Introduction. La réussite malouine entre mobilité, commerce et jeux d'identification (XVI^e-XVII^e siècles)

Malouin success: mobility, commerce and strategies of identification (16th to 18th centuries)

Jean-Philippe Priotti

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/abpo/3901>

DOI : 10.4000/abpo.3901

ISBN : 978-2-7535-7691-9

ISSN : 2108-6443

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 6 décembre 2018

Pagination : 7-21

ISBN : 978-2-7535-7572-1

ISSN : 0399-0826

Référence électronique

Jean-Philippe Priotti, « Introduction. La réussite malouine entre mobilité, commerce et jeux d'identification (xvi^e-xvii^e siècles) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* [En ligne], 125-3 | 2018, mis en ligne le 06 décembre 2018, consulté le 06 janvier 2021. URL : <http://journals.openedition.org/abpo/3901> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/abpo.3901>

Introduction

La réussite malouine entre mobilité, commerce et jeux d'identification (XVI^e-XVII^e siècles)

Jean-Philippe PRIOTTI

Maître de conférences en histoire moderne, université Lille Nord de France –
ULCO, HLLI, Boulogne-sur-Mer

L'histoire de Saint-Malo apparaît aujourd'hui aux chercheurs comme un champ de recherche bien connu. Les travaux d'André Lespagnol en portent une bonne part de responsabilité. Ils ont constitué un modèle de réflexion pour tout chercheur s'intéressant à l'histoire économique, mais ils ont aussi permis à la communauté scientifique de situer l'apogée malouine dans la chronologie des dominations portuaires successives de l'Ancien Régime français, Saint-Malo remplaçant Rouen dans la seconde moitié du XVII^e siècle au rang de premier port de l'Atlantique¹.

Si la publication de son ouvrage le plus connu et sa réédition en 1990² ont sans aucun doute contribué à stimuler les études sur le commerce maritime, dans le cas particulier de Saint-Malo, elle semble avoir eu un effet quelque peu contraire : celui de dissuader toute nouvelle étude d'envergure

1. CABANTOUS, Alain, LESPAGNOL, André et PÉRON, Françoise (dir.), *Les Français, la terre et la mer, XIII^e-XX^e siècle*, Paris, Fayard, 2005, p. 323-335. L'idée du présent volume ne lui est d'ailleurs pas tout à fait étrangère, voir la recension d'André Lespagnol de l'ouvrage édité par PRIOTTI, Jean-Philippe et SAUPIN, Guy, *Le commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négoce et ports (XV^e-XVIII^e siècles)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2008, dans la *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, p. 192-194. Il y mentionne la nécessité d'étudier le système de relations maritimes et commerciales entre la France et l'Espagne qui a basculé entre 1570 et 1635 au profit de Saint-Malo, en particulier, et plus généralement d'un arc atlantique situé entre Morlaix et Rouen et dont les acteurs se forment une position dominante aux dépens du capitalisme castillan.

2. LESPAGNOL, André, *Messieurs de Saint-Malo : une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 1992.

sur le sujet, autrement qu'à travers l'examen de certaines activités spécifiques. Il faut dire que ce désintérêt relatif de la communauté scientifique se combine avec la modicité des sources archivistiques locales pour les ^{xv}^e et ^{xvi}^e siècles. Pour autant, les motifs ne manquent pas de s'intéresser à la période antérieure au règne personnel de Louis XIV, l'histoire malouine des années 1500-1650 étant placée, comme la période suivante, sous le signe de la croissance. Les textes réunis dans ce volume contribuent à restaurer un pan négligé de cette histoire et leurs auteurs analysent les processus ayant mené à l'âge d'or après 1660.

Il est indéniable que la stature des entrepreneurs malouins s'est étoffée et que les activités de leur port se sont densifiées et étendues dès la seconde moitié du ^{xvi}^e siècle. Dans la première moitié du siècle suivant, le port figure parmi les plus importants du royaume. Dans sa description générale de la géographie commerciale – même s'il peut être taxé d'une partialité certaine – Jean Éon, marchand nantais, d'une famille originaire du port de la Rance, place Saint-Malo (et Nantes) parmi les principaux pôles français de commerce, aux côtés de Rouen et de Caen, de Bordeaux et de La Rochelle, de Marseille et de Lyon³. Saint-Malo aurait donc été une place de premier plan dès les années 1640. Testons l'hypothèse autour de trois thématiques : l'armement malouin, la diversité et la complémentarité des activités du port, l'identité malouine.

Un atout commercial et militaire indéniable : la fonction de port d'armement

En premier lieu, il ressort que pour la fin du ^{xvi}^e et le début du ^{xvii}^e siècle l'offre de transport était aussi importante et variée qu'après 1660⁴. À ce sujet, on dispose d'informations éparses, mais qui vont dans le même sens : les besoins hétérogènes en matière de tonnage et d'armement des activités de pêche, de cabotage national et international, du commerce avec l'Espagne et de la course faisaient que les Malouins disposaient d'une flotte composée à la fois de navires de gros tonnage et de plus petits bateaux. Au début du ^{xvii}^e siècle, on dénombrait 150 navires de charge à Saint-Malo, dont 90 d'une capacité de 100 à 400 tonneaux⁵. Dans une enquête (peut-être plus fiable) effectuée sur l'ordre de Richelieu dans tous les ports et havres de France à la fin des années 1620, le sieur d'Ifreville affirmait que l'on pouvait trouver

3. ÉON, Jean, *Le commerce honorable ou considérations politiques*, Nantes, Le Monnier, 1646, p. 38 et 185. Il estime par ailleurs (passant sous silence l'activité parisienne) que le commerce de mer est le plus actif, puisque les villes de l'intérieur et de l'extérieur y livrent leurs produits.

4. Dès 1450, apparaissent en Andalousie des navires bretons de 250 à 1 200 tonneaux et la flotte bretonne représente alors un tonnage global de 20 000 tonneaux environ, quatre fois supérieur à celui de la Normandie, MÉNANTEAU, Loïc, « Sanlúcar y Breña », dans RUBIALES TORREJÓN, Javier (dir.), *El río Guadalquivir. Del mar a la marisma, Sanlúcar de Barrameda*, vol. II, Séville, Junta de Andalucía, 2011, p. 187-188.

5. AVRIL Gilles, *Marins de Saint-Malo, ^{xvi}^e-^{xviii}^e siècles*, Monaco, Éditions du Rocher, 1999.

à Saint-Malo 40 navires de 200 à 300 tonneaux et quelques-uns de 400 tonneaux⁶. Un calcul rapide permet de considérer que le port disposait à cette époque d'une capacité de transport de quelque 11 000 à 14 000 tonneaux, sans compter les nombreuses autres embarcations de tonnage inférieur. Ces chiffres (qu'il ne s'agit pas de considérer au tonneau près) représentent néanmoins un tonnage supérieur à celui des années 1660⁷.

Tout autant que la capacité de charge, il semble intéressant de noter que les Malouins osaient se rendre sur toutes les mers et ne craignaient pas davantage les latitudes froides que les eaux tropicales. Ces marins aguerris se sont appuyés sur des soutiens proches et des relations de proximité dont ils ont tiré le meilleur parti. Avec les marchands de canevas de Vitré tout d'abord, dont les activités commerciales et la connaissance des grands marchés européens étaient complémentaires de celles, plus maritimes, des Malouins qui leur offraient capacité de transport, sécurité et voie d'exportation. Après 1589, au début des troubles de la Ligue, une partie du capital humain, financier et culturel vitréen devait se déplacer vers le pôle malouin (voir le texte de Gwénolé Le Goué-Sinquin). Les Rouennais, pour leur part, étaient tout autant des exemples à imiter et des associés potentiels que des concurrents qu'il fallait savoir évincer (voir texte de Baptiste Étienne, *infra*). Néanmoins, au début de l'époque moderne, les îles Britanniques furent le débouché malouin par excellence, celui où ils développèrent leur savoir-faire en matière commerciale, notamment l'agiotage sur les monnaies d'or et d'argent et le commerce au comptant, l'élargissement aux îles Anglo-normandes de leur zone franche constituant un nouvel avantage fiscal (voir le texte de Jean-Philippe Priotti).

Les différents articles rassemblés ici témoignent de cette capacité malouine à s'adapter et à agir en Méditerranée comme dans la Baltique⁸,

6. *Correspondance de Henri d'Escoubleau de Sourdis : augmentée des ordres, instructions et lettres de Louis XIII et du Cardinal de Richelieu concernant les opérations des flottes françaises de 1636 à 1642*, Paris, Imprimerie de Crapelet, 1839, vol. 3, p. 206. Ces données sont confirmées par plusieurs sources.

7. Selon l'inventaire de 1664, la flotte malouine était de 10 000 tonneaux et de 20 000 et 200 navires à la fin du XVIII^e siècle; elle occupait à cette dernière période la quatrième ou cinquième place au niveau national, BOTTIN, Jacques, BUTI, Gilbert et LESPAGNOL, André, « Les moyens de l'échange maritime », dans CABANTOUS, Alain, LESPAGNOL, André et PÉRON, Françoise (dir.), *Les Français, la terre et la mer, XIII^e-XIX^e siècle*, Paris, Fayard, 2005, p. 271 et 337.

8. ALLAIRE, Bernard, *Pelletteries, manchons et chapeaux de castors. Les fourrures nord-américaines à Paris, 1500-1632*, Paris, Presses de l'université de Paris-Sorbonne, 1999, p. 32-36. Saint-Malo participe doublement au commerce des fourrures en Europe, directement avec les pays du Levant ou par l'intermédiaire espagnol ou portugais (peaux de Grèce ou de la mer Noire, peaux d'Afrique). Saint-Malo est aussi lié au Danemark, à la Suède, à la Livonie, à la Prusse, à la Pologne et à la Moscovie. Au total, c'est davantage que Rouen et Le Havre réunis, et bien plus que Nantes, sauf pour l'intervalle 1614-1621.

Nombre de navires malouins en Baltique (1562-1645)

1562-1569	1574-1581	1582-1589	1590-1597	1598-1605	1606-1613	1614-1621	1622-1629	1630-1637	1638-1645
1	1	3	13	12	44	27	12	17	3

dans l'Atlantique nord et sud comme dans l'océan Indien, ainsi qu'à y sauvegarder leurs intérêts par la force des armes, caractéristique peu communes chez les autres groupes de marchands français. En Espagne, notamment à Séville et ses avant-ports, comme sur la côte méditerranéenne, ils se livrent à la course, vendent des armes puis se lient aux élites du cru et participent au pouvoir local (voir le texte de Vicente Montojo Montojo). Le maniement des armes, qui ne les mettaient certes pas à l'abri de tous les déboires et qui s'accroît dans la seconde moitié du XVI^e siècle (voir le texte de Hervé Le Goff) faisaient qu'ils n'hésitaient pas à proposer aux souverains des campagnes de « nettoyage » des côtes de l'activité pirate et corsaire ennemie. En 1575, une proposition de ce type est faite au roi de France⁹. Rien d'étonnant à cela, puisqu'à cette date des pirates huguenots rochelais, dans le cadre des guerres de Religion, avaient attaqué les convois des Malouins et de leurs alliés vitréens, au retour du voyage d'Andalousie¹⁰. En proposant cette aide armée au roi de France, les Malouins projetaient de faire d'une pierre deux coups et, au prétexte de secourir le royaume, ils escomptaient partager avec lui les coûts de protection de leur commerce¹¹. À l'occasion, navires et équipages malouins louaient leur service au roi castillan.

Foncièrement attachés à la liberté des mers, ils apparaissaient par ailleurs comme des pêcheurs hardis sur les bancs de Terre-Neuve et comme d'authentiques aventuriers cherchant de nouvelles voies à ouvrir. Avant les expéditions de Cartier, des Malouins n'avaient pas hésité à s'embarquer avec Magellan¹². En 1526, associé à des armateurs de Honfleur et de Saint-Malo, un Cancalais avait même essayé de fonder une colonie au Brésil¹³. Un

9. En 1575, un marchand de Saint-Malo, au nom de vingt-trois autres marchands et capitaines de la marine de la ville, proposait de fournir douze grands vaisseaux armés en guerre, avec soldats et munitions, chaloupes et pataches nécessaires, pour servir le roi. Moyennant 120 000 livres, ils s'engageaient à bloquer le port de La Rochelle de sorte que rien ne put y entrer ni en sortir, et ils offraient 100 000 écus de caution à Paris ou à Rouen – qu'ils étaient disposés à perdre – s'ils trouvaient en mer plus forts qu'eux. On voit bien ici la communauté d'intérêts que les Malouins avaient avec les Rouennais, que nous avons évoquée, ainsi que les relations privilégiées entretenues avec les hommes d'affaires de la capitale. Toutes les prises reconnues de bonne guerre devaient leur revenir, les droits de l'Amirauté exceptés, GRÉGOIRE, Louis, *La Ligue en Bretagne*, Paris-Nantes, J.B. Dumoulin et A. Guéraud et C^{ie}, 1856, p. 101-102. En 1573, les Malouins avaient déjà lutté contre l'Anglais en aidant à leurs frais à la prise de Belle-Isle.

10. Archivo Histórico Provincial de Valladolid, C27-230, JR à SR, 24-4-1575. « [...] *los de Vitré han sido castigados por los de la Rochela, que les han tomado algunos naos con mucho dinero. Los de Vitré se han hechado a la mar con 12 naos para vengarse. Se dice que han hecho algunas presas de las que los ladrones habían tomado* ».

11. LANE, Frederic C., « *Economic consequences of organized violence* », *The Journal of Economic History*, 1958, p. 401-417; *Idem*, « *National Wealth and Protection Costs* », dans CLARKSON, Jesse et COCHRAN, Thomas C. (dir.), *War as a Social Institution: the Historian's Perspective*, New York, 1941, p. 32-43.

12. LE GOFF, Hervé, *La Ligue en Bretagne. Guerre civile et conflit international (1588-1598)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2010, p. 8.

13. BOURDE DE LA ROGERIE, Henri, *Les Bretons aux îles de France et de Bourbon aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Rennes, La Découvrance, 1998 (1^{re} éd. en 1934), p. 4.

siècle plus tard, leur esprit de découverte était intact : après avoir atteint les marchés de l'océan Indien (voir le texte de Guillaume Lelièvre), des marchands malouins formaient la compagnie de Guinée avec Jean-Briand Larcy¹⁴. Dieppois et Malouins entretenirent ce commerce entre la France et la Guinée et s'aventurèrent jusqu'au Congo et jusqu'au cap de Bonne Espérance, même si les échanges avec l'Afrique déclinèrent dans les années 1640, subissant une emprise étrangère croissante¹⁵.

Le commerce morutier (et plus modestement celui des fourrures), un des piliers commerciaux du port de la Rance, démontre la grande capacité de transport des navires malouins, la pugnacité et l'endurance de leurs hommes, ainsi que la logistique d'armement et d'avitaillement de leur flotte. La redistribution du produit de la pêche et du commerce des fourrures sur les marchés intérieurs et sur les côtes atlantiques et méditerranéennes (voir le texte de Bernard Allaire) consacre l'organisation de grands circuits transatlantiques et la participation des Malouins à l'économie commerciale mondiale de la première modernité. C'est ici encore, au gré des expériences, alternant recours à la force et négociation, au prix de maints sacrifices, que les Malouins parvinrent à se maintenir à Terre-Neuve, contre les hivers rudes, l'hostilité du milieu et des groupes d'Indigènes belliqueux (voir le texte d'Éva Guillotel et de Peter Pope). Et c'est ce même recours à la force qui permit aux terre-neuviens de tenir en échec des corsaires, mieux armés et aux forces nettement supérieures, dans les eaux européennes. Le 22 février 1640, au large d'Ouessant, le Dunkerquois Michel Dorne, avec neuf bâtiments, rencontre 13 des 20 navires malouins qui naviguaient en convoi de retour de Marseille¹⁶. Pour les Malouins, le *Saint-Pierre* de 200 tonneaux, avait 50 hommes et 20 canons de fer du calibre 4 à 6. Les autres bâtiments allaient de 100 à 200 tonneaux, de 30 à 45 hommes d'équipage, et de 8 à 14 canons. La flotte malouine avait pour amiral Étienne Gautier dit Desprez, capitaine du *Saint-Pierre* et pour vice-amiral Olivier Chenu, dit la Vignette, capitaine du *Saint-Vincent*¹⁷, et elle s'était rendue à Marseille pour échanger ses morues contre des huiles, savons et autres denrées de Provence.

Malgré la puissance des forces ennemies – cinq navires malouins furent capturés ou détruits – huit autres arrivèrent à regagner Saint-Malo. Les Dunkerquois perdirent aussi un navire, les tués, blessés et noyés furent nombreux de part et d'autre. L'avantage moral confirme Henri Malo demeurait aux Malouins qui avaient combattu sur des terre-neuviens et n'étaient guère plus que des pêcheurs, aux pièces d'artillerie à peine plus puissantes

14. En 1636, *ibidem*, p. 4.

15. ÉON, Jean, *Le commerce honorable ou considérations politiques*, op. cit., 1646, p. 23.

16. MALO, Henri, *Les corsaires dunkerquois et Jean Bart. Des origines à 1662*, t. 1, Paris, Mercure de France, 1912, p. 53. Déjà dans les années 1590, 30 à 40 *great ships* partaient chaque année de Saint-Malo à Terre-Neuve.

17. *Ibidem* p. 361 note 2. Le galion de Michel Dorne porte 40 canons de bronze, de 18 à 36 livres la balle, celui de son vice-amiral 36 canons pareils, celui d'arrière-garde 32 canons, les autres 18 à 24 canons de 12 à 24 livres la balle.

***Navires, armement et équipages de la flotte morutière malouine
de retour de Marseille***

<i>Le Saint-Pierre</i>	200 tx.	50	20 canons de fer du calibre 4 à 6
<i>Le Saint-Vincent</i>	200 tx.	50	20 canons de fer du calibre 4 à 6
<i>Le Croissant</i>	200 tx.	42	16 canons de fer
<i>La Garde de Dieu</i>	180 tx.	36	14 canons
<i>La Sainte-Hélène</i>	150 tx.	34	12 canons
<i>La Catherine de Grâce</i>	150 tx.	32	12 canons
<i>La Marie de Grâce</i> ou <i>le Trouvé</i>	150 tx.	35	12 canons
<i>Le Saint-Anne</i>	200 tx.	32	10 canons
<i>Le Saint-Jean L'évangéliste</i>	120 tx.	24	8 canons
<i>Le Saint-Jean</i> de Cancale	120 tx.	24	8 canons
<i>Le François</i> de Cherbourg	100 tx.	22	8 canons
<i>Le Saint-Philippe</i>	100 tx.	22	8 canons
<i>Le Saint-François-de-Paule</i>	100 tx.	23	7 canons

que des canardières, tandis que les Dunkerquois montaient des galions de guerre avec 300 hommes en moyenne à bord¹⁸.

On le voit, il n'était pas aisé d'en découdre avec les Malouins, surtout que le succès militaire n'était pas seulement déterminé par la qualité des armes, mais aussi par l'efficacité de l'approvisionnement alimentaire et de certains produits indispensables à l'armement du navire. Le poisson permettait de nourrir les équipages sur les trajets de quelques jours comme pendant les longues campagnes de course et les expéditions de découvertes au loin, le blé des environs de Saint-Malo servait à la fabrication de biscuits, le chanvre et le lin à la confection de voiles solides et réputées (olonnes) qui s'exportaient aussi bien vers l'Angleterre qu'à destination de l'Espagne. La longueur des trajets et leurs conditions éprouvantes, la qualité de l'approvisionnement proche et des bateaux donnaient aux Malouins un avantage certain pour affronter les dangers des mers.

Le caractère offensif et défensif des armes dépassait l'horizon maritime et trouvait matière à s'employer à Saint-Malo même. Dès la fin du xv^e siècle, Saint-Malo possédait 67 canons pour se défendre (19 appartenant au roi et 48 à la communauté des habitants), et la ville possédait également son propre atelier de fondeurs¹⁹. Par ailleurs, le conseil de ville émettait des lettres de marque contre certaines nations, même si la guerre de course

18. MALO, Henri, *Les corsaires dunkerquois et Jean Bart...*, op. cit., p. 362.

19. C'est-à-dire davantage qu'à la fin du xvii^e siècle (61 bouches à feu).

ne paraît pas avoir été exercée fréquemment dans la première moitié du xvi^e siècle. Pendant la Ligue, une milice d'arquebusiers surveillait même la ville et ses campagnes environnantes pendant les moissons. 14 compagnies de « bourgeois entrans en garde, lesquelles sont la plupart de 2 à 300 hommes, [au total] 2500 hommes bien armés et bons hommes » garantissaient la sécurité du port²⁰. La réputation de cette force armée locale était largement répandue : dans *L'Ingénu*, Voltaire mentionnait l'utilisation de canons à Saint-Malo pour repousser l'Anglais et également l'activité des milices armées de la ville²¹.

Les Malouins avaient mis au point des navires armés, bien avitaillés et capables de voguer sur toutes les mers, sur des trajets transatlantiques comme sur des déplacements de cabotage, les hommes d'équipage étant absents de la ville de quelques jours à plusieurs mois. La mixité de leurs entreprises (exploration, pêche, course, commerce) et les différents espaces-temps dans lesquelles elles se déroulaient, constituaient sans doute une prouesse en termes d'armement, d'avitaillement et de levée de marins et de soldats pour un port de 5000 âmes dans les années 1530 et de 10000 à 15000 habitants un siècle plus tard. Au-delà de l'exigence d'une maîtrise technique certaine, des complexités proches étaient essentielles (sur cette question du rôle de la proximité, voir les contributions de la première partie). Au début du xvii^e siècle, l'élite des armateurs malouins pouvait compter sur 400 marins, 500 charpentiers, 200 canonniers et 50 bons maîtres qu'ils recrutaient à Saint-Malo et sur la côte, de Cancale jusqu'à l'île de Bréhat²². À l'heure de considérer la réussite commerciale malouine, il faut prendre en compte le rôle primordial de cette fonction d'armement du port breton, ses effets multiplicateurs pour un bon nombre d'artisans et d'industriels de la ville et pour les campagnes environnantes, ainsi que le bassin de main-d'œuvre de la côte et de l'arrière-pays.

Des activités de transport et de commerce aux relations avec les États

Le tonnage d'une flotte n'était qu'un atout parmi d'autres, et qui comptait d'autant plus que les activités du port et des entrepreneurs concernés étaient fortes et diversifiées²³. La disponibilité de navires armés, bien avitaillés et conduits par de valeureux marins constituait des avantages

20. DUBUISSON-AUBENAY, François-Nicolas, *Itinéraire de Bretagne en 1636*, Nantes, Société des bibliophiles bretons, 1898, p. 43 sqq.

21. *L'Ingénu*, p. 65.

22. *Correspondance de Henri d'Escoubleau de Sourdis...*, op. cit., p. 208.

23. JEANNIN, Pierre, « Flottes marchandes et potentiel économique », dans *La mer à l'époque moderne*, Paris, 1981, p. 30. Dans les années 1680, alors que la valeur du commerce extérieur anglais se monte à quelque 5 ou 6 millions de livres sterling, les gains tirés du *shipping* approcheraient 2 millions de livres. Ces chiffres donnent un bon exemple de l'importance que peut avoir le transport dans le développement économique d'un pays ou d'une région.

importants sur le marché de l'affrètement. Preuve en est l'intensité du *tramping* et du cabotage malouins avec les îles Britanniques et les ports français au ^{xv}^e et au ^{xvi}^e siècle. La conjoncture troublée du dernier tiers du ^{xvi}^e siècle, notamment les guerres entre l'Espagne d'un côté, les Pays-Bas et l'Angleterre de l'autre, promut l'activité d'intermédiaires de ces caboteurs. Et les Malouins réussirent parfois à bénéficier à l'étranger des mêmes privilèges que les transporteurs locaux, qui gardaient pourtant jalousement leurs prérogatives²⁴.

Pendant les années 1570, de nombreux bateaux de Saint-Malo, Roscoff, le Conquet et Rouen firent le transport entre Anvers et l'Espagne et s'enrichirent grâce à la navigation²⁵. Au début de 1575, sept bateaux de Saint-Malo et de Roscoff étaient dans ces deux ports en provenance de Séville et devaient continuer leur voyage jusqu'à Anvers avec de l'huile à bord²⁶. De même, les négociants de Vitré et de Saint-Malo profitaient de la guerre entre l'Espagne et l'Angleterre : au cours de l'été 1586, ils chargeaient à Roscoff 15 navires pour Séville et 120 barils de cochenille arrivaient à Saint-Malo au milieu de l'année 1588, probablement destinés à la revente en Angleterre. Saint-Malo affermit sa position à la faveur des conflits qui se déroulèrent dans le nord-ouest de l'Europe, en tant que relais d'Anvers et de Londres vers l'Espagne et le Portugal²⁷. Ce commerce assuré par les navires malouins entre le nord et le sud de l'Europe continua au ^{xvii}^e siècle²⁸.

24. Le consulat de Bilbao y contrôle très strictement les affrètements et les navires biscayens ont la préférence par rapport aux étrangers mais pas vis-à-vis de ceux de Saint-Malo, autrement dit un traitement de faveur leur était réservé ainsi qu'à ceux de Quimper, Landerneau, Brest et Pouldavid, LAPEYRE, Henri, *Une famille de marchands : les Ruiz*, Paris, A. Colin, 1955, p. 228.

25. VÁZQUEZ DE PRADA, Valentín, *Lettres marchandes d'Anvers*, Paris, SEVPEN, 1960, t. I, p. 60.

26. VÁZQUEZ DE PRADA, Valentín, *Lettres...*, *op. cit.*, t. II, lettre 199, Juan de Cuéllar à Simón Ruiz, p. 137. Dans les années 1620, les Hollandais faisaient entrer leurs marchandises en Espagne à travers les ports français de Calais, Rouen, Saint-Malo, Nantes, Bordeaux, La Rochelle et Saint-Jean-de-Luz.

27. Dans les années 1550, à Lisbonne, arrivent des bateaux chargés de blé en provenance de Saint-Malo, lequel est le seul port breton cité, à côté de Dieppe, La Rochelle, Bordeaux. Dans la seconde moitié du siècle, les envois de France supplantent ceux qui venaient de Flandre, majoritaires durant la première moitié du siècle, RUSSELL-WOOD, Anthony John R., *The Portuguese Empire, 1415-1808*, Baltimore-London, The Johns Hopkins University Press, 1992, p. 124-125. Quant au commerce entre la Flandre et la Bretagne, il a été florissant jusqu'à la fin du ^{xvi}^e siècle et s'est réduit par la suite à cause du pillage d'Anvers en 1585, à l'émigration d'une bonne partie des gens d'affaires vers Amsterdam, à l'éviction progressive des Bretons par les Hanséates et les Hollandais du domaine du transport et au substitution d'importation dans le domaine textile faite par les importateurs d'Amsterdam, COORNAERT, Émile, *Les Français et le commerce international à Anvers (fin du ^{xv}^e-^{xvi}^e siècle)*, 2 vol., Paris, M. Rivière et C^{ie}, 1961.

28. En 1635, un navire hollandais provenant de Saint-Malo est pris par les corsaires dunkerquois avec du bois, des fromages et des balles de poivre. En 1641, un navire de Saint-Malo qui se rendait à Rouen est intercepté avec 140 balles de savon, 100 barils de beurre, 106 barils d'olives, 100 de raisins et trois pipes de vin de Malaga. En juillet 1642, un navire anglais faisant le trajet de Rouen à Saint-Malo a à son bord 106 caisses de savon d'Alicante, 32 balles de laine, 49 tierçons de vanille, 100 petites barriques d'olives et 34 barils de raisins. Il est pris par des corsaires dunkerquois. Un an plus tard (novembre 1643),

Les relations des Malouins tant avec la monarchie française qu'avec des gouvernements étrangers, comme l'Espagne, ont également contribué à en faire des marchands-guerriers itinérants. Ces liens avec l'institutionnel constituent une caractéristique essentielle des Malouins et de la ville de Saint-Malo. C'est au cœur de la guerre de Cent Ans et des conflits franco-bretons que s'est affirmée leur puissance diplomatique et guerrière, et que le statut particulier de leur port s'est façonné (texte de Jean-Philippe Priotti sur les relations avec les îles Anglo-normandes et l'Angleterre dans ce volume). Le port devait non seulement réussir à défendre ses prérogatives, en particulier son statut de port franc, jusqu'à la fin du ^{xvii}^e siècle, mais il augmenta même sa marge de manœuvre avec la création d'un consulat, habilement négocié lors de son ralliement à Henri IV. Lorsque vers 1570-1580, l'Atlantique et les circuits marchands qui le traversent se retrouvent au centre des conflits (avec la hausse des coûts de transaction qui s'ensuit), les Malouins sont en mesure de fournir protection armée pour eux-mêmes et pour autrui²⁹. Même les guerres de la Ligue épargnèrent globalement leurs affaires. Pour autant, cette activité et ces services de guerre rendus aux gouvernements n'étaient pas permanents et varièrent selon les périodes (voir texte de Hervé Le Goff dans ce volume). Ils fluctuaient en fonction du rendement de l'économie traditionnelle et au gré des conflits. D'ailleurs, le service des armes n'était nullement frappé d'exclusivité, les Malouins vendant des armes et rendant des services militaires aux Anglais au Moyen Âge et aux Espagnols aux ^{xvi}^e et ^{xvii}^e siècles. À la faveur de leurs activités diversifiées au carrefour d'intérêts économiques et politiques, de leur mobilité entre les grands pôles du commerce européen, les Malouins avaient fait de leur port (devenu une base de l'espionnage anglais) un centre important d'intelligences diverses, commerciales, diplomatiques et militaires³⁰.

Singularité commerciale et identifications plurielles

Cette économie complexe s'appuyait sur plusieurs types d'activités. Sous couvert de la liberté de commerce qu'ils revendiquaient, les Malouins étaient

un navire de Saint-Malo est pris avec du vin de Middelbourg à son bord, données tirées de « La correspondance de Jean Penninck, greffier de l'Amirauté de Dunkerque », publiée par Jean Dams entre 1984 et 2003 dans la *Revue de la société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie* : ce sont plus de 650 lettres au total pour la période allant de novembre 1632 à octobre 1646.

29. Cette protection armée, les Malouins en étaient les organisateurs non seulement en France, mais aussi à l'étranger : sur le cas de Carthagène, MONTOJO y MONTOJO, Vicente et RUIZ IBÁÑEZ, José Javier, « *Le comunità mercantili di Genova e Saint-Malo a Cartagine, porta della Castiglia* », dans MOTTA Giovanna (dir.), *Mercanti e viaggiatori per le vie del mondo*, Milano, Franco Angeli, 2000, p. 75-90.

30. Mains exemples dans A Collection of the State Papers of John Thurloe, Volume 3, December 1654-August 1655. Originally published by Fletcher Gyles, London, 1742; Calendar of the Cecil Papers in Hatfield House: Volume 12, 1602-1603, éd. R A Roberts (London, 1910), p. 65-93. British History Online [<http://www.british-history.ac.uk/cal-cecil-papers/vol12/pp65-93>] (page consultée le 21 septembre 2016).

soucieux de créer des monopoles. Afin d'exclure les compétiteurs, ils aspiraient à intégrer les principales fonctions marchandes de façon à contrôler des circuits commerciaux : mainmise sur la production ou les ressources naturelles (morue, blé, toiles, argent-métal)³¹, transport, protection armée et redistribution commerciale dans tous les grands ports européens, multipliant ainsi les débouchés pour écouler leur marchandise (voir le texte de Bernard Allaire). La préférence pour le paiement au comptant ou le troc a été une des caractéristiques premières de leur commerce dès la fin du Moyen Âge dans les relations avec l'Angleterre. Les Malouins et leurs partenaires ont su faire une force de cette pluriactivité, intégrant les différentes fonctions constitutives d'un circuit commercial, qui leur offraient la possibilité de se mêler à des cultures de différente nature, d'obtenir de l'information en provenance des marchés européens et, au-delà, de diriger leurs investissements, au gré des conjonctures, vers les secteurs les plus porteurs.

La singularité malouine traverse certaines œuvres littéraires contemporaines, qui ont véhiculé l'image d'un sentiment d'appartenance local fort, « Malouin suis » dit une expression couramment usitée. Cette singularité, qui ne semble pas faire de doute du point de vue géographique, institutionnel ou même commercial, comme on vient de le dire, semble avoir des contours plus flous pour ce qui est de la société. Qu'était-ce qu'être malouin au XVI^e siècle ? Le « Malouin » paraît s'être surtout construit avec les autres plutôt que contre les autres. Compte tenu de la mobilité des Malouins, de leur faible nombre, et de la présence d'étrangers dans la cité bretonne, la vie portuaire revêtait un caractère international prononcé. Compte tenu de leurs absences prolongées hors de la ville et parfois loin du continent, et des conditions inhérentes à la vie maritime, nombreux étaient les Malouins qui mouraient en mer ou en terre étrangère. Dans une liste de Malouins décédés hors de la ville dans les années 1600-1625, on note les lieux et les chiffres suivants : Espagne (Carthagène, Malaga, Cadix, Alicante, Grenade, Lisbonne) 76, Alger 9, Maroc 1, Terre Neuve 2, Canada 6, Irlande 4, Angleterre 4, Flandre 5, Açores 2, Canaries 2, Brésil 4, Turquie 2, Alep 1, Indes 1. D'autres Malouins mouraient encore dans les villes voisines de Vitré, Combourg, Dol, Dinan, Granville et dans les grands ports français comme Marseille, Bordeaux et La Rochelle. Au total, 119 personnes, auxquelles il faut ajouter 508 marins péris en mer (sur 1 782 hommes morts entre 1600 et 1625)³². Plus d'un tiers des Malouins morts dans cet intervalle périrent donc hors de la ville, en mer majoritairement, mais aussi en terre étrangère et dans d'autres villes de France, principalement des centres textiles et des ports. Ceci montre le rôle de la mobilité et de l'émigration dans le fonctionnement de l'économie portuaire et laisse présager l'apprentissage d'autres cultures par les Malouins. Néanmoins, outre une éventuelle surmortalité

31. Saint-Malo est situé dans une zone de culture du blé où des Anversoïses et des Français rayonnaient en 1546-1547 pour se ravitailler, COORNAERT, Émile, *op. cit.*, p. 184.

32. LUCAS, Nicole, *Saint-Malo, étude démographique, 1600-1625*, mémoire de maîtrise, université Rennes 2, 1969, p. 74, 79 *sqq.*

chez les marins malouins, le fort ratio de ceux morts en mer semble indiquer que la population navigante était plus importante que celle qui s'établissait à l'étranger. À un établissement dans une autre contrée, pêcheurs, marins et marchands malouins privilégiaient le déplacement avec retour, une fois leur tâche finie, en Bretagne, ce qui explique qu'ils aient pu conserver leurs traits identitaires originaux, car peu nombreux étaient finalement ceux qui s'expatriaient de façon durable, voire permanente. Dans le commerce si important avec le Canada, on remarque la relative modicité de l'émigration pour la période qui nous concerne. La bibliographie se fait l'écho de cette caractéristique. Il n'y a pas de Malouins parmi les associés de la compagnie de la Nouvelle-France, et ils n'apparaissent pas davantage parmi les engagés³³. Ils ne participèrent pas ou peu au peuplement encadré par l'État et la Bretagne ne fournit que peu de migrants dans la première moitié du XVII^e siècle, tout au plus quelques dizaines d'individus (10 ou 20 par année)³⁴. Ce n'est que plus tard, lorsque la défense du Canada sera assurée en bonne part par la marine malouine (et grâce au recrutement de soldats malouins) que cette migration se développa³⁵.

Pour être différentes en termes géographiques, l'émigration malouine en Espagne et dans le reste de l'Europe observent des caractéristiques similaires. Peu s'installaient à demeure, mis à part certains membres de grandes familles engagées dans tous les secteurs d'activités. La présence simultanée de certaines familles malouines, comme les Éon, Magon, les Grout ou encore les Gravé et les Pépin affleure dans les différentes contributions présentées ici sur la pêche à Terre-Neuve, les échanges avec les îles de Jersey et Guernesey, le commerce espagnol et les tentatives d'ouverture de nouvelles voies commerciales aux Indes orientales. Elle donne ainsi une idée claire du potentiel de reconversion économique qui s'offre à eux. Cela n'étonnera personne, ce sont également ces familles qui figurent parmi les plus importants armateurs de la ville. Il est probable, bien que de nouvelles recherches seraient nécessaires pour le confirmer, que cette intégration des différentes activités conduites sous des horizons lointains ait été essentiellement réalisée par le haut, c'est-à-dire à travers les grandes familles. Ce sont majoritairement des membres de ces familles qui s'établissaient en terre étrangère, même si dix ou vingt ans passés en Andalousie n'avaient pas raison de leur attachement à la petite patrie, car ces personnages retournaient à Saint-Malo pour y terminer leur trajectoire d'homme d'affaires et leur vie personnelle, laissant à d'autres Malouins le soin de s'expatrier³⁶.

33. CARPIN, Gervais, *Le réseau du Canada. Étude du mode migratoire de la France vers la Nouvelle-France (1628-1662)*, Paris, Presses de l'université de Paris-Sorbonne, 2001 ; CHOQUETTE, Leslie, *De Français à paysans. Modernité et tradition dans le peuplement du Canada français*, Paris, Presses de l'université de Paris-Sorbonne, 2001 (1^{re} éd. en anglais 1997).

34. CHOQUETTE, Leslie, *De Français...*, *op. cit.*, p. 143.

35. *Ibidem*, p. 106.

36. Plusieurs cas dans les familles Picot et Magon, LESPAGNOL, André, *Messieurs...*, *op. cit.*, t. I, graphiques p. 109, et p. 125 ; ou encore les Éon, *ibidem*, t. II, p. 849.

J'évoquais ci-dessus la volonté d'exclusion de la part des Malouins d'éventuels concurrents commerciaux à travers l'usage du comptant et d'une flotte propre. Ce fort sentiment d'appartenance ne privait aucunement les Malouins de contact avec les autres : négociants, marins, corsaires et pêcheurs ne se livraient pas à leurs activités repliés sur eux-mêmes, mais en relation avec autrui, cette relation fût-elle conflictuelle.

Dans l'univers qui était le leur, Saint-Malo et ses habitants gardaient trace de ces va-et-vient d'hommes, d'idées et de capitaux d'un univers à l'autre. Si des Malouins perdaient leur vie en mer ou à l'étranger, la majeure partie revenait influencée par leurs voyages et leurs séjours. Lorsqu'on les saisit à leur retour à Saint-Malo, ils semblent pétris de traits identitaires multiples, aux contours flous, et dont ils font usage en fonction des circonstances. Ainsi, le vocabulaire utilisé dans le port pour nommer les marchandises emprunte aux langues étrangères. Les hispanismes y sont fréquents. Comment ne pas voir dans la « manbrilade » qui entre au port la francisation de *membrillo* (pâte de fruit à base de coing en espagnol), dans le « saint », « seigntz » ou « sayn », une adaptation de l'appellation que les Basques péninsulaires donnent à l'huile de baleine, et encore dans la nomination de l'« anir » arrivé au port en provenance de l'océan Indien la traduction de l'indigo américain, *añir*, comment ne pas voir enfin dans les « passes » qui entrent à Saint-Malo les raisins secs appelés communément *uvas pasas* ou *pasas* en castillan³⁷.

Pas davantage, le polyglottisme et l'identité plurielle de nombre de Malouins ne font de doute. L'ingénu que Voltaire met en scène dans son roman éponyme, est doté d'une identité complexe, polymorphe, intermittente aussi, glissant vers de nouvelles identifications pour peu que le contexte le réclame. L'ingénu parle le huron, le français et l'anglais. Il lit Shakespeare dans le texte et écrit des poésies en langue huronne. D'Amérique, l'ingénu s'est d'abord rendu à Plymouth, à bord d'un navire anglais, avant de parvenir à Saint-Malo avec des commerçants britanniques venus dans le port pour y vendre leurs marchandises. L'on apprend au détour d'une phrase l'origine bretonne de ses parents, partis de Saint-Malo pour le Canada en 1669. Exemple qui pose en creux la question de l'influence malouine à l'extérieur, de ce que le Canada a gardé de leur présence (voir les textes d'Éva Guillourel et de Peter Pope).

En Europe, les Malouins parviennent à brouiller les appartenances. Au moment où les royaumes de France et de Castille sont en guerre, ils commercent avec l'ennemi espagnol tout en restant fidèle au roi de France, auquel ils vendent les barres d'argent venues d'Espagne. Mais ils vendent également la *plata americana* aux Hollandais, aux Anglais et font commerce avec le Turc. Bien que fervents catholiques, ils ont partie liée avec les protestants et les mécréants. Dans les années 1591-1592, au moment de la

37. Ce qui n'exclut nullement par ailleurs que les Espagnols aient emprunté certains de ces vocables à d'autres langues.

Ligue, le commerce avec les îles de Jersey et Guernesey bat son plein et des Anglais fréquentent le port sans être pris à parti. Gwénolé Le Goué-Sinquin (texte dans ce volume) note à la même époque la présence de protestants vitréens dans le port qui y vendent leurs marchandises, tandis que Guillaume Lelièvre (texte dans ce volume) les voit fraterniser avec des Hollandais et recevoir l'aide de marins anglais dans l'océan Indien, au début du XVII^e siècle. Par ailleurs, pendant les guerres de la Ligue, la ville de Saint-Malo avait écrit au roi d'Espagne, au roi d'Angleterre et aux autorités des Provinces-Unies pour signifier la volonté de ses marchands de continuer à commercer avec leurs territoires.

Les Malouins et les autorités de la ville utilisent donc ces différentes identifications – qui transcendent les antagonismes « nationaux » ainsi que les conflits confessionnels ou religieux – comme une ressource destinée à consolider ce qui constitue leur priorité (le commerce). Cette porosité sociale ne rend pas pour autant leur identité soluble dans le milieu qui les entoure. Car le champ de l'interaction avec autrui se trouve souvent réduit au seul objet du commerce et, comme on l'a précisé, seule l'élite négociante semble superposer à ses liens de commerce des liens familiaux tissés dans la patrie d'accueil, cette configuration permettant un jeu d'ouverture et de fermeture par rapport à l'extérieur, sans risque de dissolution du groupe malouin dans d'autres groupes sociaux³⁸. Bien souvent, l'expatriation n'était que temporaire et les Malouins retournaient vers leur patrie d'origine et y renouaient relations familiales et sociales. Ils agissaient comme une authentique communauté de la circulation³⁹.

À l'inverse, de nombreux forains visitent la ville. Certains s'y installent à demeure, comme les Vitréens dont le commerce des canevas stimule l'activité portuaire et densifie les réseaux sociaux malouins. D'autres Bretons, de Morlaix, de Dinan, de Cancale s'y affairant. Des marchands ou des marins étrangers séjournent ou vivent à Saint-Malo. Certains y décèdent. Dans le premier quart du XVII^e siècle, deux Irlandais (protestants d'Irlande), deux Écossais, deux Anglais, deux Irois (catholiques d'Irlande), un Espagnol, mousse sur un bateau, un Suisse, et deux Flamands meurent dans la ville⁴⁰. Nous pouvons formuler la même remarque que précédemment au sujet des Malouins établis à l'extérieur : ces chiffres renvoient à un faible nombre d'étrangers résidant sur place, faible en tout cas par rapport à ceux qui n'y accostent que pour faire affaire et, après quelques jours, s'en retournent vers leur contrée d'origine ou vers d'autres horizons. Chez les Malouins,

38. Au sujet des rapports entre les groupes socio-ethniques, voir l'article pionnier de BARTH, Fredrik, « Les groupes ethniques et leur frontière » publié et traduit dans POUTIGNAT, Philippe et STREIFF-FENART, Jocelyne, *Théories de l'ethnicité*, Paris, PUF, 2005 (1^{re} éd. en 1995, p. 202-249).

39. Pour le cas portugais, voir STUDNICKI-GIZBERT, Daviken, *A Nation upon the Ocean Sea: Portugal's Atlantic Diaspora and the Crisis of the Spanish Empire, 1492-1640*, Oxford, Oxford University Press, 2008.

40. LUCAS, Nicole, *Saint-Malo, étude démographique, 1600-1625*, mémoire de maîtrise, université de Rennes 2, 1969, p. 80.

il existe une volonté de catégoriser les différents étrangers présents sur leur sol, on y distingue les Irois, des Irlandais, Écossais, Anglais ou Anglo-normands, ce qui dénote une parfaite connaissance des espaces et des sociétés. Au gré des vagues d'arrivées et de départs de marchandises et d'hommes, en provenance des quatre parties du monde, la mosaïque sociale malouine est sans cesse recomposée. Cartier ramène plus d'une dizaine d'indigènes en France et laisse de jeunes Français avec les habitants du Canada pour apprendre leur langue⁴¹. Cette tradition se poursuit : en 1584, des Indiens (deux fils de chef) sont conduits à Saint-Malo pour qu'ils y apprennent le français et pour resserrer les liens entre leur peuple et les commerçants de la ville⁴². Ce souci de la culture de l'autre est fondamental à l'heure de faire des affaires. Pour les Malouins, faire du négoce, c'est d'abord connaître la culture de celui avec lequel on négocie.

Outre les mécanismes économiques de l'essor du grand commerce malouin, connus pour l'essentiel, ces réflexions rapides invitent à prendre en compte deux aspects d'importance qu'il conviendrait de développer. La précocité de certaines activités, de construction navale notamment, mais aussi de cabotage – avec des partenaires privilégiés (Angleterre et Espagne en particulier) – explique que la matrice de l'essor malouin ait été en place dès le début de l'époque moderne, avec des résultats économiques dignes d'intérêt au tournant des XVI^e et XVII^e siècles. Quant à la prise en compte de certains éléments socio-culturels, comme la mobilité et les jeux d'identification, elle permettrait de mieux comprendre la place des circulations dans la réussite malouine et d'expliquer la longue phase de croissance de son port. Pour l'heure, les textes qui suivent apportent, chacun à leur façon, des éléments de réponse à ces questions.

41. ALLAIRE, Bernard, *Pelleteries, manchons...*, *op. cit.*, p. 58.

42. TRIGGER, Bruce G., *Les Indiens, la fourrure et les Blancs*, Québec/Paris, Boréal/Seuil, 1990, p. 196-197.

RÉSUMÉ

À travers l'analyse de trois éléments-moteur de la dynamique économique malouine que sont la mobilité, les échanges maritimes et les jeux d'identification, le port de Saint-Malo et ses acteurs sont rétablis dans le rôle et l'importance qui ont été les leurs au ^{xvi}^e siècle et au début du siècle suivant, avant l'apogée atteint sous Louis XIV et ses successeurs. Les processus pris en compte sur le long terme font état du caractère particulièrement important de la puissance précoce de l'armement naval, de la vitalité des relations de proximité, ainsi que de la variété des stratégies d'identification que développent les Malouins.

ABSTRACT

Through the analysis of three major components of economic dynamics (mobility, exchanges and identities), the port and their actors are reestablished in the role and importance they had in the sixteenth century and the first half of the seventeenth, before the height of Louis XIV's reign and those of his successors. The process takes into account long term trends established in the early days of naval power, the vitality of close relationships, and a wide range of strategies of identification developed by the Malouins.