

HISTOIRE D'ENTREPRENDRE

Archives
du monde
du travail

Le Finistère
et l'entreprise

sous la direction de
Maël Cariou

Mise en page : Studio Locus Solus
Impression : Cloître, Saint-Thonan (29)
Dépôt légal 3^e trimestre 2017

ISBN 978-2-36833-179-8
Copyright Locus Solus, 2017

Les textes et illustrations de cet ouvrage
sont protégés. Toute reproduction ou
représentation, totale ou partielle, par
quelque procédé sans autorisation
expresse de l'éditeur est interdite et
constituerait une contrefaçon sanctionnée
par les articles L.335-2 et suivants du
Code de la Propriété Intellectuelle.

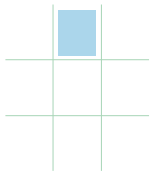


LOCUS-SOLUS.FR

LOCUS
SOLUS

FONDER & GÉRER L'ENTREPRISE





Profession : corsaire de la République

Henri Le Burel

Le 20 avril 1793, à l'écale de haute mer, le corsaire Le Sans-Culotte de Morlaix largue les amarres quai de Léon et appareille, avec à son bord, trois officiers, un chirurgien et 25 hommes d'équipage, pour une croisière de six semaines « contre les Ennemis de L'État ». Le compte conservé de son armement révèle qu'il s'agit d'un chasse-marée de 30 tonneaux pour 37 pieds de quille. Acheté le 18 février à Nantes, il est convoyé jusqu'à Morlaix, radoubé, gréé en lougre, armé et avitaillé en quelques mois. Son artillerie, volontairement réduite « afin de ne pas faire tort à la marche du navire », se compose de quatre canons de deux livres et de six pierriers. Pour faire bonne figure devant l'adversaire, l'équipage a reçu des fusils, des haches d'armes, quelques sabres, trois espingoles, deux canardières, des cocardes et un violon pour se mettre du cœur au ventre. Chaque officier s'est vu gratifié d'un pistolet et d'une épée qui sera également accordée au chirurgien sur son insistance.

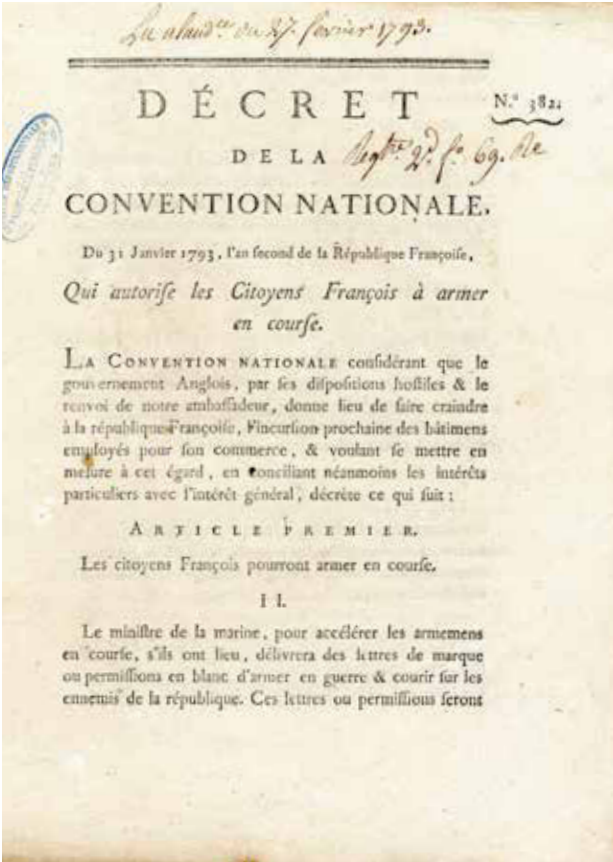
L'appel aux patriotes

L'exécution de Louis XVI, le 21 janvier 1793, précipite la formation d'une coalition des monarchies européennes contre la France, bientôt menacée sur ses frontières terrestres et maritimes. À Brest, comme dans les autres ports militaires, la Marine de guerre est rendue temporairement inopérante en raison de l'émigration de ses officiers nobles, de l'insubordination des équipages et de la désorganisation des arsenaux. Dans cette situation d'urgence extrême, la Convention lance, le 31 janvier, un appel solennel aux citoyens français, les invitant à harceler l'ennemi en armant « des essaims de corsaires ». Les Anglais feront de même.

La confusion entre pirates et corsaires est fréquente. Si les premiers sont des gens sans aveu, agissant pour leur propre compte, les seconds suppléent la Marine nationale dans des conditions strictement définies en France par le Code des prises. Pour armer un navire à la course, ils disposent d'une « lettre de marque » délivrée par les autorités. Chaque prise ennemie doit être convoyée au port le plus proche afin d'y être validée par les tribunaux de commerce. Le navire et sa cargaison sont ensuite vendus lors d'enchères publiques. Une part de la recette alimente la Caisse des Invalides de la Marine, le reste se répartit entre l'armateur du corsaire capteur, le capitaine et l'équipage, selon des règles définies à l'avance.

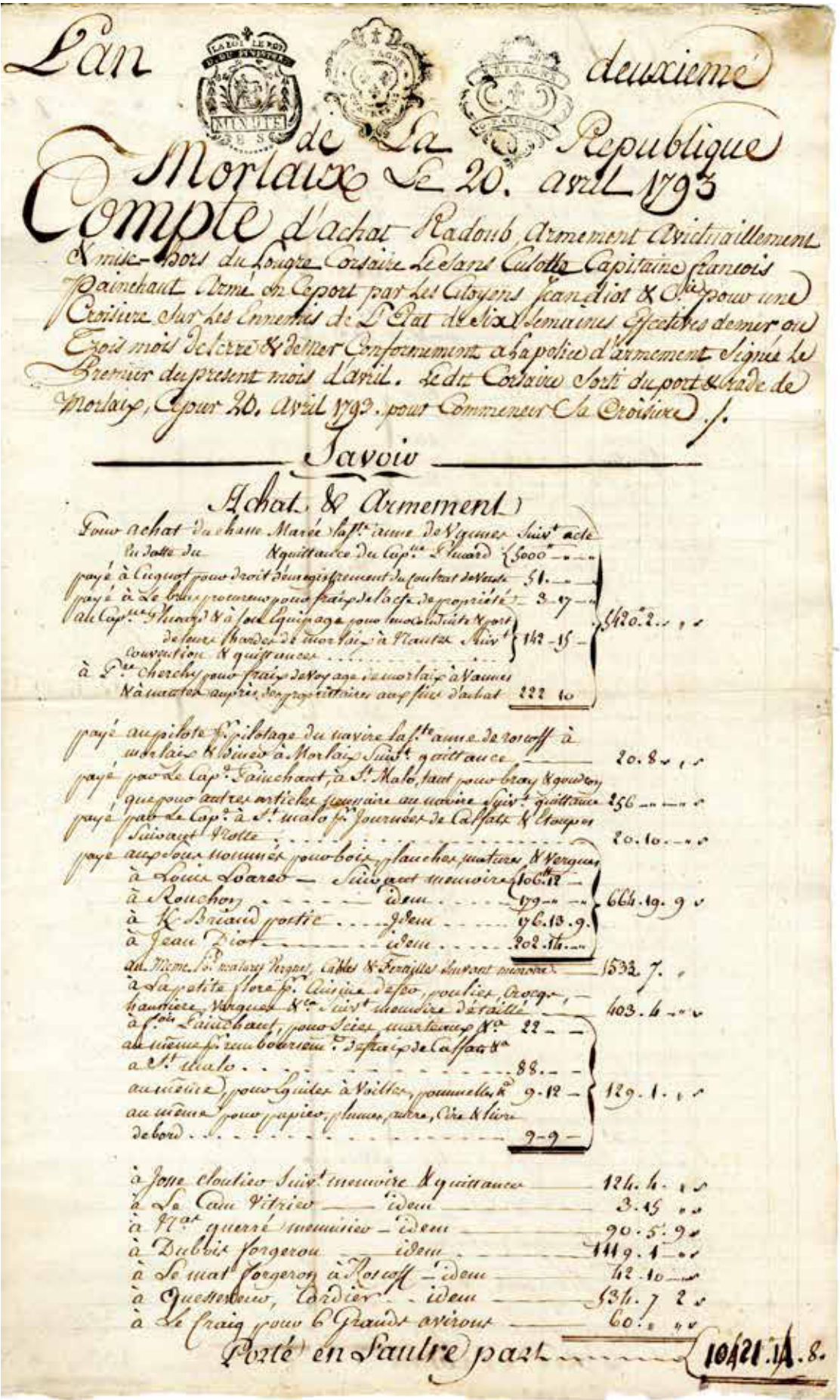
L'armateur du Sans-Culotte

L'appel du gouvernement rencontre un écho favorable à



Décret de la Convention nationale autorisant les citoyens à armer en course, 1793. A.d.F., 1 K 1793. Ci-contre : Compte d'armement du corsaire le Sans-Culotte, 1793. A.d.F., 115 L 50.

Morlaix. À partir de 1793, la guerre et les embargos y perturbent gravement le commerce maritime, fermant les débouchés vers l'étranger et immobilisant les capitaux. La menace anglaise sur la ville est bien réelle. Le 16 mars, trois navires ennemis tentent un coup de main sur le château du Taureau. Dans cette situation, négociants et armateurs en viennent rapidement à envisager la course comme seul recours possible. Jean Diot en fait partie. Ce Dunkerquois, installé depuis 1779 à Morlaix pour ses affaires, y a fondé une société de commerce avec Pierre, son cadet. En épousant Françoise Marine Lannux en 1782, il s'est allié à l'une des plus riches familles de négociants de la ville. Investi dans la vie publique durant la période révolutionnaire, il occupe successivement les fonctions de maire de Morlaix, de président de son tribunal de commerce et d'agent consulaire des États-Unis d'Amérique.



C'est également un homme d'action qui n'en est pas à son coup d'essai contre les Anglais. Durant la guerre d'indépendance américaine (1775-1783), il a armé le plus fort corsaire morlaisien, le *Comte de Guichen*, une goélette de douze canons et quatre obusiers. Son choix se porte cette fois sur un petit chasse-marée, la *Sainte-Anne*, qu'il rebaptise *Le Sans-Culotte*. Ce type de navire, robuste, rapide et bon louvoyeur, est très en faveur parmi les corsaires de la Révolution. Afin d'atténuer les risques et de mobiliser rapidement les capitaux nécessaires à son entreprise, ce patriote, en négociant avisé, monte une société d'armement par actions de 1000 livres qui trouveront rapidement preneurs dans les milieux maritimes et d'affaires.

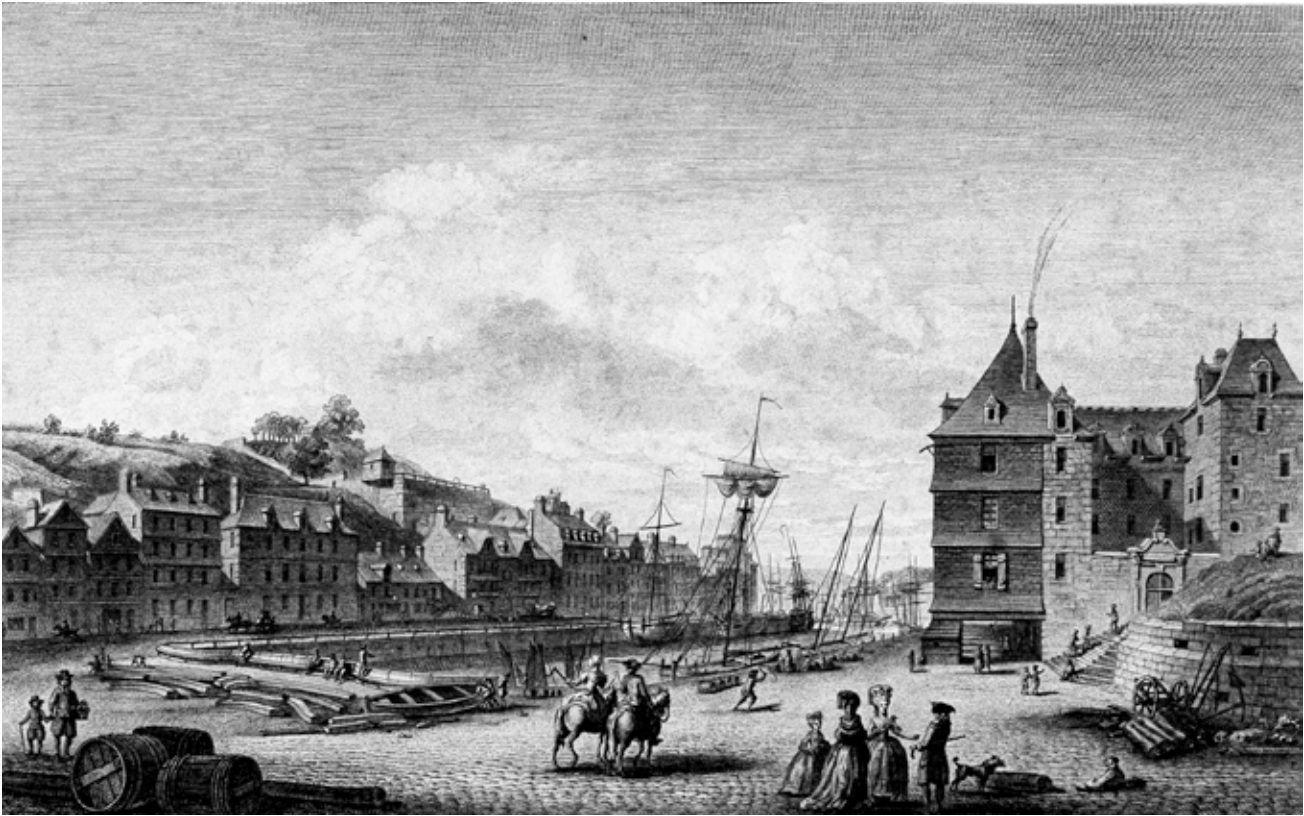
La première prise

Le *John et Suzanna* est capturé le 17 mai, à dix lieues du Cap Lizard, alors qu'il venait « d'emmancher ». Ce baleinier londonien de 318 tonneaux, rentrait au pays à l'issue d'une campagne de dix mois au large du Brésil. Les amateurs de combats navals seront déçus, son jeune capitaine de 24 ans, Henry Machie, n'oppose que peu de résistance à ses agresseurs. Convoyée à Morlaix jusqu'au quai de la Manufacture, la prise est déclarée bonne par le tribunal de

commerce. Sa cargaison, composée de 227 tonneaux d'huile de baleine et de 104 paquets de fanons, est bientôt débarquée et alignée dans l'entrepôt de Jean Diot, aménagé sous les voûtes de l'ancien couvent des Dominicains. Le matériel de chasse et de fonte fait l'objet d'un inventaire précis, des harpons aux baleinières, en passant par les crocs, palans, échafaudages de dépeçage, les tranchoirs, les grands fourneaux de cuivre et leurs accessoires pour la préparation des huiles. La vente « à bougie éteinte » du navire, de son chargement, des provisions de bord et du bétail sur pied est organisée les 15 et 16 juillet. Elle rapportera 322 474 livres et 7 sols à l'armateur, aux actionnaires et à l'équipage. Tout compte fait, les bénéfices se révéleront très substantiels au regard des 35 114 livres et 4 sols, investis quelques mois plus tôt pour l'achat et l'armement du *Sans-Culotte*. À l'aide d'une partie des fonds levés des gains de la course, Jean Diot armera un second, corsaire, *Le Sphinx*, basé à Cherbourg. En route pour une nouvelle campagne, *Le Sans-Culotte* sera capturé par les Anglais le 3 juillet 1796, au sortir de ce même port.

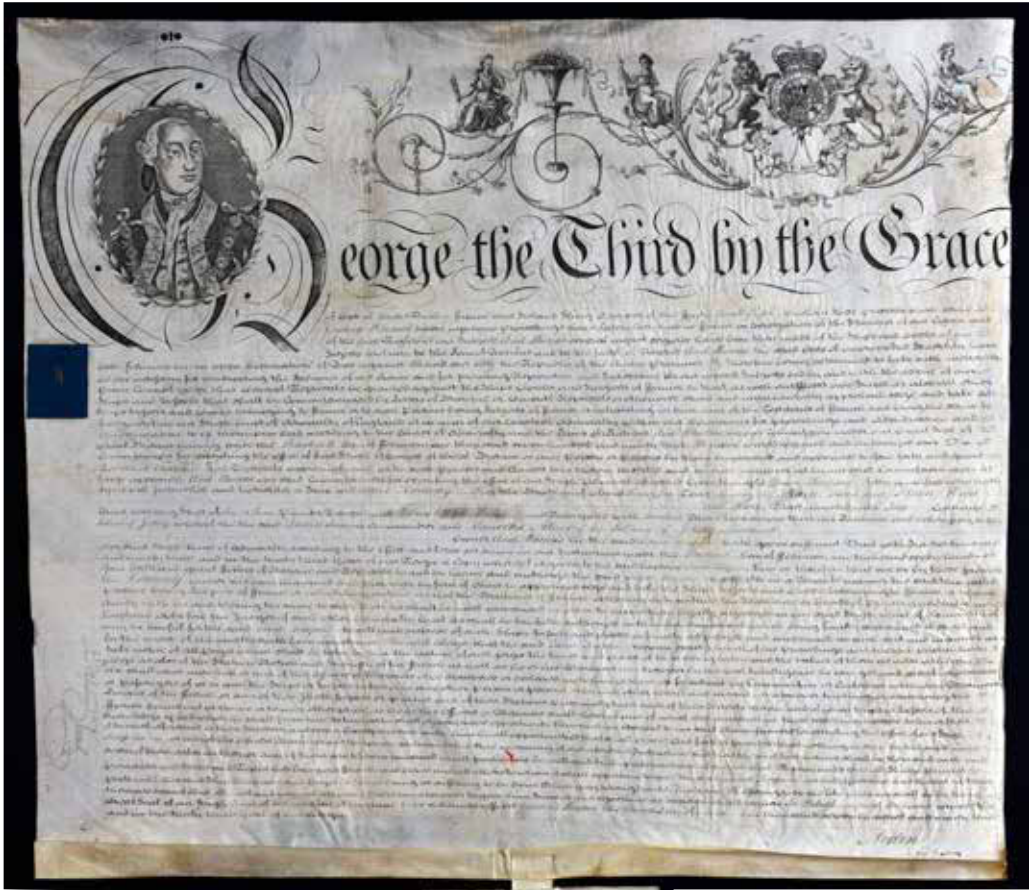
La France a employé des corsaires jusqu'en 1815 et y a définitivement renoncé par le traité de Paris de 1856. Les pirates, en revanche, sillonnent toujours les mers.

Maquette du lougre le *Coureur*, 1776. François Yves Coadoux fils. Sur plans de François-Edmond Paris, 1877, Paris. © Musée national de la Marine/P. Dantec, 13 MG 16. Ci-dessous : Le port de Morlaix, par Nicolas Ozanne, 1776. A.d.F., 1o Fi 81.



Page de droite, en haut : Lettre de marque du lougre corsaire le *Conway*, de Jersey, 1793. A.d.F., 115 L 48.

Page de droite, en bas : Diorama, la pêche au cachalot en 1830. Dépeçage et préparation des huiles, 1970. Clichés Pascal Auffret, 2016. © Musée de la pêche de Concarneau, 1970.11



À toute vapeur !

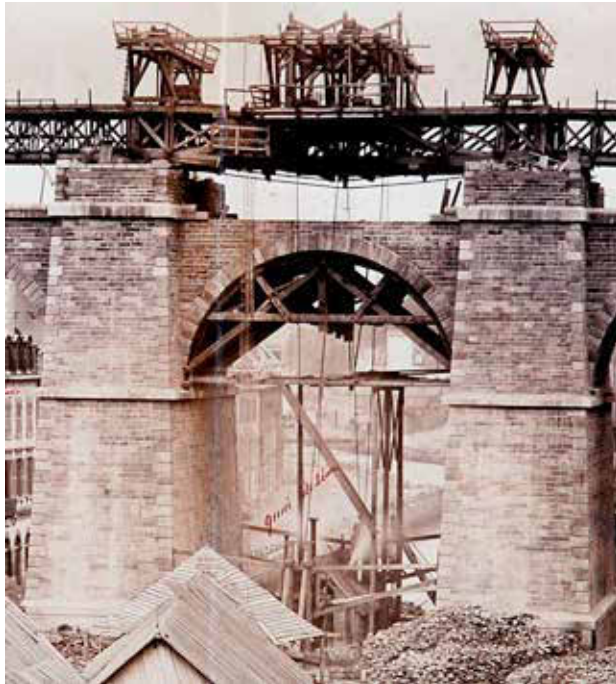
Henri Le Burel

L'examen attentif de cette belle photographie de 1864, révèle de nombreux détails du chantier de construction du grand viaduc de Morlaix, installé quelques années plus tôt par l'entrepreneur parisien Étienne Perrichont. On distingue ainsi, sur la partie du bassin à flot remblayée pour l'occasion : une écurie, une forge, un magasin à chaux, un manège pour la fabrication du mortier, des tas de moellons bruts ou piqués, extraits de la baie toute proche ou transportés depuis les carrières de l'Île Grande, à Pleumeur-Bodou. On entrevoit également, à l'aplomb des deux piliers enjambant le bassin, une modeste baraque de planches surmontée d'une cheminée de tôle. Le jet oblique et tendu de buée blanche qui s'en échappe trahit la présence d'un engin de chantier révolutionnaire : une machine à vapeur. Cette « locomobile terrestre », d'une puissance de quatre chevaux, est destinée à l'entraînement d'une chaîne servant au hissage du mortier nécessaire aux maçons perchés quelque 25 mètres plus haut.

Un fulgurant succès industriel

Plus que toute autre invention, la machine à vapeur symbolise la révolution industrielle qui s'opère au ^{xix}^e siècle. Mise au point en Angleterre, elle est d'abord utilisée pour l'épuisement des eaux des mines. L'ingénieur écossais James Watt (1736-1819) en améliore la fiabilité, le rendement et l'adapte par la suite à différents usages. Elle actionne bientôt les métiers mécaniques des filatures, les marteaux et les souffleries des forges, les ascenseurs des mines, les moulins, des scieries... Les brevets de l'inventeur tombent dans le domaine public vers 1800. Dès lors, les ateliers de construction de machines à vapeur se multiplient en Europe et aux États-Unis. La diffusion en France reste très lente et les usages longtemps limités. On y dénombre seulement 492 machines terrestres en 1827 et 8 023 en 1846, quand l'Angleterre en compte déjà près de 16 000 en 1841. Leur nombre s'accroît cependant à partir du Second Empire.

Vers 1830 apparaît un type particulier de chaudière : la « locomobile terrestre », une machine à vapeur à tout faire, montée sur roues et tirée par des chevaux. Remarquée à la première Exposition universelle de Londres en 1851, elle se répand par la suite dans l'agriculture, l'industrie et les travaux publics où elle révolutionne les pratiques et libère les individus en animant toutes sortes d'engins. Le chantier du grand viaduc de Morlaix, confié en 1861 à un entrepreneur autodidacte et novateur – bientôt multimillionnaire –, illustre parfaitement le phénomène.



Chantier de construction du grand viaduc de Morlaix, 1864. Baraque de la locomobile. 1864. A.d.F., 5 K 111.

Une machine sous étroite surveillance

Dans la France de l'époque, l'usage des machines terrestres à vapeur, mobiles ou à demeure, est réglementé par l'ordonnance royale du 22 mai 1843. Aucune chaudière ne peut être livrée par son constructeur ou son réparateur sans avoir subi une épreuve de résistance. Réalisée à la fabrique ou à l'atelier, celle-ci peut être répétée sur ordre du préfet par les ingénieurs des mines ou des ponts et chaussées. Un timbre est apposé sur la chaudière testée avec succès. Il indique, en nombre d'atmosphères, la pression effective que la vapeur ne doit pas dépasser. C'est également le préfet qui délivre les autorisations d'installation des machines fixes et fait procéder ensuite, par ces mêmes ingénieurs, à des contrôles périodiques de sécurité dans les établissements qui s'en sont dotés. Les explosions et ruptures sur les machines à vapeur terrestres demeurent toutefois assez exceptionnelles au regard du parc installé. Des statistiques officielles en dénombrent 40 sur tout le territoire entre 1827 et 1848.

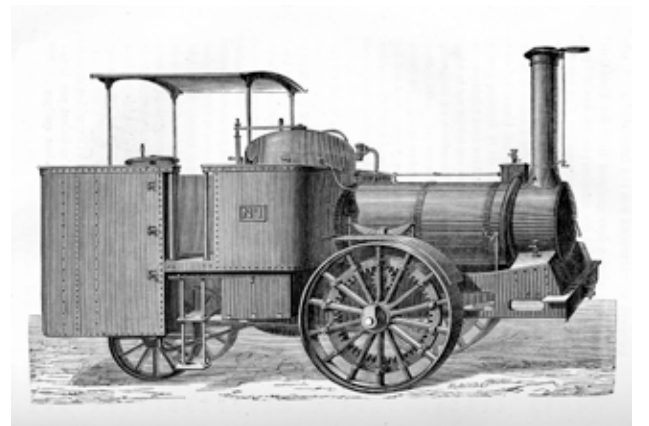
La vapeur en Finistère

Ces visites de sécurité donnent lieu à la tenue d'intéres-

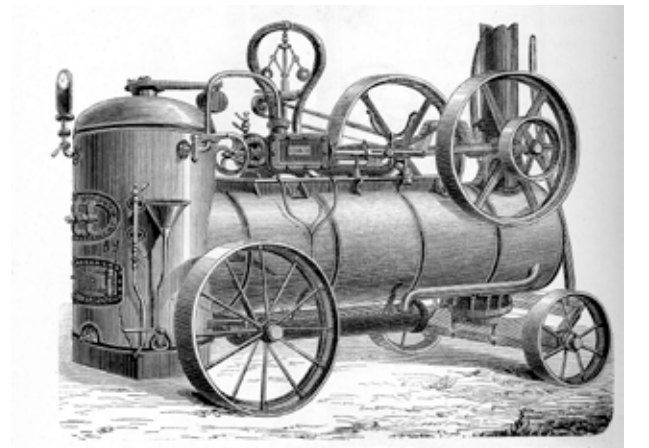
sants registres et dossiers de suivi, parfois illustrés de plans des établissements et de coupes des chaudières installées. Dans le Finistère, quelques centaines d'entre eux nous sont parvenues pour le ^{xix}^e siècle. Ils témoignent de la diversité et de la vitalité des branches d'activités qui se mécanisent. On dénombre ainsi 345 entreprises dans le registre d'inscription des déclarations de machines à vapeur, tenu en préfecture entre 1880 et 1892. Il s'agit en premier lieu de conserveries, de scieries, d'ateliers de constructions mécaniques et d'entreprises de battage agricole. Viennent ensuite, par ordre décroissant d'importance, des ateliers de filature et de tissage, des papeteries, brasseries et minoteries, des sociétés de transport ferroviaire, des carrières et ardoisières, des beurreries et entreprises de manutention ou de grutage.

Des dossiers ressortent parfois les initiatives originales de quelques précurseurs. En 1831 et 1832, en rade de Brest, l'ingénieur J. Frimot, constructeur de machines à Landerneau, teste deux prototypes de navires à vapeur, *L'Éclair* et *L'Ardent*. En 1869, P. Rouget fait circuler entre Brest et Le Conquet une locomotive routière couplée à un break. Dédié au transport des voyageurs, cet attelage, d'une longueur de 12 mètres, pèse 3,2 tonnes et file à 16 kilomètres à l'heure en vitesse de pointe. En 1892, à Brest, l'entrepreneur forain C. Lognon s'équipe d'une machine à vapeur destinée à l'animation d'un manège de chevaux de bois et à la production de lumière électrique. Deux années plus tôt, Françoise Marzin, propriétaire à Morlaix, obtenait une autorisation pour la « conduction » d'un quadricycle à chaudière.

La vapeur est toujours dans le vent. De l'autocouiseur à la centrale solaire, en passant par le percolateur à café, le hammam, le train rétro touristique, les turbines des méthaniens ou, voici peu, de certains paquebots, comme le célèbre *France*. Elle se maintient discrètement dans l'industrie et les services pour le nettoyage, le dégraissage, la désinfection de toutes surfaces et matières, de manière rapide, économique et écologique. Depuis sa domestication par James Watt, les Hommes ne peuvent décidément plus s'en passer.



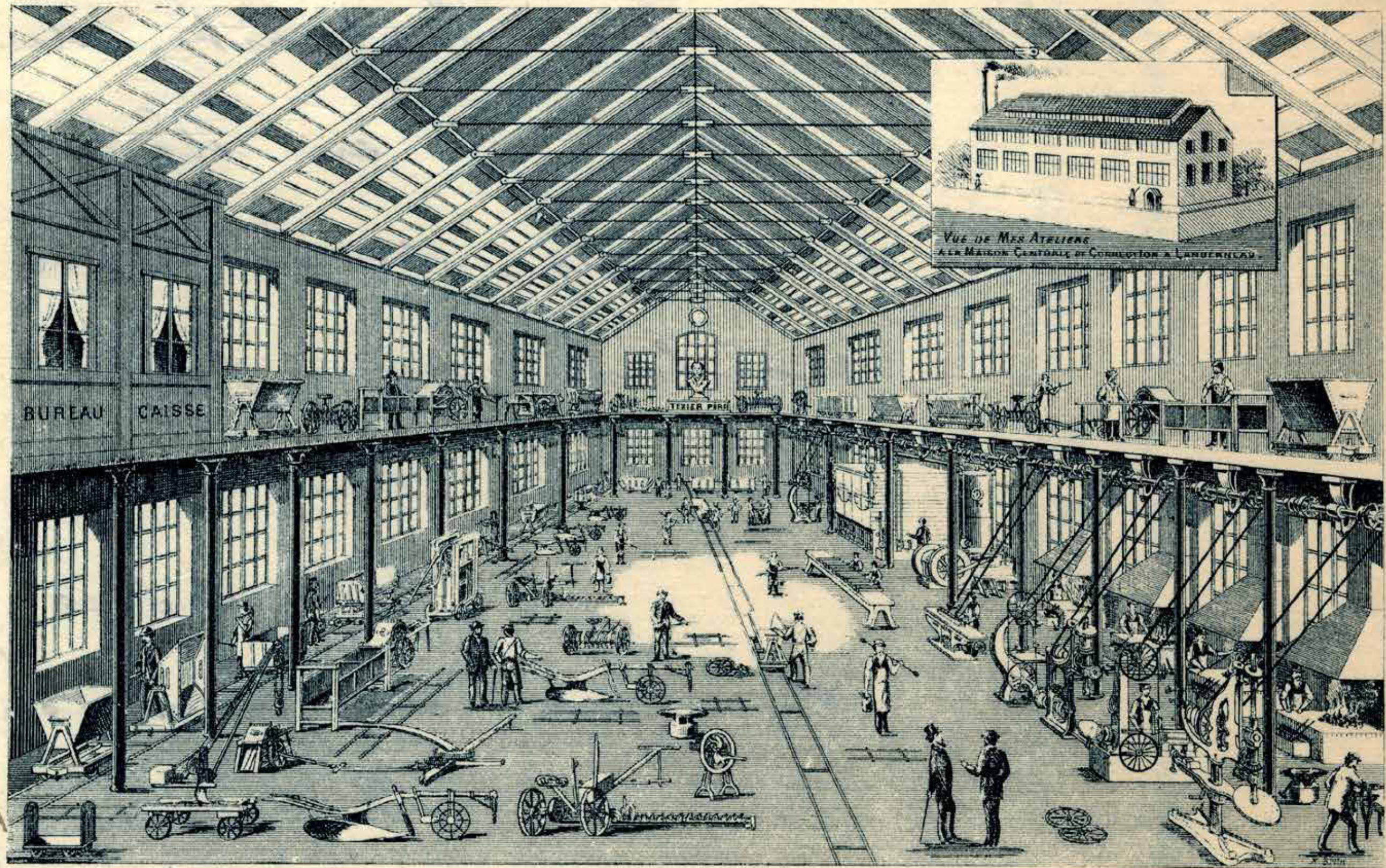
Locomotive routière, 1870. A.d.F., Q8Q 160.

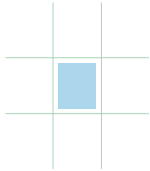


Locomobile terrestre, 1870. A.d.F., Q8Q 160.



Annonce publicitaire de l'entreprise Nassivet et C° de Nantes, 1896. A.d.F., JAL 29-9.





Une industrie de la tourbe

Le Yeun Elez

Maël Cariou

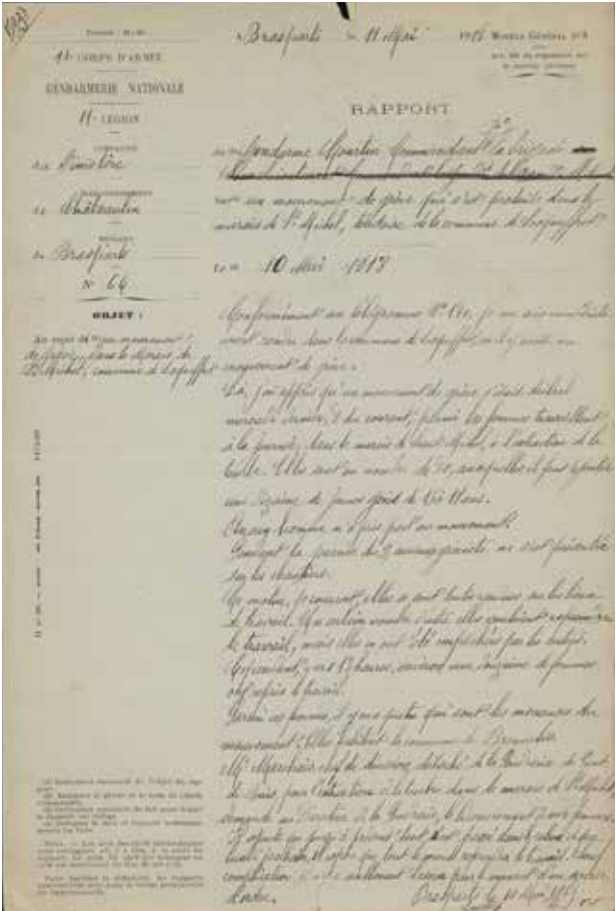
C'est l'histoire d'un véritable feuilleton qui embrasse tout le Long XIX^e siècle. Du Premier Empire à la fin de la Première Guerre mondiale, l'exploitation de la tourbe du Yeun Elez² comme combustible oscille entre petite utilisation domestique et velléité de mise en valeur industrielle, tantôt portée par l'État central, tantôt par les autorités locales.

Une tentative avortée

En raison de son abondance dans le marais et de la rareté du bois dans la région des monts d'Arrée, l'extraction de la tourbe, son emploi dans le foyer domestique, est déjà attestée sous l'Ancien Régime. Sa valorisation comme combustible est sans nul doute bien plus ancienne. Sous l'Empire, l'État veut passer à la vitesse supérieure. Le ministre de l'Intérieur en personne, l'éminent chimiste Jean-Antoine Chaptal, donne ses instructions au préfet du Finistère. Il veut diversifier l'exploitation des sources de combustible minérales et affirme : « Il est une espèce de combustibles minéraux plus communément existant encore que les houilles ; les tourbes dont l'embranchement fournit une moindre intensité de chaleur, mais qui est encore plus active cependant que celle des bois et charbons de bois. » La machine administrative est lancée. Le préfet du Finistère met à contribution les sous-préfets qui rendent compte des opportunités de leurs arrondissements. Le gisement tourbeux du marais Saint-Michel est bien identifié. Toutefois, les fonctionnaires pointent la trop grande difficulté à fédérer la multitude de petits propriétaires du bassin. Le développement industriel appelé par Chaptal n'aura pas lieu.

La Grande Guerre relance l'affaire

Le projet rebondit durant la Première Guerre mondiale. En 1916, l'ingénieur en chef des mines évalue le gisement tourbeux d'une surface d'au moins 600 hectares et d'une épaisseur moyenne de deux mètres, jusqu'à six aux abords du lac de Brennilis. Il estime que l'extraction annuelle de 300 000 tonnes est possible et assurerait vingt ans de production. Il s'agit de fournir un combustible de substitution pour la poudrerie de Pont-de-Buis, confrontée à une très forte demande militaire et à des difficultés d'approvisionnement en charbon. Le directeur de l'usine, appuyé par le préfet du Finistère, en appelle aux besoins de la défense nationale pour recourir à des mesures d'expropriation. Le modèle préconisé est un groupement de particuliers, placés sous le contrôle de l'État, qui exploiterait la tourbe pour le compte



Rapport de la gendarmerie de Brasparts sur le mouvement de grève dans le marais de Saint-Michel, 10 mai 1918. A.d.F., 10 M 47.

de la poudrerie. Les gares de La Feuillée et de Brennilis, situées à quelque cinq kilomètres du gisement, permettraient un acheminement aisé du combustible vers la poudrerie. Tout semble désormais en place pour lancer une exploitation à échelle industrielle, mais cette fois, c'est l'État central qui traîne les pieds. En 1916, l'inspecteur général des mines ne partage pas la vision de l'ingénieur en chef et préconise quant à lui de ne pas soutenir l'exploitation des tourbières du Finistère. Il le justifie par le déclin général de ce combustible en France : 248 000 tonnes extraites en 1880 contre 42 700 tonnes en 1912. Il pointe aussi sa qualité médiocre au regard de la houille et du lignite. Face à cette incompréhension, le préfet du Finistère reste offensif. Le 3 février 1917, il écrit directement au ministre de l'Intérieur d'un ton particulièrement solennel : « Je n'avais qu'à m'incliner

devant les conclusions. [...] Mais, depuis la séance tenue par le Conseil Général des Mines, la situation s'est singulièrement modifiée. Le problème du combustible, qu'il était encore alors permis d'envisager au point de vue qualitatif, est devenu quantitatif. La pénurie de charbon est allée sans cesse s'aggravant. C'est pourquoi, je juge opportun de soulever à nouveau la question de l'utilisation du gisement tourbeux de St Michel, car cette question ne présente plus seulement une importance locale, mais intéresse directement aujourd'hui la Défense Nationale elle-même. » L'argument fait mouche. L'exploitation pour les besoins de la poudrerie de Pont-de-Buis est lancée.

Ouvriers de la tourbe

Fin 1918, le rapport du sous-ingénieur des mines du Finistère Baulard signale une production annuelle de 5 000 tonnes, assurée par 120 ouvriers lors des pics d'activité. Il complète son écrit d'une carte localisant les gisements significatifs exploités dans le département mais ne dit rien des conditions de travail dans le marais. Elles s'avèrent particulièrement pénibles et peu rémunérées. Dès le 8 mai 1918, une partie des tourbiers de Brennilis, des femmes et des jeunes essentiellement, se met en grève pour réclamer l'augmentation des salaires. La réaction de la direction de la poudrerie est brutale. Quatre ouvrières, considérées comme les meneuses du mouvement, sont congédiées le

13 mai, jour de la reprise du travail ; les salaires ne sont pas améliorés. Les grévistes n'obtiennent que l'indemnité pour cherté de vie. Elle leur sera désormais octroyée dans les mêmes conditions qu'aux ouvrières et ouvriers de la poudrerie de Pont-de-Buis.

L'éphémère industrie

En 1919, le ministère de la Reconstruction Industrielle soutient l'activité en accordant aux exploitants des primes à la production, à l'apprentissage pour la formation d'ouvriers spécialisés et pour l'achat de matériel. En dépit de cette initiative, il semble que le train soit passé pour l'industrie de la tourbe en Finistère. En 1920, le tableau de synthèse du ministère des Travaux Publics, section de la tourbe et des études physico-chimiques, montre une production en forte baisse, un prix de vente qui se contracte et un nombre d'employés qui chute : 40 personnes durant la période favorable de juin à septembre. Sur cette période, 120 à 250 tonnes de tourbe sont extraites et à peine 2 % du gisement est exploité. En 1920 toujours, le sous-préfet de Châteaulin indique qu'une parcelle appartenant à Madame de La Sablière est exploitée sur le territoire de la commune de Loqueffret par réquisition de la poudrerie de Pont-de-Buis. Il précise qu'une ligne de chemin de fer a même été construite pour relier l'exploitation au réseau local. Mais, précise-t-il, la tentative de la poudrerie de travailler au

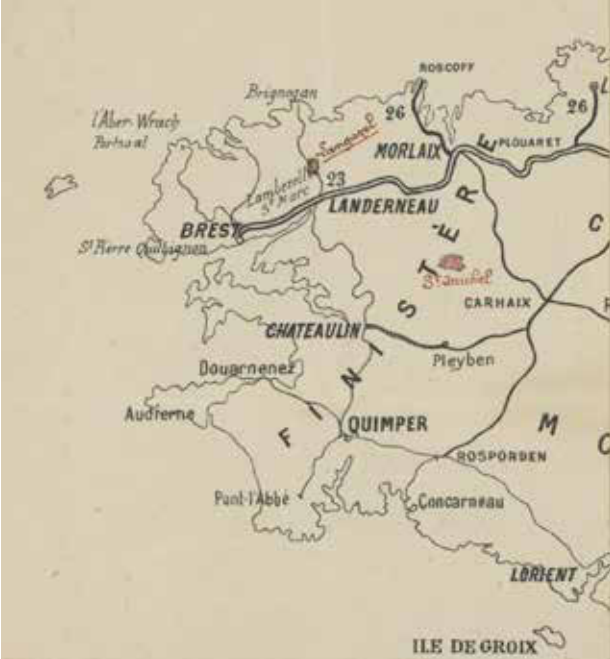
Extraction de la tourbe au louchet mécanique dans le marais de Saint-Michel, début XX^e siècle. A.d.F., 2 Fi 16/125.



2. Marais de l'Élez en langue bretonne.

louchet mécanique n'a pas donné de grands résultats. Effectivement, les ouvriers sont repassés au louchet manuel comme le montre le tableau du ministère des Travaux Publics. Les rendements ne sont pas fameux. L'exploitation industrielle de la tourbe dans le marais de Saint-Michel va s'éteindre lentement à la fin du Long XIX^e siècle.

Aujourd'hui, les traces sont multiples mais discrètes dans le paysage. Les procédés d'extraction et les phénomènes de résilience du milieu naturel expliquent cette réalité. Les anciennes fosses à tourbe se dissimulent généralement sous les eaux du réservoir de Saint-Michel ; certaines sont momentanément visibles ; nombreuses sont en cours de recolonisation par la végétation. Toutefois, le visiteur peut encore en observer au cœur de la Réserve naturelle nationale du Venec, sur la commune de Brennilis.

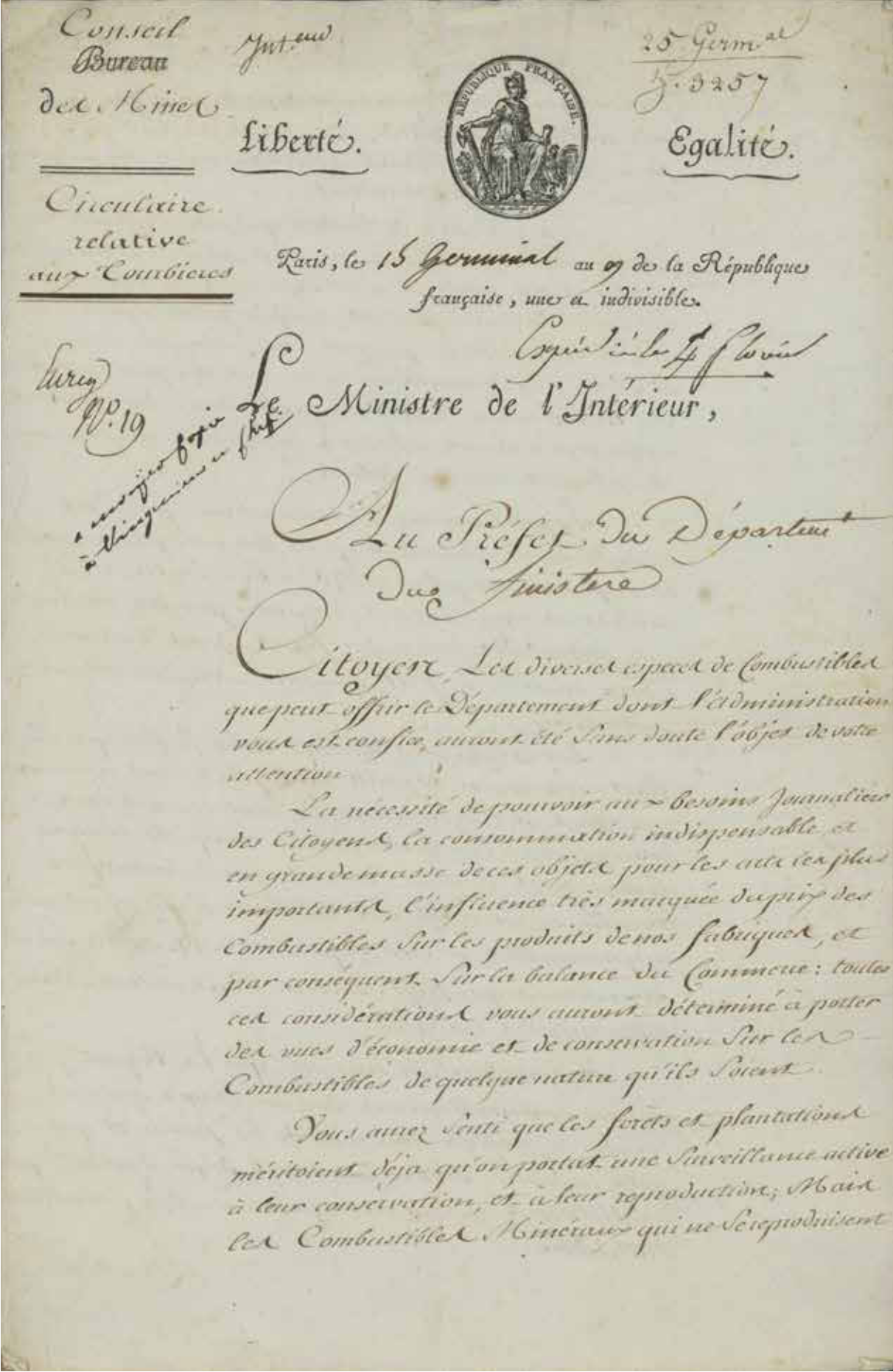


Cartographie des gisements tourbeux d'importance dans le Finistère, 1920. Archives départementales du Finistère, 8 S 18.

Traces des anciennes fosses à tourbe dans le marais Saint-Michel. Clichés Pascal Auffret, 2016. A.d.F., IC 68.



Ci-contre : Circulaire relative aux tourbières du ministre de l'Intérieur Jean-Antoine Chaptal, 15 germinal an IX (5 avril 1801). A.d.F., 8 S 18.



Exploitation des Tourbières
du mois de juin au mois de septembre 1920.

Département du Finistère
Arrondissement de Brest et de Châteaulin
Arrondissement Minéralogique de Nantes

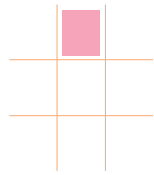
Statistiques de l'exploitation des
tourbières de l'arrondissement
de Brest et de Châteaulin de juin
à septembre 1920. Ad.F., 8 5 18.

Commune	Nom de l'exploitant	Exploitant	Surface		Profon- deur moyenne de la tourbière	Travaux préparatoires faits. (Drainage, préparation du peat, etc.)	Méthode d' extraction	Capacité de production	Méthode de séchage	Matériel accessoire utilisé.	Matériel concomitant	Personnel occupé.		Sexe de la main- d'œuvre	Durée du travail journal- lier.	Personnel qui pourrait être occupé.	Pente de la tourbière	Production.				Pente de la tourbière	Lieu de l'exploitation	Clients actuels et éventuels. Villes Normes à gaz industrielles Bâtiments.
			Exploitée	à exploiter								Nombre	Nature de la main- d'œuvre					Tourbe fraîche en mètres cubes.	Tourbe séchée.	Tourbe de tourbe craquelée.	Tourbe de tourbe craquelée.			
Loguivy	Morin	Siège	10 H.	1400 H.	de	Drainage et aménagement de la tourbière	houche à main	1 à 20 m	houche	houche à main	Neant	40	hommes, femmes et enfants	5 10 11 1/2	9 heures	200 personnes	100	1000	200	100	100	100	à la tour- bière à la gare et à la gare de Brest.	La tourbe est employée presque exclusivement pour le chauffage des maisons. 300 T. ont été vendues à la Mairie et 50 T. à divers particuliers pour chauffage.
Trémariaze	Morin de Langey	Siège	4 H.	1 H.	2 m	Neant	houche à main	5 T. de tourbe sèche	houche	Neant	Neant	10	-	10 F	8 heures	100 personnes	500 kg de tourbe sèche par jour pendant 3 à 4 jours.	100	20	20	20	20	à la tour- bière	Chauffage dans l'habitation.

Et renvoyer l'urgence avant le 25 Novembre 1920
447, rue de Courcelles Paris

**PRODUIRE
& VENDRE**





Locronan

Les vicissitudes d'une manufacture rurale

Henri Le Burel

Cet arrêt du Conseil du roi, daté du 13 mars 1742, porte « règlement pour les Toiles à Voiles qui se fabriquent à Lokornan, Poullan et autres lieux des environs ». Très coercitif, il constitue un véritable recueil de normes déclinant, en 45 articles pour chaque type de voile, la longueur au sortir du métier à tisser, la nature, la qualité et le nombre des fils de chaîne et de trame employés dans leur façonnage, leur pliage, etc. Les infractions et fraudes sont, selon leur nature, punies d'amendes, de confiscation des pièces, de déchéance de maîtrise ou d'interdiction définitive de commerce.

De la suprématie au partage

La cité de Locronan et sa zone d'influence – les campagnes du Porzay et du pays de Pont-Croix –, connaissent une longue période de prospérité du ^{xvi}^e au ^{xvii}^e siècle, grâce à la fabrication et au commerce des toiles de chanvre pour la Marine. Les « bandes de ris, lokornan, melis, ollonnes, poulans, plodavies, prelat... » issues de ses métiers, qui équipent en France les escadres royales et la flotte marchande, s'exportent également par les ports de Pouldavid, Penmarc'h ou Morlaix jusqu'en Angleterre, en Espagne et en Flandre. L'activité fait alors vivre toute une population de tisserands, ruraux ou citadins, de fabricants et de négociants.

Cette suprématie est progressivement remise en cause au ^{xviii}^e siècle pour des motifs notamment politiques et économiques. Les guerres et les embargos contrarient le commerce maritime et ferment les débouchés vers l'étranger. La concurrence se fait également plus vive. À l'international, elle est silésienne dès la fin du ^{xvi}^e siècle, puis hollandaise au ^{xviii}^e siècle. La production de Locronan se maintient cependant sur le marché français jusqu'à la guerre de succession d'Autriche (1740-1748), en raison des commandes exclusives de la Compagnie des Indes pour son principal centre d'armement de Lorient. Après cette époque, la compagnie diversifiant ses approvisionnements, la petite cité se trouve en butte à la rude concurrence des manufactures rennaises et angevines, aux toiles de meilleure qualité dans des dimensions bien ajustées à la demande.

Un sursaut

C'est dans ce contexte préoccupant de pertes de débouchés et de rivalités commerciales que survient la promulgation de l'arrêt de mars 1742. Il constitue probablement l'une des toutes dernières tentatives du pouvoir royal visant à adapter la manufacture familiale et rurale de Locronan aux



Bureau de la marque des toiles de Locronan. Cliché Pascal Auffret, 2016. A.d.F., IC 131.

nouvelles conditions économiques, en contraignant ses tisserands à la normalisation et à l'amélioration de leurs productions. Avant sa commercialisation, chaque pièce de toile doit désormais être présentée au « Bureau de la marque » ouvert dans la cité, afin d'y être examinée par un inspecteur et son commis. La pièce déclarée conforme au règlement y est estampillée « à la tête et à la queue avec de l'huile et du noir de fumée », à l'aide d'un timbre aux armes de Bretagne entourées de la légende « visité à Locronan » suivie de l'année en cours. Elle reçoit également, aux mêmes endroits, selon le même procédé, la marque particulière du tisserand qui l'a fabriquée.

Afin de décourager la fraude et la contrefaçon, une seconde empreinte de ce timbre personnel est apposée sur un registre tenu à jour par le commis aux écritures, qui reporte en vis-à-vis l'identité du tisserand, sa paroisse et sa spécialité (toile, toile à voile). Utilisé de 1748 à 1781, ce remar-

quable document, qui nous est parvenu, comporte 96 feuillets sur lesquels sont conservées quelque 500 marques de tisserands exerçant à Locronan et dans son aire d'influence. Près de 400 d'entre elles sont enregistrées entre 1748 et 1750.

Le déclin

Le remède s'est-il révélé pire que le mal ? En dépit des règlements, dont les dispositions tatillonnes seront peu observées, voire contournées, par les intéressés, la production de la manufacture de Locronan ne cessera de décliner durant la seconde moitié du ^{xviii}^e siècle. La fondation, en 1764, d'une manufacture royale de toiles à Brest par l'ingénieur Antoine Choquet de Lindu, l'accaparement qui s'ensuit des chanvres jusque dans le Porzay, ajouté au débauchage de nombreux tisserands du cru par le nouvel établissement, constituent de nouveaux coups durs pour l'économie de la petite cité.



Ronan Clévier, dernier tisserand de Plogonnec, vers 1929. A.d.F., 21 Fi 1137.



Son bureau de la marque est fermé le 16 avril 1781 et transféré à Quimper par décision du Conseil du roi. Le sieur Libour, inspecteur des Manufactures chargé d'en récupérer « registres et ustensilles », réclame instamment l'aide de la maréchaussée « car le peuple dudit Locronan est tellement insubordonné qu'il ne croyait pas devoir s'exposer à faire ce transport sans main-forte ». Il parvient à ses fins et intègre ses nouveaux locaux, au numéro 613 de la rue du Rossignol – l'actuelle rue Saint-Mathieu –, le 30 avril de la même année. Épilogue de ce dépaysement administratif, une empreinte du bureau quimpérois aux armes de la ville est apposée au folio 96 du registre des marques, tandis qu'un menuisier brise devant témoins le dernier timbre de bois de Locronan.

Pour la toilerie bretonne, l'effondrement viendra plus tard, au ^{xix}^e siècle, sous les assauts répétés de la concurrence étrangère et face à la généralisation des métiers mécaniques, à l'emploi hégémonique de la fibre de coton, à la disparition progressive de la voile dans la Marine au profit de la machine à vapeur. La manufacture rurale et familiale de Locronan aura alors vécu. On y dénombrera encore 75 tisserands en 1836, ils ne seront plus que 35 en 1856, 8 en 1886 et finalement 4 en 1911, âgés de 46 à 82 ans. Les derniers métiers battront encore quelques années, puis resteront silencieux jusqu'à la fondation, en 1935, d'une première entreprise de tissage artistique, l'Atelier Saint-Ronan⁹, symbole d'un élan retrouvé.

9. Saint Ronan est le saint patron des tisserands.

**GUILLAUME KVENAL
MELARD**

Du dit jour au jour
guillaume Kvenal le benig
de Melard fabriquant de
toiles le quel nous a
présenté sa marque
de l'impression de la
marge

H. Lamm
greffier

**FRAN^{co} LESCOUARECH
MELARD**

Du dit jour au jour
françois Lescouarech de
Melard fabriquant de
toiles le quel nous a
présenté sa marque
de l'impression de la
marge

H. Lamm
greffier

**IOCVRVNET DE
PLOMODIERN ***

Du dit jour au jour
io cvrvnet de
Plomodiern fabriquant de
toiles le quel nous a
présenté sa marque
de l'impression de la
marge

H. Lamm
greffier

**DENIS LECILLON
PLOEVEN**

Du dit jour au jour
denis Lecillon de
Ploeven fabriquant de
toiles le quel nous a
présenté sa marque
de l'impression de la
marge

H. Lamm
greffier

**AN^o THOMAS
DE^o LOCORNAN**

Du dit jour au jour
an^o thomas de
Locornan fabriquant de
toiles le quel nous a
présenté sa marque
de l'impression de la
marge

H. Lamm
greffier

**HERVE BOCOV
POUILAN**

Du dit jour au jour
herve Boco Poullan
fabriquant de toiles le
quel nous a présenté sa
marque de l'impression
de la marge

H. Lamm
greffier

**JEAN CHAPALINDE
PLOVIEVEPOR**

Du dit jour au jour
jean Chapalinde
Plovievepor fabriquant de
toiles le quel nous a
présenté sa marque
de l'impression de la
marge

H. Lamm
greffier

**BER^o HERNOT
DE^o PLOEVEN ***

Du dit jour au jour
ber^o Hernot de
Ploeven fabriquant de
toiles le quel nous a
présenté sa marque
de l'impression de la
marge

H. Lamm
greffier

**RENE LERNARD
DE PLOGONNEC**

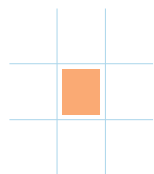
Du dit jour au jour
rene Leonard de
Plogonnec fabriquant de
toiles le quel nous a
présenté sa marque
de l'impression de la
marge

H. Lamm
greffier

**GOBOVSSART
DE^o PLOVNEVES**

Du dit jour au jour
gobovssart de
Plovneves fabriquant de
toiles le quel nous a
présenté sa marque
de l'impression de la
marge

H. Lamm
greffier



Une comtesse sur les bords du Suler

Maël Cariou

Le littoral breton tourmenté, formant de profonds abers où fluent et refluent de puissantes marées, constitue un territoire propice à l'implantation des moulins à marée. Une myriade de vestiges, plus ou moins bien conservés, constelle le littoral de la région. Parmi toutes les côtes favorables à ce type d'installation (celles ayant une façade sur l'Atlantique ou sur la Manche), la Bretagne détient le record de moulins à marée : environ 100 unités pour 1400 kilomètres de rivages ; moins d'une quarantaine pour le reste de ce littoral (2 000 kilomètres). Dans cet univers, le moulin de Penanveur en Loctudy, connaît une histoire singulière au tournant des ^{xix}^e et ^{xx}^e siècles. L'ouvrage que l'on rencontre encore dans les textes sous le nom de « Grand moulin à mer de Kerazan » est le témoin d'une expérience entrepreneuriale innovante.

Moulin à mer

Planté sur les rives de l'estuaire de la rivière de Pont-l'Abbé, au sein d'une vasière et d'un terrain relativement plat où vient s'écouler un paisible fleuve côtier, le Suler, le moulin de Penanveur présente les formes caractéristiques du moulin à mer. Le bâti principal se trouve en appui au centre d'une digue qui retient l'eau de l'étang du Suler constitué en amont. Pour l'exploiter, à marée montante, le meunier permet l'entrée des eaux de mer dans la retenue d'eau par des portes ménagées dans la digue. Puis, au jusant²⁸, à portes closes, il libère les eaux en ouvrant la vanne du coursier. L'eau de mer vient alors frapper les aubes de la roue hydraulique qui va actionner les meules.

C'est au début du ^{xviii}^e siècle que René Le Gentil, seigneur de Kerazan, fait barrer ce qui va devenir l'étang du Suler et édifie le moulin. Saisi comme bien national à la Révolution, il est vendu en 1794 à un certain Rosmorduc. Le moulin est alors employé pour moudre le grain des champs du domaine qui l'entourne. Le 27 ventôse an IX (18 mars 1801), ces ressources en grains sont estimées devant notaire à 60 boisseaux d'orge, 20 boisseaux de seigle comme de blé noir, 19 boisseaux de froment et 4 boisseaux d'avoine²⁹. Il est exploité jusqu'en 1920.

Un nouveau projet

À partir de 1876, l'histoire du moulin s'accélère. Penanveur et les terres attenantes parviennent par legs à Maurice de Grandsaignes d'Hauterives, le beau-fils de Marie de



Le moulin de Penanveur et l'étang du suler, début ^{xx}^e siècle. A.d.F., 2 Fi 135/58.

Kerstrat, comtesse de Grandsaignes d'Hauterives. Ladite comtesse obtient bientôt la jouissance du bien et développe un projet audacieux pour le domaine. Il s'agit de mettre sur pied une activité touristique en profitant de la position et de l'attrait du site. La mode est aux bains de mer. Ils sont rendus plus accessibles pour les classes sociales aisées par le développement du transport ferroviaire ; la ligne Quimper-Pont-l'Abbé entre en service en 1884. Marie de Kerstrat saisit l'opportunité et, la même année, fait construire trois confortables villas au Suler. Elles viennent compléter un premier édifice réalisé peu de temps après l'acquisition du domaine par la famille.

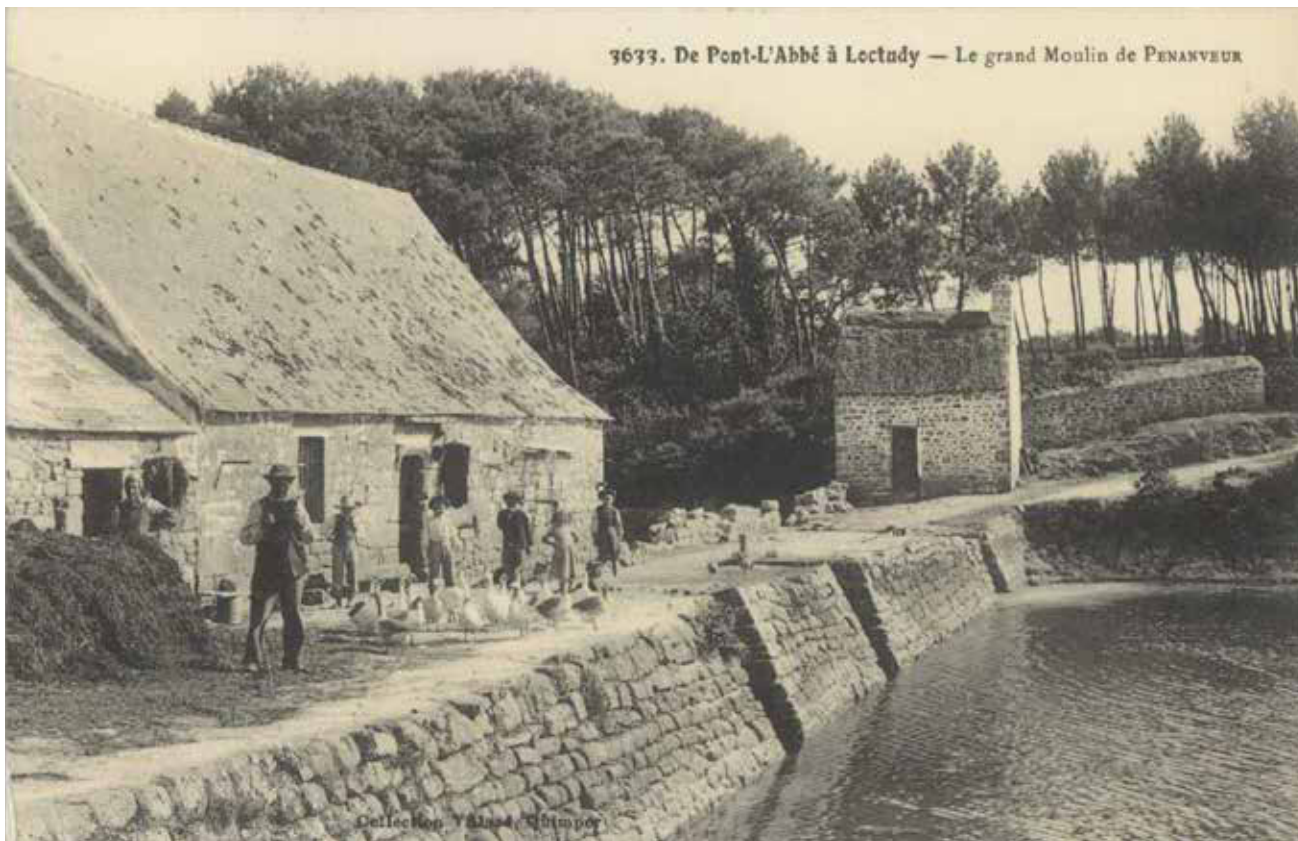
Tourisme balnéaire au Suler

En véritable pionnière du tourisme, elle met en location ses villas puis anime son petit complexe. Des activités ludiques sont proposées aux résidents, le tout agrémenté de



Ci-dessus : Le moulin de Penanveur, les villas et l'étang à marée basse, début ^{xx}^e siècle. A.d.F., 2 Fi 135/59.

Ci-dessous : Les meuniers et leurs enfants devant le moulin de Penanveur, début ^{xx}^e siècle. A.d.F., 2 Fi 135/60.



28. Période pendant laquelle la marée est descendante.

29. Sous l'Ancien Régime, le boisseau est une unité de mesure du volume des matières sèches. Sa valeur est en général de 12,695 litres.



Carte postale de Marie de Kerstrat adressé à Maître Gaouyer, notaire, le 9 novembre 1908. A.d.F., 60 J 67.

produits du terroir issus du potager, du verger, du parc à huîtres et des pêcheries de la propriété. Le 2 avril 1886, la comtesse devient propriétaire du Suler. L'activité touristique y est alors florissante ; le domaine attire une clientèle huppée où les Anglais sont bien représentés. Dans les années 1890, Marie de Kerstrat tire de coquettes sommes d'argent de sa propriété où le moulin poursuit son activité séculaire. En sus des revenus procurés par le domaine, son activité lui rapporte près de 2 000 francs chaque été. La créativité et l'énergie de la comtesse sont des facteurs déterminants dans cette réussite, mais le charme du site et de ses alentours joue aussi son rôle. De séjour en Bretagne en 1889, la tête emplie de rêveries orientalistes, André Gide écrit : « Arrivé à Tudy, la côte s'ouvre, c'est la rivière de Pont-l'Abbé. Vu de la barque, l'estuaire large, indéfini, semble un paysage d'Orient : la côte souhaitée d'une Corne d'Or chimérique. Dans une eau couleur de turquoise, des allongements de grèves couvertes de pins maritimes ; des troncs grêles avec, au sommet, des bouquets vert sombre ; profilés dans la lumière, on croirait de maigres palmiers avec leurs frondaisons lointaines de palmes³⁰. » Marie de Kerstrat va pourtant abandonner sa petite entreprise touristique et ne verra pas l'avènement du ^{xx}e siècle en pays Bigouden.

30. Bernard Duchatelet, « La Bretagne dans les premières œuvres d'André Gide » in *Annales de Bretagne*, Tome 79, numéro 3, Rennes : Universités de Haute-Bretagne, 1972, p. 652.

Vers d'autres horizons

En 1897, elle quitte Penanveur pour suivre son fils Henry au Québec et vivre la grande aventure du cinématographe. Ils y compteront parmi les pionniers de la diffusion de vues animées, défrichant de nouveaux territoires, avec Marie à l'intendance et Henry en bonimenteur-conférencier de talent. Ceci n'est plus tout à fait l'histoire du domaine du Suler. Pourtant, ce dernier continue d'y jouer un rôle. Il procure des revenus stables à la comtesse, rendant possibles les investissements des Hauterives dans leur épopée américaine. Néanmoins, le petit complexe se dégrade progressivement. Marie de Kerstrat est loin de ses terres et son entreprise cinématographique, après avoir connu le succès, décline. Dans une carte postale datée de 1908, elle demande au gestionnaire de ses biens, Maître Gaouyer, d'exiger des locataires l'entretien du Suler qui tombe en ruine. Elle demeure alors à Hamilton, la petite capitale des Bermudes où elle tient un cinéma avec son fils. En 1914, le chapitre des propriétés Grandsaignes d'Hauterives au Suler est clos définitivement. Lors d'une vente aux enchères, le domaine est dispersé. Le moulin revient à un boulanger de Pont-l'Abbé, François Goannec, et poursuit son existence au rythme des marées sous la houlette de Jean Pennec et Marie-Anne Firmin, mari et femme, tous deux meuniers.

Le Suler et les villas, début ^{xx}e siècle. A.d.F., 2 Fi 135/61.



Table des matières

Préface	4
Avant-propos	5
Introduction	6
FONDER & GÉRER L'ENTREPRISE	
Fonder, inventer et protéger	10
Fabrice Michelet	
Profession : corsaire de la République	12
Henri Le Burel	
Un bien grand Grand livre !	16
Yoric Schleef	
À toute vapeur !	18
Henri Le Burel	
Une industrie de la tourbe dans le Yeun Elez ?	22
Maël Cariou	
Morgat. Naissance d'une station balnéaire	28
Jean-Jacques Kerdreux	
La coopérative d'ouvriers plâtriers « La Fraternelle »	32
Nicolas Le Boënnec	
Scierie Gilveste, histoire d'un parcours	36
Hugues Courant	
De Mayola à Mac-Bride	38
Monique Talc & Michel Quinet	
Krebs, chantier innovant !	42
Karine Létang	
Frou-Frou, un mauritanien douarneniste	48
Bruno Le Gall	
PRODUIRE & VENDRE	
L'exploitation du charbon dans la région de Quimper	56
Catherine Abilé-Petit	
Locronan. Les vicissitudes d'une manufacture rurale	60
Henri Le Burel	
Les forges de Marine de la Villeneuve	66
Catherine Abilé-Petit	
Un hirudiniculteur en pays Bigouden	70
Henri Le Burel	
Le coup publicitaire d'un négociant morlaisien	72
Henri Le Burel	
Inizan, la photographie des premiers temps	74
Hugues Courant	
Les métiers de la mode à Landerneau	76
Andrée Le Gall-Sanquer	
L'industrie de la chaussure à Rosporden	80
Monique Talc & Michel Quinet	
L'épicerie Le Coucou	84

Marie Simon	
La construction navale au xx ^e siècle	88
Bruno Le Gall	
Les conserveries du Finistère	94
Gilles Chatry	
VISAGES DE L'ENTREPRISE	
Et des archives naît une usine...	98
Catherine Abilé-Petit	
DCNS et la grande industrie navale de Brest	104
Xavier Laubie	
Une foire pour Berrien	108
Jacqueline Nicolas	
Enfants de l'industrie	110
Maël Cariou	
Une comtesse sur les bords du Suler	112
Maël Cariou	
Pris par la machine	116
Maël Cariou	
Art culinaire et pictural	118
Florence Lehoux	
Un Morlaisien à la conquête de l'or blanc	124
Annie Perrono	
Aux Galeries Saint-Pierre	132
Linda Petton	
Prix uniques contre petit commerce	136
Maël Cariou	
Édouard Leclerc	140
Christian Bougeard	
EMPREINTE & TERRITOIRE	
Les « kanndi » de la manufacture des Créés	148
Andrée Le Gall-Sanquer	
Huelgoat, Locmaria-Berrien, Poullaouen	152
Florence Lehoux	
Le colosse de Rozan	164
Maël Cariou	
La cheminée du Loc'h	166
Maël Cariou	
Traon-Elorn, quartier industriel de Landerneau	170
Marie-Pierre Cariou	
La création des écoles de Pont-de-Buis	174
Marie-Lyse Cariou	
Le Grand hôtel de Cornouailles	178
Natacha Lajoinie	
Le concasseur à galets de Tréguennec	182
Fabrice Michelet	
Ouvrages d'art en tout genre	184
Hugues Courant	
Bibliographie sélective	
Remerciements	190
Auteurs	192