

Les armateurs de Saint-Malo au XVIII^e siècle ⁽¹⁾

Par Henri SÉE

Professeur honoraire à l'Université de Rennes

Quand aujourd'hui, au milieu de l'un des plus beaux paysages du monde, nous voyons se dresser fièrement Saint-Malo, sur son flot rocheux, ceint d'antiques murailles, semblable à un vaisseau qui s'apprête à s'élancer dans les flots, nous avons peine cependant à nous imaginer que ce port ait joué un si grand rôle dans l'histoire commerciale et maritime de notre pays. C'est que maintenant les grands ports doivent être capables de recevoir des navires d'un fort tonnage ; ils doivent être situés à l'embouchure d'un grand fleuve ou servir de débouché à une riche région agricole et industrielle.

Or, Saint-Malo ne réalise aucune de ces conditions. Mais, jusqu'au XIX^e siècle, les bateaux, même destinés à de lointains voyages, n'ont qu'un très faible tonnage (le plus souvent de 200 à 400 tonneaux) ; le développement du commerce de commission rend un important *hinterland* moins nécessaire ; en des temps troublés, on apprécie avant tout aussi la sécurité que donne une forte situation militaire.

Le site de Saint-Malo a donc séduit de bonne heure marins et marchands, non seulement de la Bretagne, mais de la région voisine, de la Normandie. Dès le moyen âge, à l'époque où la Bretagne forme un état à peu près indépendant, les marins et armateurs malouins sont déjà célèbres. L'une de leurs grandes ressources, c'est la pêche, la pêche lointaine de la morue. Ils ont l'habitude de courir les mers éloignées et c'est l'un de leurs capitaine, Jacques Cartier, qui a fondé le Canada.

Lorsque s'est développée en Bretagne, surtout à partir du XIV^e siècle

(1) Cette petite étude a été publiée en anglais dans le *Bulletin of the Business Historical Society*, de Boston (n° de juin 1928).

de, la fabrication de la toile, qui s'exporte à l'étranger, notamment en Espagne, à Cadix, d'où on l'expédie dans l'Amérique espagnole, c'est Saint-Malo, avec Morlaix, qui se livre surtout à ce trafic.

Dans les périodes de guerres, très fréquentes, lorsque le commerce est menacé par les flottes ennemies, les armateurs malouins se livrent à la course maritime ; les corsaires de Saint-Malo sont particulièrement redoutés des Anglais.

On sait que les guerres de l'époque de Louis XIV n'ont pas été uniquement des guerres *dynastiques*, que la rivalité commerciale des diverses nations de l'Europe entre déjà en jeu (1). Pendant la Guerre de la Succession d'Espagne, les deux couronnes de France et d'Espagne sont alliées. Les armateurs français et surtout ceux de Saint-Malo vont en profiter pour faire directement le commerce de l'Amérique espagnole qui, légalement, ne devait se faire que par l'intermédiaire de Cadix. A la suite des Hollandais et des Anglais, qui depuis longtemps déjà faisaient le commerce de contrebande dans les colonies espagnoles, mais plus audacieux encore, les Malouins vont se diriger vers les côtes du Pacifique, y porter leurs toiles, les soieries de Lyon et de Touraine, les dentelles du Puy, les draps, la mercerie, la quincaillerie, etc. Dès 1698, un riche armateur de Saint-Malo, Danycan de l'Epine, fonde, pour effectuer ce commerce, la *Compagnie de la mer du Sud* : en 1706, trois de ses vaisseaux font un profit de 350 % et d'autres armateurs du même port imitent son exemple. Au même moment, deux bateaux, le *Sage Salomon* et le *Saint-François* rapportent du Pérou plus de six millions de livres. En l'espace de trois ans, de 1706 à 1709, c'est plus de 200 millions de livres, — somme énorme pour l'époque, — que les Malouins rapportèrent de la « mer du Sud », et une partie de ces sommes vint alimenter le trésor royal, fort démuné à ce moment.

Pour entreprendre ces longs et périlleux voyages, sur des bateaux dont le tonnage dépassait rarement 300 tonneaux, dans des conditions très peu hygiéniques, doubler la pointe de l'Amérique du Sud, remonter les côtes du Pacifique, quelle endurance fallait-il aux capitaines et aux marins malouins ! Et aussi beaucoup d'habileté com-

(1) Voy. G.-N. Clark, *The anglo-dutch alliance and the war against french trade*, Manchester, 1923.

merciale, — une habileté souvent assez peu scrupuleuse. Mais ils découvraient aussi des terres nouvelles et ils portaient fièrement le pavillon français dans ces lointains parages (3).

Seulement, le traité d'Utrecht, de 1714, porta un coup redoutable à ce trafic. Le roi d'Espagne, Philippe V, maintenait en apparence le monopole de Cadix pour le commerce de l'Amérique espagnole, mais, accordant à l'Angleterre les privilèges de l'*asiento* et du *vaisseau de permission*, c'est cette puissance qui, en réalité, allait faire surtout le commerce de contrebande, — le commerce *interlope*, — dans l'Amérique du Sud. Les armateurs malouins vont continuer encore, sur une petite échelle, leurs entreprises commerciales en Amérique, mais, à partir de 1724, ils les cesseront presque complètement (4).

*
* *

Dès lors, et jusqu'à la fin de l'Ancien Régime, les armateurs malouin vont reprendre le chemin de Cadix, où ils porteront leurs marchandises à destination de l'Amérique espagnole ; ce sera leur principal trafic.

Nous avons eu la bonne fortune de pouvoir dépouiller les papiers de l'une des grandes familles d'armateurs de Saint-Malo, les Magon, et surtout leur correspondance commerciale ; on y voit dépeintes, d'une façon concrète et vivante, leurs transactions dans le moindre détail (5).

(3) Voy. E.-W. DAHLGREN, *Les relations commerciales et maritimes entre la France et les côtes de l'Océan Pacifique*, Paris, 1909, et *Voyages français à destination des mers du Sud, 1695-1749*. (Nouvelles archives des missions scientifiques, t. 14, 1907). Cf. la très intéressante étude de Léon VIGNOLS, *Le commerce interlope dans les mers du Sud* (Revue d'histoire économique, 1925) ; Et. DUPONT, *L'abbé Noël Jouin*, Paris, 1927.

(4) Voy. Georges SCHELLE, *Histoire politique de la traite négrière aux Indes de Castille*, Paris, 1906 (thèse de droit) ; L. VIGNOLS et H. SÉE, *La fin du commerce interlope dans l'Amérique espagnole* (Revue d'histoire économique, 1925) ; André LESORT, *Les transactions d'un négociant malouin avec l'Amérique espagnole* (Revue de l'histoire des colonies françaises, année 1921, pp. 239-268).

(5) Voy. H. SÉE, *Le commerce de Saint-Malo au XIX^e siècle, d'après les papiers des Magon* (dans les Mémoires et documents pour servir à l'histoire du commerce et de l'industrie, publiés par Julien Hagem, 9^e série, 1925).

Magon de la Balue, puis son fils, Magon de la Blinaye, font principalement le commerce de commission sur les toiles, sur les toiles bretonnes surtout, qui se fabriquent dans les environs de Nantes, dans ceux de Quintin (aujourd'hui dans le département des Côtes-du-Nord) et dans le Léon, près de Morlaix (6). Ils trafiquent aussi sur les toiles normandes (les rouens) et sur les toiles de Laval. Ils achètent aussi des soieries, des dentelles, des chapeaux de castor, etc., qui prennent également le chemin de Cadix.

Ces marchandises, qui, à Cadix, sont chargées sur les flottes et les galions, à destination de l'Amérique espagnole, et qui sont confiées à des commissaires de nationalité espagnole, rapportent souvent de beaux bénéfices, mais à longue échéance ; les retours en sont lents. Aussi ne peut-on entreprendre ce trafic qu'à la condition d'avoir des capitaux considérables, comme les Magon ; et encore ceux-ci s'assurent-ils d'assez nombreux associés ou plutôt commanditaires, soit d'autres négociants, soit des gens appartenant à la classe de la finance, à la noblesse d'épée ou de robe. On a donc déjà de véritables entreprises capitalistes.

Les Magon, d'ailleurs, font encore d'autres trafics, notamment avec les Antilles françaises, où ils vendent aussi des toiles et prennent part à la traite des nègres. Les marchandises provenant des Antilles, ils les vendent moins à Saint-Malo même, qui a trop peu de débouchés, qu'à Marseille et à l'étranger, à Amsterdam surtout. Par contre, leurs relations avec l'Angleterre, gênées par des droits de douane très élevés, sont beaucoup moins importantes. — La pêche de la morue reste, au contraire, l'une des grandes ressources des armateurs malouins.

Dès la première moitié du XVIII^e siècle, on saisit déjà la décadence du port de Saint-Malo, qui ira en s'accroissant dans la seconde moitié. La cause en apparaît assez nettement ; c'est que la ville n'a pas grande communication avec le reste de la France, ni fleuve, ni canal ; dans le voisinage, une seule ville importante, Rennes, mais où les marchandises ne peuvent être transportées que par voie de terre, c'est-à-dire à grands frais. Pas d'*hinterland* agricole bien

(6) Sur cette industrie, voy. F. BOURDAIS et René DURAND, *L'industrie et le commerce de la toile en Bretagne au XVIII^e siècle*. (Comité des travaux historiques section d'histoire moderne et contemporaine, 1922).

riche ; pas d'industrie importante, en dehors de la fabrication de la toile. On comprend que des ports, comme Nantes et comme Bordeaux, au débouché de grands fleuves et de régions prospères, tendent à se développer rapidement et à éclipser Saint-Malo (7). — Les guerres maritimes, si longues, surtout de 1740 à 1763, ont contribué aussi à compromettre le trafic des armateurs malouins.

Cependant, il ne faudrait pas non plus exagérer cette décadence. A la veille de la Révolution, on compte encore à Saint-Malo de nombreux armateurs, qui font le commerce de Cadix, entreprennent la pêche de la morue, et même trafiquent aux Antilles ; quant aux marchandises du Nord, elles sont transportées presque uniquement par des vaisseaux hollandais et scandinaves.

Nos documents nous montrent que le commerce des Magon, du moins jusqu'en 1792, n'a pas été interrompu par la grande crise révolutionnaire. Après un certain fléchissement en 1789, on voit que les transactions avec l'Espagne reprennent fort actives et sont même activées par l'inflation, que produit la dépréciation progressive des assignats. Cadix n'a plus le monopole absolu du commerce avec les colonies d'Amérique ; aussi la maison Magon vend-elle ses toiles (car c'est à cet article que s'est restreint son trafic) dans bien des ports espagnols. Après le 10 août 1792, certains armateurs suspects de royalisme, comme Magon, qui, bientôt, quoiqu'octogénaire, va périr sur l'échafaud, doivent forcément interrompre leur négoce. Puis, la guerre avec l'Angleterre, qui commence en 1793 et se poursuivra, presque sans interruption, jusqu'en 1815, va ruiner le commerce de Saint-Malo, et, par contre-coup, l'industrie des toiles bretonnes et lavalloises.

Alors, pendant de longues années, les armateurs de Saint-Malo n'auront d'autre ressource que d'armer en *course* leurs bateaux ; les corsaires, tels Surcouf, s'illustreront par leurs exploits, mais la course maritime, en matière commerciale, semble avoir été une entreprise assez médiocrement lucrative (8).

(7) Voy. H. SÉE, *L'évolution commerciale et industrielle de la France sous l'ancien régime*, Paris, 1925.

(8) Voy. Abbé Rosmou, *Les derniers corsaires malouins*, Rennes, 1919 (thèse de l'Université de Rennes) ; Léon Vignols, *La course maritime* (Revue d'histoire économique, 1927).

*
* *

Les rôles des impôts, et notamment de la *capitation*, nous montrent bien clairement qu'au xviii^e siècle, c'est sur la classe des armateurs que repose toute l'activité économique de Saint-Malo (9). On en compte environ quarante, qui jouissent d'une situation de fortune fort importante ; la plupart d'entre eux ont des cotes de capitation supérieures à 50 livres. Parmi les plus riches, à la veille de la Révolution, on peut citer, outre les Magon, Robert de la Mennais, Quentin, Blaize de Maisonneuve. Autour d'eux, gravite tout un monde de capitaines de navires, d'officiers navigants, de courtiers, de commis. — Ce sont aussi les armateurs, qui jouent le grand rôle, dans l'administration municipale de Saint-Malo (10).

Les familles d'armateurs, qui se sont retirées des affaires, et qui alors vivent *noblement*, — c'est-à-dire de leurs rentes, sans se livrer à aucun travail, — sont nombreuses à Saint-Malo. Il en est un assez bon nombre qui passent dans les rangs de la noblesse. Considérons, en effet, que, dès le xvii^e siècle, bien des négociants malouins acquièrent des terres, non seulement dans les environs de la ville, où ils ont de charmantes maisons de campagne ou des châteaux (comme le père de Chateaubriand, à Combourg), mais dans toute la Bretagne ; les Magon, les Danycan, les Baude, par exemple, achètent des seigneuries considérables, même en Basse-Bretagne (11).

Ce qui montre encore la quantité de capitaux qui se sont accumulés entre les mains des armateurs malouins, c'est que l'un d'eux, — l'un des plus notables, — Danycan se fait céder les mines de Bretagne ; son fils et sa veuve créent une société pour l'exploitation

(9) H. SÉE, *La vie économique et les classes sociales à Saint-Malo au XVIII^e siècle, d'après les rôles de la capitation* (Mémoires et documents, de Julien Hayem, 9^e série, 1925).

(10) Voy. H. SÉE et A. LESORT, *Cahiers de la sénéchaussée de Rennes*, t. III, p. 1 et s.).

(11) Voy. BOURDE DE LA ROGERIE, *Introduction à l'Inventaire de la série B des archives du Finistère*, p. 169. Pinczou du Sel des Monts écrit, en 1756 (*Considérations sur le commerce de Bretagne*, p. 14)^e : « Depuis dix ans, les négociants de Saint-Malo ont acquis pour 10 millions de terres ».

de la mine de plomb argentifère de Pontpéan, entreprise, qui d'ailleurs a, tout d'abord, assez médiocrement réussi (12).

Puis, lorsque l'on visite la pittoresque ville de Saint-Malo, on voit inscrite, en quelque sorte, dans ses belles maisons de pierre de taille, édifiées par les armateurs, la splendeur ancienne du port.

Parmi ces hommes de négoce, on trouve d'ailleurs bien des personnalités intelligentes, instruites et de caractère ferme. Chez leurs descendants, parfois, ces qualités d'énergie et d'initiative se sont transmises en génie littéraire. Un fait assez significatif, c'est que deux de nos plus grands écrivains, Chateaubriand et Lamennais, étaient tous deux fils d'armateurs. Et, d'une façon générale, Saint-Malo a compté, parmi ses enfants, plus d'hommes distingués que bien des villes plus peuplées. C'était une race vigoureuse et énergique, que celle qui a poussé sur l'îlot rocheux de l'ancienne cité d'Aleth (13).

Henri SÉE.

(12) Voy. H. SÉE, *Les origines de la Société minière de Pontpéan* (Mémoires de la Société d'histoire de Bretagne, 1925).

(13) Aleth était le nom primitif de Saint-Malo.