

AVANT-PROPOS

Je tiens tout d'abord à remercier chaleureusement Philippe Jarnoux et Yvon Tranvouez pour m'avoir proposé ce projet original de publication d'une sélection de mes travaux dans le cadre de cette collection « Lire/Relire » éditée par le CRBC. Au-delà de ma surprise initiale, et après un bref temps de réflexion, j'ai rapidement accepté cette proposition stimulante, pour deux raisons. Pour une raison pragmatique tout d'abord, qui correspond à l'un des objectifs affichés des éditeurs : cela pourra mettre plus aisément à la disposition de chercheurs, voire de lecteurs du grand public, un certain nombre de travaux (articles, contributions ou communications) dispersés dans des ouvrages ou revues peu accessibles, ou pour quelques-uns non publiés.

Mais s'y est ajoutée une raison plus profonde : c'était aussi l'opportunité stimulante d'un exercice – modeste – « d'ego – histoire »¹, permettant de revisiter a posteriori mon parcours intellectuel d'historien. Cela peut éclairer la genèse d'une problématique qui déboucha en 1989 sur une thèse – *Messieurs de Saint-Malo*² – consacrée à l'élite négociante malouine à la charnière des XVII^e et XVIII^e siècles, ainsi que les approfondissements ou élargissements que j'ai pu y apporter ultérieurement, dans les limites ou interstices que me laissait un parcours professionnel m'engageant à partir de 1991, pour deux décennies, dans des responsabilités collectives très prenantes (président d'université, recteur d'académie, vice-président de région). Ces choix, avec les contraintes qui en découlaient, firent de moi, de facto, un « intermittent » de la recherche historique, en m'enlevant la possibilité pratique d'ouvrir un nouveau chantier de fond appuyé sur un lourd travail d'archives, comme je l'avais envisagé notamment pour approfondir l'analyse des réseaux marchands

1. Déjà esquissé dans une note reprenant mon exposé de soutenance de thèse « Messieurs de Saint-Malo. Genèse d'une problématique », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, 1991, n° 1, p. 51-64.

2. André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Saint-Malo, Éd. L'Ancre de Marine, 1991, 2^e éd. Rennes, PUR, 1997, 3^e éd. Rennes, PUR, 2011.

bretons implantés en Espagne aux temps modernes³. Cela n'affaiblit pas pour autant mon intérêt pour l'économie maritime, le capitalisme marchand et ses acteurs-clés, les négociants, comme en témoigne la trentaine d'articles et communications que j'ai pu consacrer à ces thèmes après 1991, ainsi que la direction, partagée avec Alain Cabantous et Françoise Péron, de l'ouvrage de synthèse *Les Français, la terre et la mer* publié en 2006.

Au point de départ de ce parcours intellectuel d'historien, il y eut tout simplement un choix de sujet de maîtrise. Porté par mes origines, mes attaches familiales, mon parcours personnel et mes goûts vers la mer et les activités qu'elle portait, je me tournai tout naturellement lors de mes études d'histoire à la faculté des lettres de Rennes dans les années 60, vers l'un de mes maîtres, Jean Delumeau, qui conduisait depuis 1956 avec ses étudiants rennais une grande enquête collective sur le trafic portuaire de Saint-Malo, grâce aux riches sources documentaires qui avaient été transférées aux archives départementales d'Ille-et-Vilaine pendant la guerre⁴. Cependant, par chance, celui-ci eut la bonne idée de m'orienter, non vers l'analyse quantitative du trafic portuaire, mais vers des sources plus qualitatives concernant le commerce « interlope » à la Mer du Sud après la paix d'Utrecht, ainsi que vers les archives du grand négociant Danycan, « inventeur » de ce trafic hors norme. Cela me permit d'échapper à la mise au « travail à la chaîne » très formaté du dépouillement et de l'analyse des séries portuaires, pour me plonger d'entrée de jeu au cœur d'un grand trafic international de dimension mondiale, et d'appréhender « de l'intérieur », à travers livres de comptes et correspondances, les mécanismes de l'entreprise marchande et les stratégies d'un négociant de premier plan.

3. À une exception notable près, avec le lancement, après la fin de mon mandat régional en 2010, d'un projet de recherche collective d'envergure – le projet HESRIB – labellisé et soutenu par la Maison des Sciences de l'Homme en Bretagne, mené durant cinq ans, en m'appuyant sur l'expérience de mes diverses responsabilités institutionnelles sur un tout autre domaine : l'histoire contemporaine de l'enseignement supérieur et de la recherche en Bretagne. Ce travail déboucha sur un colloque tenu à Rennes en juin 2015, et la publication en codirection avec Matthieu Leprince d'un ouvrage aux PUR en 2016 : *Les mutations de l'enseignement supérieur et de la recherche en Bretagne, 1945-2015*, ainsi que de plusieurs articles et communications (cf. bibliographie générale n° 33, 40, 74, 77, 88, 89, 90).

4. Enquête réalisée de 1956 à 1970 pour la période 1681-1770, avec publication d'une synthèse partielle par Jean DELUMEAU (et collab.), *Le mouvement du port de Saint-Malo de 1681 à 1720*, Paris, Klincksieck, 1966.

Cette expérience stimulante d'apprenti historien devait m'inciter, à partir de mon arrivée comme enseignant-chercheur à l'université de Rennes 2 en 1970, à approfondir ces réalités fascinantes ainsi entrevues, en choisissant comme sujet de thèse l'étude du « cas malouin », vu à un double niveau : comme un site portuaire et un pôle marchand spécifique, dont l'essor spectaculaire, à bien des égards surprenant, méritait une analyse approfondie, mais aussi comme un pôle représentatif du capitalisme marchand en France à un moment-clé de son développement, à l'heure du mercantilisme et d'une première phase de la mondialisation des trafics.

La conduite de ce chantier « au long cours », achevé par la soutenance en décembre 1989 d'une thèse d'État, publiée en janvier 1991, a pu bénéficier d'un contexte intellectuel éminemment favorable, grâce à la mutation de la problématique historique qui s'est opérée vers 1965-1975 dans le champ de la recherche sur les économies maritimes et le capitalisme commercial à l'époque moderne. Les travaux convergents de Jean Meyer et Paul Butel sur les pôles nantais et bordelais, et à un niveau plus synthétique ceux de Charles Carrière dans son étude modèle sur le négoce marseillais⁵, couronnés en 1979 par la seconde grande trilogie de Fernand Braudel – « Civilisation matérielle et capitalisme »⁶ –, marquaient le dépassement de la problématique dominante depuis trois décennies dans l'histoire économique française, celle de l'analyse quantitative « sérielle » des trafics et activités et de leurs fluctuations conjoncturelles. Tout en intégrant les acquis de cette phase, ces nouvelles approches privilégiaient désormais d'autres dimensions et facteurs du développement du capitalisme commercial : les caractères de l'entreprise marchande dans sa spécificité, avec ses structures et ses outils, et le profil des acteurs-clés qu'étaient les négociants. Cela redonnait ainsi pleinement à cette démarche sa dimension sociologique, avec l'analyse des stratégies que ceux-ci pouvaient mettre en œuvre à l'échelle d'un espace élargi, celui d'une « économie-monde » en construction selon la vision conceptualisée par Fernand Braudel et Immanuel Wallerstein⁷.

5. Jean MEYER, *L'armement nantais dans la seconde moitié du XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1969 ; Paul BUTEL, *Les négociants bordelais, l'Europe et les Îles au XVIII^e siècle*, Paris, Aubier, 1974 ; Charles CARRIÈRE, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle*, Marseille, A. Robert, 1973.

6. Fernand BRAUDEL, *Civilisation matérielle, économie, capitalisme, XV^e-XVIII^e siècle*, t. 2, « Les jeux de l'échange » ; t. 3, « Le temps du Monde », Paris, Armand Colin, 1979.

7. Immanuel WALLERSTEIN, *Le système du Monde, du XV^e siècle à nos jours*, t. 1, « Capitalisme et

C'est pleinement en phase avec ce renouvellement des problématiques que j'ai inscrit ma démarche et privilégié ces axes de recherche, tant dans ma thèse que dans mes autres travaux simultanés ou postérieurs, comme essai de l'illustrer la sélection présentée ci-après.

« Il y a des conditions sociales à la poussée et à la réussite du capitalisme » affirmait Fernand Braudel en 1985, dans son lumineux essai sur *La Dynamique du capitalisme*⁸, en mettant l'accent sur le rôle-clé des familles, ou plus largement des dynasties marchandes qui constituaient dans la longue durée l'épine dorsale de ce capitalisme commercial, en imposant d'ailleurs largement, quoique avec des nuances soulignées par Guy Saupin⁹, leur influence sur les institutions urbaines (municipalités, consulats, amirautés), comme le cas malouin en fournit un exemple limite.

C'est cette idée-force que j'ai particulièrement développée en essayant de caractériser le profil du groupe marchand malouin, dans ses origines, ses modes de formation, ses caractères socioculturels (et notamment religieux), et jusque dans la structure de la famille marchande elle-même, et ses comportements démographiques. Cela m'a ainsi amené, dans un essai de « gender history » avant la lettre, à mettre en évidence la place, non négligeable et *a priori* surprenante, des femmes comme « chefs d'entreprise » marchandes dans la place malouine au temps de Louis XIV, amorçant ainsi une thématique qui s'est depuis lors largement développée¹⁰.

Cette perspective m'a aussi conduit à mettre en valeur l'une des conditions essentielles de la pérennité de ces dynasties négociantes : leurs stratégies éducatives, combinant un rapport longtemps méfiant vis-à-vis de la formation générale classique, et le choix de modes de formation « professionnelle » développant les compétences requises par le métier de négociant, ainsi qu'une ouverture sur le monde et ses

économie-monde - 1450-1650 » ; t. 2 « Le mercantilisme et la constitution de l'économie-monde européenne », Paris, Flammarion, 1980 et 1984.

8. F. BRAUDEL, *La dynamique du capitalisme*, Paris, Flammarion, 1985, p. 77.

9. Voir notamment « La présence marchande dans les municipalités des villes portuaires en France à l'époque moderne », in Éric GUERBER, Gérard LE BOUÉDEC (dir.), *Gens de mer. Ports et cités aux époques ancienne, médiévale et moderne*, Rennes, PUR, 2013, p. 219-240.

10. Cf. Emmanuelle CHARPENTIER et Philippe HRODEJ (dir.), *Les femmes et la mer à l'époque moderne*, Rennes, PUR, 2018 (voir ma contribution « Les femmes dans l'économie maritime », bibliographie *infra* n° 96).

marchés. Le premier cursus d'apprentissage privilégié était la formation « par la navigation » et l'exercice de la fonction complexe de capitaine de navire, dont des travaux récents¹¹ ont confirmé l'importance comme voie de formation et tremplin de promotion vers le négoce dans les places portuaires. Mais s'y ajoutait, notamment dans les grandes familles, la formation « par le comptoir », avec des « stages à l'étranger », en l'occurrence dans les ports andalous pour les Malouins, voie porteuse d'ouverture et de construction de réseaux à dimension internationale. C'est ce qu'illustrent les textes sélectionnés, qui combinent analyses générales et « portraits de groupes », et quelques études de parcours individuels emblématiques, pour donner chair, dans leur singularité concrète, à ces processus généraux, à l'instar de la « micro-storia » qui émergeait alors.

Cette analyse « sociologique » du milieu négociant s'est articulée logiquement avec celle des structures d'un capitalisme marchand à base familiale. À cet égard, l'étude du cas malouin confortait pleinement l'hypothèse formulée par Charles Carrière d'un capitalisme marchand français « suffisant », et capable désormais, à partir des années 1680-1720, de développer de grandes entreprises à l'échelle océanique. C'est ce que montre l'analyse des structures opérationnelles de l'entreprise marchande, où la base sociale étroitement familiale (voire individuelle) de la maison marchande se combinait avec une forte capacité associative, notamment pour la propriété et l'armement des navires, et avec la capacité à inventer et à déployer, grâce à des réseaux familiaux et partenariaux, des mécanismes spécifiques et efficaces de drainage et de mobilisation des capitaux. Cela a permis dès les années 1690-1720, sans le recours aux formes « modernes » de la société par actions, le financement de grands trafics intercontinentaux, tels l'interlope avec l'Amérique espagnole, les commerces asiatiques, la traite négrière, ou d'activités à risque comme la course.

Cette approche d'ordre structurel conduisait aussi à s'interroger sur les rapports complexes, et souvent ambigus, entre les milieux négociants et un État entré dans sa phase « mercantiliste », fortement interventionniste dans le champ économique, et tout particulièrement dans le

11. Gilbert BUTI, Lucia LO BASSO, Olivier RAVEUX, *Entrepreneurs des mers. Capitaines et marins, du XVI^e au XIX^e siècle*, Paris, éd. Riveneuve, 2017.

domaine du « commerce de mer ». Cette ambiguïté pouvait déboucher sur des tensions, qui se cristallisèrent notamment autour de la création dans les années 1660-1720, selon des modèles importés de l'étranger, de compagnies de commerce « privilégiées » souvent dominées par des milieux de « financiers » peu au fait des réalités du commerce, suscitant méfiance et critiques des négociants. Mais j'ai été amené à nuancer cette vision, en montrant que les négociants pouvaient aussi les utiliser et les investir de l'intérieur, en y imposant leur style de gestion, comme le montre l'exemple du commerce indien au début du XVIII^e siècle, phase originale dans cette histoire bi-séculaire des compagnies de commerce qu'allaient approfondir les travaux de Philippe Haudrère¹².

Il ne s'agit pas cependant de sous-estimer l'impact de cet interventionnisme multiforme, comme le montrait la prise en main directe de la construction navale militaire à partir du milieu XVII^e siècle, dans ce prototype de l'« entreprise d'État » que constituaient les arsenaux, impressionnants par leurs dimensions et à certains égards leur modernité, mais avec aussi leurs faiblesses et leurs contradictions, comme l'ont montré depuis les travaux de Martine Acerra¹³ et Gérard Le Bouëdec¹⁴ sur Rochefort et Lorient.

D'autres formes plus normatives de l'intervention de l'État mercantiliste sur le littoral devaient retenir tout autant mon attention, à l'occasion d'une réflexion collective sur la dialectique entre pouvoirs et littoraux¹⁵. Ainsi avec la mise en place dans les années 1660-1725 d'une forme de « division régionale du travail marchand » par la distribution, sur des critères souvent aléatoires, de « privilèges » et franchises, de « permissions » ou interdictions de trafics vers l'outre-mer, l'État mercantiliste allait fortement influencer les choix stratégiques des groupes négociants et parfois déterminer le destin des sites portuaires, comme les ports bretons, de Nantes à Lorient et Saint-Malo, devaient en sentir les effets, à leur avantage ou à leur détriment.

12. Philippe HAUDRÈRE, *La Compagnie française des Indes au XVIII^e siècle*, Paris, Librairie de l'Inde, 1989.

13. Martine ACERRA, *Rochefort et la construction navale française*, Paris, Librairie de l'Inde, 1993.

14. Gérard LE BOUËDEC, *Le port et l'arsenal de Lorient, de la Compagnie des Indes à la Marine cuirassée*, Paris, Librairie de l'Inde, 1994.

15. François CHAPPÉ, Gérard LE BOUËDEC (dir.), *Pouvoirs et littoraux, du XV^e au XX^e siècle*, Rennes, PUR, 2000 (actes du colloque de Lorient, 1998).

Cela posait la question de l'espace de déploiement de l'activité marchande, et j'ai attaché une importance particulière à caractériser et suivre l'évolution de l'espace géo-économique dans lequel s'inscrivait le port malouin aux temps modernes, et au-delà, en arrière-plan, la Bretagne, dont il était l'un des exutoires et un vecteur majeur de projection de ses productions toilières vers les marchés extérieurs. Situé à la marge d'un marché « national » à peine constitué, mais loin d'être en position « périphérique », le pôle malouin s'est d'abord développé au sein d'une économie européenne encore largement ouverte jusqu'au milieu du XVII^e siècle, et il a su profiter, dès le milieu du XVI^e siècle, de l'expansion de celle-ci à l'échelle de l'espace atlantique, où il a réussi à s'insérer pleinement grâce à ses deux trafics fondamentaux. Avec le « commerce de Terre-Neuve » tout d'abord, qui combinait la grande pêche et une activité manufacturière de transformation mobilisant chaque saison sur les côtes nord-américaines des milliers d'hommes recrutés sur le littoral de Manche, et débouchait sur de vastes circuits de commercialisation conduisant jusqu'aux marchés méditerranéens, avec comme pivot la grande place de Marseille. Cette insertion s'approfondit plus encore, avec la construction à partir des années 1560 d'un « commerce d'Espagne » essentiel, fondé sur l'exportation des toiles fournies par l'arrière-pays breton, et plus largement de l'Ouest français. Grâce au contrôle de ce produit-clé, les négociants malouins se sont ouvert l'accès aux marchés ibériques, et surtout, outre-Atlantique, aux vastes marchés hispano-américains, via le relais indirect de Cadix, voire directement à travers l'aventure de la « Mer du Sud » début XVIII^e siècle, en se plaçant ainsi durant plus de deux siècles au cœur de l'un des grands trafics mondiaux des temps modernes. Le contrôle d'une part significative des retours d'argent américain leur permettra même, vers 1700-1720, de tenter leur chance « au-delà du Cap », dans l'ouverture des marchés asiatiques, de Moka au Bengale et à Canton : c'était un bel exemple, fut-ce en modèle réduit, d'une insertion dynamique au cœur d'une « première mondialisation ».

Cette analyse de l'espace de déploiement de l'activité marchande a conduit à une réflexion plus large sur les caractères et les contradictions d'un processus d'expansion commerciale à l'échelle océanique qui n'avait rien d'une « mondialisation heureuse ». C'était une évidence pour les populations extra-européennes qui en étaient les premières victimes,

des Africains déportés par la traite comme esclaves outre-Atlantique aux Indiens assujettis au travail forcé dans les mines d'argent américaines. Mais il ne s'agissait pas non plus d'un « long fleuve tranquille » pour les groupes marchands des pays européens en compétition pour le partage de ce premier marché mondial en construction.

Ce processus combinait en effet deux dimensions contradictoires. D'un côté il stimulait la mise en relation de continents entiers à travers des flux croissants de navires, de marchandises (matières premières et produits manufacturés) et d'hommes (des colons européens aux esclaves africains déportés par la traite). Mais de l'autre, en cet « âge du mercantilisme », cette expansion maritime et commerciale pilotée par les Européens s'effectuait dans un climat de compétition aiguë, non seulement entre les groupes marchands impliqués, mais aussi entre les États dont ils relevaient, engagés dans la construction de structures « impériales » transatlantiques, avec une exacerbation de ces rivalités jusqu'à la guerre ouverte, notamment entre les États anglais et français en lutte pour l'hégémonie mondiale dans une « Seconde Guerre de Cent Ans » s'étalant de 1688 à 1815.

Placées au cœur du cyclone de cet affrontement séculaire, Saint-Malo et la Bretagne offraient un précieux point d'observation pour approfondir l'analyse des modalités et des conséquences de ces rivalités mercantilistes sur le développement des économies maritimes et du capitalisme marchand dans cette période. Cette logique d'affrontements entre États pouvait en effet remettre en cause des courants d'échanges essentiels établis de longue date, comme l'illustre l'évolution des relations économiques entre la Bretagne et les îles Britanniques à partir du dernier quart du XVII^e siècle. Ces relations intenses, fondées sur l'échange équilibré de produits manufacturés – draperies contre toiles – avaient constitué durant deux siècles, comme l'a démontré Jean Tanguy, un facteur majeur du développement économique breton. Dès 1685-1687 elles allaient être remises en question sous l'impact d'une guerre économique utilisant toute une panoplie d'armes douanières, avant même le déclenchement de la guerre ouverte, comme le ressentit durement l'industrie toilière bretonne, qui y perdit définitivement un marché majeur.

C'est dans ce contexte global d'affrontements mercantilistes qu'il faut aussi resituer l'essor de cette activité maritime spécifique qu'était

la course, stimulée par les États dans une stratégie globale de « guerre au commerce » ennemi comme une arme complémentaire dont l'importance ne saurait être minimisée, notamment dans ces années 1689-1713 où Saint-Malo s'affirma, avec Dunkerque, comme l'un des deux pôles corsaires français majeurs, avec une ampleur et une efficacité indéniables. Pour les négociants c'était d'abord une stratégie de reconversion logique pour temps de guerre, dans des ports dont le conflit interrompait les activités majeures, notamment la grande pêche, et permettait un redéploiement des moyens matériels et humains vers cette forme de prédation. Mais c'était aussi une activité hautement spéculative avec une logique propre méritant analyse¹⁶, par sa capacité à attirer du capital-risque dans la perspective de dégager – pour quelques heureux gagnants – des surprofits, point de départ d'accumulation rapide et d'ascensions fulgurantes.

Cette ambivalence des rapports entre guerre et commerce incitait à élargir la réflexion à un niveau plus général sur les contradictions de cette phase spécifique de la mondialisation, à l'âge du mercantilisme. D'un côté, celle-ci se développait selon une logique de compétition et d'affrontements entre les États européens engagés dans la construction de systèmes « impériaux » rivaux, visant la clôture de leurs espaces avec leurs dispositifs de « monopoles » et d'« exclusif », pour s'approprier la meilleure part des trafics et des ressources. Mais simultanément, sous la pression des puissantes forces économiques à l'œuvre dans cette construction d'un marché mondial réunissant des ensembles continentaux, s'imposait la nécessité de collaborations, de compromis, de recouvrements et détournements, avec des flux d'échanges plus ou moins tolérés ou subis entre ces systèmes soi-disant clos et rivaux. Cela s'effectuait sous des formes et selon des modalités variées – « contrebande », « smogglage », « interlope », « exclusif mitigé » –, à l'instigation d'acteurs économiques – négociants, manufacturiers ou colons de toutes nations – désireux avant tout de défendre leurs intérêts et de maximiser leurs profits, par-delà les cloisonnements nationaux et la logique du pavillon, comme on devait l'observer même entre Français et Anglais au plus fort de leur rivalité au XVIII^e siècle. C'est

16. Comme l'a approfondi le travail de Michel AUMONT, *Les corsaires de Granville. Une culture du risque maritime (1688-1815)*, Rennes, PUR, 2013.

ce que, du reste, les Malouins avaient mis en œuvre durant deux siècles pour leur plus grand profit, du commerce indirect toléré à Cadix au trafic « interlope » direct à la Mer du Sud par la route du cap Horn, pour atteindre l'Eldorado défendu des marchés hispano-américains, en principe protégés par le « monopole » impérial espagnol...

Tel a donc été ce parcours intellectuel d'historien, parti de l'étroit rocher malouin avec le projet de rechercher les facteurs sociologiques et structurels et les moteurs de la réussite aussi spectaculaire que surprenante de ce pôle portuaire et marchand très typé. Cette « étude de cas » a pu, avec celle, parallèle, de Jacques Bottin sur la place rouennaise¹⁷, parachever l'étude des pôles majeurs du capitalisme marchand français aux temps modernes amorcée depuis les années 1960, en confortant et affinant les analyses déjà esquissées sur la souplesse et l'adaptabilité des structures et mécanismes de ce capitalisme marchand. Elles confirmaient notamment l'importance décisive des cellules et des réseaux familiaux dans cette dynamique, et pourront nourrir d'autres recherches dans le champ sociopolitique, comme celles portant sur le milieu des officiers. Cette problématique pourra aussi être prolongée pour étudier, à un niveau inférieur de la hiérarchie portuaire et marchande, la dynamique des « petits ports » et des « sociétés caboteuses », composante complémentaire indispensable des grandes places, qu'éclaireront les travaux de Gilbert Buti et Gérard Le Bouëdec¹⁸. De même, au-delà de ces analyses focalisées sur les acteurs dominants du système, à savoir les négociants, mes travaux n'avaient abordé que de manière partielle, sous l'angle du recrutement de la main-d'œuvre maritime, la question tout aussi essentielle des « gens de mer » qu'allaient défricher de manière magistrale Alain Cabantous¹⁹, puis, dans son sillage, toute une série de

17. Notamment Jacques BOTTIN et Jürgen HOOCK, « Structures et formes d'organisation du commerce à Rouen début XVII^e siècle », in François Crouzet (dir.), *Le négoce international (XII^e - XIX^e siècle)*, Paris, Economica, 1989.

18. Gilbert BUTI, *Le Chemin de la Mer. Un petit port méditerranéen : Saint-Tropez, XVII^e-XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2010 ; Gérard LE BOUËDEC, « Le cabotage sur la façade atlantique au XVIII^e siècle », in Denis Woronoff (dir.), *La circulation des marchandises dans la France de l'Ancien Régime*, Paris, Comité pour l'Histoire Économique et Financière de la France/LGDJ, 1998.

19. Alain CABANTOUS, *Dix mille marins face à l'océan. Les populations maritimes de Dunkerque au Havre (1660-1794)*, Paris, Publisud, 1991.

chercheurs travaillant sur cette thématique très riche des « sociétés littorales » dans les années 1995-2010²⁰.

L'horizon spatial de ma recherche s'est simultanément élargi par cercles concentriques, en fonction de la dynamique du pôle marchand malouin lui-même : au-delà de l'environnement breton auquel il s'adosait, vers l'espace européen où il s'insérait, d'Amsterdam à Cadix et Marseille, et jusqu'aux horizons océaniques où, à la charnière des XVII^e et XVIII^e siècles, il a pu déployer ses trafics, de l'Atlantique à l'océan Indien et jusqu'aux côtes pacifiques de l'Amérique espagnole, au cœur d'une première mondialisation dont ses négociants furent pour un temps des acteurs majeurs, et parfois des gagnants. J'ai pu ainsi, je l'espère, en suivant le sillage de ces Malouins « hardis navigateurs » et « négociants bien entreprenants », apporter ma modeste pierre au volet économique d'une « histoire mondiale » en construction, avant même que celle-ci ne porte cette appellation et ne continue son développement, en se décentrant pour échapper à son européo-centrisme initial et en intégrant des dimensions sociales et culturelles essentielles dans la perspective d'une véritable histoire globale.

En guise de clin d'œil, je conclurai ce parcours par une brève incursion dans l'histoire des représentations, avec une réflexion sur la construction de la mythologie urbaine de la cité malouine depuis le milieu du XIX^e siècle, marquée par le triomphe persistant de l'image dominante ou plutôt du cliché, réducteur et facile, mais médiatiquement porteur, de la « cité corsaire », en adéquation avec les attentes de la société locale comme avec celles d'un public touristique de masse. Ceci invite assurément à la modestie en relativisant tous les efforts de générations d'historiens pour faire resurgir, preuves documentaires à l'appui, ce que fut réellement, dans toute sa richesse et sa complexité, la vraie grandeur du passé de cette cité portuaire et marchande à plus d'un titre « étonnante ». La bataille pour la vérité d'une histoire se voulant scientifique face aux séductions d'un « roman urbain » est à coup sûr un combat de longue durée²¹ !

20. À travers une série de colloques tenus à Lorient de 1995 à 2010 : citons notamment, sous la direction de Gérard LE BOUËDEC, *Entre terre et mer : Sociétés littorales et pluriactivités (XV^e-XX^e siècle)*, Rennes, PUR, 2004.

21. Comme vient de l'analyser finement Marie-Béatrice BAUDET dans un article du *Monde* du 24 octobre 2018 (p. 15) : « À Saint-Malo des corsaires de légende ».