

Introduction

Le vin constitue un élément fondamental de la civilisation occidentale et de l'identité française¹. Après avoir été transmis par les Grecs de Marseille en 600 avant J.-C.², les vignobles gagnent successivement les régions de la « Narbonnaise », de l'Ouest et du Nord des Gaules, voire de Bordeaux, de Paris, et de la Moselle sous l'influence des viticulteurs romains³. L'importante consommation de cette boisson au Nord de l'Europe détermine le développement du commerce intra-européen et l'extension des vignes en France⁴. Le vin français constitue une part importante des marchandises exportées aux anciens Pays-Bas par les caboteurs flamands, hollandais et bretons⁵. Selon M. Montanari, « la civilisation alimentaire du haut Moyen Âge européen est marquée par le triomphe du vin, boisson à la fois très prisée et de consommation quotidienne⁶ ».

Les chercheurs français s'intéressant au commerce du vin ont déjà produit nombreuses œuvres scientifiques. Ces études se concentrent sur deux axes en particulier. En premier lieu, la majorité des travaux a porté sur l'histoire de la production du vin de Bordeaux et de Bourgogne, sur leur commerce, et avant tout sur leur exportation, mettant de côté l'histoire de leur consommation⁷. S. Lavaud pour le Moyen Âge⁸, C. Huetz de Lempes et P. Butel pour le XVIII^e siècle peuvent être cités. En ce qui concerne la production du vin haut de gamme, R. Pijassou a montré la longue histoire du vin de Médoc en s'appuyant sur le dépouillement des archives du Château

1. ROCHE D., *Histoire des choses banales. Naissance de la consommation XVII^e-XIX^e siècle*, Paris, Fayard, 1997, p. 254-255. DURAND G., « La vigne et le vin », NORA P. (dir.), *Les lieux de mémoire*, t. III : *Les France*, Paris, Gallimard, 1992, p. 786-822.
2. BRAUDEL F., *L'identité de la France*, t. II : *Les hommes et les choses*, Paris, Arthaud, 1986, p. 97.
3. PITTE J.-R., *Histoire du paysage français : De la préhistoire à nos jours*, Paris, Tallandier, 1983 (1^{re} éd.), 2001 (2^e éd.), 2003 (3^e éd.), p. 97. Nous avons consulté la troisième édition.
4. BRAUDEL F., *L'identité de la France*, op. cit., p. 112-113. JEANNIN P., « Les interdépendances économiques dans le champ d'action européen des Hollandais (XVI^e-XVIII^e siècle) », *id.*, *Marchand du Nord : espaces et trafics à l'époque moderne*, Paris, Presses de l'École normale supérieure, 1996, p. 266-267.
5. CRAEYBECKX J., *Un grand commerce d'importation. Les vins de France aux anciens Pays-Bas (XIII^e-XVI^e siècle)*, Paris, SEVPEN, 1958, 316 p.
6. MONTANARI M., « Structures de production et systèmes alimentaires », FLANDRIN J.-L. et MONTANARI M. (dir.), *Histoire de l'alimentation*, Paris, Fayard, 1996, p. 287.
7. DION R., *Histoire de la vigne et du vin en France, des origines au XIX^e siècle*, Paris, 1959, 772 p. LACHIVER M., *Vins, vignes et vigneron : histoire du vignoble français*, Paris, Fayard, 1988, 714 p.
8. LAVAUD S., *Bordeaux et le vin au Moyen Âge*, Bordeaux, Éd. Sud-Ouest, 2003, 216 p.

Lafitte⁹. S. Lachaud a présenté la production et le commerce de vin blanc de Sauternes au XVIII^e siècle¹⁰. En second lieu, les recherches portant sur le commerce du vin ont parfois privilégié les analyses des circuits volumineux avec les grandes villes consommatrices soit étrangères soit nationales, telle la thèse de R. Pijassou, qui nous explique la dilatation du marché du vin du Médoc et la mode de sa consommation à Londres ainsi que celle de B. Musset qui se porte sur le commerce du vin de Champagne à Paris et dans des villes étrangères¹¹. Les études d'A. Wegener Sleeswijk illustrent le commerce et la qualité des vins consommés aux Provinces-Unies, particulièrement à Amsterdam et à Rotterdam¹².

Or, l'histoire de la consommation du vin est liée très étroitement à l'histoire maritime. L'existence des ports et des voies fluviales est une clé de l'expansion de la vigne et du commerce du vin de l'Antiquité à l'époque moderne¹³. Les cargaisons des bâtiments du cabotage intra-européen consistent principalement en produits régionaux comme le vin, les céréales ou le sel même si, après l'ouverture du commerce transocéanique, ce sont les produits exotiques et le trafic au long cours qui accélèrent l'essor économique des ports atlantiques français. Les ports atlantiques français de Bordeaux, Nantes, Lorient et Rouen-Le Havre, qui s'appuient sur la politique de l'État et sur le nouvel engouement pour les produits exotiques du marché européen, connaissent une prospérité remarquable dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. Néanmoins, le vin garde une place importante parmi les produits exportés de France. En effet, tout au long du XVIII^e siècle, c'est l'une des principales marchandises du marché ultramarin et des marchés étrangers. Le développement du trafic maritime français accompagne l'extension du marché du vin français.

L'importance du commerce du vin entre Bordeaux et la Bretagne est évidente. Se situant à la frontière de régions de production vinicole en France, la province bretonne est un espace attractif et consommateur de vins. Selon J.-P. Leguay, le vin arrive en Bretagne de tous les horizons « du comté de Nantes, [...] du Val de Loire (Anjou, Touraine, Orléanais), du Poitou, de Thouars, de Bourgogne, d'Aunis, de Gascogne et même d'Espagne » aux XIV^e et XV^e siècles¹⁴. Cette tradition perdure au fil du temps, et au XVII^e siècle

9. PIJASSOU R., *Le Médoc : un grand vignoble de qualité*, Paris, Tallandier, 1980, 2 vol., 1 474 p.

10. LACHAUD S., *Vin, vigne et vigneron en Sauternais, des années 1650 à la fin de l'Ancien Régime*, thèse, université de Bordeaux III, 2010, 2 vol.

11. MUSSET B., *Vignobles de Champagne et vins mousseux, Histoire d'un mariage de raison 1650-1830*, Paris, Fayard, 2008, 790 p.

12. Voir WEGENER SLEESWIJK A., « Les vins français aux Provinces-Unies au XVIII^e siècle, négoce, dynamique institutionnelle et réorganisation du marché », *Colloque pour jeunes chercheurs en histoire économique, organisé par le Réseau thématique pluridisciplinaire CNRS « Histoire économique »*, Cachan, 28-29 mars 2008.

13. LAGRANGE M., *Le vin et la mer. À l'usage des épicuriens et des marins, Bordeaux*, Féret, 2008, p. 56-64.

14. LEGUAY J.-P., *Un réseau urbain au Moyen Âge : les billes de la Bretagne aux XIV^e et XV^e siècles*, Paris, Maloine, 1981, p. 249.

entre le golfe de Gascogne et la Manche, les Bretons cabotent essentiellement du vin. Les flottes malouines transportent la morue séchée à Bordeaux et y chargent du vin comme cargaison de retour au début du XVIII^e siècle¹⁵. De même, les caboteurs bretons ramènent le vin de Bordeaux dans les ports de l'évêché de Quimper, tandis qu'ils y chargent le froment en retour¹⁶. Les États de Bretagne tentent plusieurs modifications des tarifs des droits pour favoriser le commerce du vin dans la province au début du XVIII^e siècle¹⁷. Dans les études historiques de la Bretagne au XVIII^e siècle, le commerce du vin d'Aquitaine n'a pas été traité. Cependant il apparaît nettement que les grands ports comme Lorient et Brest continuent d'être de gros importateurs de vin de Bordeaux. L'étude de N. Mainet-Delaire rend ainsi compte de l'approvisionnement en vin à Brest par les négociants bordelais et libournais au XVIII^e siècle¹⁸. Grâce à la liaison traditionnelle entre ces deux ports, les élites brestoises consomment le vin haut de gamme, en enrichissant leurs connaissances sur cette marchandise. Malgré tout, même si le volume expédié baisse légèrement, la Bretagne constitue encore un des marchés les plus importants du vin de Bordeaux à la fin du XVIII^e siècle¹⁹.

De nombreux chercheurs s'intéressent aux activités commerciales des grands ports français et laissent le commerce régional au second plan. La croissance extraordinaire du commerce ultramarin a poussé les historiens à étudier les activités commerciales de longue distance au XVIII^e siècle²⁰. P. Butel a néanmoins déjà rendu compte de la réalité du commerce côtier national au XVIII^e siècle. Cependant le cabotage ne constituait pas le centre de ses travaux sauf s'il participait au commerce extérieur. Se pose donc la question des mutations de ce type de trafic, si l'on considère que le cabotage interrégional n'est plus le facteur décisif de la croissance bordelaise. G. Marin fournit quant à lui des informations sur les activités commerciales de Nantes au XVIII^e siècle²¹. La thèse de P. Jeulin²² et surtout les travaux réalisés par J. Meyer²³ nous montrent la forte croissance du port ligérien qui s'appuie sur le commerce colonial. Les travaux d'O. Pétré-Grenouilleau²⁴

15. SÉE H., *L'industrie et le commerce de la Bretagne dans la 1ère moitié du XVIII^e siècle : d'après le Mémoire de l'intendant des Gallois de la Tour*, Rennes, Plihon et Hommay, 1922, p. 8.

16. *Ibid.*, p. 43-45.

17. POCQUET B., *Histoire de Bretagne (1715-1789)*, Rennes, Vatar, 1914, t. 6, p. 168.

18. MAINET-DELAIRE N., *Vins et négociants d'Aquitaine vers la Bretagne finistérienne de 1660 à 1795*, Coiffard, 2007, 176 p.

19. BUTEL P., *La croissance commerciale bordelaise dans la seconde moitié du XVIII^e siècle*, 2 vol., Lille, Service de reproduction des thèses, 1973, p. 388.

20. LABROUSSE E., LÉON P., GOUBERT P., BOUVIER J., CARRIÈRE Ch. et HARSIN P., *Histoire économique et sociale de la France*, t. II : *Des derniers temps de l'âge seigneurial aux préludes de l'âge industriel (1660-1789)*, Paris, PUF, 1970, p. 195.

21. GASTON-MARTIN, *L'ère des négriers : 1714-1774*, Paris, Félix Alcan, 1931, 452 p.

22. JEULIN P., *L'évolution du port de Nantes : organisation et trafic depuis les origines*, Paris, PUF, 1929, 516 p.

23. MEYER J., *L'armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1969, 468 p.

24. PÉTRÉ-GRENOUILLEAU O., *Nantes au temps de la traite des Noirs*, Paris, Hachette, 1998, 278 p.

relèvent également l'importance du système du commerce triangulaire et de la traite négrière transatlantique qui dynamisent les activités portuaires de Nantes.

L'étude des activités des caboteurs sur le littoral atlantique met en évidence le rôle de nombreux ports secondaires, dont les navires s'approvisionnent dans les ports majeurs comme Nantes et Lorient. Pendant longtemps on a cru que le long cours était la seule organisation du commerce maritime qui avait permis un tel essor des grands ports, en oubliant le rôle majeur des petits ports et du cabotage dans la redistribution des marchandises. A. Lespagnol a révélé l'organisation portuaire de la côte du nord de Bretagne et la fonction des petits ports qui soutiennent les activités caboteuses de Saint-Malo²⁵ du début du XVIII^e siècle, Pour la même période, C. Huetz de Lempis a bien illustré la géographie des origines des flottes du cabotage bordelais. Ce travail a été complété par la thèse de J.-F. Henry²⁶. Une synthèse des travaux en histoire maritime a été réalisée dans l'ouvrage *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique*²⁷. Un nouveau champ de recherche y est proposé. Les historiens proposent d'étudier le rôle et la place des petits ports dans les marchés régionaux durant la seconde moitié du XVIII^e siècle. La thèse de B. Michon s'inscrit dans cette perspective et présente le complexe portuaire de Nantes. Les activités portuaires de cette ville sont ainsi assurées par plusieurs ports secondaires comme Paimbœuf, Le Croisic, Bourgneuf et les ports du golfe de Morbihan²⁸.

Or, alors que c'est la partie maritime qui dirige l'économie française du XVIII^e siècle, il ne faut pas oublier la liaison entre la terre et la mer. En reconstituant les réseaux entre Lyon et les villes portuaires comme Saint-Malo, Nantes, Bordeaux et Lorient ainsi que Cadix, O. Le Gouic a mis en évidence et présenté la place des Lyonnais dans l'économie des échanges maritimes à l'échelle européenne du XVIII^e siècle²⁹. Mais aucun travail de reconstitution des réseaux de redistribution du vin n'a été réalisé. Il n'existe que peu d'ouvrages qui évoquent les circuits de cette marchandise en Bretagne au XVIII^e siècle alors que ce produit est essentiel au commerce breton. La thèse de T.J.A. Le Goff est bien consacrée à la dilatation du marché vannetais du XVIII^e siècle mais l'auteur s'est principalement intéressé au commerce des grains comme marchandise exportée de Vannes³⁰. Ainsi,

25. LESPAIGNOL A., *Messieurs de Saint-Malo : une élite négociante au temps de Louis XIV*, Saint-Malo, L'Ancre de Marine, 1991, 868 p.

26. HENRY, J.-F., *Des marins au siècle du Roi Soleil, L'Île d'Yeu sous le règne de Louis XIV*, Janzé, Yves Salmon, 1982, 336 p.

27. LE BOUËDEC G., *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique 1690-1790*, Paris, Armand Colin, 1997, 372 p.

28. MICHON B., *L'aire portuaire de Nantes aux XVII^e et XVIII^e siècles*, thèse, université de Nantes, 2005, 2 vol.

29. LE GOUIC O., *Lyon et la mer au XVIII^e siècle*, thèse, université de Bretagne-Sud (Lorient), 2009, 590 p.

30. LE GOFF T.J.A., *Vannes et sa région, ville et campagne dans la France du XVIII^e siècle*, Loudéac, éd. Yves Salmon, 1989, 396 p.

il nous a semblé important d'étudier les circuits de redistribution du vin entre le port d'arrivée et l'intérieur de la province.

L'objectif de notre étude est de montrer tous les éléments qui concernent les circuits commerciaux d'une marchandise, à travers l'exemple du commerce du vin d'Aquitaine en Bretagne. Trois axes de recherche se sont imposés. En premier lieu, nous étudions les circuits du vin d'Aquitaine dans les diverses échelles des marchés de cette marchandise qui sont liés par les activités commerciales des Bretons. Au XVIII^e siècle, outre la consommation par les Bretons, deux éléments encouragent le commerce du vin en Bretagne : le développement du commerce lointain notamment avec les colonies françaises de l'Amérique et les comptoirs de l'océan Indien et la présence de la Marine royale. Cette étude s'inscrit dans la thématique de « l'Atlantic History » en prenant en compte le marché de réexportation du vin d'Aquitaine en Bretagne. Cette conception de recherche n'est pas une innovation récente. Cependant, en réalité, comme l'a critiqué A. Games, peu d'études historiques tentent de décrire l'histoire avec la perspective de l'Atlantique voire les limites régionales et nationales³¹. Le colloque international organisé à Nantes en 2010 a insisté sur les interactions économiques entre le monde européen, africain et américain à l'époque moderne³². Notre étude suit ce courant historiographique pour présenter l'interconnexion de différentes échelles des aires commerciales autour du vin d'Aquitaine.

En second lieu, tout en nous intéressant à la circulation des marchandises, notamment du vin d'Aquitaine, les réseaux des transporteurs relatifs à la circulation d'une marchandise sont pris en compte. Il convient tout d'abord de reconstituer les réseaux portuaires du golfe de Gascogne à la pointe de Bretagne grâce au dépouillement des congés des amirautés de Bordeaux, de Nantes, de Lorient, de Quimper et de Brest. La cartographie des ports de destination et de provenance permet de visualiser la relation portuaire. Les liens entre les grands ports de commandement sont ainsi mis en évidence ainsi que la participation des petits ports au cabotage interrégional. Nous étudions ensuite les ports d'armement et les caboteurs, afin de montrer les évolutions de la cartographie des ports d'armement qui participent au cabotage bordelais au cours du siècle. De même, les études de la composition des flottes (tonnage, typologie des navires), de l'organisation des voyages et des modalités d'embarquement et de débarquement des marchandises doivent nous permettre de dresser la structure de ce cabotage. Nous nous intéressons également au transport fluvial et terrestre. Trop souvent, les auteurs, lorsqu'ils acquièrent les données des arrivées de marchandises à destination, se contentent d'analyser les avant-pays. Enfin,

31. GAMES A., « Atlantic History: Definitions, Challenges, and Opportunities », *American Historical Review*, vol. 111, n° 3, 2006, p. 746.

32. SAUPIN G. (dir.), *Africains et Européens dans le monde atlantique XV^e-XIX^e siècle*, Rennes, PUR, 2014, p. 25-39.

par l'étude des acteurs du circuit de transport, nous estimons le coût de transport du vin entre un lieu de production et un lieu de consommation.

En troisième lieu, cette étude identifie plusieurs types d'acteurs qui participent aux différentes échelles des activités commerciales : le commerce en gros et le commerce au détail³³. Nous présentons tous les hommes qui travaillent dans les circuits du vin d'Aquitaine depuis les producteurs jusqu'aux consommateurs. Ainsi, notre recherche peut s'inscrire dans le concept de la « Global Commodity Chain », proposé par les historiens de l'économie globale³⁴. Il convient de commencer par élaborer leurs profils à travers leurs activités marchandes et leurs niveaux sociaux. Ensuite, il s'agit d'identifier les réseaux marchands et d'étudier leurs fonctionnements dans le commerce du vin d'Aquitaine. Cette réflexion sur les réseaux des négociants et marchands nous amène à analyser l'organisation des liaisons entre les acteurs d'une opération commerciale : la relation entre le commettant et le commissionnaire ainsi que la hiérarchie des correspondants. Nous présentons donc ici le rôle des correspondances dans la transmission des informations sur l'actualité de navigation de caboteurs, ou celles portant sur la qualité et le prix du vin. Enfin, il nous fallait présenter la ferme des devoirs.

Pour observer l'ensemble du *costal shipping*, il est indispensable de croiser les documents enregistrés dans les différentes amirautés. Nous avons donc étudié les congés délivrés à l'amirauté de Cornouaille entre 1716 et 1781 aux archives départementales du Finistère. Nous n'avons pu obtenir le même document pour le port de Vannes durant cette période. Nous avons donc utilisé les congés enregistrés à l'amirauté de Lorient entre 1782 et 1788 conservés aux Archives départementales du Morbihan. Ils ont été complétés, pour le mouvement portuaire de Lorient, par les journaux de dépense du port conservés au Service historique de la Défense du département Marine à Lorient. Tout en focalisant sur la seconde moitié du XVIII^e siècle, nous avons également dépouillé les congés d'amirauté de Nantes, conservés aux Archives nationales.

Le second type de source est issu du fonds d'intendance de la province de Bretagne. Pour connaître le marché du vin en Bretagne, il est indispensable d'utiliser la source qui note l'état de la demande de cette marchandise dans cette province. Conservés dans la série C des Archives départementales d'Ille-et-Vilaine, les documents rapportés par les institutions administratives et judiciaires nous permettent de mener une étude quantitative relative au marché de consommation. Les tableaux récapitulatifs des droits des devoirs, qui sont imposés sur la consommation du vin dans la province de Bretagne,

33. LESGER C., *The Rise of the Amsterdam Market and Information Exchange. Merchants, Commercial Expansion and Change in the Spatial Economy of the Low Countries, c. 1550-1630*, Ashgate, 2006, p. 10-13.

34. HOPKINS T. K. et WALLERSTEIN I., « Commodity Chains in the World Economy Prior to 1800 », *Review*, 10, 1, p. 157-170. TOPIK S. et CLARENCE-SMITH G., *The global coffee economy in Africa, Asia, and Latin America, 1500-1960*, Cambridge, Cambridge University Press, 2003, 350 p.

permettent de saisir la géographie du marché du vin en Bretagne à la fin du xviii^e siècle. De plus, les déclarations des octrois des villes sont un indicateur du commerce intérieur de Bretagne. De la même manière, les rapports dressés par les fermiers et notamment par les commissions intermédiaires des États de Bretagne permettent de rendre compte du commerce du vin dans cette province, et nous pouvons les trouver aux Archives nationales.

Le troisième type de source se compose de documents dressés par les marchands et négociants durant la seconde moitié du xviii^e siècle. Si notre étude quantitative s'appuie sur les archives relatives aux impôts et aux administrations provinciales, les documents de négociants et de marchands nous permettent de réaliser notre étude qualitative. Ce second type de documents est composé par les papiers déposés au consulat lors d'une faillite, et par les documents conservés dans les fonds familiaux. Il s'agit alors de livres de compte, de correspondances commerciales et familiales, de lettres de change, de connaissements et de factures de marchandises. Ces éléments enrichissent nos connaissances sur le monde du négoce en général et sur les différentes activités des compagnies. Ajoutons enfin à cela les correspondances adressées par les fournisseurs de la Compagnie des Indes au directeur du port de Lorient.