

**L'essor du port et du commerce maritime à
Landerneau au 18^{ème} siècle**



Sommaire

Introduction	3
Première partie : L'évolution du port de Landerneau face aux contraintes	4
Seconde partie : L'activité du port de Landerneau et le commerce maritime	6
Troisième partie : Les négociants landernéens	9
Conclusion	11

Introduction

Le port de Landerneau, situé au cœur de la ville, est aujourd'hui ouvert aux plaisanciers. Nous sommes loin de nous imaginer qu'il y a quelques siècles, il était l'un des plus actifs de la région et faisait vivre bon nombre de personnes.

Il a subi des modifications nécessaires à le rendre plus attractif au fil des années. Les navires rencontraient des difficultés pour entrer, charger et décharger leurs marchandises. Il a donc fallu s'adapter grâce à une grande campagne de travaux au 18^{ème} siècle.

Le port de Landerneau a eu pour principale activité l'import et l'export de diverses marchandises. Les négociants landernéens ont su s'adapter aux productions locales pour s'enrichir. Les quais du port ont également pu servir d'espace de stockage pour les vivres et les matériaux nécessaires au port de Brest.

La ville a également vu son quotidien changer avec l'arrivée de négociants qui a modifié la vie politique et quotidienne ainsi que la bourgeoisie locale. Ils ont su pleinement s'insérer dans la population en se mariant avec des jeunes femmes des alentours et en construisant à Landerneau.

Ce sont ces différents points que nous allons essayer de développer dans les trois parties qui vont suivre. Dans un premier temps, l'évolution du port face aux contraintes. Ensuite, l'activité du port de Landerneau et le commerce maritime. Enfin, la place des négociants au sein de la ville de Landerneau.

C'est à ce moment-là que naît la volonté de construire deux quais parallèles. Non seulement pour une plus grande commodité, mais aussi pour contrer le phénomène naturel qu'est l'envasement. Le port se verrait resserré avec ces quais, ce qui forcerait le courant de l'eau à emmener en partie avec lui la vase qui encombre le port et gêne la navigation.

Le quai de Cornouaille est donc construit entre 1723 et 1745. Il atteint 400 mètres de longueur à la fin de ces premiers travaux. Il connaît une modification en 1774 : il est rehaussé au vu des inondations qu'il connaît trop souvent.

L'aménagement du quai de Léon débute en 1742, un allongement est effectué en 1750. Il est définitivement achevé en 1762 avec la construction des murailles du quai. On y ajoute en 1817 une cale de carénage et de construction navale.

Au 18ème siècle, on compte donc 800 mètres de quais une fois la totalité des travaux terminés. Ces quais permettent de faciliter le déchargement des bateaux, mais aussi de stocker les marchandises. Fort de ces nouveaux aménagements le port de Landerneau offre des conditions idéales et peut prétendre rivaliser avec d'autres ports environnants. Celui de Brest par exemple, qui arrive facilement à saturation.

Au total, ce sont au moins 63 000 livres qui sont versées à Landerneau, par les États de Bretagne, entre 1740 et 1773 pour ces travaux, soit un des montants les plus élevés en Bretagne. La ville contribue également à financer ces travaux (au moins 53 000 livres) grâce au doublement des octrois en 1735.

Enfin, une cale de lancement est réalisée en 1817 afin de radouber et de lancer les navires, qu'il était difficile de construire ou de caréner dans le port. Cela représentait pour les armateurs une pénibilité et un coût considérable. Cette demande avait dans un premier temps été faite en 1767 avant d'être reconduite en 1776 par le maire Daumesnil.

Durant cette période, il apparaît la volonté de réaliser un chenal afin de faciliter l'entrée des bateaux en coupant les derniers méandres. La réalisation de celui-ci n'aura lieu qu'en 1849, malheureusement trop tard pour l'activité du port de Landerneau. Cet aménagement très important et demandé depuis de nombreuses années, ne changera pas l'activité du port.



Seconde partie : L'activité du port de Landerneau et le commerce maritime

Le commerce maritime à Landerneau a représenté un atout majeur pour la ville durant plusieurs siècles. Celle-ci a eu la chance d'avoir un contexte et un environnement favorable au développement des échanges et des transactions. Tout cela lui a permis d'axer la vie de la ville autour du port.

La ville a profité d'un emplacement géographique propice au développement du port. Elle se trouve à la jonction de cinq voies importantes qui sont celles de Morlaix, Lesneven, Brest, Quimper et Carhaix. Landerneau a également la chance d'avoir la présence du pont de Rohan. Ces deux facteurs ont représenté un atout majeur pour la ville car ils ont fait d'elle un passage inévitable pour se déplacer entre les plus grandes villes.

On peut aussi noter qu'autour d'elle, de nombreux sites de production de marchandises diverses étaient implantés (lin, cuir, agriculture...).

Le port a donc permis de faire un lien entre la terre (avec les voies et les productions) et la mer (qui est un moyen intéressant pour transporter des marchandises).

A partir du 16^{ème} siècle, l'activité du port de Landerneau connaît une période de croissance. Le commerce des toiles de lin qui se développe, impacte directement le commerce maritime en plaçant le port second en termes d'exportation des créés, entre le 16^{ème} et le 17^{ème} siècle. Les créés sont des toiles fines de lin, ce mot vient du breton *kreiz*, signifiant chemise d'enfant car le plus souvent, ces toiles servaient à faire du linge de corps.

Le 18^{ème} siècle représente une période toute aussi importante concernant l'activité du port. La vie de la ville gravite autour de celui-ci. Le commerce s'ouvre à de nouvelles marchandises telles que le cuir. Il se développe de plus en plus face à un contexte changeant. Jacques Cambry décrit d'ailleurs le port de Landerneau en 1794 comme "un des plus importants du Finistère".

En parallèle, la situation économique se dégrade après 1750. En 1774, on constate la baisse du commerce maritime en général. Dans le Léon, le déclin de la production des *créés* commence au début du 18^{ème} avant de connaître une seconde phase en 1790. Cela n'arrange en rien les échanges maritimes à Landerneau car les *créés* constituaient une majeure partie des exportations sur les décennies précédentes. Il est difficile de savoir exactement comment le déclin du commerce maritime à Landerneau a réellement évolué à cette période faute d'études précises sur la ville à la fin du 18^{ème}. Mais il est sûr que les négociants ont su commercer avec d'autres marchandises et notamment profiter de la prospérité du cuir.

Le commerce maritime à Landerneau durant ses siècles de prospérité est représenté par beaucoup d'exportations, ce qui paraît logique, la ville se trouvant au centre de plusieurs lieux de productions.

La ville est située au centre des principaux lieux de culture et de transformation du lin. Le commerce de ces toiles se développe fortement du 16^{ème} au 17^{ème} siècle. On peut le voir notamment grâce à l'apparition au sein de la ville, d'un bureau de marque des toiles dès la fin du 17^{ème} siècle. Il continue d'être actif au 18^{ème} malgré le déclin qu'il connaît dans la seconde moitié. Le port a la chance de détenir le droit d'exporter ces toiles avec Saint-Malo, Morlaix et Nantes. Ces exportations vont principalement se faire vers le sud avec par exemple des destinations comme Bordeaux ou Bilbao.

Le cuir représente également une part importante de l'exportation au sein du port de la commune. Ce commerce arrive assez tardivement et sa prospérité est principalement dans la seconde moitié du 18^{ème} siècle. Landerneau est un point où les cuirs peuvent être facilement acheminés depuis Lampaul-Guimiliau, où l'on retrouve un centre de production. Encore une fois, la destination principale est Bilbao. Dans une bonne partie des bateaux en partance pour cette destination on trouve des cuirs de toutes sortes : de veau mais aussi des cuirs de bœuf plus forts et résistants pour la réalisation de semelles.

On exporte également des produits agricoles comme le blé, des salaisons, du beurre, du saindoux ou encore du miel. Il arrive également que l'on transporte des chevaux et des bovins.

L'importation joue également un rôle important dans l'activité du port de Landerneau. L'arrivée de la marine royale à Brest à la fin du 17^{ème} siècle impacte directement les importations à Landerneau. On réceptionne des marchandises diverses servant à la construction de navires, à leur équipement et au ravitaillement des équipages. On trouve donc, du bois ou encore du fer en provenance d'Espagne ou de Suède dans les bateaux. Mais également, du vin en grande quantité (le vin étant acheminé à Landerneau depuis le Moyen-Age), des cordes, des produits résineux, du charbon provenant du Pays de Galles, du sel...



Déchargement d'un bateau à quai, Archives municipales de Landerneau, 03 Fi 0105

L'activité du port de Landerneau ne consiste pas uniquement à la transaction de marchandises. Il est également une annexe du port de Brest servant au stockage de marchandises. Durant cette époque, il y a donc à Landerneau de grands espaces où l'on retrouve du bois pour construire les navires ou alimenter les fours du port de Brest. Mais aussi des vivres pour la marine : du vin conservé dans des barriques, des salaisons, des fèves... Ces marchandises sont transportées jusqu'à Brest par bateaux. Cette fonction est conservée au fur et à mesure du temps, on peut noter qu'en 1819 le président des négociants brestois dit que "Landerneau est le véritable port de commerce de Brest". Aujourd'hui, on retrouve à la place de ces espaces des rangées de maisons ou des voies de circulation.



Le port de Landerneau en 1776, vu du quai Saint-Julien, gravure de Nicolas Ozanne, Collection ville de Landerneau, 2009.2.1

Pour mener à bien ces transactions, les bateaux sont bien évidemment nécessaires. Les bateaux qui composent la flottille landernéenne sont le plus souvent des barques qui sont des bateaux de taille moyenne avec des formes arrondies. Ces bateaux ont pour destinations récurrentes les villes de Bordeaux, Bayonne, Bilbao, Nantes ou encore Lisbonne.

De 1713 à 1744, la flottille landernéenne est développée et connaît une grande prospérité. Ensuite, la guerre de Succession d'Autriche donne un coup d'arrêt, la flottille est diminuée. Dans la seconde moitié du 18^{ème} siècle, c'est une évolution du nombre de bateaux en dents de scie à cause des nombreux conflits avec l'Angleterre.

Troisième partie : Les négociants landernéens

Les négociants landernéens ont joué un grand rôle dans la vie du port de Landerneau et dans le commerce maritime. C'est grâce à eux entre autre qu'aujourd'hui nous gardons une trace physique de l'histoire du commerce maritime landernéen.

Une bonne partie des négociants se trouvant à Landerneau avaient des origines extérieures à la Bretagne, les registres et documents que l'on retrouve aujourd'hui peuvent en témoigner. Les noms des négociants qui y sont mentionnés n'ont pour la plupart pas de consonance bretonne.

Ces hommes arrivent à Landerneau avec un désir de réussir professionnellement et économiquement pour voir leur fortune personnelle augmenter. Ils choisissent la ville grâce à la prospérité du commerce maritime et du port qui ne cesse de grandir et d'évoluer.

Leurs origines coïncident le plus souvent avec des régions sources des marchandises qui sont importées et exportées à Landerneau. Ils viennent de Normandie où la production de textiles est importante ou encore du Bordelais où l'on produit du vin. Ils s'installent donc dans la ville et s'y intègrent parfaitement. Ils se marient pour la plupart avec des femmes d'origine locale et ils en viennent même à y occuper une place centrale en participant activement à la vie locale et politique. Ils ont souvent des occupations en plus de leur activité de négociant-armateur en prenant des responsabilités publiques à l'hôpital, dans les paroisses ou à la mairie. Ils en viennent donc à acquérir un certain nombre de capitaux et de moyens leur permettant d'occuper une place de choix au sein de la bourgeoisie landernéenne. Pour montrer ce statut et leurs richesses, ils font construire de riches hôtels pour leurs familles, ils achètent également des biens : fermes, maison, manoirs et autres...



L'hôtel particulier construit par Mazurié, image personnelle

Les négociants ont joué un rôle primordial dans l'activité du port en achetant et en vendant diverses marchandises faisant la richesse du commerce landernéen. Ils stimulaient les échanges et les transactions avec d'autres négociants et vers des destinations différentes.

Parmi tous les négociants exerçant à Landerneau, certains ont plus ou moins réussi. Ils ont une importance et une influence différente en fonction de leur réussite dans le commerce maritime. Certains sont plus connus grâce aux richesses qu'ils ont réussi à acquérir. Elles leur ont permis de gravir les échelons sociaux afin d'obtenir un haut statut dans la bourgeoisie landernéenne.

Jean Baptiste Mazurié par exemple, est un bourgeois des plus fortunés du 18^{ème} siècle à Landerneau. Il est originaire de l'Orne, département de Normandie et est né en 1684. Il arrive en Bretagne, à Brest, après la mort de son père. Il est accueilli par son oncle occupant une profession de négociant. En 1704, il part pour l'Amérique du Sud sur un bateau appartenant au Roi. Là-bas, il devient capitaine de navire puis négociant. Il revient en Bretagne en 1716, une fois qu'il a commencé à construire sa fortune personnelle. Il épouse Marie Louise Bordier, fille d'un négociant de Lesneven en 1717. En 1725, il fait construire un grand hôtel particulier sur le quai de Léon, il ne cesse ensuite de s'enrichir en continuant ses activités de négociant. Il prend également de l'importance dans la ville en occupant entre autres la fonction de maire de 1766 à 1768. Mis à part les biens qu'il possède sur le territoire, un autre marqueur de ses moyens est la *Marie-Catherine*, un navire de 36 tonneaux dont il est propriétaire avec d'autres négociants.

La carrière de négociant de Jean Baptiste Mazurié illustre bien mes précédents propos sur les négociants landernéens. Originaire de Normandie, il a su développer ce qu'il avait commencé à construire en Amérique du Sud en tant que négociant. En poursuivant son occupation à Landerneau, il est devenu l'un des négociants les plus importants du 18^{ème} siècle, riche de ses expériences étrangères en tant que membre d'équipage et voyageur. Sa famille, plus particulièrement certains de ses 14 enfants ont perpétué la renommée familiale en devenant à leur tour négociants et maires de Morlaix pour deux d'entre eux.

Conclusion :

Le port de Landerneau a donc été un atout majeur pour la ville entre le 16^{ème} et le 19^{ème} siècle. Il a permis de développer l'économie locale, mais également de promouvoir et de faire connaître les productions locales dans de nombreux pays.

Le contexte changeant, il a su s'adapter aux aléas climatiques et aux requêtes des navigateurs et négociants, pour ne cesser de se dynamiser.

Il a également pu profiter des faiblesses des autres villes pour diversifier ses activités. Comme par exemple celle de Brest avec son encombrement récurrent.

Le commerce maritime a fortement modifié la vie locale à travers la présence des négociants. On peut voir encore aujourd'hui les traces de la réussite des échanges maritimes dans les rues de Landerneau avec les différentes constructions des négociants landernéens.