En temps de paix comme en temps de guerre

Le commerce de Saint-Malo avec les îles anglo-normandes et
britanniques (vers 1500-vers 1650)

*Malouin success: mobility, commerce and strategies of identification (16th to 17th
centuries)*

Jean-Philippe Priotti

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/abpo/3946>

DOI : 10.4000/abpo.3946

ISBN : 978-2-7535-7691-9

ISSN : 2108-6443

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 6 décembre 2018

Pagination : 107-126

ISBN : 978-2-7535-7572-1

ISSN : 0399-0826

Référence électronique

Jean-Philippe Priotti, « En temps de paix comme en temps de guerre », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* [En ligne], 125-3 | 2018, mis en ligne le 06 décembre 2020, consulté le 06 janvier 2021. URL : <http://journals.openedition.org/abpo/3946> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/abpo.3946>

En temps de paix comme en temps de guerre

Le commerce de Saint-Malo avec les îles anglo-normandes et britanniques (vers 1500-vers 1650)

Jean-Philippe PRIOTTI

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

Les liens de Saint-Malo avec les îles anglo-normandes, et avec les royaumes d'Angleterre et l'Écosse sont méconnus pour le début de l'époque moderne, l'économie maritime malouine étant généralement abordée à travers ses relations avec le Canada, le commerce avec l'Espagne et la course. Bien que ces trois secteurs d'activité soient d'une importance considérable, ils n'expliquent pas à eux seuls le processus de consolidation de l'économie maritime malouine, en particulier car leur exploitation emprunte à une matrice commerciale et institutionnelle mise en place dès la fin du Moyen Âge dans les rapports de proximité entretenus avec les îles du nord-ouest européen¹.

Si l'Angleterre est le grand marché voisin dont Saint-Malo et ses marchands sont privés sur le sol français, compte tenu de la situation géographique singulière du port breton, les îles anglo-normandes, souvent inter-

1. Dans un travail collectif ancien, Jean-Pierre Leguay affirmait que le cabotage restait un aspect méconnu mais essentiel du trafic local, voir sa contribution dans LESPAGNOL, André (dir.), *Histoire de Saint-Malo et du pays malouin*, Toulouse, Privat, 1984, p. 78. Si à la lecture d'ouvrages sur de grands centres économiques voisins, tels que Rouen, Bruges et Anvers, une première collecte d'informations permet de retisser le maillage de liens précoces de Saint-Malo avec Vitré, ainsi qu'avec les ports de Normandie, de Flandre et de Brabant, un travail de longue haleine reste à conduire. Ces relations avec de proches places marchandes connues, où les Malouins vendent et achètent des marchandises et des services tout autant qu'ils se familiarisent avec de nouvelles pratiques des affaires, auxquelles il faudrait ajouter les connexions plus ordinaires (mais non moins importantes) avec Saint-Brieuc, Dinan, Granville, le Mont-Saint-Michel, entre autres, doivent être réévaluées pour mieux comprendre la genèse de la réussite malouine.

médiatrices de ces relations, constituent une sorte de territoire jumeau de Saint-Malo, au statut fiscal et politique particulier, qui offre aux Malouins une voie d'exportation et d'importation privilégiée vers et en provenance de l'Angleterre, même en temps de guerre, ainsi qu'une extension des privilèges et immunités dont ils jouissent dans leur ville d'origine, voire un refuge, lors des guerres de religion notamment. Ces deux zones, chacune en position d'extra-territorialité soit par rapport à la France, soit vis-à-vis de l'Angleterre, sont parvenues à créer pendant la période considérée un espace transnational où identité et intérêts locaux priment sur les priorités « nationales » et les antagonismes « internationaux ». L'Écosse, pour sa part, est un allié traditionnel de la France contre le royaume d'Angleterre, au moins jusqu'en 1560 et les Malouins n'hésitent pas à en tirer parti².

Fondements fisco-commerciaux d'une entente durable

C'est en bonne part au sein de ce commerce de proximité direct et indirect avec l'Angleterre et l'Écosse, et sur un des axes majeurs du commerce européen nord-sud, que les Malouins ont envisagé les bénéfices d'une mobilité internationale à court rayon d'action dans laquelle vitesse d'exécution et opportunisme prennent toute leur part. La pluriactivité et la mobilité des acteurs malouins y prévalaient³, ils se livraient au *tramping*, et à un commerce itinérant où le marchand est aussi armateur et capitaine de l'embarcation qui transporte ses marchandises, sans occuper d'intermédiaires, et assurant sa propre défense, logiques également basées sur la

2. Au début du xvi^e siècle, activité de course, commerce et transport d'ambassadeurs mêlent les genres. Le cas de Rouxel, développé par Hervé le Goff (texte dans ce volume) et dont les activités avaient également attiré mon attention, démontre la réputation et le soutien qu'il reçoit de plusieurs monarques et grands dignitaires de part et d'autre de la Manche. Dans les années 1510, à un moment où une grande armée anglaise était à la mer, il assure la traversée de la Manche aux ambassadeurs français et écossais, comme l'atteste Bertrand Lambert, sieur du Val, demeurant à Saint-Malo, fermier de la *couvay*, participant à l'ambassade et ayant dîné avec Rouxel, car ils étaient d'un « mesme quartier ». On précise qu'il est « en grande estimation » comme pilote auprès des rois de France et d'Écosse, car il a conduit le *Great Ship* d'Écosse en France, qui est alors au port de Solidor à Saint-Malo. Le grand amiral d'Écosse a loué la qualité de ses services au grand maître de Bretagne. Outre la réputation acquise dans le domaine politico-militaire, Rouxel est également corsaire et marchand de vins de Gascogne, selon certains témoins. En 1511, au début des guerres, Rouxel sort de Saint-Malo avec la *Pourrye* et capture sur les côtes d'Irlande une douzaine de petites barques anglaises et irlandaises vendues pour plus de 3 000 livres outre un navire espagnol capturé en Écosse. Selon différents témoins, en 1513, il a armé en guerre une barque *La Rochellaïse*, de 60 tonneaux, dont il est maître, marchand et pilote, sortie de Saint-Malo en mars 1513 pour courir les côtes bretonnes et anglaises avant de rejoindre la flotte royale à Honfleur, Letters and Papers, Foreign and Domestic, Henry VIII, Volume 1, 1509-1514. Originally published by His Majesty's Stationery Office, London, 1920. Fr., p. 164. Each deposition signed by Guillaume le Bascle of the Chancery of Brittany and Yvon de Trenegat, notary.

3. En 1537, deux busses hollandaises sont prises par un navire de guerre malouin et ramenées en Écosse, et la tentative des propriétaires d'y obtenir réparation fut vaine. Voir le cas des Malouins en Espagne.

multiplication de ventes au comptant pour accélérer la rotation du capital. Autant de façons de concevoir le commerce qu'ils mettent à profit plus tard dans leurs relations avec l'Espagne. Bien qu'en apparence plus discrètes, ces activités de proximité ont marqué de leur empreinte la matrice de l'expansion malouine⁴.

Au-delà des flux de marchandises et de capitaux qu'ils supposent – et dont il a peu été question jusqu'à aujourd'hui⁵ – il importe de se pencher sur le rapport de ces territoires à l'institutionnel, particulièrement pour les îles proches. Car du point de vue institutionnel et sociétal, les îles et Saint-Malo ont des caractéristiques communes qui influencent leur association⁶. Saint-Malo a été placée sous la tutelle alternée d'une puissante seigneurie ecclésiastique, du pape, du duc de Bretagne et du roi de France, et elle se situe à proximité de l'Angleterre traditionnellement ennemie. Ainsi, la communauté des habitants de Saint-Malo a-t-elle coutume de négocier en permanence avec différents pouvoirs et, le cas échéant, de se défendre avec les armes⁷. Pendant le Moyen Âge, la puissance armée et diplomatique des Malouins participe aux conflits entre le duc de Bretagne, les rois de France et d'Angleterre. Le développement de cette force armée malouine à l'intersection d'antagonismes territoriaux fournit matière à la construction d'un territoire propre au statut particulier. Leur loyauté à chacune de ces sources de pouvoir se manifeste de façon intermittente et au gré des circonstances. Dès le début du XIII^e siècle, les îles, pour leur part, se placent sous la protection du roi d'Angleterre, plus enclin à confirmer les droits, coutumes et privilèges des insulaires que Philippe-Auguste qui – fort de la reconquête de la Normandie – veut les supprimer. Lorsqu'à la fin de la

4. Pour autant, les pages qui suivent n'entendent pas à elles seules remédier aux manques décrits : elles se limitent pour l'essentiel à poser quelques jalons à partir de sources locales et de matériaux archivistiques issus des archives anglaises.

5. Voir toutefois le travail de TANGUY, Jean, *Quand la toile va*, Rennes, Éditions Apogée, 1994 qui donne une idée quantifiée de l'importance de l'Angleterre dans le commerce malouin au début de l'époque moderne.

6. Au plan général, André Lespagnol a relevé l'homologie géophysique, sociale et culturelle entre les îles et l'Ouest armoricain, LESPAGNOL, André, « Les îles anglo-normandes et la France de l'Ouest : une relation particulière » dans CHAUVAUD, Frédéric et PÉRET, Jacques (dir.), *Terres marines*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2006, p. 85-90.

7. Depuis sa fondation par un évêque en 1152. Pour affirmer leur indépendance quasi totale vis-à-vis des pouvoirs temporels, les seigneurs d'Église se donnèrent au pape en 1387, bien que le pape rendit la cité au roi de France en 1394 et en 1415, ce dernier la restituant au duc Jean V, TROTÉ DE LA TOUCHE, Christian, *Les privilèges de Saint-Malo et de ses habitants*, DES histoire du droit, 1972, Rennes, p. 5. En 1513, les habitants de Saint-Malo qui bénéficiaient de nombreux privilèges pour le commerce s'appuyèrent sur la reine Anne pour obtenir la création d'une communauté de ville et l'abaissement des droits perçus par la co-seigneurie, TROTÉ DE LA TOUCHE, Christian, *Les privilèges...*, op. cit., p. 6, 55. Au début du XVI^e siècle, il y eut une lutte entre les bourgeois et les chanoines, ces derniers voulant fixer les taxes, nommer les magistrats et garder les archives, mais la reine Anne trancha en faveur des bourgeois, maîtres du commerce, et interdit aux clercs de se mêler de justice et de conférer le droit de bourgeoisie, DURAND, Yves, « Les républiques urbaines en France au XVI^e siècle », *Annales de la Société d'Histoire et d'archéologie de l'arrondissement de Saint-Malo*, 1990, p. 219.

guerre de Cent Ans les Anglais abandonnent le continent, les insulaires négocient encore avec l'Anglais qui, contre leur fidélité, leur garantit neutralité politique et un haut degré d'indépendance⁸. Si elle marque un principe d'autonomie par rapport à Londres, cette position particulière ne signifie nullement rupture avec le royaume d'Angleterre. Dans le contexte guerrier de la fin du XVI^e siècle, un Jersiais demande au gouvernement anglais à ce que le sort des îles ne soit pas oublié « *being ancient members of her Majesty's kingdom* ».

Pour être différent, le statut des îles et de Saint-Malo au milieu des rivalités nationales et internationales dénote un haut degré d'indépendance par rapport aux autorités politiques. De par leur position stratégique, leur puissance armée et diplomatique, les Malouins se ménagent des récompenses personnelles et/ou collectives, et parviennent à construire un espace spécifique, zone franche à fort potentiel militaire, commercial et financier⁹. Car de ses services militaro-marchands (en particulier ceux livrés pendant la guerre de Cent Ans), Saint-Malo récolte de nombreux avantages économiques, avec comme noyau central une immunité fiscale généralisée pour ses habitants, ainsi que pour les étrangers, renouvelée par tous les souverains de la ville, ducs et rois jusqu'en 1695¹⁰. Ils n'en retirent pas

8. EAGLESTON, Arthur John, *The Channel Islands under Tudor Government 1485-1642*, Cambridge, Cambridge University Press, 1949.

9. Ainsi, 23 navires malouins s'engagèrent dans la flotte royale de 1295. Les Malouins aidèrent aussi le roi à reconquérir la côte normande occupée par les Anglais entre 1436-1453. De plus, entre 1460 et 1470, l'escorte armée des convois marchands se concentrait à Saint-Malo, autour de la nef amirale de Bretagne, pour lutter contre les Anglais. C'était souvent à Saint-Malo que l'on cherchait les navires pour former une escorte armée, parfois pour le compte du duc de Bretagne contre les Français, RUSSON, Marc, *Les côtes guerrières. Mer, guerre et pouvoirs au Moyen-Âge (France-Façade océanique, XIII^e-XV^e siècle)*, PUR, Rennes, 2004, p. 21-22, 46, 260, 284. Dès 1423, les Malouins firent équiper trente vaisseaux et firent lever le siège de Saint-Malo, GRÉGOIRE, Louis, *La Ligue en Bretagne*, Paris-Nantes, J.B. Dumoulin et A. Guéraud et C^{ie}, 1856, p. 101. Dans le dernier quart du XV^e siècle, les Malouins, devenus plus français que bretons, se rangent aux côtés du roi dans l'affrontement maritime franco-breton, au cours de la lutte entre le roi de France et un duché dont l'indépendance politique était devenue insupportable. Ce ralliement était d'autant plus compréhensible que les Malouins avaient pris l'habitude de servir le monarque dans la lutte contre l'Anglais, souvent allié des ducs (déchirement des marins bretons en deux camps, à l'avantage croissant de celui du roi), RUSSON, Marc, *Les côtes guerrières...*, *op. cit.*, p. 61.

10. Par lettres patentes de 1395, Charles VI octroie aux Malouins de grands privilèges économiques. Sans être un paradis fiscal absolu, Saint-Malo offrait ainsi, indéniablement, aux marchands une situation favorable en matière de charge fiscale. Bien d'autres places marchandes du royaume avaient su obtenir des exemptions fiscales du même ordre et l'avantage comparatif est ici sans doute limité. Mais cette immunité octroyée en 1395 s'étendait aussi aux marchandises qui transitaient par la place et y faisaient l'objet de transactions. Elle signifia progressivement franchise commerciale, et *de facto* statut de port-franc pour Saint-Malo, en lui permettant d'échapper aux taxes établies successivement par les ducs et les rois sur les marchandises entrant ou sortant par voie de mer dans le duché et le royaume. Si l'on juge par les protestations que les marchands é mirent contre sa suppression en 1688, et la bataille qu'ils menèrent pour tenter d'en obtenir le rétablissement, il apparaît évident qu'ils considéraient cette franchise comme une pièce

seulement des privilèges économiques, mais aussi une gestion militaire propre, en matière de fortifications par exemple¹¹. L'indépendance relative des armes et la gestion propre de ses affaires de défense représentaient une limite stricte à la marge de manœuvre des seigneurs et à celle du roi vis-à-vis des élites malouines¹². Pareillement, dans les îles, la montée en puissance des conflits dans la Manche dans la seconde moitié du xvi^e siècle conduit à améliorer les fortifications de Jersey et une nouvelle forteresse est même construite pour défendre la baie de Saint-Aubin au début du xvii^e siècle. L'importance stratégique et militaire de l'île est telle que Walter Raleigh y est nommé gouverneur. La milice armée qu'y forment les habitants est également réorganisée, à charge pour chaque paroisse d'entretenir deux canons, qui défendent du péril anglais les navires marchands malouins venus commercer aux îles. Quand, au xvi^e siècle, la plupart des Jersiais embrassent le protestantisme calviniste¹³, les relations avec les Malouins, majoritairement catholiques, ne semblent pas en pâtir.

essentielle du patrimoine de leur ville et un des atouts majeurs qu'elle offrait au commerce en tant que base juridique nécessaire à l'épanouissement possible d'une fonction d'entrepôt, LESPAGNOL, André, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, 1997 (1^{re} éd. en 1990), p. 51-52; COLLINS, James B., *Classes, Estates and Order in Early Modern Brittany*, Cambridge, Cambridge University Press, 1994, p. 243.

11. Au xv^e siècle, pour la Bretagne, la Normandie et la Guyenne, les décisions concernant l'édification, la réparation ou le renforcement des fortifications urbaines furent seulement celles du prince et non celles de la communauté, Saint-Malo étant à cet égard une exception puisque c'était la communauté urbaine qui décidait les ouvrages fortifiés, RUSSON, Marc, *Les côtes guerrières...*, op. cit., p. 183.

12. Fait capital pour comprendre l'avantage de Saint-Malo sur Nantes, au moment où éclatèrent les guerres de Religion, moment de pression maximum sur les villes, leurs élites et leurs privilèges.

13. Au xvi^e siècle, Jersey comme Guernesey sont encore rattachées au diocèse de Coutances pour les questions religieuses. Des prédicateurs venus de Normandie continentale vont compléter les effectifs; ils apportent avec eux leur vision d'un protestantisme plus radical que celui pratiqué en Angleterre. À Jersey donc prévalait une forme plutôt calviniste du protestantisme, ce qui causa de sérieux problèmes d'autorité, étant donné que les calvinistes refusaient de reconnaître Élisabeth I^{re} comme chef suprême de l'Église. Les autorités britanniques essayèrent longtemps, et toujours en vain, d'amener les îles anglo-normandes à adopter la religion anglicane. L'éloignement géographique mais aussi linguistique avec la métropole joua son rôle : les insulaires parlaient normand, et attendaient donc de la France qu'elle les pourvoie en pasteurs protestants. Après maintes tentatives de conciliation, toutes se soldant par un échec, la souveraine trancha autoritairement en 1569, séparant à jamais les îles du diocèse de Coutances en les rattachant à celui de Winchester. La proximité culturelle et religieuse avec la Normandie continentale eut pour principale conséquence l'instauration à Jersey comme à Guernesey d'un système complet de gouvernement de l'Église, de type presbytérien, calqué sur le modèle des Églises réformées françaises. Jersey a en fait accueilli deux vagues d'immigration huguenote en provenance de France en l'espace d'un siècle : la première dans les années 1570-1580, et la seconde lors du grand exode postérieur à la révocation de l'édit de Nantes, après 1685. En 1596, sur les douze paroisses que compte Jersey, sept avaient à leur tête un ministre français d'origine, un était fils de Français immigrés, un autre était de Guernesey et seulement trois étaient jersiais « d'origine », MONTEIL, Michel, « L'île de Jersey et les protestants français », *Études théologiques et religieuses*, 2/2006 (tome 81), p. 183-195. [<http://www.cairn.info/revue-etudes-theologiques-et-religieuses-2006-2-page-183.htm>].

Pendant la période considérée, pas plus la ville de Saint-Malo que les îles anglo-normandes n'apparaissent fermement soumises au pouvoir royal et elles ne constituaient pas spontanément des bases avancées de la puissance française et anglaise, ce qui revient à se poser la question de ce qu'elles faisaient l'une pour l'autre¹⁴. Le terreau de caractéristiques analogues, d'intérêts communs et de tolérance religieuse fournit matière à l'affermissement de complicités économiques entre Jersey, Guernesey et Saint-Malo. Dans leurs relations, les deux partenaires s'appuyaient mutuellement et leur politique locale était capable de lutter contre les effets délétères de certaines mesures étatiques en créant une zone franche transnationale au service de leurs intérêts locaux respectifs.

De par leur proximité des côtes françaises, une vingtaine de kilomètres, les îles anglo-normandes médiatisent une bonne part des liens de Saint-Malo avec l'Angleterre, située à environ 150 km du port breton. Une affaire du début des années 1530 témoigne de la collusion d'intérêts entre Malouins et Anglo-normands. L'opacité qu'ils ont réussi à instaurer sur leur territoire pour leur bénéfice mutuel, ainsi que l'impunité dont ils peuvent se prévaloir, démontrent à la fois une certaine impuissance des États à leur demander des comptes et une complaisance certaine vis-à-vis de leurs élites. Un traitement de faveur leur est implicitement réservé. Lorsqu'un marchand-drapier de Londres porte plainte auprès d'un agent royal pour des sacs de poivre lui appartenant, dérobés par des Malouins sur un navire ancré à Guernesey, le capitaine de la ville en refuse la restitution et, prenant le parti des Bretons, jette l'employé du marchand anglais en prison. Malgré les recours les plus divers, auprès du roi d'Angleterre, de son amiral, de l'ambassadeur français à Londres, auprès du gouverneur de Saint-Malo, de son capitaine et de la justice de la ville, et même auprès du sieur Laval de Vitré; malgré un grand nombre d'enquêtes diligentées et la promesse faite au requérant que les Malouins allaient, selon les cas, rendre compte ou être pendus, le Londonien n'est pas indemnisé du vol de la marchandise (140 livres) – alors même que les autorités malouines ont délivré un certificat sur lequel il est stipulé qu'ils la détiennent –, et l'infortuné marchand doit encore honorer 1 000 *marks* de dépenses. L'ambassadeur français en Angleterre qui lui avait promis d'obtenir réparation auprès des Malouins « *said his [sic] dogs had eaten it [sic]* ».

14. Du point de vue des États, ces zones autonomes sont d'authentiques enjeux stratégiques. Dès que la guerre fait rage entre les deux royaumes, les différents territoires de Saint-Malo et des îles anglo-normandes apparaissent en première ligne. En août 1543, une grosse flotte est en préparation à Saint-Malo, la déclaration de guerre entre la France et l'Angleterre étant imprimée et envoyée à toutes les garnisons et dans tous les ports. Les Français ont fait prisonniers certains espions anglais, dont un envoyé depuis Jersey qui a disparu à Saint-Malo. 200 hommes et leur capitaine se tiennent prêts aux abords de Cherbourg, avec diverses barques de Dieppe, Fécamp, et Kylbefe (Quillebeuf) pour aller s'emparer de Guernesey, Letters and Papers, Foreign and Domestic, Henry VIII, Volume 18 Part 2, August-December 1543. Originally published by His Majesty's Stationery Office, London, 1902, Jersey, 9 Aug. 1543. Henry Cornyshe to the Earl Of Hertford.

La connivence est manifeste entre des ressortissants malouins ayant commis à l'extérieur un délit à titre privé, les autorités autonomes à Guernesey et celles de Saint-Malo et de Vitré, lesquelles entérinent le forfait au mépris de toute démarche visant à rétablir la légalité. En d'autres circonstances, les habitants de Guernesey font feu sur les navires anglais pour protéger des Malouins venus aux îles pour y faire du commerce. Au besoin, poussés par les circonstances politico-religieuses, des marchands malouins y trouvent refuge¹⁵. Les libertés urbaines forment le cœur de l'identité locale et le pacte tacite entre Malouins et Anglo-normands semble de nature à imposer entre les deux territoires un ordre qui n'a pas cours ailleurs. Les relations privilégiées avec ces îles permettent aux Malouins de contrevenir efficacement en toutes circonstances aux lois des deux royaumes.

On possède d'autres témoignages de ce pacte tacite scellé entre riverains de la Manche. Durant les événements de la Ligue, la venue potentielle d'une flotte espagnole forte de 30 flûtes et de 5 galères, près du Conquet, fait craindre à un informateur de Jersey pour l'intégrité de son île, mais aussi pour les « *poor Bretons* » de la côte qui doivent envisager le pire, cacher leurs marchandises et se tenir prêts à abandonner leur maison à la première alarme¹⁶. On voit bien l'empathie des îliens pour les Bretons de la côte, comme il les appelle. À la même époque, des informateurs ont décelé des tensions à Saint-Malo entre des partisans du duc de Mercoeur, duquel les Malouins ne veulent pas entendre parler, et un groupe qui pense que la flotte espagnole a planifié d'investir la rivière de Dinan, afin de molester la population de la ville et ses activités. Si cette faction devait maintenir son importance au sein de l'élite municipale, dit l'agent de Jersey, le roi deviendrait le premier maître de la ville. On voit dans ce nouveau contexte toute l'importance qui est donnée au caractère autonome du port.

Quelques années plus tard, l'ambassadeur espagnol de France rapporte à Philippe II que la reine d'Angleterre a prohibé les importations venues de France, sauf à travers l'île de Guernesey, qui sert aussi de lieu de transit pour les marchandises anglaises destinées à la France¹⁷. Il est aisé de comprendre ce qu'une telle disposition qui a également eu cours dans les années 1540 peut représenter pour les Malouins et sans doute pour leurs concurrents normands, dont les liens avec les îles sont aussi solidement

15. LE GOFF, Hervé, *La Ligue en Bretagne. Guerre civile et conflit international (1588-1598)*, Rennes, PUR, 2010, p. 510.

16. *Calendar of the Cecil Papers in Hatfield House*, Volume 4, 1590-1594. Originally published by Her Majesty's Stationery Office, London, 1892. Anthony Poulett to Lord Burghley. Le correspondant du gouvernement anglais à Jersey pense que la flotte doit s'emparer de Paimpol qui est à 12 lieues de Jersey. L'île est sur ses gardes.

17. Dans une autre lettre, on obtient confirmation de cette mesure. De Rouen, est parvenu la nouvelle que la reine d'Angleterre avait interdit l'importation de marchandises françaises en Angleterre, sauf à travers l'île de Guernesey, par laquelle transiterait également les marchandises anglaises à destination de la France. Comme ses informateurs de Londres ne disent rien à ce sujet, il ne l'affirme pas.

établis. Que cette mesure ait été effective ou pas (Mendoza en attend confirmation de Londres), elle montre qu'en temps de guerre cette zone entre les deux royaumes est considérée comme stratégique, ce qui confirme son statut particulier¹⁸. En période de paix entre la France et l'Angleterre, les deux canaux (directs et indirects) peuvent être utilisés et lorsqu'un conflit éclate, les liens privilégiés avec les îles autonomes évitent la perte d'un débouché de première importance pour les deux royaumes. En tant qu'acteurs majeurs de ce rapprochement, Malouins et Anglo-normands sont autorisés à commercer quelle que soit la conjoncture et en profitent pour opérer des jeux d'échelles.

À la même époque, à Guernesey, des nouvelles parviennent de Bretagne par l'intermédiaire d'un navire et d'un équipage de Saint-Malo¹⁹. On craint que l'Espagne ne prépare une attaque contre l'Angleterre, car le navire malouin arrivé sur l'île, vient de Dunkerque, où il avait été conduit sous bonne escorte et où le gouverneur avait tenté de persuader le maître et ses proches malouins de former à Blavet (où des troupes espagnoles sont présentes) des pilotes pour naviguer dans les îles, moyennant rétribution et conditions très avantageuses. Trois remarques sur cet épisode. Tout d'abord, les Malouins ont pu suivre librement leur voyage jusqu'à Guernesey, leur position avantageuse en Espagne, notamment en Andalousie où ils sont pourvoyeurs d'armes et de navires, n'y étant sans doute pas étrangère (textes de V. Montojo et de J.-Ph. Priotti dans ce volume)²⁰. Par ailleurs, est mise en évidence la qualité de leur expertise dans le domaine de la navigation îlienne qui en fait des intermédiaires de premier plan, et des sources d'information essentielles pour toute invasion militaire de ces mêmes îles. Enfin, la volonté des autorités espagnoles de Flandre d'attaquer et de se rendre maître des anglo-normandes démontrent qu'elles cristallisent intérêts politiques et économiques concurrents (France, Angleterre et Espagne) et qu'elles sont à ce titre une des clés du contrôle de la Manche.

Les relations directes qu'entretiennent les Malouins avec l'Angleterre le sont surtout *via* les ports et comtés du sud de l'île (Dorset, Wiltshire, Hampshire) et les villes de l'intérieur avec lesquelles ils communiquent, privilégiant ainsi trajets courts et rotations rapides depuis Saint-Malo. Au Moyen Âge, elles ont fait l'objet de traités de commerce et de pactes de non-agression. La signature de l'un d'eux entre le duc de Bretagne et le roi d'Angleterre, le 5 juin 1486 à Nantes avec ratification le 22 juillet 1486

18. *Calendar of State Papers, Spain (Simancas)*, Volume 4, 1587-1603. Originally published by Her Majesty's Stationery Office, London, 1899, 30th May 1588.

19. *Calendar of the Cecil Papers in Hatfield House*, Volume 6, 1596. Originally published by Her Majesty's Stationery Office, London, 1895. Guernsey, this 8 February, 1595

20. *A Collection of the State Papers of John Thurloe*, Volume 4, Sept 1655-May 1656. Originally published by Fletcher Gyles, London, 1742. Les autorités anglaises reçoivent à travers les marchands malouins des informations détaillées sur ce que les flottes du Nouveau Monde rapportent en Andalousie, voir par exemple, Abstract of a letter from Saint-Malo of the 4/14 Nov. 1655.

à Londres, qui entendent, dans une tradition de trêve, instaurer à la fois « abstinence de guerre » et « entrecours de marchandise », donnent l'occasion de voir l'effort soutenu des Malouins et de la ville de négocier un statut particulier à l'intérieur d'un accord concernant tout le territoire, au sujet de l'interdiction faite aux Anglais de s'établir dans le port breton malgré la liberté de commerce, par exemple²¹. Les Malouins veulent de la sorte garder l'initiative chez eux et s'imposer sur les marchés anglais, volonté qui reste ancrée dans la mentalité malouine les siècles suivants²². Deux marchands de la ville, Briend Richomme et Jehan Hancelim, nous donnent l'occasion de comprendre les modalités du commerce malouin outre-Manche. Ils se sont rendus à Poole et ses environs pour vendre des marchandises dont le paiement a été réalisé en espèces²³. Ce n'est pas un cas isolé, puisque le document fait état de marchands anglais qui chaque année achètent pour plus de 30 000 livres en or de toiles de lin au comptant, comme cela apparaît dans les *customers' books* de Poole et de Southampton. Les Malouins ne prennent pas de fret retour et acceptent chaque pièce d'or trois ou quatre deniers au-dessus de sa valeur, comme en témoignent ceux

21. Rymer's Foedera with Syllabus, July-December 1486, originally published by Apud Joannem Neulme, London, 1739-1745. La ville et ses habitants sont représentés à travers un des ambassadeurs du duc de Bretagne conduisant les négociations, Jehan Troussier, chantre de Saint-Malo, personnage d'importance cité en second lieu après le chambellan du duc. Saint-Malo apparaît à plusieurs reprises, comme une ville d'exception dans les clauses du traité tandis que, côté anglais, la trêve concerne aussi bien le royaume, que la seigneurie d'Irlande, la ville et le marché de Calais. Les marins et marchands des deux côtés de la Manche qu'ils soient marchands « de laynes, de draps, de toilles, de vins, de fruiz, de cuirs, de vitailles, de harnoys, d'armeures, d'artillerie, de chevalx, ou d'autres bestiaux, ou de quelxconques autres marchandises, leurs facteurs ou familiers » pourront aller à pied, à cheval, sur mer et eau douce, entrer dans les villes fermées de l'autre pays librement (sauf la première fois avec un congé). À cet égard, les villes de Saint-Malo, Brest et Toncques et leurs dépendances portuaires exigeront un congé avant de laisser entrer les navires anglais dans leurs havres. De même, au sujet de la résidence des marchands, elle est autorisée dans tous les lieux de Bretagne, sauf dans les villes de Saint-Malo, Brest et Toncques où les marchands anglais « n'auront nulle demourance », sauf à certaines conditions de déclaration et de demande auprès des capitaines et gardes de ces villes. Un siècle et demi plus tard, Jean Éon fait écho à ces mesures rappelant que « tous les bons politiques ont estimé qu'il y avoit de grands périls pour le bien public à admettre chez soi des étrangers », et de convoquer Lycurgue, Platon, Aristote, pour justifier les réserves à l'égard de leur présence et les règles auxquelles ils doivent être soumis, notamment en matière de commission, Éon, Jean, *Le commerce honorable ou considérations politiques*, Nantes, Le Monnier, 1646, p. 57.

22. Au début du xvii^e siècle, Jean Éon, malouin établi à Nantes, estime, que Saint-Malo et Morlaix sont les deux seules villes de Bretagne (et parmi les rares en France) où les étrangers ne font pas « le commerce par leurs mains », et que c'est la raison pour laquelle le commerce y garde vigueur, *Le commerce honorable...*, p. 64-65.

23. *Letters and Papers, Foreign and Domestic, Henry VIII*, Volume 9, August-December 1535. Originally published by Her Majesty's Stationery Office, London, 1886, signed by De Juiff, lieutenant and ordinary judge of the court of Saint-Malo, and De Berthemont, greffier to the mayor of Poole. Il s'agit de 136 « escuz sol », 12 « angelotz », 15 ducats, 6 ducats doubles, 4 « nobles Roze », et 29½ « nobles in groats and halfgroats ». Les Malouins ont par la suite été dérobés à 2 ou 3 miles de Poole. Si le roi d'Angleterre l'apprend, il devra faire punir les fautifs et rétablir les marchands malouins dans leur droit.

qui travaillent pour le compte des étrangers à Salisbury²⁴. On trouve ici, à des dates précoces, ce qui est par la suite un rouage essentiel du commerce malouin : penser la monnaie comme une marchandise et profiter de sa surcote en France pour s'imposer sur les marchés bretons, toiliers notamment, aussi bien que pour spéculer sur la revente des pièces d'or et d'argent au monarque français, à d'autres marchands en mal de monnaie sonnante, ou pour solder des achats à l'étranger. Les rotations rapides entre les deux royaumes, plus rapides encore si l'on songe aux îles anglo-normandes, le paiement en *cash* effectué sur-le-champ au marchand vendeur constituent la base de ce circuit commercial. Le fait que les Malouins n'attendent pas de fret de retour confirme bien l'importance de la monnaie dans ce circuit et celle de la rapidité d'exécution des affaires. Jean Éon se trompe lorsqu'il oppose le commerce de proche en proche, c'est-à-dire de cabotage, et navigation plus lointaine dont on rapporte en France or et argent²⁵. La proximité des côtes anglaises permet l'un et l'autre.

Rapidité des rotations, paiement au comptant et aussi une offre variée sont les clés de ce commerce. En 1522, Bertrand Éon, marchand de Saint-Malo, a obtenu pour un an une double autorisation : il peut exporter d'Angleterre tout type de marchandises mises à part celles réservées à l'étape de Calais et importer en Angleterre des canevas, fins ou grossiers, des *holandes* blanches ou écrues, des *pouldavids*, du vin d'Auge et de La Rochelle, de Gascogne et de Guyenne, du *baysalt* (sans doute de la baie de Bourgneuf), du sel blanc, du poisson séché et salé, du pastel de Toulouse, sur les navires nommés le *Nicholas* de Poole et le *Mighell* de Saint-Malo²⁶. Les produits concernés ne sont donc pas seulement d'origine locale et renvoient à une activité intense des caboteurs malouins (et bretons en général) des Pays-Bas jusqu'en l'Espagne. À cet égard, en 1531, un voyage réalisé de Saint-Malo en Écosse s'est effectué en complément de précédents déplacements, au cours desquels petit cabotage sur la côte française se combine avec grand cabotage transmanche, ce qui permet d'échanger les marchandises du midi de la France et du reste du sud de l'Europe contre celles du nord-ouest européen. Après avoir chargé leur balandre à Bordeaux et à Nantes, un maître de Saint-Malo, avec neuf Anglais (certains de Plymouth et de Dawlish) et cinq Écossais parmi ses marins, a poursuivi sa route vers Saint-Malo à la mi-mai avant de rejoindre Whithorn, dans le sud de l'Écosse, port où il a chargé à bord laine, textiles, sel et peaux²⁷. On comprend aisément tout le profit que ce commerce

24. *Letters and Papers, Foreign and Domestic, Henry VIII*, Volume 13 Part 1, January-July 1538. Originally published by Her Majesty's Stationery Office, London, 1892. Hol., p. 1. Add.: Lord Cromwell, lord Privy Seal. Endd.

25. ÉON, Jean, *Le commerce honorable...*, op. cit., p. 47.

26. *Letters and Papers, Foreign and Domestic, Henry VIII*, Volume 3, 1519-1523 Originally published by Her Majesty's Stationery Office, London, 18672214. Grants in April 1522, 14 Del. Hampton Court, 14 (fn. 3) April 13 Hen. VIII. Endd.: Apud Grenewich, 17 die Marcii, anno r. r. H. VIII. 13°.—S. B. Fr., m. 8.

27. *Letters and Papers, Foreign and Domestic, Henry VIII*, Volume 5, 1531-1532. Originally published by Her Majesty's Stationery Office, London, 1880, doc.1696.

de cabotage national et international peut engendrer, lié à l'hybridisme culturel des équipages, à la fréquence des ruptures de charge, à la multiplicité des marchés fréquentés dans les trois royaumes, ainsi qu'aux contacts avec leurs milieux marchands respectifs favorisant un brassage fructueux de pratiques et de savoir-faire différents. Cela permet aussi au marchand de la mer de se familiariser avec un grand nombre de produits et de sortir de la spécialisation que l'étroitesse du marché local malouin semblait lui destiner. Il y a tout lieu de croire que ces combinaisons de voyages courts peuvent être variées et que prévaut le *tramping*, le marchand étant aussi souvent maître du navire. Ce *tramping* est favorisé par l'exiguïté du port et du marché portuaire, et la quête continue de débouchés. La zone de distribution des produits achetés par des Malouins concerne la guirlande de ports fréquentés lors du cabotage²⁸. Si cette position d'extériorité de Saint-Malo et de recherche de débouchés hors la ville est confirmée à la fin du XVI^e et au début du XVII^e siècle (voir texte de B. Allaire), les Malouins ont été tenus de s'adapter à des modifications statutaires issues de la législation bourbonnienne. De Henri IV à Colbert, il leur a fallu composer avec des arrêts royaux qui les refoulaient des marchés haut-normands par des obstacles tarifaires²⁹.

Marchés et mouvement portuaires

Toutefois, cette même législation leur reconnaissait aussi depuis la fin du Moyen Âge, la qualité de port-franc. Il est hors de doute que le mouvement portuaire et la fonction d'entrepôt de la ville se sont accrus dans la seconde moitié du XVI^e siècle et au début du siècle suivant. Les archives locales livrent quelques indices sur les entrées et les sorties du port pour le milieu et la fin du XVI^e siècle. La levée d'un impôt exceptionnel accordé au roi en 1558-1559 (pour compenser la suppression d'un convoi) donne un aperçu du commerce de proximité et surtout de la taille du marché de Saint-Malo à cette époque³⁰. Les îles anglo-normandes y figurent en bonne part et seraient, compte tenu des informations dont nous disposons, le premier partenaire commercial du port breton. Mais la réalité est sans doute plus complexe, car à cette date la majeure partie du commerce malouin de redistribution se réalise sans doute, comme on l'a vu, sur les côtes européennes, souvent loin du Rocher. En tout cas, les quelque 2 700 fardeaux de toiles à destination des îles (voir tableau 1 ci-dessous) représentent un total digne d'intérêt, et certainement un minimum³¹. Ce sont de solides

28. Il en va d'ailleurs de même pour les ventes issues de prises corsaires. Au milieu du XV^e siècle, les navires de guerre de Saint-Malo et Dieppe vendent à Dunkerque et à Nieuport des marchandises issues de prises, MALO, Henri, *Les corsaires dunkerquois et Jean Bart. Des origines à 1662*, t. 1, Paris, Mercure de France, 1912, p. 360-362.

29. MARTIN, Jean, *Toiles de Bretagne...*, p. 65.

30. Cet impôt ne touche pas l'ensemble des marchandises entrant ou sortant du port, et pour certaines ne figurent ni la provenance ni la destination, ce qui rend difficile toute considération d'ensemble et définitive.

31. Les liens directs avec l'Angleterre, visibles dans les années 1530, n'apparaissent pas, bien qu'ils puissent difficilement avoir disparu. Par ailleurs, pour ce qui est du commerce

toiles de chanvre (canevas) servant à fabriquer des sacs et de petites voiles de navire. La production des canevas de Vitré et autres toiles de chanvre de la Haute-Bretagne est exportée par Saint-Malo vers l'Angleterre. Elle se maintient à un haut niveau : 5 000 pièces au début du ^{xvi}^e siècle et 4 600 au milieu du ^{xvi}^e siècle³². La production acheminée vers les îles constitue donc plus de la moitié de ces volumes.

**Tableau 1 – Principales destinations du petit cabotage malouin
(7 mai 1558-7 mai 1559)³³**

Jersey et Guernesey	2 699 fx. de toiles (300 livres-poids par fardeau)	30 tx. vin	38 pipes d'huile	6 pipes de prunes
Rouen et Normandie	61 tx. poisson	6 tx. vieux drap- peaux	4 tx. d'huile	
Flandre	61 tx. brésil, mélasse et fardeaux de fil	62 tx. de toiles et de fil	30 tx. sans pré- cision	220 fx. et 18 pipes d'huile
Granville	88 tx. d'étain et de plomb	7 tx. d'huile	17 tx. de sucreries	
Mont-Saint- Michel	40 taques de cuirs	2 tx. cuirs et poissons	2 tx. poisson	1 t. de vin
Saint-Briac	4 pipes de prunes	2 pipes d'huile		
Cassepot	4 tx. et pipes de cuirs et de poisson			
Portbail	1 t. et 1 pipe de vin			
Irlande	25 tx. de vin			

Fx : fardeaux; tx : tonneaux; t : tonneau

Aux mêmes dates, mis à part de petites quantités de plomb, brai, fer, étain qui semblent provenir des îles anglo-normandes et d'Angleterre, l'article qui est le plus souvent déchargé à Saint-Malo est le vin (1 113 tx.). Il provient généralement de Gascogne et de Guyenne. Un certain Colas Éon, issu d'une famille bien connue de Saint-Malo, reçoit à lui seul, plus du cinquième des entrées de vins. Mais son rôle, comme celui d'autres grandes familles

de l'Angleterre avec Saint-Malo, des liens ont lieu à travers Anvers, notamment pour la cendre de charbon de terre envoyé d'Anvers dans le nord de la France qui provient de Newcastle, COORNAERT, Émile, *Les Français et le commerce international à Anvers...*, *op. cit.*, p. 115, 118.

32. TANGUY, Jean, *Quand la toile va...*, *op. cit.*, p. 71.

33. Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, C 2877 : registre de recettes pour Saint-Malo, 1558-1559. Sur les activités de cabotage des ports bretons, on consultera, Le BOUÉDEC, Gérard, « Les petits ports bretons du ^{xvi}^e au ^{xix}^e siècle », *Rives méditerranéennes* [En ligne], 35 | 2010, mis en ligne le 5 décembre 2012, consulté le 8 mars 2017. [<http://rives.revues.org/3849>; DOI : 10.4000/rives.3849].

malouines, ne se limite pas à cette activité, car il est aussi propriétaire d'une barque. C'est également le cas d'Yvon Losieu ou Loxieu, propriétaire d'un bateau et qui fait le négoce des toiles avec Jersey, et celui de Pierre Valleton également impliqué en tant qu'armateur et commerçant dans les échanges avec les îles. Au milieu du XVI^e siècle, les toiles, le vin, l'huile et les fruits destinés aux îles anglo-normandes sont transportés en bonne part sur des barques malouines. Les patronymes des maîtres, comme Losieu, Pépin, Gravé, Pelle, Le Breton, Valleton, ne laisse guère de place au doute. Lorsqu'ils ne sont pas malouins, les maîtres proviennent majoritairement du reste de la Bretagne, mais peu d'étrangers figurent parmi eux à cette date, exceptés quelques Flamands, et peut-être aussi ce Jehan Descosse qui part à destination de Jersey en janvier 1558 avec de l'huile à bord.

Les embarcations sont généralement de petite taille. Dans le trafic documenté par les archives, peu nombreuses sont celles qui dépassent les cent tonneaux. La source indique qu'il s'agit généralement de petites et de moyennes embarcations, de quelques tonneaux ou dizaines de tonneaux. Mis à part le terme générique de bateau, la source évoque souvent des barques, comme celle de Colas Éon et de Julien Pépin. Mais l'éventail des types de bateau est assez large, puisqu'on note (bien que plus rarement) des galées, et même une hourque, celle de Julien Gravé. Les embarcations peuvent provenir également des environs de Saint-Malo, comme ce bateau de Cassepot (Dinan), voire des ports normands voisins de Granville ou de Portbail, ou encore de havres bretons situés plus au sud, comme la barque de Jean Thomas, de Dinard, la *Françoise* de Roscoff, la *Marie*, le *Pierre* et le *Jehan* d'Audierne, la *Magdelaine* de Lantrequez, l'*Ange* de Penmarch ou le *Jacques* de Blavet. Cette géographie du transport montre, malgré son marché relativement étroit, l'attractivité du port de Saint-Malo et surtout le grand nombre de petits ports bretons intéressés au transport, plus de cent vingt à cette époque, si l'on en croit Jean Tanguy, dont la multiplicité favorise cabotage et *tramping*. Enfin, quelques navires flamands sont mentionnés.

Un demi-siècle plus tard, à l'occasion d'un nouvel impôt établi à Saint-Malo pendant la Ligue, la noria des marchandises et l'activité de certains acteurs de la place peuvent être suivies. Comme dans le cas précédent, certains trafics sont curieusement absents. Il est symptomatique par exemple que le commerce si important des toiles de Saint-Malo avec l'Espagne, de même que celui qui est fait avec le Canada, n'y soient représentés que marginalement voire pas du tout. Les bourgeois les plus en vue de la ville avaient-ils réussi à faire peser l'impôt sur certains circuits ou certaines marchandises, afin de s'y soustraire, ou les acteurs de la place avaient-ils envisagé des solutions alternatives de charge et de décharge ? Il y a tout lieu de le croire sans qu'on puisse apporter plus d'éléments.

Globalement, en l'espace de trente ans, l'activité de la place a gagné en envergure. Si l'on retrouve les patronymes croisés dans la ville au début et au milieu du siècle, les échanges avec l'Angleterre et les îles anglo-nor-

mandes se sont métamorphosés. Marchands et mariniers originaires des îles investissent le marché malouin et participent plus activement au fret que par le passé. Si l'on y trouve des Anglais, de nombreux marchands proviennent aussi d'Écosse, plus rarement d'Irlande et, bien entendu, de Jersey et de Guernesey, preuve que les guerres de Religion (en France comme dans le reste de l'Europe) n'ont pas mis fin à cette collaboration. L'évolution majeure par rapport à la période précédente concerne le transport qui est désormais assuré par des Britanniques lorsqu'il s'agit d'exportation vers les îles anglo-normandes et vers l'Angleterre, ou d'importation de vin de Gascogne à Saint-Malo. Si l'on en croit Jean Éon, un Malouin établi à Nantes, les termes de l'échange entre la France et sa voisine outre-manche se détériorent au profit de l'Angleterre, dont la politique économique à coups de taxes, d'obligations et de « vexations » faites aux Français, ainsi que de constitutions de monopoles, ruinent les initiatives françaises³⁴.

Les marchands d'Angleterre apportent sur le marché malouin des textiles (carisés, serges, hautonnes ou hantonnes, futaines, revesches ou renesches, draps normands, frises, camelots de laine), des articles de mercerie (bas d'étâmes et de soie, épingles, chapeaux, gants, fil de soie)³⁵ et du plomb. Les carisés (*kerseys*) sont l'article le plus prisé : début juin 1592 Jan Touppes en fait entrer à Saint-Malo et son concitoyen Jan Falaise en apporte 30 pièces le même jour. Le 27 octobre, c'est au tour de Guillaume Gou de payer la taxe pour 60 pièces de carisés. En novembre, Philippe Hourat et Jean Levermore, marchands anglais, l'imitent respectivement pour 113 et 135 pièces. Entre mai et novembre 1592, plus de 1 000 pièces de carisés appartenant à des Anglais sont déchargées dans le port. Ces carisés qui viennent d'Angleterre, souvent par la voie des îles, sont occasionnellement redistribués vers Dinan et Lamballe³⁶.

La nationalité anglaise de ces individus n'est pourtant pas bien établie. Un Thomas Falayse est dit de Guernesey en février 1592 alors que Jan, évoqué plus haut, est noté marchand anglais en juin. La confusion devient plus grande encore lorsqu'il s'agit d'une seule et même personne. Le 21 mai 1592, Jean Lambel, de Jersey, fait entrer dans la ville 237 pièces de carisés et 16 revesches à Saint-Malo. Lorsqu'il repart une dizaine de jours plus tard avec 22 fardeaux de toiles à destination de l'Angleterre, il est devenu marchand anglais. Pour la plupart, ces guernezéens (orthographiés également guernezéais) font de petits achats à Saint-Malo, d'olonne, et certains apparaissent aussi comme transporteurs. Jean Vulvel, maître de la *Bonne aventure*, de Guernesey, entre en juin 1592 à Saint-Malo pour y décharger du charbon. Le nom à consonance française du maître de navire ne doit pas

34. ÉON, Jean, *Le commerce honorable...*, *op. cit.*, p. 68-73.

35. Voir aussi tableau 2 ci-dessous. Carisés, quartellés et blanchets sont des draps anglais (carisés du Devon ou du Hampshire), ainsi que des hautonnes (Southampton), redins, renesches, serges de Lymestre, TANGUY, Jean, *Quand la toile va...*, *op. cit.*, p. 79.

36. En de rares occasions des transporteurs français s'immiscent dans ce commerce. Le 4 mai 1592 entre à Saint-Malo une barque de Cancale avec des carisés, redines, revesches et autres draps du pays d'Angleterre.

étonner. Pendant les guerres de Religion, les îles ont reçu un fort contingent d'immigrés protestants originaires de Normandie et de Bretagne.

De même, marins et marchands de Jersey (Jarché ou Jarzic dans la documentation) apportent des carisés et autres textiles à Saint-Malo, outre du brai et de la rosine (résine), parfois du poisson. Le 3 novembre, la *Lorance* de Jersey entre et décharge à Saint-Malo vingt-cinq tonneaux de sardines pour le compte de Jean la Feumeulaye. En mars 1592, Valenton Blac, marchand yrois (sans doute d'Eire), capitaine du navire le *Jan de Galloy*, duquel est maître Louis Fouisfil, y décharge des taques de cuirs.

Les mentions des Écossais sont à la fois plus nombreuses et plus variées. Pour certains, le nom n'est pas précisé, car il s'agit de mariniers dont le lot de marchandises est bien piètre. Ils font entrer à Saint-Malo de la résine et du brai qui sert au calfatage des navires, quelques pièces de carisés lorsqu'ils viennent d'Angleterre. Les plus importants se sont aventurés sur des circuits plus méridionaux : à la fin du siècle, ils sont même parvenus à s'imposer dans le secteur du transport des vins du sud de la France à destination de Saint-Malo, une des activités phare du cabotage local³⁷.

En janvier 1592, trois navires écossais, la *Marie-Catherine*, le *Jonas* et le *Plein-fer* déchargent 110 tonneaux de vin de Gascogne à Saint-Malo. La marchandise appartient semble-t-il à deux marchands du Sud-Ouest, Jean Demiveille et Rémond Romieux. Le 13 mars, c'est au tour d'Adam Huephon ou Guepson, marchand écossais, capitaine du *Rossignol* de décharger 70 tonneaux de vin à Saint-Malo. Le même jour, Jacques Bruin, marchand d'Écosse et capitaine du *Cygne* en livre 40 tonneaux, Pierre Latrille, marchand gascon et capitaine de l'*Othello* d'Écosse 62 tonneaux, Pierre Tourgnault, marchand du *Jonas* d'Écosse 30 tonneaux et encore 39 tonneaux comme marchand du *Guillaume*. On voit la communauté d'intérêts qui lie ces capitaines-marchands gascons, écossais, français et les combinaisons qui s'opèrent entre eux.

Outre le fait qu'ils sont parfois propriétaires de la marchandise, certains de ces marchands et capitaines écossais font plusieurs voyages par an, puisqu'à peine trois mois et demi après avoir visité le port à la mi-mars, Jacques Bruin, marchand écossais et capitaine du *Cygne*, décharge du vin en rade de Solidor, aux bateaux de Dinan, et à Saint-Malo, ainsi que le *Nicolas*, également du pays d'Écosse, duquel est déchargé du vin, en tout près de 90 tonneaux. Adam Guepson, de son côté, revient décharger 80 tonneaux de vin dont 13 pour le compte des marins du *Rossignol*. C'est dire autrement que le rôle de transporteurs des vins de Gascogne, autrefois quasi-monopole des Penmarchais et des autres Bretons, échoit en cette fin du XVI^e siècle, en bonne part, à des Britanniques. D'ailleurs d'autres bateaux d'origine écossaise sont présents à Saint-Malo, comme le *Jacques*

37. Dès le début des années 1470 au moins, des navires malouins font le transport de vin de Gascogne entre Bordeaux et les Pays-Bas, DROST, Mappie A., *Documents pour servir à l'histoire du commerce des Pays-Bas avec la France jusqu'en 1585*, 1989, Instituut voor Nederlandse Geschiedenis, t.II, doc. n° 2 p. 1.

et la *Grâce de dieu* qui déchargent 85 tonneaux de vin de Gascogne en avril pour le compte de Guillaume Toumel, marchand « des parties d'Écosse », ou encore l'*Ysabel*, maître et marchand Dany Othechon, écossais, qui décharge également du vin, sans compter la *Bénédiction de dieu* entrée aussi avec du vin à Saint-Malo en mai. En juin, suivent Jan Falerton, marchand et capitaine de la *Prime-Rose* avec 49 tonneaux à bord et Robert Boesicq, marchand et capitaine de la *Marie-Jean*, du pays d'Écosse qui décharge 40 tonneaux.

Comme leurs homologues écossais ou jersiais, les marchands anglais repartent généralement avec des toiles. Jan Lambel, marchand anglais quitte Saint-Malo avec 22 fardeaux de toiles le 3 juin 1592³⁸. Parmi elles, les olonnes sont particulièrement estimées. Ce sont des toiles à voile fabriquées dans la région de Locronan et de Pouldavid et servant à l'armement de la marine anglaise. En juin, James Beaubois paye pour la sortie de 150 pièces d'olonnes, Guillaume Gou en octobre en fait sortir 45 pièces, Thomas Ston 80 pièces en novembre. Les bateaux d'Écosse repartent de Saint-Malo vers l'Écosse avec des canevas, des olonnes, occasionnellement de la morue. Comme eux, Jersiais et Guernesiais repartent avec des canevas et des olonnes. La proximité entre le port de Saint-Malo et les marchés producteurs joue à plein comme avantage comparatif important, dans le cadre de la concurrence avec Nantes, en particulier. Les toiles (canevas), de loin l'article le plus prisé des Écossais, sont réunies par les marchands de Vitré qui les apportaient aux Pays-Bas, leur débouché privilégié, en Angleterre et en Espagne³⁹. Près de 3 000 fardeaux de canevas de Vitré sont exportés par Saint-Malo en 1592⁴⁰. La zone comprise entre Quintin et Pontivy est l'hinterland industriel malouin⁴¹. Les créés, pour leur part, arrivant dans les ports du sud de l'Angleterre à partir de 1565 proviennent majoritairement de Morlaix et de Saint-Malo, voire des îles Jersey et Guernesey⁴².

Un droit levé à Saint-Malo en 1589 et en 1594 donne la possibilité de connaître les productions en provenance et à destination de l'Angleterre et leur niveau de taxation, mais surtout d'avoir un éventail complet des marchandises à l'entrée et à la sortie du port.

38. En 1592, Gilles Leserff charge aussi des fardeaux de toiles sur la *Magdeleine* de Jersey.

39. TANGUY, Jean, *Quand la toile va*, Rennes, Éditions Apogée, 1994, p. 13. Leur exportation atteint son apogée, vers 1580, 1 700 000 mètres (production qui baisse à 650 000 mètres au XVII^e siècle).

40. TANGUY, Jean, « L'exportation des toiles de la France de l'Ouest en Espagne dans la seconde moitié du XVI^e siècle », dans SANCHEZ Jean-Pierre (dir.), *Dans le sillage de Colomb*, Rennes, PUR, 1995, p. 199.

41. MARTIN, Jean, *Toiles de Bretagne. La manufacture de Quintin, Uzel et Loudéac, 1670-1830*, Rennes, PUR, 1998, p. 65.

42. TANGUY, Jean, *Quand la toile va...*, *op. cit.*, p. 61.

**Tableau 2 – Taxation des marchandises à l'entrée
et à la sortie du port de Saint-Malo**

Marchandises entrantes	7/9/1589	16/10/1594
Chaque tonneau de vin de quelque cru que ce soit	4 livres 10 sous	1 livre
Chaque tonneau de plomb	60 sous	1 livre
Pour 100 livres-poids d'étain	15 sous	15 sous
Pour 100 livres-poids d'acier	7 sous 6 deniers	7 sous 6 deniers
Pour 100 livres-poids de fer	2 sous	2 sous
Pour 100 livres-poids de girofle, muscade, macis et can- nelle	60 sous	1 livre
Pour 100 livre-poids de poivre	40 sous	40 sous
Pour 100 livre-poids de gingembre et « maruguettes »(mala- guette)	10 sous	10 sous
Pour 100 livre-poids de sucre	30 sous	20 sous
Pour 100 livre-poids de cassonade	15 sous	15 sous
Pour 100 livre-poids de garance et couperose	2 sous	2 sous
Pour 100 livre-poids de noix de galle	10 sous	10 sous
Pour 100 livre-poids d'alun de Rome	4 sous	4 sous
Pour 100 livre-poids d'autre alun de quelque sorte qu'il soit	3 sous	3 sous
Pour 100 livre-poids de coton en laine (pelote)	25 sous	15 sous
Pour 100 livre-poids de coton en fil	25 sous	25 sous
Pour 100 livre-poids de cochenille	6 livres	2 livres
Pour 100 livre-poids de graines et poudre d'écarlate	60 sous	1 livre
Chaque tonneau d'huile d'olive	6 livres	1 livre
Chaque barrique de baleine et saumon	20 sous	20 sous
Chaque baril de hareng	5 sous	5 sous
Chaque millier de harengs saurs	5 sous	5 sous
Chaque tonneau de sardines	20 sous	20 sous
Chaque 100 pièces de merlu	4 sous	4 sous
Chaque 100 livres-poids de congre séché	4 sous	4 sous
Chaque taque de cuir d'Inde	30 sous	30 sous
Chaque taque de cuir de quelque autre sorte	10 sous	10 sous
Chaque douzaine de peaux de veau	2 sous 6 deniers	2 sous 6 deniers
Chaque charge de draps de Paris et Rouen pesant au plus 250 livres	9 livres	3 livres
Chaque charge d'autres draps de Normandie et d'ailleurs dans le royaume	60 sous	1 livre
Chaque pièce de drap de Londres et du Kent	30 sous	30 sous
Chaque pièce de serge d'hantonne	15 sous	15 sous
Chaque pièce de drap de Nort (Niort)	10 sous	10 sous

Chaque pièce de redin, tautonne, oustère, frise et revesche	5 sous	5 sous
Chaque pièce de carisé, trevetones et autres cordes et croisées	3 sous	3 sous
Chaque pièce de blanchet olespine, frison noir et blanc, mouchette	1 sou	1 sou
Chaque charge de draps de soie et passément de soie jusqu'à 250 livres-poids	6 livres	2 livres
Chaque charge de mercerie mêlée jusqu'à 250 livres-poids	60 sous	1 livre
Pour 1 000 livres-poids de résine et brai	7 sous 6 deniers	7 livres 6 sous
Chaque baril de brai	2 sous	2 sous
Chaque baril moyen ou grand de goudron	3 sous	3 sous
Chaque petit baril de goudron	1 sou	1 sou
Chaque 100 livres-poids de pastel	2 sous	2 sous
Chaque pièce de serges d'Hondschoote, Bruges, Ypres, Amiens, Angleterre et autre serges semblables	7 sous 6 deniers	7 sous 6 deniers
Chaque petit baril de fer blanc et noir	5 sous	5 sous
Chaque cent de pièces de mitaines	6 livres	2 livres
Chaque 100 livres-poids de cire	20 sous	20 sous
Chaque 100 livres-poids de mitraille de potin et métal de cloche	5 sous	5 sous
Chaque 100 livres-poids de fil de laiton	10 sous	10 sous
Chaque 100 livres-poids de limaille d'épingles	2 sous 6 deniers	2 sous 6 deniers
Chaque 100 livres-poids de poêles d'acier	3 sous	3 sous
Chaque 100 livres-poids de chaudron de Bouvines	10 sous	10 sous
Chaque tonneau de mercerie mêlée de Flandre	40 sous	40 sous
Chaque coffre ou caisse venant de Flandre	60 sous	1 livre
Chaque 100 livres-poids de franc cuivre	15 sous	15 sous
Chaque 100 livres-poids de cuivre en rosette	10 sous	10 sous
Chaque 100 livres-poids d'amandes écalées	7 sous 6 deniers	7 sous 6 deniers
Chaque 100 livres-poids de raisins de Corinthe	5 sous	5 sous
Chaque 100 livres-poids d'autres types de raisin	2 sous	2 sous
Chaque 100 livres-poids de figues	1 sou	1 sou
Chaque charge de cheval ? de pruneaux	2 sous	2 sous
Chaque 100 livres-poids de riz	3 sous	3 sous
Chaque 100 livres-poids d'anis	7 sous 6 deniers	7 sous 6 deniers
Chaque 100 livres-poids d'écrevisses	5 sous	5 sous
Chaque 100 livres-poids de câpres	5 sous	5 sous
Chaque 100 livres-poids de senne	10 sous	10 sous
Chaque 100 peaux de castor et de loutre	60 sous	1 livre
Chaque 100 livres-poids de souffre	2 sous	2 sous
Chaque 100 livres-poids de salpêtre	40 sous	40 sous

Chaque 100 livres-poids de poudre d'arquebuses ou de canon non compris la poudre des navires	40 sous	40 sous
Chaque 100 livres-poids de savon madre	7 sous 6 deniers	7 sous 6 deniers
Chaque 100 livres-poids d'autres types de savon	5 sous	5 sous
Chaque 100 livres-poids de cumin	2 sous	2 sous
Chaque 100 livres-poids de sumac	1 sou	1 sou
Chaque 100 livres-poids de brésil	2 sous	2 sous
Chaque tonneau de sel	10 sous	10 sous
Chaque charge d'escardes	30 sous	30 sous

Marchandises sortantes	7/9/1589	16/10/1594
Chaque charge de toiles blanches ou écruës de lin jusqu'à 250 livres-poids	6 livres	1 livre
Chaque fardeau de grosses toiles canevas de Vitré, Le Maine, Beaufort, La Ferté, Nogent, Mortagne, brins de Dinan, Romilly, Montfort, Lamballe, Saint-Brieuc y compris linceuls, coutils, bougrans	40 sous	20 sous
Chaque pièce d'olonne	2 sous	2 sous
Chaque pipe de morue	7 sous 6 deniers	-
Chaque millier de morue séchée	10 sous	-
Chaque millier de morue verte	2 sous	-
Chaque tonneau d'huile de baleine et morue	40 sous	40 sous

Ce tableau, que l'on ne va pas commenter au cas par cas et dont l'analyse fera l'objet d'une prochaine publication, inspire de façon générale plusieurs commentaires. Tout d'abord, une géographie des importations très variée pour un port d'une grandeur réputée modeste. L'éventail de l'origine des textiles est particulièrement impressionnant. Des ports comme Nantes ou Bordeaux, bien plus peuplés, ont une offre moins diversifiée. Ici encore, la proximité des zones de production en Bretagne même est déterminante, comme le sont également les liens que les Malouins ont réussi à créer avec les îles anglo-normandes et l'Angleterre notamment. Si l'on en croit les montants d'imposition, ces textiles provenant du nord-ouest européen représentent une large gamme de qualités, les textiles anglais étant imposés depuis un sou pour chaque pièce de blanchet olespine, à 30 sous la pièce pour les draps de Londres et du Kent, les carisés et les hantonnes payant respectivement 3 et 15 sous.

Bien que la variété des exportations soit moins impressionnante, la multiplicité des produits transitant par le port indique la présence d'une bourgeoisie aisée et culturellement familière de productions qui proviennent du monde entier. Ces marins et marchands malouins ont été capables de s'aventurer sur toutes les mers et capables de combiner cabotage national et international, activités de pêche, de guerre et commerce au loin.

Avant la guerre économique à laquelle se livrèrent la France et l'Angleterre à partir du milieu du ^{xvii}^e siècle, et la pression exercée sur les ports et

leurs populations que cela supposait, Saint-Malo est parvenu en temps de paix comme en temps de guerre à maintenir des relations privilégiées avec les îles britanniques. Le lien particulier entretenu avec les anglo-normandes y a largement contribué, mais il a difficilement résisté à la montée en puissance des États. Preuve en est le pillage que menèrent en avril 1654 des frégates de Jersey aux dépens d'une flotte morutière malouine de quarante navires partant pour Terre-Neuve, ce qui entraîna d'ailleurs des représailles sur les marchands anglais installés à Saint-Malo⁴³. Surtout que l'année précédente, deux de cinq navires malouins se rendant en Espagne avaient été pris par des Anglais ; les marchands anglais présents à Saint-Malo avaient d'ailleurs été immédiatement arrêtés, et tous leurs biens réquisitionnés en représailles⁴⁴. Devant de telles agressions, l'entente entre les communautés riveraines de la Manche avait désormais du mal à prévaloir, en tout cas elle ne fonctionnait plus aussi bien que par le passé.

RÉSUMÉ

L'Angleterre est le grand marché voisin de Saint-Malo et les îles anglo-normandes, souvent intermédiaires de ces relations, constituent une sorte de territoire jumeau du port breton, au statut fiscal et politique particulier. Ces deux zones, chacune en position d'extra-territorialité soit par rapport à la France, soit vis-à-vis de l'Angleterre, sont parvenues à créer pendant la période considérée un espace transnational où identité et intérêts locaux priment sur les priorités « nationales » et les antagonismes « internationaux ». Les relations entretenues se nourrissent d'un fructueux commerce de proximité et d'une mobilité internationale à court rayon d'action dans laquelle vitesse d'exécution et opportunisme prennent toute leur part, et où prévalent la pluriactivité, le commerce au comptant et sans intermédiaires. Bien qu'en apparence plus discrètes, ces relations de proximité ont profondément marqué la matrice de l'expansion malouine.

ABSTRACT

England was a large neighbouring market of Saint-Malo and the Channels islands, often intermediaries of these relationships, constituting a sort of twin territory of the Breton port, with a very peculiar political and tax status. Both of them were in a position of extra-territoriality, either with regard to France, or to England and managed to create a transnational space in which local interests and identities took precedence over national priorities and international conflicts. The relationships maintained between them fed on a profitable short sea trade and on an international mobility of short range in which the speed of run, opportunism, pluriactivity, cash payment and trading without middlemen were central issues. Although apparently rather discreet, this short-sea trade had a profound impact on Saint-Malo's expansion.

43. LESPAGNOL, André, « Les îles anglo-normandes... », art. cit., p. 85-90.

44. *A Collection of the State Papers of John Thurloe*, Volume 1, 1638-1653. Originally published by Fletcher Gyles, London, 1742. A letter of intelligence. De Paris, le 25/15 oct. 1653.