

17.03.2024

Serge DUIGOU est un historien et un conférencier qui a pour centres d'intérêt et de travail l'histoire de la Bretagne et la défense et la valorisation de son patrimoine. Ses nombreux champs de recherche concernent l'histoire maritime et urbaine de la Bretagne, la Cornouaille, le pays Bigouden, les révoltes populaires sous Louis XIV, le patrimoine architectural breton ou encore les phénomènes migratoires entre Bretagne et reste du monde.

*Propos résumés par Jean-Paul ELUDUT,
Vice-président et membre des experts - Kastell Kozh
Président de la Société d'Histoire et d'Archéologie en
Centre Bretagne*

Les Bretons ruraux, donc la plupart de la population, voyageaient très peu. L'agriculture ne leur laissait que peu de loisirs et leur procurait la plupart du temps peu de finances. Leur langue n'était pas comprise à l'extérieur de leur région. Ils se déplaçaient cependant souvent à pied pour aller aux foires, aux marchés et aux pardons, attirés par les indulgences que le clergé y distribuait. Ils n'avaient guère besoin pour cela de quitter la Bretagne car il s'y trouvait suffisamment de lieux saints. Après le premier quart du XVIIe siècle le pardon de Sainte-Anne d'Auray a attiré de nombreux fidèles. C'est la raison pour laquelle les Bretons ont peu pratiqué le pèlerinage de Saint-Jacques de Compostelle, par exemple.

Par contre, **une profession bretonne a toujours beaucoup voyagé : les marins**, qui dès le Moyen Âge étaient les champions du cabotage de Gibraltar aux grands ports de l'Europe du Nord. Ils y ont beaucoup transporté le vin de Bordeaux et une plante tinctoriale, le pastel de Toulouse.

Il y avait peu de contacts entre les marins et les paysans. Cette fracture allait encore s'aggraver lorsqu'en 1668, Colbert décida d'instaurer le système des classes obligatoires, un service militaire pour les marins. Tous les 4 ans, ils devaient effectuer des périodes embarquées de 3 semaines, de 3 mois

ou parfois même de plusieurs années. C'est ainsi que les marins bretons ont payé un lourd tribut aux nombreuses guerres maritimes. Les paysans n'étaient pas astreints à ce service militaire. Une rancœur s'est fait jour, encore attisée par le fait que les marins bretons parlaient souvent le français. À partir du règne de Louis XIV, il y avait un instituteur de langue française sur les bateaux du roi.



Port de Landerneau vu du quai Saint-Julien. Estampe d'Ozanne (1776). Musée de Bretagne : 958.0009.74.

Les grands nobles bretons montaient à Versailles ou Paris (à la cour du roi) en calèche.

Des étrangers voyageaient en Bretagne. Il faut dire qu'on était un étranger quand on n'habitait pas le canton ou qu'on prononçait le breton légèrement différemment! Les routes, même en mauvais état, étaient très fréquentées notamment par les mendiants qui étaient des habitués des pardons (... où la charité était quasi obligatoire!...)

Les marchands ambulants étaient très nombreux, le commerce sédentaire étant peu développé. Les marchands auvergnats sont apparus en Bretagne aux XVIe et XVIIe siècles. Très nombreux au XIXe, on retrouve leur nom dans les formalités qui nécessitaient la présence de témoins. Ils vendaient des batteries de cuisine, du drap, du tissu, des parapluies... Leur commerce fonctionnait à merveille car ils parlaient le français contrairement aux commerçants bretons qui se trouvaient dans l'incapacité de marchander avec les négociants. On trouve d'ailleurs peu de Bretons

dans le commerce en gros. Il existait une colonie auvergnate à Baud. Les Auvergnats se mariaient souvent avec une Bretonne et faisaient souche.



«Au Bon Marché. Chaudronnier», XVIIe siècle, Collection M-E Journiac

Anne de Bretagne, reine de France, a fait un tour de Bretagne qui a été un triomphe en 1505. Idem pour Napoléon III en 1848.

En fait, peu d'étrangers voyagent pour le plaisir en Bretagne avant la fin du XVIIIe siècle.

Le duc d'Aiguillon, commandant en chef en Bretagne de 1753 à 1768, a fait réparer 950 lieues de route (plus de 4000 km) et développe le réseau routier de la province.

Pendant la période romantique, la Bretagne devient à la mode auprès des artistes. Pour eux, il s'agit d'un pays différent, exotique dont les mégalithes étonnent et où on peut retrouver « l'homme primitif ». C'est l'époque pendant laquelle La Villemarqué écrit le *Barzaz Breiz*, qui rencontre un énorme succès favorisé entre autres par George Sand.



Les pierres si renommées de Carnac, vous font faire un détour que vous ne pensiez pas regretter. (Fiez vous donc aux récits des voyageurs!)

A. Darjou, *Voyage comique et pittoresque en Bretagne*, Ed. Au Bureau du Journal Amusant, 1859, Paris

En 1838, Stendhal fait éditer *Mémoires d'un Touriste* dans lequel il raconte ses voyages en France. Flaubert édite *Par les champs et par les grèves*. Ce sont les premiers « touristes », des gens qui voyagent pour le plaisir. Tous constatent l'absence totale d'hôtels, sauf en ville. N'oublions pas François Hyppolite Lalaisse qui, en 1843, parcourt la Bretagne pour dessiner les costumes de fête des Bretons des différents terroirs. Michelet en 1831 décrit une tempête dantesque à la Pointe du Raz. On sait qu'il n'y a jamais mis les pieds, mais c'est une vedette littéraire et c'est lui qui a fait connaître ce site qui deviendra un des hauts lieux du tourisme breton.



A. Darjou, *Voyage comique et pittoresque en Bretagne*, Ed. Au Bureau du Journal Amusant, 1859, Paris

Les conditions du voyage

Les routes, où on voyageait la plupart du temps à pied, étaient en mauvais état. Au XIXe siècle, les Pères Carmes de Pont-l'Abbé ont organisé un pèlerinage à pied jusqu'à Sainte-Anne d'Auray pour éteindre une épidémie. Il a duré 8 jours.

En 1680, Mme de Sévigné évoque les borbiers sur les routes de Paris à Vitré. En 1671, ses 2 calèches, 7 chevaux de carrosse, 1 cheval de bas, 3 ou 4 hommes à cheval mettent 9 jours pour aller de Vitré à Paris. Ils se sont arrêtés 1 jour et 2 nuits en cours de trajet pour se reposer.

En 1847, Flaubert constate l'absence de viande et de confort dans les auberges.

La **diligence** ne va pas très vite : il lui faut 6 jours pour aller de Paris à Brest. La malle-poste est 2 fois plus rapide car le voyage est ininterrompu : Paris-Brest en 3 jours ! Mais le voyage est éreintant. En 1859, un voyageur témoigne : « J'ai mis 2h pour effectuer les 16 km entre Carhaix et Huelgoat. »



Ancien relais de diligence de Guémené-sur-Scorff, XVIe siècle

Plus près de la côte, on ne peut pas se passer des services du **passseur** pour traverser les nombreux estuaires. Encore faut-il pouvoir le trouver car cet homme est occupé par d'autres tâches, quand il n'est pas « hors d'état » de manier son bac. Les accidents n'étaient pas rares. En 1839, Edouard Corbière, le père du poète, crée une ligne régulière assurée par un vapeur entre Le Havre et Roscoff. Elle a grandement facilité la vie des voyageurs entre la capitale et la Bretagne occidentale.

C'étaient souvent des non-Bretons, francophones, qui tenaient les **premiers hôtels**, de qualité médiocre la plupart du temps. Les auberges étaient souvent dirigées par des Auvergnats.

Les touristes notent aussi leur rencontre avec des gens accueillants. Dans *Voyage dans le Finistère*, Jacques Cambry raconte l'accueil chaleureux que le curé de Penmarc'h lui a réservé. Il n'y avait pas d'hôtel.

Notons que le restaurant guéménais «Les Trois Marchands » date de 1648 !

En 1835, à Lanleff, Prosper Mérimée note qu'il n'y avait aucune inscription en breton, tout était écrit en français sauf sur le mur du marchand de tabac : « *Butun Mad* ».

L'étranger était accueilli avec méfiance, par la population mais aussi par les autorités. À partir de la Révolution française et jusqu'en 1860, un passeport

intérieur était nécessaire pour passer dans un autre département.

L'**arrivée du train** à Rennes en 1857, à Quimper en 1863, à Brest en 1865, a fait tout changer. Il a grandement facilité le tourisme, les auberges se sont transformées en hôtels, les stations balnéaires sont apparues.

Les grandes lignes étaient tenues par des compagnies privées. Les petites lignes, à voie métrique, ont rendu de grands services. L'une d'entre elles arrive à Guémené en 1905, à Meslan en 1906. Les arrivées et les départs du train étaient un spectacle apprécié qui rassemblait une partie de la population. La diligence mettait 9 jours pour aller de Paris à Quimper. Le train mettait 6 heures. Cela changeait la vie, tout simplement. Mais toute médaille a son revers : c'est en prenant le train qu'on partait à la guerre et qu'on s'exilait. Le chemin de fer a facilité l'émigration bretonne vers Paris, Nantes, l'Amérique, le monde entier. Il a lui-même été surclassé par l'arrivée des voitures, des camions. En 1939, la ligne sur Guémené est supprimée.



Ancienne gare de Guémené-sur-Scorff, coll. A. Waroc, 8408, Saint-Brieuc

Au début du XXe siècle, les vedettes-promenades se mettent en place, organisant des excursions pour les touristes.

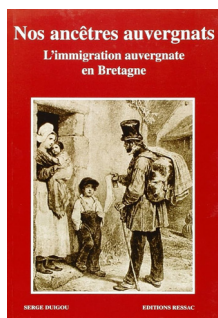
L'**arrivée de la bicyclette** a été considérée par les jeunes gens comme un facteur d'émancipation.

Le **car** a permis les promenades et les pèlerinages de Pont-L'abbé à Lisieux par exemple, puis Lourdes.

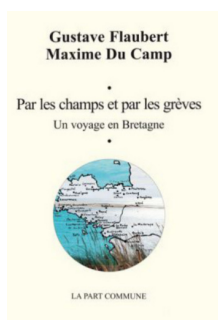
Pour résumer : Le voyage a été longtemps synonyme de fatigue, d'inconfort, de lenteur, de débrouille, de danger. Le train l'a banalisé.

Pour aller plus loin...

Ouvrages



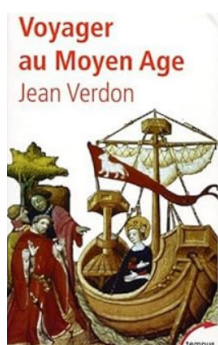
S. Duigou,
*Nos ancêtres les auvergnats,
L'immigration auvergnate
en Bretagne*,
Editions Coop Breizh, 2004



G. Flaubert, M. Du Camp, *Par les
champs et par les grèves, Un
voyage en Bretagne*, Editions La
Part Commune, 2010



J. Cornette, *La Bretagne,
une aventure mondiale*, Editions
Tallandier, 2018



J. Verdon,
Voyager au Moyen Âge,
Editions PERRIN
Réed. 2007

DU BOISGOBEY Fortuné, *Voyage en Bretagne, 1839*,
Editions Ouest France, Rennes, 2001, 281 p.

JAMAUX-GOHER Théotiste, *La poste aux chevaux en
Bretagne (1738-1873)*, Editions régionales de l'Ouest,
Mayenne, 2001, 319 p.

Claude Nières, «Chapitre III. Villes et communications»,
dans *Les villes de Bretagne au XVIIIe siècle*, Presses
universitaires de Rennes, Rennes, Collection Histoire,
2004, 612 p., p. 41-71,

[en ligne] [https://books.openedition.org/
pur/11016?lang=fr](https://books.openedition.org/pur/11016?lang=fr),

Articles

«Sur les traces de l'histoire des circulations en
Bretagne», du 31 mai au 2 juin 2022, colloque *Chemins,
mobilités et circulations en Bretagne, de l'âge du bronze
à nos jours*, Université Rennes 2

[en ligne] [https://patrimoine.bretagne.bzh/decouvrir/
sur-les-traces-de-lhistoire-des-circulations-en-
bretagne/](https://patrimoine.bretagne.bzh/decouvrir/sur-les-traces-de-lhistoire-des-circulations-en-bretagne/)

«Voyage de Napoléon III en août 1856», Patrimoine et
archives du Morbihan, [en ligne] [https://patrimoines-
archives.morbihan.fr/decouvrir/instants-dhistoire/les-
millesimes-du-patrimoine/voyage-de-napoleon-iii-en-
aout-1858](https://patrimoines-archives.morbihan.fr/decouvrir/instants-dhistoire/les-millesimes-du-patrimoine/voyage-de-napoleon-iii-en-aout-1858)

«Noyal-sous-Bazouges. Quand les diligences faisaient
étape à la Poste», Ouest France, 2019 [en ligne]
[https://www.ouest-france.fr/bretagne/noyal-sous-
bazouges-35560/noyal-sous-bazouges-quand-les-
diligences-faisaient-etape-la-poste-6467003](https://www.ouest-france.fr/bretagne/noyal-sous-bazouges-35560/noyal-sous-bazouges-quand-les-diligences-faisaient-etape-la-poste-6467003)