

Les 150 ans de commerce maritime à Landerneau.

Les stratégies négociantes à Landerneau (1680-1845)



Par : Jean-Pierre Thomin,
Docteur en Histoire,
Ancien maire de Landerneau.

Sommaire

Les 150 ans de commerce maritime à Landerneau	1
I. Le commerce maritime, une histoire ancienne :	1
II. L'arrivée de la marine royale à Brest :	1
III. Vers l'industrialisation :	4
IV. Conclusion :	5

Le commerce maritime a apporté la richesse à Landerneau.

I. Le commerce maritime, une histoire ancienne :



Le commerce maritime existait déjà à Landerneau au Moyen-Âge. Des bateaux partaient vers Nantes, La Rochelle, Bordeaux, la côte nord de l'Espagne, l'Angleterre, les villes hanséatiques. Des documents de la fin du XV^e siècle témoignent d'un commerce avec le Pays de Galles.

À cette époque, une frontière douanière existait entre la Bretagne et la France, et la Bretagne commerçait avec ses voisins selon la pratique du libre-échange.

Mais avec le règne de Louis XIV (1638-1715), tout change.

Louis XIV veut être maître du monde. Donc il a besoin d'une armée et d'une marine de guerre pour essayer d'asservir ses voisins. Les différents conflits qui en ont résulté, ont constitué ce

qu'on a appelé « la deuxième guerre de 100 ans ».

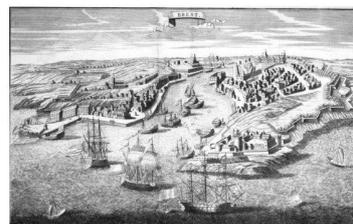
II. L'arrivée de la marine royale à Brest :

Sous Louis XIV, selon les théories mercantilistes, la richesse d'un pays se mesurait à la quantité d'or, sous forme de pièces ou lingots, et à la quantité d'argent (métal), qu'il possédait. Le commerce intérieur du pays était considéré à somme nulle. Pour s'enrichir, un état devait échanger avec l'extérieur, d'où l'obligation de posséder une forte armée et une marine de guerre.

On considérait en France, que pour qu'un état gagne, il fallait qu'un autre perde, alors que dans le même temps, d'autres pays en Europe avaient une conception du commerce plus moderne.

Louis XIV met des droits de douane importants, ce qui entraîne entre autre la guerre avec la Hollande.

Le port de Brest à la fin du XVII^e siècle



Les Anglais venaient acheter de la toile à Morlaix, et ils exportaient du drap. L'instauration des droits de douane a eu pour conséquence une chute importante de la vente des toiles de lin, les « créés » du Léon.

C'est dans ce contexte, vers la fin du XVII^{ème} siècle, qu'est développé le port de Brest, orienté vers la marine de guerre.

Au cours du XVIII^{ème} siècle la moitié des navires de la marine, seront construits à l'arsenal de Brest.

Autour de Brest, il n'y avait pas beaucoup de ressources utiles pour la construction navale ; il fallait presque tout importer, comme par exemple les bois résineux du nord de l'Europe pour la fabrication des mâts. Cela fera la fortune des négociants.

Sur les bateaux, il fallait nourrir les marins, mais aussi leur donner à boire.

Dans des barriques en bois, l'eau se conservait mal. Au bout de quelques semaines des bactéries se développaient, puis l'eau redevenait potable, et ainsi de suite.

On n'avait pas ces problèmes avec le vin, notamment le vin de la région bordelaise. Brest a importé jusqu'à 20 000 tonneaux de vin, ce qui représentait environ 20 millions de bouteilles. Sur un vaisseau partant pour plusieurs mois, on embarquait jusqu'à 350 barriques de vin.

On importe aussi de la résine des Landes, du fer de Bilbao en Espagne.

Brest ne produit que des navires.

Landerneau vers 1680



Landerneau par contre possède des avantages. La ville est située au centre d'une région de production de toiles de lin, de céréales, de cuirs, de beurre (qu'on exporte même jusqu'aux Antilles), de viande. C'est également vrai dans beaucoup d'autres ports de Bretagne.

Mais Landerneau dispose de deux quais pour le chargement et le déchargement des marchandises, et la ville est protégée par Brest.

Vauban a fait construire beaucoup de fortifications le long du goulet et à la pointe de l'Île Longue pour protéger la rade.

Landerneau est protégée des tempêtes, et peut ainsi mener un commerce d'exportation très actif.

On exporte des produits spécialement prévus à cet effet et à forte valeur ajoutée.

Les toiles ne pouvaient être vendues que dans les quelques villes qui possédaient un bureau de marque, comme Landerneau. Le tampon d'un bureau de marque signifiait que la qualité de la toile avait été vérifiée par des inspecteurs.

Coins de marque Landerneau 1755



Tous les enclos paroissiaux ont été financés par les bénéfices issus de la fabrication et du négoce des toiles.

Le développement du commerce voit émerger une bourgeoisie commerçante qui finit par prendre le pouvoir municipal.

Le basculement de la hiérarchie fiscale

ANNEE	JUSTICE ET FINANCE			MARCHANDISE		
	NOMBRE	MONTANT	%	NOMBRE	MONTANT	%
1716	14	968	15,43	10	564	9,04
1720	7	324	7,32	18	707	16,06

L'autorité dans la ville, exercée jusqu'ici par les gens de justice bascule au profit des négociants.

On le voit d'abord en matière fiscale : le montant des impôts issus des anciens responsables de la justice et de la finance va connaître une baisse importante de 1716 à 1720, tandis que le montant fiscal lié au commerce des marchandises augmente rapidement.

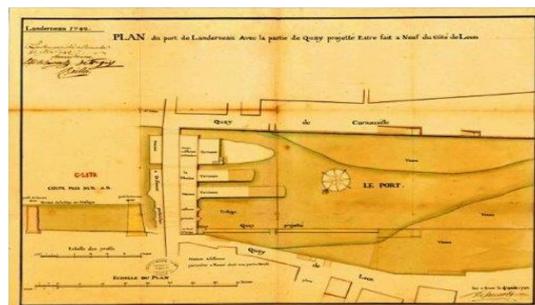
La justice était seigneuriale, et le sénéchal, qui remplissait cet office, était parmi les personnes les plus riches de la ville. Peu à peu sa place décline au profit des nouveaux marchands.

L'échevin, au Moyen-Âge était un magistrat élu par les bourgeois ou l'ensemble des habitants, pour s'occuper des affaires communales. En 1720, l'échevinage se ferme. Les nouveaux membres de la communauté de ville sont élus à vie par les échevins en place.

En 1724, le premier plan de travaux d'aménagement du port de Landerneau voit le jour. 800 mètres de quai sont construits, disponibles en permanence. Alors qu'en même temps à Brest, le port ne dispose que de 500 mètres de quai, disponibles seulement trois fois par semaine.

Landerneau a ainsi une fonction d'entrepôt.

Ci-contre le projet de port en 1742



Le quai de Cornouailles (à l'époque appelé aussi quai Saint Thomas), était réservé au stockage du bois destiné à la marine.

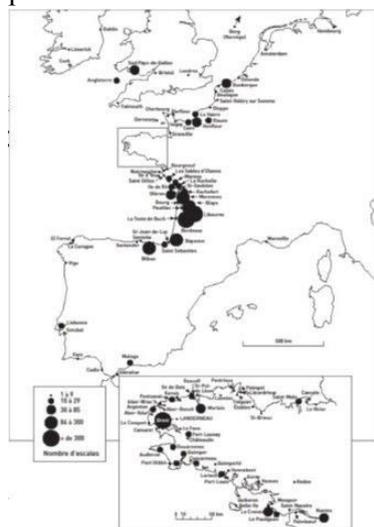
L'évaluation du trafic maritime a évolué ; jusqu'au milieu du XVIII^{ème} siècle, le terme « barque » désigne un navire de commerce, le « bateau » étant son annexe. Ensuite, selon leur taille et leur grément, ils étaient désignés par un terme spécifique (côte, sloup, brick, goëlette, senault, etc.).

Une preuve, entre autres, du dynamisme du commerce international, est la présence à Landerneau de 10 marchands d'oranges ; celles-ci venaient d'Espagne et du Portugal.

On importe du fer de Bilbao jusqu'en 1802.

Si on compare Landerneau à d'autres ports qui pratiquent le commerce à l'international, le fait de disposer de la protection d'un port militaire est un avantage important.

5 ports en France font plus de 90 % du commerce de fer avec Bilbao ; Landerneau en fait partie.



Le commerce landernéen ne va pas majoritairement à Brest, mais vers le Bordelais, Libourne (vin), Bayonne (fournitures navales), Pays de Galles (charbon), Honfleur et Dunkerque (poisson), Le Croisic (sel)...

Morlaix exporte vers Bilbao par des navires landernéens.

À la fin du XVIII^{ème} siècle, le port de Landerneau importe les 2/3 de la quantité de fer importé de Bilbao par Nantes.

En 1769, l'inspecteur Tribet note dans un rapport : « à Morlaix, tous les négociants travaillent à la commission¹ ». Landerneau travaille pour son propre compte, et vend directement à Bordeaux.

Libourne exporte du vin à une quasi égalité entre Brest et Landerneau jusqu'en 1784. Suite au développement du commerce à Brest, le vin est importé pour 1/3 à Landerneau et 2/3 à Brest.

Au XVIII^{ème} siècle, l'importance du commerce à Landerneau comparé à Nantes est dans le même rapport qu'aujourd'hui entre Brest et Nantes.

Pendant la révolution, se dessine le début d'un changement d'activité ; on se tourne vers l'approvisionnement des armées (chemise, vêtements, etc.). Un peu de contrebande apparaît.

¹ Procédé qui immobilise beaucoup de trésorerie.

Sous la Restauration, Landivisiau avait essayé de vendre aussi de la toile, mais Landerneau a fait valoir une ancienne ordonnance royale lui accordant le monopole de ce commerce. Le président de la chambre des négociants de Brest écrit en 1819, que « Landerneau est devenue le vrai port de Brest ».

Au XVIII^{ème} et XIX^{ème} siècle, Landerneau se lance un temps dans la pêche à la morue, pratique un peu de guerre de course, commerce vers l'outre-mer (1740-1745). Elle a cherché à obtenir l'autorisation de commercer avec les Antilles, mais cela n'a pas abouti.

L'activité connaît ensuite des hauts et des bas. Après 1805, pendant les guerres de l'Empire, les Anglais bloquent la sortie du goulet et le commerce de Brest et Landerneau diminue fortement. Il reprend de l'activité au moment de la guerre d'Indépendance américaine, etc.

Mais malgré tout, pendant les guerres, les affaires continuent plus ou moins. La navigation étant difficile, on ne va plus au-delà de Bordeaux. Les navires sont plus petits, ils peuvent ainsi naviguer près des côtes et aller s'y cacher en cas de danger. On utilise des bateaux battant pavillon neutre ou on maquille ses propres bateaux.

Le commerce par terre est beaucoup plus long et le tonnage très inférieur.

On essaie de diminuer les risques : les bateaux ont plusieurs propriétaires, on n'assure qu'une partie de la cargaison.

En 1802, les Landernéens décident de créer une chambre d'assurance solidaire.

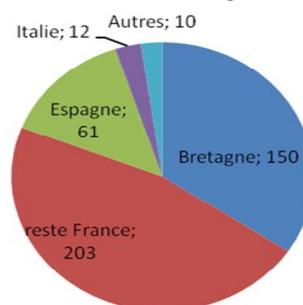
III. Vers l'industrialisation :

À la fin de « la deuxième guerre de 100 ans », la France n'a plus la suprématie maritime, les Anglais contrôlent tout, et il faut payer les troupes d'occupation. Landerneau vend en France un peu de toile pour les militaires.

Les colonies à Saint Domingue sont perdues. En 1820, les colonies espagnoles en Amérique du sud prennent leur indépendance, et c'est un marché qui disparaît.

Venu de Normandie, Etienne Radiguet est un négociant important ; avec un associé, il fonde la société Radiguet-Goury. Il s'est ainsi peu à peu constitué un véritable réseau.

Les correspondants de la société Radiguet-Goury



1820-1821 : c'est le début de la transformation du commerce. Il s'agit de fournir des produits spécifiques à la marine. Celle-ci demande des toiles de qualité, une constance d'approvisionnement, des prix. Pour cela il faut industrialiser les productions.

Dès le début du XIX^{ème} siècle, le préfet de Brest écrit que la seule ville industrielle qui exporte, c'est Landerneau. Elle vend des coiffures militaires, du savon, du cuir issu de ses tanneries.

C'est la fin des corporations ; on mécanise. Les manufactures rurales sont dépassées. On concentre les activités autour de Landerneau. Les ateliers sont mis en concurrence et des manufactures, comme celle de Locronan, sont obligées de fermer, car ne satisfaisant plus aux nouvelles normes de qualité.

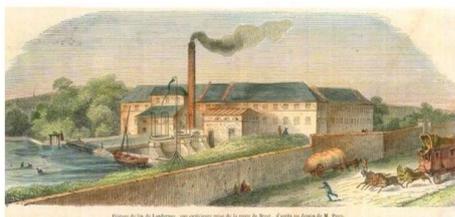
1849, Landerneau redresse le tracé de l'Elorn, et crée un chenal ce qui augmente la longueur des quais de 400 mètres. Cependant les plus gros navires ne commercent plus avec Landerneau, mais se tournent vers la Méditerranée, le Danemark, la Baltique.

Le redressement de la rivière (1849)



Les négociants de Landerneau ont pu réunir rapidement des fonds pour créer en 1845 la Société Linière du Finistère. Une tentative identique dans les Côtes du Nord n'a pu aboutir faute de financement. Les Landerneens nouent des alliances entre industriels pour contourner les règles des marchés de la marine de Brest, tandis que dans les Côtes du Nord et en Île et Vilaine, les manufactures rurales, très actives jusqu'ici, disparaissent.

La filature de la Société Linière du Finistère à Landerneau en 1849



Le principal groupe marchand de la ville engage, cas unique en Bretagne, une étonnante reconversion industrielle, afin de se positionner en leader sur les marchés de fournitures militaires. Cette révolution, indispensable pour répondre aux exigences de prix et de qualité du donneur d'ordres, aboutit à la création en 1845 de la Société Linière du Finistère, qui devient la plus importante entreprise privée du Finistère, salariant jusqu'à 4 500 employés.

Tout se décide alors à Landerneau. En 1849, la Société Linière du Finistère, à Landerneau, fonctionne à plein régime.

Ce qui entraîne un presque triplement de la population, à tel point qu'on agrandit l'église !

IV. Conclusion :

Au fil des siècles, Landerneau a montré sa capacité à mener un commerce actif, à rebondir après les crises, s'est ouverte à toutes sortes d'activités.

Peu à peu, les navires deviennent plus grands, passent à la vapeur. Les petits ports ne peuvent plus les accueillir.

De toutes ces années, il reste une histoire riche et un patrimoine de très grande qualité, atout pour un développement futur.
