarres, dont le tirant d'eau moins fort permet de remonter plus aisément le Couesnon. Les marchandises débarquées au Pas-au-Bœuf sont acheminées par charrettes jusqu'à Fougères, Antrain, Pontorson voire Saint-Hilaire-du-Harcouët. Deux déclarations méritent d'être notées puisqu'elles résument assez bien les importations :

Le 29 avril 1719, Jean Bindau, « maistre » du navire *La Marie* du port de Bordeaux décharge sur des gabarres cancalaises deux lots respectivement destinés au sieur Charrière, marchand à Fougères, et au sieur Delage Ménard, fermier des devoirs de la même ville. Pour le premier, il y a 28 tonneaux et 2 barriques de vin rouge, 8 pièces d'eau de vie, 4 jambons dans un baril, un fromage d'Auvergne dans un baril, une petite caisse de 24 livres de raisin, trois livres de prunes et une petite quantité de lie⁹. Au second lot, on trouve, 2 tonneaux de vin blanc, 2 tonneaux de vin doux, 7 paniers de résine, 12 jambons, 2 fromages d'Auvergne et une demie barrique de Frontignan.

Le 1^{er} mai 1719, Thomas Dupau, « maistre » du navire bordelais *La Marie-Thérèse* jaugeant 34 tonneaux livre lui aussi, par le même moyen, une cargaison pour le sieur Lonquet, marchand et fermier des devoirs de Fougères, soit : 20 tonneaux de vin de Bordeaux, 3 pièces de vin doux, 1 tierçon de muscat¹⁰, 14 paniers de résine et 2 caisses de vin de Frontignan.

Cinquante ans plus tard, les deux seuls registres conservés au bureau de l'amirauté du Pas-au-Bœuf, qui couvrent les années 1767 à 1778, permettent de constater que, malgré la modestie de ses installations, le rôle commercial de ce port est loin d'être négligeable. Les chargements de bois représentent 67 % des exportations, le cidre 28 %¹¹. Saint-Malo est la destination privilégiée de ces produits.

⁹ Pour l'élaboration du vinaigre

¹⁰ Mesure ancienne. Tiers d'une mesure entière Un tierçon de muid est de 96 pintes.

¹¹ Pourcentages établis sur un échantillon de 872 cargaisons.

On note aussi le 30 mars 1778, alors que la France s'est engagée dans le conflit de la guerre d'Indépendance américaine, la présence d'un navire qui charge 37 tonneaux de froment à livrer à Brest dans les magasins des vivres de la marine du roi.

Les importations sont plus diversifiées : vin (43 %), chaux (15 %), fer (10 %), pierres, ardoises, verre, liqueur, cuir, résine morues, harengs¹². . . À différentes reprises, nous avons la confirmation du rôle de Cancale comme point d'approvisionnement en vin. Bien que nous n'en ayons pas confirmation dans les deux registres du Pas-au-Bœuf, les exemples ci-dessus nous incitent à penser que les marchandises débarquées sont ensuite acheminées vers Pontorson, Pontaubault, Antrain ou Fougères¹³ (*Annexe, tableau 1*)

Vers l'Ouest, les navires paimpolais sont de fidèles clients. Aucun mouvement de bateaux étrangers n'est noté pour la période concernée. Sur 865 mouvements, un peu plus d'une centaine d'opérations commerciales se sont faites sur les pentières des Quatre-Salines ou de Paluel, preuve que l'abri du Pas-au-Bœuf n'est pas accessible à toutes les marées.

Le Vivier-sur-Mer

Aménagé dans un méandre du Guyoult, le port du Vivier n'est accessible que pendant les grandes marées. C'est la porte de sortie, par voie maritime, d'une grande partie de la production de cidre de toute la région doloise.

La configuration des lieux a subi de profonds changements aux XIX^e et XX^e siècles. Seul le cadastre dressé en 1812 permet d'avoir une vision plus ancienne de la zone portuaire (fig. 2).

Cinq registres du bureau du Vivier ont été conservés. Ils répertorient les mouvements de 1740 à 1784, soit plus de 3000 données (annexe, tableau 2). Ils renferment aussi les rapports des capitaines et du commis greffier. On peut être étonné du nombre d'accidents ou découvertes, parfois macabres, sur le littoral. Ces documents sont intéressants pour le traitement des certains évènements (sauvetages, déclarations, stockage et démarches). L'inventaire des papiers d'un dénommé Bellet, de Granville, est poignant. Son bateau a été retrouvé à demi submergé le 19 avril 1767 ; le portefeuille contient une partie des documents du bord qui aide à retracer les dernières semaines de navigation, et une lettre, dont le greffier, discret, cite juste l'en-tête : « Mon cher époux ».

¹² Pourcentages établis sur un échantillon de 280 cargaisons.

¹³ Notes relevées dans les registres de Cancale correspondant aux mouvements du Pas au Bœuf pour les mêmes années.

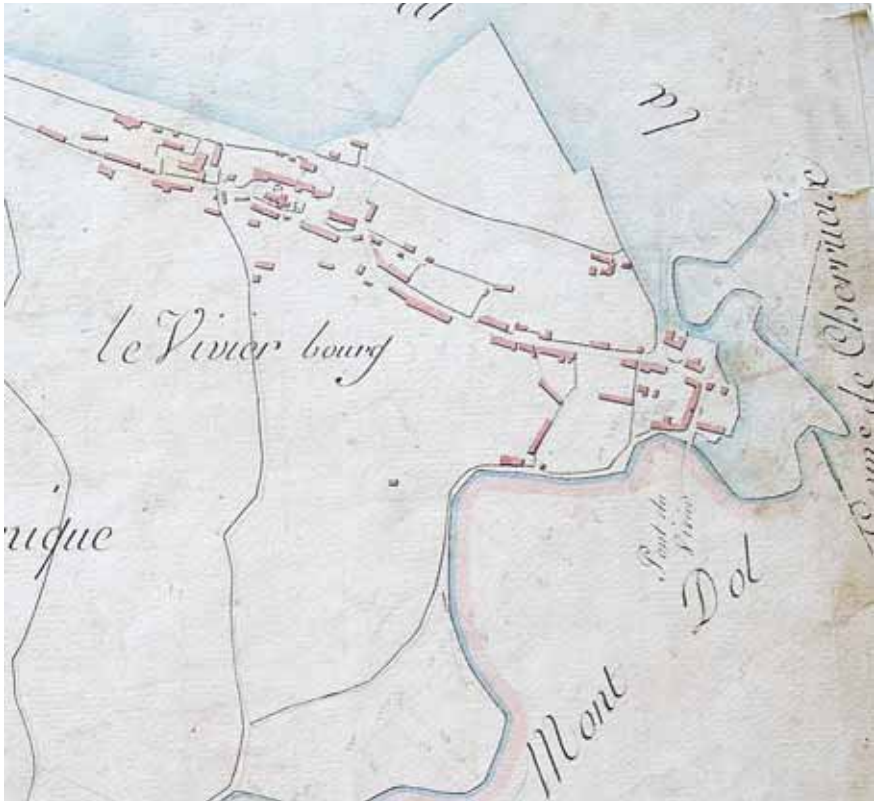


Figure 2 – Cadastre napoléonien du Vivier-sur-Mer, 1812 (Arch. mun. Vivier-sur-Mer)

La protestation d'un capitaine, Yves Pradigou, scrupuleusement consignée, nous aide à mieux cerner l'organisation du port :

« Le onzième novembre 1767 sur les dix heures du matin ou environ, a comparu maistre Yves Pradigou, capitaine du bateau la Marie Anne de Landerneau du port de trente six tonneaux, chargé de sel venant du Croisic. Lequel s'est présenté en ce bureau et m'a requis de rapporter le présent acte de ce qui fut :

Scavoir que le neuf du courant, il a monté dans le bas de la rivière de ce lieu ; que le dix il a monté la dite rivière où il s'est amarré au-dessous de la barque *la Fortune* de Saint Malo, commandée par Jean Perette. Ne pouvant pas monter plus haut attendu que cette barque était amarrée à quatre amarres et deux pieds d'arbre formant un pont qui portait tant sur le bord de la dite barque que sur le bord de la rivière ce qui empêchait entièrement son passage, sans qu'il se soit présenté personne au bord de la dite barque *la Fortune* pour larguer les amarres ni livrer son pont quoi que le dit Sieur Oger Lany, armateur de

la barque *la Marie Anne* en avait prévenu Julien Perette à l'auberge du Vivier. Le onze de ce mois le dit Pradigou, sur les neuf heures du matin, qui n'était pas encore le plain de la mer, a été à bord de la barque *la Fortune*, commandée par le dit Perette, où il a trouvé Julien, son frère, et son équipage le représentant. Il leur a demandé avec réitération en présence de témoins, de monter plus haut dans la rivière ou de descendre plus bas dans des coudes où la rivière est plus profonde et plus large pour lui faciliter le passage de son bateau pour se rendre au lieu de charge ordinaire et y prendre les marchandises qu'on a commencé à lui charroyer attendu que dans le lieu où la barque du dit Perette était amarrée, il n'y avait pas suffisamment d'eau pour passer le long de son bord par un banc de vase formé sur tribord de lui et sur lequel il ne s'est trouvé que quatre pieds et demi d'eau. Après que le dit Pradigou la fit sonder par son équipage en présence du dit Perette et n'a cependant voulu changer de place, disant pour toute réponse au dit Pradigou qu'il pouvait le changer lui-même, que pour lui, il n'y toucherait pas. En conséquence le dit Pradigou lui a déclaré qu'il allait rester amarré au-dessous de lui avec périls et fortune, tant pour le retard de son chargement et que pour toute autre avarie qui pourrait arriver à son bâtiment et à sa marchandise.

Ce qu'il a signé après lecture du contenu ci-dessus à lui donné¹⁴ ».

On en déduit qu'au moins deux bateaux peuvent stationner l'un derrière l'autre mais ne peuvent pas passer l'un à côté de l'autre à cause d'un banc de vase. Si les arbres des berges servent de bittes d'amarrage, c'est donc que l'on n'est pas sur la grève. Le lieu de chargement habituel est situé plus haut, ce qui paraît logique car l'endroit de stockage doit être à l'abri des grandes marées, période d'affluence des navires. En aval, la rivière est plus large et plus profonde, c'est sans doute à cet endroit que se fait l'évitage ; il faut en effet à un moment retourner le navire ; que ce soit pour entrer ou sortir. Il y a au moins une auberge, lieu de quelques transactions ; les escales pouvant durer plusieurs jours, certains patrons y couchent probablement. Les résultats auraient pu être plus affinés si l'un des préposés en charge du bureau avait mieux notifié les mouvements. Malheureusement pour près de mille entrées, il n'a noté que la date, le nom du maître de bateau et le montant de la taxe pour entrer et sortir. À son décès, en cours de mandat, la veuve rend les comptes du greffe auprès de l'amirauté de Saint-Malo. Le successeur reprend la rédaction des registres de façon plus méticuleuse. Les 2280 mouvements ne sont donc pas également documentés.

Ce sont les Malouins qui fréquentent le plus régulièrement le Vivier, largement devant les navires des autres ports de la côte Nord Bretagne. Les exportations se font essentiellement sur deux types de marchandises : le cidre et le bois (construction et chauffage). Il est à noter que les bateaux chargeant de la boisson arrivent le plus souvent avec des barriques vides. Il est probable qu'une partie d'entre elles soit remplie d'eau afin de ménager un lest.

Un peu plus diversifiées, les importations mettent l'accent sur le besoin en sel de la région doloise. Il n'est pas question ici de salage des morues mais uniquement

¹⁴ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, 9 B 551, Registre des rapports des capitaines et patrons du Vivier-sur-Mer.

de conservation de la viande. Ardoises de la région de Châteaulin, chaux de Regnéville et pierres de moulage normandes arrivent loin derrière les livraisons de vin.

Parfois sont indiqués les destinataires de la cargaison, tels les sieurs Dezaunays, Martel, Destouches, sans doute des marchands, ou négociants ou tel chanoine de Dol. Au fil des relevés, on retrouve les mêmes maîtres revenant régulièrement au port ; parfois sur un autre navire, car ils monnaient leurs services à différents négociants, propriétaires de petites unités.

195 navires sont attestés pour l'année 1778, un record. Puis la chute est vertigineuse pour n'atteindre que trois mouvements en 1781 et 1782, avant de remonter régulièrement. Est-ce la cause de mauvaises récoltes de pommes ou une conséquence de la guerre d'Indépendance des États-Unis où la force maritime française est engagée ?

Le port de Blanc-Essay

Le bureau du greffe de l'amirauté du Vivier enregistre aussi les déclarations des navires venus commercer à Saint-Benoît, près du Pont-de-Blanc-Essay sous lequel coule le Bied Jean. Cela suppose que le capitaine doit se déplacer pour faire la déclaration. Il n'y a pas d'infrastructure portuaire et les navires s'échouent le long de la berge du cours d'eau (fig. 3).



Figure 3 – Cadastre napoléonien de Saint-Benoît-des-Ondes, 1827
(Arch. mun. Saint-Benoit-des-Ondes)

On peut émettre des doutes sur le nombre de 139 mouvements de 1740 à 1784, car nous savons qu'un millier de données a été mal traité. Il est probable que le port de Saint-Benoît serve de tampon si la fréquentation est importante au Vivier ou lorsque la demande de cidre est conséquente.

Tout comme au Vivier, le cidre représente la majeure partie des exportations (94 chargements) et un peu de bois, le plus souvent d'orme brut (32 chargements). En 1776, le pont de Blanc-Essay menace ruine et doit être reconstruit. On note à cet effet la livraison de trois cargaisons de pierre de Chausey par des navires de Cancale. Ils sont exemptés de taxes portuaires du fait d'un contrat avec la province. En contrepartie, les maîtres de bateau ne peuvent utiliser leur navire à d'autres commerces.

Cancale

L'activité du port d'échouage de Cancale est plutôt centrée sur la pêche et l'exportation des huîtres. On y relève néanmoins du cabotage vers les autres ports de la baie et la Normandie. Les registres couvrent la période 1686-1725 puis 1774 à 1788 soit environ 4000 mouvements. Nous n'avons retenu que les relevés entre 1720 et 1725 pour présenter le tableau des répartitions. En effet, les autres registres sont pauvres en renseignements sur les destinations après chargement.

La zone commerciale n'est pas située sur un cours d'eau, les contraintes d'accès y sont différentes, un écueil – Taumen – et des pêcheries en limitent le passage (fig. 4).



Figure 4 – Extrait du tableau d'assemblage du cadastre napoléonien de Cancale, 1828 (Arch. mun. Cancale)

En général, les navires normands qui arrivent pour charger des huîtres sont sur lest, composé le plus souvent de pierres¹⁵. On note toutefois des déchargements de marchandises à cette occasion telles que cidre, harengs, pierre de moulage ou froment. Les embarcations anglaises sont alourdies de sable, gravats ou cailloux.

La majeure partie de l'année, les lourds navires cancalais draguent les fonds pour alimenter la clientèle en mollusques. Le port de La Houle est le lieu des transactions, du triage, comptage, lavage et emballage, le plus souvent par une main d'œuvre féminine, les hommes étant embarqués à Terre-Neuve ou vers des destinations plus lointaines. La population entassée entre l'estran et la falaise vit grâce à l'activité maritime.

En basse saison de pêche des mollusques, les embarcations cancalaises arment au cabotage notamment vers le Pas-au-Bœuf, le Grouin-du-Sud, le Bec-d'Andaine et Saint-Malo (fig. 5).

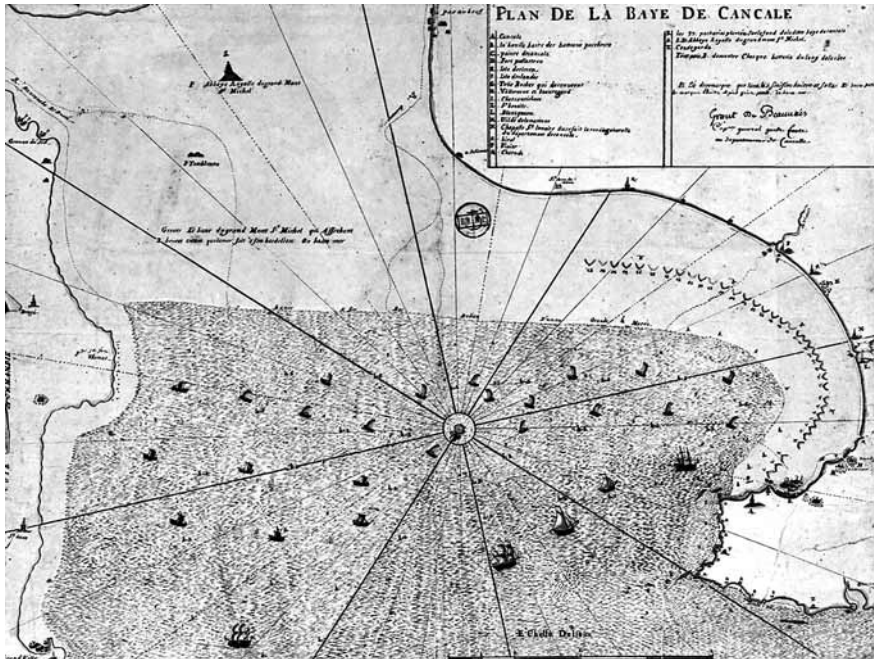


Figure 5 – Plan de la baie de Cancale en 1728 (Biblio. nat. France)

¹⁵ La présence de nombreux blocs de silex sur la grève prouve que les navires normands les utilisaient comme lest.

Les rapports de capitaines, transcrits sur les registres de l'amirauté, fourmillent de détails. On s'imisce plus étroitement dans la vie des pêcheurs et « cabotous ». Citons, par exemple, cet incendie sur une gabarre :

« 20 janvier 1722. Au greffe a comparu Fumelle François Sieur de la Chesnais, maître de la gabare nommée *le Jean Baptiste de Cancalle* du port de 20 tonneaux ou environ, étant en partie propriétaire de la dite gabare. Déclaré que vendredi dernier, le 16 du mois courant, il a mis à la voile de ce port pour aller au Pas au Bœuf sur les six heures du matin ; dans laquelle gabare étaient embarquées environ trente neuf barriques de vin et quarante sept pains de résine appartenant au Sieur Malidor et consorts pour aller décharger au dit Pas au Bœuf. Dans laquelle gabare le Sieur Malidor avait fait embarquer le nommé Berrière, de sa part pour veiller à la garde et conservation des dits vin et résine. Lequel jour de son départ, il n'avait pu conduire la dite gabare qu'à l'entrée du dit lieu du Pas au Bœuf, la marée n'étant pas assez forte. Le lendemain samedi, n'ayant pas pu approcher au soir qu'à une lieue ou environ du dit lieu, n'ayant pas assez d'eau, et environ les huit heures et demi du soir, le dit jour samedi 17 de ce mois, il aperçu du feu sur l'avant de sa gabare, lequel il tacha d'éteindre avec tous les gens de son équipage. Pour cet effet ils jetèrent quantité de hardes pour l'éteuffer, n'ayant pas d'eau sous la gabare. Ce qui les obligea de défoncer une barrique de vin pour tacher de l'éteindre, sans y avoir pu réussir, ayant malheureusement pris dans la résine sans savoir par quel accident le feu avait pris dans le dit bâtiment n'y paraissant aucun feu. Lequel s'étant embrasé a brûlé tant le dit bâtiment, résine vin et hardes de tout son équipage n'ayant pu sauver que ce qu'ils avaient sur eux. Le feu ayant continué jusqu'au dimanche suivant quoique la marée eut porté la carcasse plus haut sans avoir pu sauver que quelques ferrailles néanmoins toutes les... et travaux qu'ils aient pu apporter et fait, ainsi que le dit Berrière jusqu'au lundi qu'ils se sont retirés pour se rendre en cette paroisse où ils arrivèrent sur les huit heures du soir. En passant par le bureau de l'amirauté et l'ayant trouvé fermé étant [mot illisible] il a été obligé d'attendre pour faire son rapport ce jour. Et déclare aussi avoir été actuellement témoins de ce qui devant, le dit Berrière et témoins de la manière que l'incendie s'est passé. Ce que le dit maître a signé et une partie de son équipage et a payé dix sept sols six deniers. Déclare sauver les débris qu'ils se pourront trouver de la dite gabare¹⁶ »

Avaries, abordages, accidents, chamailleries, insultes... Ces pièces du puzzle permettent de reconstituer des pans entiers de l'économie locale et des conditions de navigation (annexe, tableau 3).

Les importations sont assez diverses. Les produits les plus prisés sont le vin (80), l'eau-de-vie et le cidre (37). Ces marchandises ne sont pas toutes pour Cancale ; une partie est à destination d'autres ports de la baie de Cancale.

Le port de La Houle sert aussi de zone de transit. En effet, certains navires au tirant plus fort ne peuvent remonter le cours des rivières ; dans ce cas, les barriques sont transférées, en rade, sur des unités plus petites qui se chargent de la livraison

¹⁶ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, 9 B 545, registre des rapports des capitaines et patrons de Cancale.

ou qui débarquent la cargaison à livrer sur les quais en attendant une marée plus propice.

Sur les quais arrive aussi la chaux de Regnéville (Cotentin) ; elle est utilisée pour les batteries de la côte. On constate une recrudescence des livraisons en 1695 après le passage de Vauban qui ordonne la réparation des défenses et corps de garde. Il en est de même en 1714 lors de la reconstruction d'une partie de l'église Saint-Méen à l'occasion de laquelle on relève plusieurs arrivées de lots d'ardoises de Châteaulin.

Pêchées depuis des siècles dans la baie, les huîtres sont le produit phare des exportations cancalaises.

Excellents clients, les Anglais reviennent régulièrement sur des « sloups » prendre des cargaisons, à destination de Poole le plus fréquemment. Annuellement, environ trente bateaux – certains de 50 tonneaux – viennent s'approvisionner en mollusques. Ils payent des droits d'entrée identiques aux embarcations françaises. Les fonctionnaires de l'amirauté donnent rarement la destination de la cargaison ; on peut supposer qu'un bateau venant de Grande-Bretagne y retourne pour décharger. Il est évident que les conflits avec l'Angleterre ferment régulièrement la voie de ces exportations. Si les maîtres de bateau des îles anglo-normandes n'en ont pas besoin, les Britanniques se font généralement assister d'un interprète. Nous en connaissons trois pour la période de 1720 à 1725 : Tracy, de Kennedy et Quinard. Ils sont nommés par les courtiers de Saint-Malo et ne veulent en rien perdre leurs prérogatives, ce qui justifie quelques protestations lorsque des Canealais se permettent d'assister des maîtres de navires anglais.

À la suite d'un litige avec un capitaine, on apprend qu'une vacation d'un interprète sur la durée de l'escale est onéreusement facturée 10 livres.

Les huîtres s'exportent aussi vers la Normandie *via* les navires de La Hougue, Barfleur et Dieppe principalement. Lorsque la pêche est ouverte, on voit entrer des embarcations nouvelles qui viennent draguer et compléter leur chargement en achetant aux professionnels locaux. Chaque année, ce sont des millions d'huîtres qui quittent la baie en direction des ports du royaume.

Cette activité économique est sujette à de nombreuses variations, notamment lors des conflits où les navires anglais ne fréquentent plus les côtes françaises. Les petits corsaires des îles anglo-normandes mènent une guérilla en prenant ou rançonnant de nombreux navires de charge en baie ; leur action est préjudiciable au transport maritime des marchandises. L'aventure des frères Gidouin le 5 novembre 1695 en témoigne :

« Au jour dhuys cinquième du mois de novembre mil six cent nonante cinq puis midi ont personnellement comparu François et Geffroy Gidouin maîtres et propriétaires de la barque la *Guillaume de Cancale* du port environ de quarente cinq thonnes demeurant en cette paroisse de Cancealle, lesquels ont desclaré qu'ayant esté commandez d'aller avec leur

ditte barque du port de Saint Malo ou ils estoient ancrez a Renieville coste de Normandie pour y charger de pierres a faire de la chaux pour les travaux du Roy a Saint Malo et fortresses indépendantes, comme ce justifie par ordre dont voici copie entière “De par le roy, il est ordonné à Geffroy Gidouin daller a Renieville pour y charger de pierre a faire de la chaux pour les travaux ordonnez par sa maiesté en cette place et forts des environs, fait à Saint Malo le 3 novembre 1695 ainsi signé Coutel”. Ils auroient party du port de Saint Malo et fait voile le dit jour 3^e de ce mois pour se rendre au dit lieu de Renieville mais le vant estant si calme et si peu qu’il en fesoit contraire ils auraient esté obligés de relacher et mouiller l’ancre dans le port dudit Cancalle ou ils ont séjourné a cause des grosses bruines qui ont fait jusqu’a ce dit jour qu’ils ont pareillé viron les six heures a dessain de se rendre au dit lieu de Renieville, en sorte qu’en louvoyant a cause du vent contraire ils ont aperçu une frégate a deux huniers qui les a obliger par l’aprehension qu’ils ont eu de relacher sous les isles des Rimains, mais ayant observé le mouvement de cette frégate et quelques temps après leur relache, remarquée qu’elle fesoit large vers Grandville, ils ont rapareillé de nouveau et fait route vers Renieville et estant viron une lieue 1/2 hors, le calme les ayant pris, la ditte frégate a reviré de bord et singlé sur eux, laquelle a force de rames les a approché, quelques efforts quilz ayant pu faire a voile et a ramer pour retourner audit port de Cancalle et outre la ditte frégate a détaché sa chaloupe équipée de gens armés pour enlever les dits Gidouin lesquels se sont battus avec laditte chaloupe l’espace d’une heure et empesché l’abordage avec leur fusis, mais enfin la ditte frégate s’approchant sensiblement et commande avec son canon les dits Gidouin, ils ont esté forcés pour conserver leur liberté de s’embarquer dans leur petit bateau avec leur fusis pour se battre en retraite avec la chaloupe ennemi et se sont rendus dans ce port de cette manière a la vue d’un grand nombre d’habitans de Cancalle qui estoient sur la coste qui ont vu la manœuvre et la prise, sans pouvoir secourir, en foi de quoy les dits Gidouin ont signé¹⁷»

Il y a de nombreux autres témoignages de capitaines sur l’audace des petits corsaires anglais ou anglo-normands. Ils ne tournent pas toujours à l’avantage des agresseurs.

L’impact du cabotage sur la réussite des grandes entreprises malouines ou granvillaises est resté assez confidentielle. Pourtant, sans un approvisionnement constant des armements, il aurait été impossible de mener à bien la formidable aventure sur toutes les mers du Globe. École de formation pour les jeunes matelots et garantie de ressources pour les marins en fin de carrière, cette navigation a trop longtemps été considérée, à tort, comme marginale.

Thierry HUCK
vice-président du Musée du Vieux-Cancalle

RÉSUMÉ

Bien loin des grandes aventures malouines, il est un pan de l’histoire économique de la région qui est resté peu exploré : le cabotage. À l’époque où le réseau routier ne pouvait garantir de manière efficace les importants échanges commerciaux, une noria de navires a assuré l’écoulement du fret

¹⁷ *Ibid.*, 9 B 535, registre des rapports des capitaines et patrons de Cancalle.

dans le moindre petit port. Grâce aux déclarations de mouvements, conservées aux Archives départementales d'Ille-et-Vilaine, cette étude tente de reconstituer le commerce maritime de quatre modestes ports en baie de Cancale : Le Pas-au-Bœuf, Le Vivier, Le Blanc-Essay et Cancale. Chacun d'entre eux a sa spécificité, tant par l'écoulement des cargaisons que par leur accès, souvent limité aux seules grandes marées. À la fin du XVII^e et au début du XVIII^e siècle, la cité corsaire, alors en pleine expansion, est avide d'approvisionnements pour nourrir les importants équipages des navires armés pour la course, Terre-Neuve et le long cours. Afin de satisfaire les ambitions des négociants, les chantiers engloutissent des quantités phénoménales de bois dans la construction de puissants navires de charge. Le rôle de cette flottille de caboteurs sera primordial dans la réussite des aventures malouines.

Annexe

Tableau 1 – Répartition des mouvements du Pas-au-Bœuf de 1767 à 1778¹⁸

port d'attache		port de départ du navire		répartition		destination connue		répartition	
Agon	1	Brest	1	région malouine	326	Agon	1	région malouine	627
Bréhat	7	Cancale	14	Bretagne autre	32	Brest	24	Bretagne autre	165
Brest	1	Cherbourg	1	Normandie	9	Cancale	4	Normandie	12
Cherbourg	1	Granville	8			Cherbourg	1		
Granville	2	Lannion	1	total	367	Granville	4		804
Île-aux-Moines	1	Léguc	2			Landerneau	4		
Lannion	7	Paimpol	23			Lannion	15		
Lorient	1	Pontrieux	3			Le Vivier	7		
Morlaix	1	Saint-Cast	1			Léguc	4		
Noirmoutier	1	Saint-Malo	312			Locquirec	1		
Paimpol	119	Tréguier	1			Lorient	2		
Perros-Guirec	5					Morlaix	7		
Ploubazlanec	3	total	367			Paimpol	62		
Plounez	1					Pontrieux	37		
Plourivo	7					Regnéville	4		
Pontrieux	8					Saint-Pol-de-Léon	1		
Regnéville	2					Saint-Brieuc	3		
Saint-Brieuc	1					Saint-Malo	616		
Saint-Malo	694					Roche-Torin	1		
Tréguier	2					Tréguier	5		
						Tréport	1		
total	865					Total	804		
importations		exportations		fréquentation		autres échouages			
vin	114	bois	541	sur 128 mois	6,8	Quatre-Salines	69		
chaux	43	cidre	308			Palluel	39		
fer	29	planches	15			Beauvoir	1		
moulanges	21	froment	8						
résine	15								
ardoises	13								
verre	13								
eau de vie	7								
morues	7								
bière	7								
liqueur	6								
pierres	6								

¹⁸ Le commis greffier a omis de noter certains ports d'attache, de départs ou à destination des marchandises d'où un écart entre les chiffres.

Tableau 2 – Répartition des mouvements du Vivier de 1740 à 1784

port de départ du navire	destination connue	Port d'attache	répartition	
Argenton	1 Binic	16 Aber Ildut	3 région malouine	1652
Bayonne	1 Bordeaux	5 Agon	1 Bretagne Nord	554
Bec d'Andaine	1 Bréhat	12 Argenton	3 Normandie	38
Binic	20 Brest	38 Binic	31 Bretagne Sud	32
Bordeaux	16 Camaret	1 Bréhat	47 inconnu ou illisible	4
Bréhat	2 Cancale	14 Brest		
Brest	10 Carteret	1 Cancale	3 total	2280
Cancale	13 Chateaulin	7 Carantec		
Châteaulin	12 Chausey	3 Carteret		
Chausey	3 Concarneau	1 Cherbourg		
Cherbourg	1 Croisic (Le)	88 Croisic (Le)	19 sel	172
Courtils	1 Dinard	1 Dahouet	1 vin	100
Coutances	1 Douarnenez	1 Douarnenez	1 ardoises	28
Croisic (Le)	149 Genets	1 Erquy	4 pierres de moulage	25
Dinan	1 Granville	19 Granville	6 chaux	13
Douarnenez	1 Grimouville	4 Grimouville		
Granville	25 Grouin-du-Sud	4 île d'Arz		
Grimouville	4 Guingamp	1 île d'Ouessant		
Grouin-du-Sud	1 Huelgoat	1 Île-aux-Moines	3 cidre	1176
La Rochelle	5 Île-aux-Moines	1 Landerneau	6 bois	416
Landerneau	2 La Rochelle	9 Laneco		
Lannion	17 Landerneau	4 Lannion		
Légué	1 Lannion	21 Lézardrieux		
Lézardrieux	2 Le Guildo	1 Locmariaquer		
Libourne	1 Légué	31 Lorient		
Lorient	2 Lézardrieux	3 Morlaix		
Mesquer	4 Locmariaquer	1 Noimoutier		
Morlaix	7 Lorient	11 Paimpol	139	
Noimoutier	6 Morlaix	12 Perros	11	
Paimpol	97 Nantes	11 Pleubian	1	
Pas-au-Bœuf	11 Paimpol	105 Pleudihen	41	
Perros	3 Pas-au-Bœuf	7 Pleurtuit	2	
Plourivo	2 Pleboul	1 Ploubazlanec	3	
Pontduval ?	1 Pleurtuit	1 Plouer	1	
Pontrieux	33 Plourivo	2 Plouven ?	1	
Port-à-la-Duc	1 Pont Labbé	1 Plounez	6	
Port-Launay	11 Pontduval	1 Plourivo	25	
Portrieux	102 Pontrieux	42 Plouzec ?	1	
Quilleboeuf	1 Pordic	1 Pontrieux	13	
Quimper	1 Port-Launay	1 Pordic	3	
Quintin	1 Portrieux	104 Port à la Duc	1	
Redon	2 Quimper	1 Port-Launay	4	
Regnéville	8 Quintin	2 Portrieux	124	
Rouen	3 Regnéville	5 Quiberon	2	
Saint-Briac	1 Roche-Derrien	1 Quimper	1	
Saint-Brieuc	52 Roscoff	1 Quimperlé	1	
Saint-Cast	2 Saint-Briac	4 Regnéville	20	
Saint-Malo	1 500 Saint-Brieuc	35 Rhys	1	
Saint-Servan	17 Saint-Malo	1 535 Roscoff	1	
Sarzeau	2 Saint-Servan	18 Rouen	3	
Tréguier	18 Roche-Torin	1 Saint-Briac	36	
Trélevern	1 Tréguier	14 Saint-Brieuc	23	
Vannes	4 Trélevern	1 Saint-Cast	1	
	Uzel	1 Saint-Malo	1 219	
	Vannes	6 Saint-Servan	393	
		Tréguier	20	
		Trélevern	1	
		Vannes	3	
		illisible ou inconnu	4	
répartition	répartition			
environs Saint-Malo	1 542 Environs Saint-Malo	1 572		
Bretagne Nord	402 Bretagne Nord	463		
Bretagne Sud	167 Bretagne Sud	117		
Normandie	49 Normandie	45		
Grand Sud Ouest	23 Grand Sud Ouest	14		

