

Le Voyage dans le Finistère de Jacques Cambry, une source importante pour la connaissance de l'économie bretonne à la fin du XVIIIe siècle.

Pierrick Pourchasse

► **To cite this version:**

Pierrick Pourchasse. Le Voyage dans le Finistère de Jacques Cambry, une source importante pour la connaissance de l'économie bretonne à la fin du XVIIIe siècle.. Jacques Cambry (1749-1807). Un Breton des Lumières au service de la construction nationale., Oct 2007, Quimperlé, France. pp.199-214. hal-00456988

HAL Id: hal-00456988

<https://hal.univ-brest.fr/hal-00456988>

Submitted on 1 Mar 2010

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Le Voyage dans le Finistère de Jacques Cambry, une source importante pour la connaissance de l'économie bretonne à la fin du XVIII^e siècle

Pierrick POURCHASSE*

L'historien intéressé par l'économie de la Bretagne à la fin du XVIII^e siècle ne peut faire l'impasse sur l'œuvre de Cambry. Lors de son périple sur les routes du Finistère, le président du district de Quimperlé fait un remarquable travail d'observation et de réflexion sur l'état et les activités de la province. En tant qu'enquêteur et personnage extérieur aux communautés qu'il croise, sa capacité à analyser les situations rencontrées apporte de nombreuses informations qu'il est souvent difficile d'appréhender dans les sources locales ou administratives.

Prenons l'exemple du commerce des semences de lin entre la Courlande (Lettonie actuelle) et la Bretagne du Nord. Tous les historiens avaient constaté que ce trafic était aux mains des armateurs de Lübeck, mais les informations sur la distribution de ces graines dans les campagnes étaient rares et peu explicites. Plusieurs travaux affirmaient que les marchands de Roscoff et de Morlaix contrôlaient ces marchés, ce qui posait beaucoup de questions étant donné l'opportunisme des négociants du Nord et notamment ceux de Lübeck¹. Finalement, une des seules sources qui apporte des informations précises est Cambry, qui avait bien compris le fonctionnement du marché. Celui-ci avait noté que ce commerce s'effectuait à la commission, c'est-à-dire sous le contrôle des Lübeckois,

* Maître de conférences en histoire moderne, CRBC, UBO.

1. Pierrick POURCHASSE, *La France et le commerce de l'Europe du Nord au XVIII^e siècle*, Thèse, Université de Bretagne Sud, Lorient, 2003, p. 240.

les marchands de Roscoff n'étant que de simples commissionnaires². D'autre part, les négociants du Nord n'hésitaient pas à casser les prix pour éliminer la concurrence. Il donnait ainsi l'exemple d'un commerçant de Saint-Pol-de-Léon qui avait voulu mettre fin à cette domination étrangère et qui en définitive avait été ruiné³. En plus de ces pratiques commerciales agressives, il avait remarqué des façons d'agir frauduleuses. Les marchands étrangers reprenaient les vieilles graines bretonnes pour les revendre l'année suivante sous un nouveau conditionnement⁴. Le commerce des graines de lin apparaît ainsi sous un jour différent grâce aux observations de Cambry.

Outre le commerce des semences de lin, l'ouvrage donne quantité de renseignements sur l'agriculture, la pêche, le commerce, les industries, les mines et carrières, l'état des routes et des ports... de la Bretagne à la fin du XVIII^e siècle. L'enquête de Cambry ne se borne pas à des constatations, mais propose également des solutions pour moderniser l'agriculture, relancer l'économie et le commerce extérieur, accroître les activités maritimes, former les hommes. Plus qu'un état des lieux, son *Voyage* est une suite de propositions pour permettre un bon fonctionnement de l'économie finistérienne.

Naturellement, en tant que voyageur qui doit se déplacer continuellement sur les routes et les chemins, il est sensible aux difficultés de communication entre les différents lieux du département qu'il se propose de visiter.

Le mauvais état des infrastructures

Hormis les grandes routes de poste – c'est-à-dire Morlaix-Brest et Landerneau-Quimper-Quimperlé améliorées sous l'impulsion du duc d'Aiguillon à partir de 1754 – et quelques axes secondaires (Douarnenez-Quimper, Concarneau-Quimper, Pont-Aven-Concarneau...), la description

2. Jacques CAMBRY, *Voyage dans le Finistère ou état de ce département en 1794 et 1795*, édition critique avec introduction et commentaire par Dany GUILLOU-BEUZIT, Quimper, Société archéologique du Finistère, 1999, p. 73 : « Le commerce de la graine de lin, dont Roscoff tiroit un si grand avantage, qui fournissoit à la Bretagne le moyen de produire ses toiles si répandues, étoit fait par commission dans cette ville, où dix bâtimens de deux à trois cents tonneaux transportoient cette marchandise de Riga, de Lubeck, de Dantzick, de la Poméranie suédoise, et les vendoient à des prix qu'ils établissoient à volonté ».

3. *Id.*, p. 74 : « Cette concurrence effraya le commerce du Nord ; il baissa le prix de ces marchandises, et le pauvre homme fut ruiné ».

4. *Id.*, p. 20 : « Dès l'année 1758 on soupçonna que les marchands étrangers fesoient acheter, secrètement et par différens commissionnaires, toutes les graines de lin de la Bretagne pour les revendre dans le même pays : l'art de ces marchands se réduisoit à bien imiter les barrils de graines étrangères, à vendre dans le Léonois, celles du pays de Tréguier ; à Tréguier, celles de Léon ».

des autres voies de communication est véritablement apocalyptique. Dès le début de son voyage, Cambry indique que « dans tout le Finistère, les chemins de traverse sont des abîmes impraticables dans l'hiver : les voitures s'y brisent ; des chevaux, des bœufs, des hommes y sont tous les jours estropiés⁵ ». Ensuite, tout au long de son périple, les mots « brisés », « détestables », « impraticables », « déplorables », « dégradées »⁶ qualifient les voies de communication du département, notamment les chemins de traverse. Les ornières, la boue⁷, les multiples obstacles⁸ font partie du quotidien du voyageur et personne ne semble se soucier de prendre des mesures pour améliorer cette situation. Il est d'ailleurs difficile de s'imaginer les conditions de déplacement à cette époque. À Pont-l'Abbé, « les chemins qui mènent à cette côte sont les plus mauvais de la Bretagne. J'atteste avoir passé plus de cent marres en m'y rendant dans lesquelles mon cheval s'est mis quatre fois à la nage ; ces routes n'ont pas la largeur nécessaire pour que deux charrettes puissent s'y croiser, et les charrois sont jour et nuit en activité⁹ ». Certaines liaisons routières sont inexistantes. Ainsi, « il y a plus de 20 ans qu'on demande un chemin qui conduise du Huelgoat à Morlaix¹⁰ ». L'absence de voies de communication oblige les habitants à de longs détours. Pour aller de Quimper à Morlaix, il est nécessaire de passer par Carhaix ou Landerneau.

Les ponts semblent tous avoir besoin de réparations¹¹. Certains ont été rompus par « les grandes eaux » et n'ont pas été reconstruits. À Scaër, l'état du pont « ne permet plus à la moitié de la commune de communiquer avec l'autre pendant six grands mois de l'année¹² ». Les voyageurs se débrouillent comme ils peuvent. À Châteauneuf-du-Faou, ils doivent

5. *Id.*, p. 31.

6. *Id.*, p. 31. À Brest, « tous les chemins qui conduisent aux postes de la côte, sont brisés par les trains d'artillerie » (p. 196). À Lanmeur, « les chemins vicinaux sont détestables » (p. 94). « Le grand chemin de Carhaix au Guerlesquin, est détestable » (p. 131). À Penpoul, « le chemin qui conduit à St.-Pol est impraticable » (p. 61). À Saint-Jean-du-Doigt, les pèlerinages attirent des foules « malgré les chemins impraticables qui l'entourent » (p. 95). À Douarnenez, les chaussées « en mauvais état, dégradées, auroient besoin d'une réparation » (p. 320).

7. *Id.*, p. 138. Au Huelgoat, les transports « sont arrêtés fort longtemps par les bourbiers de Keranguerof ».

8. *Id.*, p. 289. Le chemin entre Crozon et Camaret « est interrompu par la rupture d'une chaussée d'un moulin de l'anse de Dinan ».

9. *Id.*, p. 378.

10. *Id.*, p. 154.

11. *Id.*, Au Huelgoat, « les ponts des environs sont dans un état déplorable » (p. 154). À Brest, « le pont de Saint Renan... est dans un état déplorable » (p. 196).

12. *Id.*, p. 436.

emprunter « le pont de Pontpol qu'on passe sur une échelle¹³ ». Le passage sur ces ouvrages abandonnés est un danger permanent pour quiconque s'y aventure. À Châteaulin, « le seul pont de la ville, trop étroit, mal bâti, fait courir de grands risques à toutes les voitures¹⁴ ». Sur la route entre Carhaix et Châteauneuf-du-Faou, « le pont Trifen est mal pavé ; ses gardes-fous ont disparu. Vous l'abordez par une descente rapide : le faux-pas d'un mallier pourroit vous porter dans l'abîme¹⁵ ». Sur le pont de Collorec, « les voyageurs et les marchands qui se rendent des environs de Châteaulin dans ceux de Carhaix, se servent de ce pont dangereux, où des hommes, pressés par la nécessité, ou conduits par le hasard, se noient trop fréquemment¹⁶ ».

Les rues des villes finistériennes sont tout autant impraticables. Le pavement, quand il existe, est généralement en très mauvais état¹⁷. À Quimper, « tous les pavés de la commune sont à refaire : ceux de la rue du Guédet surtout, où l'on ne peut marcher la nuit sans risquer de se casser la jambe¹⁸ ». À Pont-Aven, Cambry indique qu'il n'a « rien vu de brisé, de rompu, de cahoteux, comme la rue qui conduit au quai : elle est placée sur des rochers, dont les blocs inégaux font faire aux roues, des chutes de dix-huit pouces (soit environ 50 cm) ; sans les efforts des hommes qui les conduisent, jamais les animaux ne pourroient faire franchir à des voitures, même à vide, des pas si dangereux¹⁹ ». À Scaër, « une eau fétide, infecte et verte se putrifie dans de sales rigoles. Dans le cœur de l'été même, une boue épaisse empêche de les traverser. L'hyver, ce bourg considérable, offre l'aspect d'un marais impraticable²⁰ ». L'étroitesse des rues bloque la circulation, à l'exemple de Roscoff où « les rouliers y sont arrêtés, se brisent sur quelques baraques avancées²¹ », et de Quimper où « le plus habile cocher a de la peine²² » à passer la rue obscure qui conduit à Brest.

13. *Id.*, p. 141.

14. *Id.*, p. 298.

15. *Id.*, p. 139. « L'avant dernier propriétaire de Pratulo se noya près du pont Trifen, entraîné par un jeune cheval. Faites réparer le pont, et mettez le voyageur à l'abri des dangers : enlevez au cultivateur la crainte de voir périr ses chevaux, ses bœufs, sa charrette et son fils ».

16. *Id.*, p. 131.

17. *Id.*, p. 303. À Pont-Croix, « Les pavés de cette commune sont détestables ».

18. *Id.*, p. 354.

19. *Id.*, p. 417.

20. *Id.*, p. 423.

21. *Id.*, p. 52.

22. *Id.*, p. 353.

Parfois l'on sent que Cambry est totalement désabusé devant l'état général des infrastructures. Dans la région de Saint-Pol-de-Léon, utilisant un chemin défoncé, il écrit que « tout est à réparer en France²³ ».

L'état des ports est tout autant catastrophique. Kernoc sur l'île de Batz, Morlaix, Landerneau, Audierne, Pont-l'Abbé, Quimper, Quimperlé s'ensablent, Roscoff s'ensable. Camaret s'encombre « par les terres, les pierres, les gravois qui tombent des montagnes voisines ». Les quais ne sont pas entretenus et, comme le dit Cambry, « se sont naturellement démollis²⁴ » à Pont-Aven²⁵, Audierne, Morlaix. La jetée de Penpoul est « presque détruite par la négligence des habitants et les ravages de la mer²⁶ ». Tout ceci fait que les navires sont mal protégés. À Douarnenez, il n'y a pas de véritable jetée mais de « mesquines entreprises²⁷ ». À Morlaix, le chenal n'est pas suffisamment matérialisé malgré les remarquables travaux effectués par le citoyen Cornic²⁸.

L'état catastrophique des infrastructures a de graves conséquences économiques. Les échanges ne peuvent se développer, des forêts ne peuvent être exploitées. À La Feuillée, les charrois transportant le plomb extrait des mines de Poullaouen sont « arrêtés fort longtemps » dans les bourbiers. À Châteaulin, « le commerce d'ardoise est interrompu²⁹ » en raison de l'impossibilité de traverser la rivière. Dans la région de Scaër, Cambry remarque que « les charrois y sont d'une telle difficulté, que j'ai vu des bois équarris, perdus dans les broussailles, abandonnés par leurs propriétaires³⁰ ».

Les remarques de notre voyageur sur les problèmes de communication dans le Finistère sont réelles. Près de cinquante ans plus tard, en 1847, les relations entre le nord et le sud du département sont toujours aléatoires « et Le Huelgoat se plaint, par exemple, de n'être réuni "que de droit" à Châteaulin, faute de chemin³¹ ».

La mauvaise qualité des infrastructures est un frein pour l'économie bretonne, qui n'apparaît d'ailleurs guère dynamique aux yeux de Cambry.

23. *Id.*, p. 61.

24. *Id.*, p. 318.

25. *Id.*, p. 417. Ironiquement Cambry fait référence à un « espèce de quai ».

26. *Id.*, p. 61.

27. *Id.*, p. 320.

28. *Id.*, p. 14.

29. *Id.*, p. 298.

30. *Id.*, p. 422.

31. Yves LE GALLO (dir.), *Le Finistère de la Préhistoire à nos jours*, Saint-Jean-d'Angély, Bordessoules, 1991, p. 399-400.

Les problèmes de l'économie bretonne

Lors de son voyage, notre voyageur essaie de répertorier toutes les activités artisanales et industrielles du département tout en recherchant les limites à leur développement. La manufacture de toiles «tissues par une infinité d'ouvriers répandus dans les campagnes sans qu'on y voie une seule manufacture en grand³²» est toujours très présente dans le nord du département et fait la fortune des fabricants du lieu où «il n'est pas rare d'y faire des inventaires de cent ou de deux cents mille livres³³». Le district de Landerneau possède 160 tanneries qui semblent prospères, mais le problème est qu'il n'y a pas de «grande manufacture de cuir³⁴». Le département possède également des moulins à papier, notamment dans la région de Morlaix³⁵. À Quimper, «on voit une manufacture de fayence, de poterie», dont «les travaux autrefois étoient plus recherchés» mais qui ne fabrique plus que des produits grossiers qui ne plaisent guère à notre voyageur³⁶. Celui-ci suggère d'importer de la poterie italienne pour donner de l'inspiration aux industriels locaux³⁷. Les mines de plomb et d'argent de Poullaouen-Le Huelgoat sont la grande industrie du Finistère si l'on excepte l'arsenal de Brest. Elles vivent une période de prospérité et emploient environ «2 400 hommes, femmes et enfants». Ce chiffre est sans doute exagéré, mais il montre l'importance de l'activité. L'entreprise cherche à être totalement autonome et «tout ce qui peut être utile à l'exploitation, se fabrique sur les lieux : on en excepte les grosses pièces de fonte, les manivelles de roues, etc. qu'on fait venir d'Indret³⁸».

Outre ces entreprises d'importance, Cambry recense nombre de petites activités locales : chapellerie (Carhaix), poteries (Saint-Pol-de-Léon³⁹,

32. *Id.*, p. 254. Cambry divise la production en trois espèces : «1°. Les toiles blanches de Léon, *crez* ou *Bretagne*. 2°. Celles de Plougastel, blanches, propres à faire des chemises, des serviettes, de bonne qualité. 3°. Celles de Plouvorn, grosses et rousses».

33. *Id.*, p. 257.

34. *Id.*, p. 255. «Chaque tannerie emploie trois ou quatre ouvriers, quelquefois douze ou quinze. Ces fabriquans existent principalement dans les communes de Landerneau, de Lampaul, de Guimillau et de Landivisiau».

35. *Id.*, p. 22. «Sur cinquante moulins à papier, établis dans le Finistère, il y en avoit quarante-cinq près de Morlaix».

36. *Id.*, p. 355. L'entreprise n'employait «... que de mauvais modèles, si j'en juge par d'anciens moules et par quelques pièces non vendues et cassées que j'ai vu dans le magasin».

37. *Id.*, p. 355. «Le gouvernement devoit faire passer dans toutes les manufactures de la république des modèles de ces beaux vases apportés d'Italie par Denon».

38. *Id.*, p. 149.

39. *Id.*, p. 22. «Il existe dans les prés de Saint-Paul-de-Léon quelques poteries. On fait à Troudoustein, des pipes et de la brique d'assez bonne qualité».

Ergué-Gaberic), briqueteries (Saint-Pol-de-Léon), carrières d'ardoises (Châteaulin, Saint-Ségal, Saint-Coulitz, Dinéault).

Les équipements de base nécessaires au développement de ces activités industrielles sont parfois absents. Ainsi, «on manque de moulins dans les environs de Concarneau. Il existe un seul moulin à eau dans la commune de Trégunc⁴⁰».

Si les landes sont présentes partout dans le département et donnent une image de misère⁴¹, plusieurs zones agricoles littorales du Léon⁴² ou de la Cornouaille⁴³, sont d'une «incroyable fécondité» et prospèrent tout comme l'activité traditionnelle de la pêche. Le moindre port où passe Cambry exploite les ressources halieutiques de son rivage. En Cornouaille, on pêche des poissons de toutes espèces : harengs, maquereaux, soles, turbots, rougets etc.⁴⁴. À Concarneau, «dans le printemps, on fait ici la pêche du merlu, on le prend la nuit à la ligne. Cet animal desséché, salé, se conserve comme la morue, dont il a le goût et la délicatesse⁴⁵». La sardine est abondante sur tout le littoral. Douarnenez arme jusqu'à 400 bateaux pour la capturer. Sa transformation donne 35 000 barils de sardines pressées et 15 600 barils d'huile. Cette même pêche occupe 300 bâtiments à Concarneau. Les chiffres donnés par Cambry, très certainement de seconde main, sont exagérés. Les négociants de sardines avaient en effet l'habitude de gonfler l'importance de leur activité devant les autorités pour la mettre en valeur face à leurs concurrents, notamment basques. Selon un document officiel, l'ensemble Douarnenez-Concarneau armait 494 bateaux à la pêche à la sardine en 1787⁴⁶. C'est un produit de première importance pour la province car, outre son commerce, «elle procure une nourriture abondante, substantielle,

40. *Id.*, p. 383.

41. *Id.*, p. 36 : «Ceux qui traversent la Bretagne [...] ne se doutent ni de sa fécondité ni de sa population : les landes immenses qu'ils aperçoivent ne leur donnent que des idées de sécheresse, de misère et d'aridité».

42. *Id.*, p. 159. Dans le district de Lesneven, «les terres sur la côte sont les meilleures ; elles produisent de l'orge et du froment dans une très-grande abondance».

43. *Id.*, p. 362 : «Pont-l'Abbé fournit beaucoup de légumes, Penmarch de superbes moissons de froment» ; p. 368 : «c'est un pays de promesse ; outre le froment qu'on y recueille en abondance, on y trouve beaucoup d'orge, de bled noir et d'avoine [...]. Le maire de Pont-l'Abbé m'a dit avoir mesuré dans les campagnes, des artichaux de vingt et un pouces de circonférence, et des chouffleurs de quinze à seize pouces de diamètre [...]. On n'imagine pas la chaleur, la fécondité des terres qui bordent nos rivages».

44. *Id.*, p. 356.

45. *Id.*, p. 382.

46. Dominique ROBIN, *Pêcheurs bretons sous l'Ancien Régime. L'exploitation de la sardine sur la côte atlantique*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2000, p. 41.

agréable, aux habitans les plus pauvres des campagnes⁴⁷ ». Les rivières regorgent de poissons sauvages. L'Odet produit des saumons, des truites, des mulets, des anguilles. Le saumon semble particulièrement abondant. À cet égard, Cambry recommande de punir sévèrement les meuniers de Pont-Aven qui «prennent dans des poches une multitude de petits saumons qu'ils nomment glésils, dont ils nourrissent leurs pourceaux⁴⁸ ». Cependant, certains ports de pêche souffrent car, avant la Révolution, ils expédiaient des poissons séchés (morue, merlus, congres) vers la péninsule ibérique, ce qui n'est plus possible depuis 1793 avec la déclaration de guerre entre la France et ses voisins.

D'autres branches ont de graves difficultés. La grande manufacture de tabac de Morlaix qui employait «il y a huit ans, de sept à huit cents individus [...] n'emploie à présent qu'environ deux cents personnes⁴⁹ » en raison de la perte de son monopole depuis 1791. La manufacture de toiles à voiles de Locronan «manque de matières et cesse ses travaux⁵⁰ ». C'est aussi le cas d'activités artisanales. Ainsi, il existe une papeterie dans le district de Lesneven, «mais faute de chiffons, elle ne travaille plus⁵¹ ». Pour Pont-Croix, il remarque au contraire «point de papeterie, beaucoup de chiffons⁵² ». Quant à l'établissement de Tratulo en Carhaix, «il employoit quatre jeux de pilons ; il peut à peine en occuper un seul⁵³ ».

Le déclin de ces industries vient en partie de la rupture des relations commerciales en raison des guerres révolutionnaires. En effet, beaucoup de marchandises bretonnes étaient destinées à l'exportation. Les produits des moulins à papier de la région de Morlaix «passaient en grande partie dans la Hollande et le Portugal⁵⁴ ». Les cuirs du Nord-Finistère «s'envoient presque tous au Portugal⁵⁵ ». Le tiers des toiles du district de Landerneau «alloit en Espagne, à Lisbonne, à Bilbao⁵⁶ ». Quant aux «toiles à carreaux dans les communes de Saint-Thégonnec, de Guiclan, de Pleyber-Christ ; elles servoient à la traite des nègres⁵⁷ », commerce qui est alors interdit. Même

47. Jacques CAMBRY, *op. cit.*, p. 382.

48. *Id.*, p. 419.

49. *Id.*, p. 21.

50. *Id.*, p. 286.

51. *Id.*, p. 151.

52. *Id.*, p. 304.

53. *Id.*, p. 140.

54. *Id.*, p. 22.

55. *Id.*, p. 21.

56. *Id.*, p. 253.

57. *Id.*, p. 253.

les plus petits ports sont touchés par la fermeture des courants maritimes internationaux. Ainsi, « autrefois, les bâtimens de Pont-Croix se rendoient en Espagne, à St.-Sébastien, ils y portoient des fèves et rapportoient des fers⁵⁸ ». De la même manière, Audierne exportait en Espagne « beaucoup de grains ; les bâtimens à leur retour étoient chargés de vins, de planches et de fers⁵⁹ ».

« Depuis la guerre de 1763, une cinquantaine de lougres, de slops et de bateaux, de quatre tonneaux et trois hommes d'équipage, jusqu'à soixante tonneaux et trente hommes, se rendoient de la côte d'Angleterre à Roscoff. Ces voyages se faisoient tous les mois où tous les quinze jours ; le même bâtiment en a fait quelquefois deux par semaines. C'étoit un objet de plus de quatre millions [...]. Les eaux-de-vie de vin, de genièvre qu'on faisoit passer en Angleterre, ne se renfermoient pas dans des pièces faciles à confisquer ; on les mettoit dans de petits barils de trente à quarante pots, qui se fabriquoient à Roscoff : ces barils se lioient par un cordage, et mouillés sur un cable, se jetoient à la mer à l'approche des côtes. On les déroboit par ce moyen aux yeux des commis aux douanes anglaises ; on venoit les chercher la nuit, quand les visites étoient terminées⁶⁰ ». Ces activités de contrebande quasi officielle⁶¹ d'eau-de-vie et de thé vers les îles anglo-normandes et la côte sud de l'Angleterre, qui faisaient la fortune des Roscovites, sont naturellement sur le déclin avec le conflit ouvert entre la France et la Grande-Bretagne.

Cambry fait également mention d'un trafic particulier. Avant la Révolution, des navires normands venaient chercher du sel du Croisic, entreposé à Roscoff, avant leur campagne de pêche, ce qui leur permettait d'échapper à la gabelle⁶². La taxe sur le sel ayant été supprimée, ce trafic a lui aussi disparu.

Outre ces problèmes conjoncturels, le principal frein au développement économique de la Bretagne vient de ses faiblesses en ressources énergétiques. Ainsi, la Bretagne souffre d'un manque de bois, énergie indispensable en

58. Jacques CAMBRY, *op. cit.*, p. 304.

59. *Id.*, p. 318.

60. *Id.*, p. 71-72.

61. *Id.*, p. 71, note 240. En 1789, l'article 19 du cahier de doléances porté à Lesneven indique : « Roscoff est le seul port de France, commode pour le commerce interlope avec l'Irlande, la partie du Ouest d'Angleterre et l'Ecosse ».

62. *Id.*, p. 73-74 : « quarante à cinquante bateaux dieppois de cent à cinq cent tonneaux qui, gênés par la gabelle, achetoient pour la pêche du maquereau, le sel dont les négocians de Roscoff se fournissoient au Croisic ».

cette période pré-industrielle⁶³. Dans le Léon, « tout le district est dépouillé de bois ; Brest n'a pas épargné ceux qui se trouvoient dans ses environs⁶⁴ » ; à Carhaix, « le bois manque à présent dans les environs de la ville [...], le chauffage dans ce pays couvert de bois, est à présent fort cher : les mines ont tout consommé, ou disposent de toutes les coupes⁶⁵ ». Ce manque de bois oblige les habitants et les petites industries à utiliser des landes, des genêts, de la paille ou de la fiente de vache comme combustible⁶⁶.

À propos de ces problèmes énergétiques, Cambry ne cache pas son irritation devant la négligence des hommes et nous fait découvrir un personnage soucieux de l'environnement, qui propose des solutions aux problèmes qu'il rencontre.

Cambry, un homme éclairé qui propose des solutions

La destruction des forêts le met véritablement en colère. Dans le district de Morlaix, écrit-il, « la hache frappe, abat, détruit, sans qu'une sage économie remplace⁶⁷ ». Dans le district de Châteaulin, il note : « Landevenec est sur la droite au milieu des bois : on les exploite sans intelligence, on les coupe sans les enlever, on détruit sans profit ; des enfants commissionnés, des commis sans connoissance font plus de mal qu'un incendie⁶⁸ ». S'il est nécessaire d'abattre les arbres pour les besoins humains et industriels, il est tout aussi nécessaire de replanter, ce que négligent propriétaires et autorités.

Cambry propose des solutions pour résoudre ces problèmes énergétiques. Il pose la question : « Ne pourroit-on pas extraire de jeunes plans, des tailles nationales, déterminer par-tout les propriétaires à les placer, à les entretenir ?⁶⁹ » À Lesneven, il juge « inconcevable qu'un gouvernement n'oblige pas à replanter, à recouvrir un pays qui jadis étoit chargé de bois⁷⁰ ». Il suggère d'utiliser de nouvelles sources d'énergie, à l'exemple de Loqueffret où « il existe une espèce de tourbe, qui, dans les circonstances forcées peut suppléer aux bois, au charbon de bois et au charbon de terre ;

63. *Id.*, p. 64, note 64. Le manque de bois est confirmé par les documents de l'époque, à l'exemple de l'île de Batz (délibération du conseil municipal en 1790, citée par C. CANN, *Batz au XVIII^e siècle*, mémoire de maîtrise, Brest, UBO, 1989, p. 214).

64. *Id.*, p. 193.

65. *Id.*, p. 122.

66. *Id.*, p. 28.

67. *Id.*, p. 28.

68. *Id.*, p. 291.

69. *Id.*, p. 28.

70. *Id.*, p. 159.

quelques forgerons l'emploient sans communiquer leur découverte⁷¹». À Quimper, il porte tous ses espoirs sur une mine de charbon de terre mais, dit-il, elle « ne donne que peu de succès, mais quelques espérances⁷²».

Outre les forêts, les questions que l'on appellerait aujourd'hui écologiques intéressent Cambry. Les rivières de la région du Huelgoat, notamment l'Aulne, sont gravement polluées : « les écoulements des mines ont détruit les brochets, les saumons, les dards, les brêmes et les perches qui les peuploient⁷³ » et « il n'est pas rare de trouver au printemps des poissons morts à sa surface⁷⁴ ». Les meilleures terres sont « brûlées » et les arbres des rivages « sont à présent à cinquante pieds sur les deux rives, dépouillés de feuillages et brûlés jusqu'au cœur⁷⁵ ». Même les humains sont touchés par cette pollution industrielle : « Les écoulements de ces mines font le désespoir des habitans de la campagne ; leur influence est mortelle : les hommes languissent, décolorés, attaqués du plomb, de coliques d'entrailles, sur-tout dans les communes de Locmaria, de Plouïé, du Huelgoat⁷⁶ ». À Douarnenez, il est horrifié par la saleté, car on « laisse jeter sur le quai, dans les rues, les sardines pourries, des saumures corrompues ; il est impossible, même en hyver, de sentir des odeurs plus infectes que celles qu'on respire en approchant de la ville : elles sont insupportables, en été, pour celui qui n'y est pas accoutumé dès son enfance⁷⁷ ».

Là aussi, il envisage des solutions pour remédier à ces problèmes. En fait, après chaque constatation, Cambry fait des propositions pour remédier aux insuffisances structurelles ou à la négligence des hommes et développer l'économie bretonne. Les notables locaux qu'il rencontre lors de son périple lui communiquent très certainement leurs projets et Cambry se fait leur porte-parole⁷⁸. Systématiquement, il demande que les routes, les rues, les ponts soient améliorés. Il juge indispensable la construction de nouvelles routes pour ouvrir les régions de l'est du département, notamment Morlaix-Quimper et Morlaix-Carhaix-Quimperlé.

71. *Id.*, p. 36.

72. *Id.*, p. 364 : « Le citoyen Cormier, nommé commissaire pour l'exploitation d'une mine de charbon-de-terre, près des murs de Quimper, a trouvé dans un espace de six cents toises, et dans la même direction, cinq affleuremens bien prononcés ; les échantillons éprouvés ont été trouvés trop légers ; les autres fouilles en offrent de meilleurs ».

73. *Id.*, p. 126.

74. *Id.*, p. 143.

75. *Id.*, p. 126.

76. *Id.*

77. *Id.*, p. 320.

78. *Id.*, p. 138 : « La municipalité de la Feuillée désire qu'on fasse un pont au bas de la commune, sur la route de Landerneau... C'est un passage important qu'on ne peut abandonner ».

Les ports sont l'objet de toutes ses attentions. À Morlaix, il faut construire immédiatement une écluse de chasse à la tête du port et envisager dans le futur la création d'une cale à radoubs et d'un bassin à flot⁷⁹. L'île de Batz, «excellente relâche pour les convois qui traversent la Manche», doit être dotée de nouveaux aménagements portuaires⁸⁰. À Roscoff⁸¹, à Douarnenez⁸², il propose de construire de nouvelles jetées. À Tréboul, «il seroit utile d'entretenir la chaussée d'Uliac et de l'exhausser de quatre à cinq pieds ; l'eau ne la surmonteroit plus, et les bâtimens retirés dans cette petite rade y seroient à l'abri des coups de vents du sud⁸³». Les chenaux d'accès doivent être améliorés en les nettoyant (Quimper, Quimperlé), en faisant sauter les rochers qui les encombrent (Pontusval⁸⁴, Pont-l'Abbé⁸⁵), en les balisant (Morlaix). À Landerneau, dont l'accès est difficile en raison d'un chenal d'accès sinueux et où «les angles saillans de ces sinuosités

79. *Id.*, p. 14 : «la construction d'une calle à radoubs, elle est indispensable [...]. Il seroit possible de tenir toujours à flot, les bâtimens dans le port, mais ce travail est moins pressant que ceux dont je viens de parler ; il en résulteroit pourtant un grand avantage ; sur les ouvrages qu'il faudroit élever, pour cette opération, on pourroit ménager un pont volant ; les habitans de cette extrémité de la ville ne seroient plus forcés de faire un énorme circuit pour se rendre à cinquante pas de leurs habitations».

80. *Id.*, p. 67 : «on pourroit aisément faire un port plus commode et plus sûr dans un beau bassin de forme ronde, au sud de l'île. On appelle ce bassin le port Kernoc. Une jetée de cent brasses, bien maçonnée, bien faite, de grands quartiers de pierres qu'on trouve sur la rive, produiroit de 13 à 14 pieds d'eau dans la haute marée : il pourroit recevoir des bâtimens de 150 à 200 tonneaux. Des capitaines qui fréquentent ce port et ceux du voisinage, ont ouvert une souscription pour ce travail ; on en a déjà sollicité l'exécution près le gouvernement».

81. *Id.*, p. 75 : «On projette d'exécuter une seconde jetée qui, s'approchant de la première, ne laisseroit qu'une passe de 35 toises pour les vaisseaux, s'opposeroit aux progrès des sables, augmenteroit de beaucoup la surface et la sûreté du bassin, et présenteroit de grands avantages. Ce travail est approuvé : on a déjà fait parvenir des fonds pour le commencer ; une difficulté le retarde : la commune donne au projet de perfectionnement imaginé, toute l'étendue possible, et place la jetée plus loin que l'ingénieur Leroux : elle prétend gagner dix pieds d'eau, et donner à des frégates le moyen de relâcher dans son port, et même de s'y réparer. Les objections de l'ingénieur, homme rempli d'intelligence et de talens, portent sur l'inutilité d'aussi grands travaux pour un port de cabotage, sur les difficultés d'exécution, sur l'énormité des dépenses».

82. *Id.*, p. 320. Cambry propose d'exécuter le projet de l'ingénieur Detaille : «il consiste, en une jetée de soixante toises de longueur, qui partiroit de la pointe de Rosmeur et s'appuieroit sur un rocher, placé à cette distance du rivage ; on auroit alors un port réel à Douarnenez [...]».

83. *Id.*, p. 336.

84. *Id.*, p. 182 : «L'entrée de Pontusval est bordée de récifs ; elle a cent brasses de largeur : le rocher qu'on nomme le Fil et qu'il seroit possible de faire sauter, coupe la passe en deux parties, et gêne le navigateur».

85. *Id.*, p. 378. Il faut «faire sauter la pointe de l'île Garro qui gêne la navigation».

forment des noyaux d'atterrissemens pour tous les corps étrangers que le flux délaye et apporte à toute les marées», le lit de la rivière doit être redressé «en formant sur la rive droite, un quai de halage pour faciliter la remonte des vaisseaux, lorsque les vents sont contraires⁸⁶». La sécurité nécessite la construction d'un phare à l'île de Batz⁸⁷, d'un système de signaux entre Audierne et Penmarc'h⁸⁸. Toujours en matière de transport, il fait référence au projet de rendre l'Aulne navigable jusqu'à Carhaix⁸⁹.

Cambry n'oublie pas les industries bretonnes. La construction de moulins pour produire de l'huile de lin permettrait d'utiliser les vieilles graines et ainsi de se soustraire aux trafics des étrangers. Dans le district de Landerneau, l'on pourrait exploiter plus méthodiquement les carrières de granit⁹⁰. À Bénodet, l'on trouve des terres qui permettraient d'«établir une excellente briqueterie⁹¹». À Quimperlé, la tannerie du citoyen Billette «mérite du gouvernement toute espèce de secours et d'encouragement⁹²».

Le développement des pêcheries est possible. Ainsi, aux îles Glénan, «on pourroit établir des presses et des magasins, saler, sécher une prodigieuse quantité de poissons⁹³».

Au niveau agricole, Cambry suggère quelques possibilités. Ainsi, le développement de la culture des graines de lin éviterait d'en acheter dans le Nord et diminuerait la dépendance des paysans bretons envers

86. *Id.*, p. 270.

87. *Id.*, p. 77 : «La municipalité de Roscoff m'écrit : "Nous vous avons exprimé notre idée particulière sur la construction de ce phare que nous croyons plus utile d'éclairer avec du charbon qu'avec de l'huile"».

88. *Id.*, p. 318 : «La correspondance des signaux entre Penmarck et l'entrée d'Audierne est interrompue ; un mauvais raisonnement a fait placer tous les pavillons sur les pointes saillantes, trop éloignées entr'elles ; on remédieroit à ce mal par des signaux intermédiaires qui seroient bien à Penhor, à Plounéour, etc.».

89. *Id.*, p. 288 : «Quelques ingénieurs, les états de Bretagne ont conçu le projet, en rendant l'Aulne navigable jusqu'à Carhaix, de faire un pont à Châteaulin : les rapports des commissaires chargés de vérifier si ce travail étoit possible, est imprimé ; ils se décident pour l'affirmative. Cette opération nécessitera de grands travaux ; les rives de l'Aulne sont très élevées ; les fonds sont de pierres ardoisines».

90. *Id.*, p. 280 : «C'est à Plouarzel que se trouve la carrière de granits à gros grains, dont on a fait le bagne et les édifices du port de Brest».

91. *Id.*, p. 354 : «deux espèces de terre, qu'on y trouve, quand elles sont mélangées, donnent des briques parfaites».

92. *Id.*, p. 392. «Jean-Jacques Ulric, Englier, originaire de Saint-Gal en Suisse, vint s'y fixer en mille sept cent quatre-vingt-trois. Il y commença le bel établissement d'une tannerie que le citoyen Billette conduisit avec tant de succès. Cette belle manufacture située sur la partie la plus élevée de la ville occupe la pente d'une montagne, elle a rendu les plus grands services à nos troupes dans les momens de pénurie qu'elles éprouvèrent dans l'an III...».

93. *Id.*, p. 386.

les fournisseurs étrangers. Il connaît les nouvelles idées sur l'agriculture issues du courant physiocratique qu'il juge applicables en Bretagne : « Si les principes d'économie rurale qui se propagent dans le reste de la France, s'établissent dans la Bretagne, si l'on pouvoit arracher à leur routine les habitans de ce riche pays, s'ils ne craignoient avec superstition, de labourer un champ qu'a négligé leur père, si l'absurde croyance que la lande est le meilleur des engrais étoit détruite ; s'ils vouloient former des prairies artificielles, comme ils le pourroient faire sans frais et presque sans travail, leur pays seroit le plus riche, le plus fécond de la nature⁹⁴ ». À Pont-l'Abbé, « il est urgent de faire une digue à Naotven pour s'opposer aux progrès des sables qui couvriront bientôt les terres fécondes de cette commune⁹⁵ ».

Pour revitaliser le commerce, source de richesse essentielle à la province, il est nécessaire de relancer les exportations, notamment les trafics avec l'Espagne : « Le prix des crez et des bretagnes pouvoit s'élever à onze ou douze millions par an : les divers articles fournis en échange par l'Espagne et par le Portugal ne montoient pas à la valeur de cinq cent mille francs, elles procuroient donc à la France un retour métallique de près de onze millions en or ou en argent. On sent combien il est important d'encourager, de rétablir une branche du commerce aussi considérable⁹⁶ ». Pour ce faire, il est nécessaire de retrouver une stabilité politique permettant de renouer avec des contacts avec les pays voisins. « Les négocians, persécutés par le régime de la terreur, ruinés par les réquisitions, arrêtés par l'incertitude du moment, n'osent encore rien entreprendre ; ils attendent des lois stables, la force, le pouvoir qui les fait respecter, et des bases inébranlables sur lesquelles ils puissent bâtir⁹⁷ ». Grâce au rétablissement des anciens flux commerciaux, la prospérité pourrait réapparaître rapidement et « la paix et la liberté permettoient à l'activité, aux talens de ses habitans de se développer sans crainte⁹⁸ ».

Outre ces propositions concernant le développement des activités bretonnes, qui sont avant tout la traduction de projets locaux, Cambry a d'autres idées plus personnelles et originales.

Il propose de diminuer le nombre de foires et de marchés. Selon lui, ces manifestations se « sont trop multipliées dans ces contrées, elles arrachent le cultivateur à ses travaux ; il s'y rend par habitude, souvent moins attiré par la nécessité, par des besoins réels, que par la manie des échanges, que pour

94. *Id.*, p. 35.

95. *Id.*, p. 378.

96. *Id.*, p. 20.

97. *Id.*, p. 15.

98. *Id.*, p. 23.

céder à sa paresse, à l'espèce de débauche, à l'ivresse que ces assemblées déterminent⁹⁹». Il revient plusieurs fois dans son ouvrage sur les débauches qui ont lieu lors de ces rassemblements, notamment sur l'alcoolisme qui semble aller de pair avec la fréquentation des foires. Pour appuyer ses dires, Cambry fait remarquer que « la plupart de ces foires d'ailleurs sont moins établies par une sage distribution que par les hasards de la féodalité¹⁰⁰ ».

À Morlaix, une des raisons du peu de dynamisme du port vient de la négligence en matière d'éducation¹⁰¹. Cambry pose la question : « N'est-il pas singulier que dans ce port de mer important, on ne trouve ni maître de mathématiques, ni maître d'hydrographie ?¹⁰² ».

Il n'est pas insensible aux problèmes des travailleurs. À Morlaix il remarque avec satisfaction que les ouvriers de la manufacture de tabac continuent à recevoir leur salaire « pendant la durée de leurs maladies et infirmités¹⁰³ ». À l'opposé, il est indigné par le travail des enfants, notamment à Douarnenez où « les enfans qui peuvent être utiles dans les bateaux de pêche, y travaillent dès l'âge de neuf à dix ans ; les nuits qu'ils sont obligés de passer, les orages qu'ils essuient, les peines qu'ils supportent, trop tôt, nuisent à leur développement¹⁰⁴ ».

Conclusion

En homme des Lumières, Cambry pose un regard d'un grand intérêt sur l'économie bretonne de la fin du XVIII^e siècle. Si une grande partie des informations qu'il collecte ne sont pas de première main et proviennent le plus souvent de ses rencontres, notamment avec les élites locales, le tableau qu'il nous propose est cependant proche de la réalité¹⁰⁵. Ses constatations recensent avec justesse les difficultés de nombreuses activités, dues en partie à la rupture des relations maritimes pendant la Révolution. Il est très sensible à la dégradation des infrastructures routières et portuaires, qui nuit aux échanges et maintient le peuple dans la misère. Il se soucie du saccage

99. *Id.*, p. 32.

100. *Id.*

101. *Id.*, p. 28 : « Ici l'éducation des enfans est négligée, abandonnée totalement ».

102. *Id.* : « Un très-habile homme, le citoyen Dreppe, donne des leçons sur les deux parties, à St.-Paul-de-Léon, mais il n'a que seize écoliers ; il en instruirait un plus grand nombre à Morlaix... ».

103. *Id.*, p. 20-21 : « Par un règlement qui les attacheoit, ceux des ouvriers dont la paie s'élevoit à 10 sols, la recevoient pendant la durée de leurs maladies ou de leurs infirmités ».

104. *Id.*, p. 323.

105. Les excellents commentaires de Dany GUILLOU-BEUZIT dans l'édition du *Voyage* que nous avons utilisée, dans cette communication confirment que les propos de Cambry sont proches de la réalité et vérifiables dans différentes sources d'archives.

de la nature et de ses conséquences sur l'homme, à l'exemple de la pollution causée par les mines du district de Carhaix. La déforestation le préoccupe pour des raisons énergétiques.

Cambry ne se contente pas de collecter des renseignements, mais il émet nombre de propositions et l'on peut dire qu'il offre un véritable projet de développement pour le Finistère. Nombre de ses idées seront d'ailleurs reprises et appliquées au siècle suivant.