

**LES CONSTRUCTIONS ET LES VENTES DE NAVIRES
DANS LES AMIRAUTES
DE VANNES ET DE LORIENT
AU XVIII^e SIECLE**

La base de cette étude a été le dépouillement des registres d'amirauté relatifs aux déclarations de construction ou de propriété des navires; le cadre géographique en est l'ancien évêché de Vannes qui correspondait, à l'origine, à l'Amirauté¹; en 1782 fut détachée l'amirauté de Lorient-comprenant essentiellement la rade de Lorient et Port-Louis; mais, pour faciliter les calculs, il n'a pas été tenu compte de cette scission.

Les registres de déclaration forment une suite à peu près complète de 1714 à 1790, avec une petite lacune de dix ans, de 1736 à 1745. Cette série presque continue était précieuse pour l'élaboration des statistiques.

CHAPITRE I

LES CONSTRUCTIONS

Les questions qui se posent sont les suivantes :

- I. — Quelle est l'évolution de la construction dans l'Amirauté de Vannes au XVIII^e siècle ?
- II. — Quels étaient les tonnages ?
- III. — Où se trouvaient les lieux de construction ?
- IV. — De quelles régions, de quelles localités provenaient les commandes de navires ?

(1) Redon faisant partie avant la Révolution de l'ancien évêché de Vannes est classé, dans cette étude, parmi les ports morbihannais. Les registres de déclaration de propriété de navires sont classés sous les cotes : 9 B 56-63, et 10 B 15-17.

Une autre question devrait être abordée : quel était le prix de construction ? Malheureusement, les registres sont à peu près muets à ce sujet en ce qui concerne les navires neufs; et si, dans les ventes, le prix est indiqué, on ne mentionne pas l'âge du bateau, ce qui serait pourtant essentiel.

I. — EVOLUTION DE LA CONSTRUCTION

Pendant la première période (1714-1735), la caractéristique est la stagnation : 231 navires au total, soit une moyenne annuelle de 10,5. Leur nombre varie d'une année à l'autre avec un point élevé en 1714 qui correspond à la fin de la guerre de Succession d'Espagne, puis un étiolement, une chute en 1721 et 1722, suivie d'une lente remontée n'atteignant pas toutefois le chiffre de l'année 1714.

Comment expliquer ce profil en dent de scie du graphique ? Sans doute par le fait que les constructeurs étaient des charpentiers sans grande spécialisation, restant parfois plusieurs années sans lancer de navire; par conséquent les commandes, ne se trouvant pas régulièrement étalées, suivaient les fluctuations du marché d'exportation des grains.

La seconde période (1746-1789) est plus prospère; la moyenne de construction est de 32,25 par an. Le graphique accuse de fortes hausses¹ pendant la durée des guerres, plus exactement pendant les dernières années de guerre; il faut alors remplacer les pertes subies durant le conflit. Avec le retour de la paix, une baisse sensible se produit; ainsi, en 1746, 1752, 1772, 1779, il n'est construit que de dix à dix-huit bateaux, chiffre voisin de celui enregistré dans la période précédente. Il y a donc, en éliminant les périodes de guerre, une apparente stabilité, mais l'examen des tonnages oblige à d'autres conclusions.

II. — TONNAGES

Au cours de la première période, 8.524 tonneaux sont construits, soit une moyenne de 36,9 par bateau; ce dernier chiffre n'est pas élevé.

Si nous abordons la seconde période (1746-1790), nous trouvons un total de 72.221 tonneaux, soit 49,36 par bateau. La tendance est venue de construire des navires de plus

(1) Les graphiques et statistiques se trouvent à la fin de l'article.

grande capacité. Le graphique montre des pointes qui correspondent à la fin des guerres; par exemple 1750 (après la guerre de Succession d'Autriche), 1764 (après la guerre de Sept ans), 1784, un an après le traité de Versailles. En outre une poussée a lieu en 1775 par suite de commandes élevées faites à Lorient.

En conclusion, l'augmentation des tonnages à la fin du XVIII^e siècle est plus constante que l'augmentation du nombre des navires.

III. — PRINCIPAUX LIEUX DE CONSTRUCTION

Au cours de la première période, le port d'Auray est prédominant avec 4.066 tonneaux; le principal constructeur est Mathurin Luco (1.499 t.); les autres ont une production moindre et souvent irrégulière, à l'exception d'Alexis Luco (88 t.)

Après Auray viennent Vannes et sa succursale : Séné (1.544 t.). Le plus actif des artisans est Bertrand Danet; mais lui et ses six concurrents restent certaines années sans mettre de bateau à l'eau. En troisième position se trouve Port-Louis où se manifestent Maurice Danio et Gilbert Tuauden. Les autres ports de construction sont, dans l'ordre décroissant, Lorient (724 t.), Pénerf (398 t.), Rhuys (348 t.), Redon et La Roche-Bernard (chacun 90 t.), Arzon (34 t.). On désigne sous le nom de Rhuys les petits ports du Golfe voisins de Sarzeau : Truscat, Banaster, Le Logeo.

Notons que très peu de navires déclarés à l'Amirauté de Vannes sont construits au dehors, et qu'un seul provient de l'étranger, de Hollande; il jauge 90 t.

L'examen de la seconde période révèle une situation différente; les chantiers les plus considérables sont à Redon (23.923 t.). Là travaillent, de 1747 à 1756, Jean Danet, puis, de 1763 à 1789, les Even. père et fils (9.450 t.), concurrencés par Guillaume Normand (6.665 t.). Les autres constructeurs sont au nombre de dix. C'est à Redon que sont lancés des navires d'un certain tonnage (100 à 200 t.). La réputation du lieu est bien établie puisque Boulabert, aîné, entrepreneur général des travaux de la rade de Cherbourg, commande douze chasse-marée de 89 à 90 t. en 1786.

Auray vient ensuite avec 16.690 t. Jean Cohéléach y exerce de 1746 à 1769 (2.011 t.), puis, de 1751 à 1789, Yves Galliot (3.674 t.), Alexis Carric (2.703 t.), Jean-François Dagonne (1.751 t.) et Mathurin Luco (2.493 t.), homonyme de celui qui apparaît pendant la première période. Les autres

constructeurs, au nombre de treize, se partagent des commandes peu importantes.

En troisième position se place Lorient (15.522 t.) où les grosses unités sont fréquentes (jusqu'à 1.000 t.); elles sont lancées au Bois-du-Blanc, à Kernevel et à Caudan, sur les cales du Roi. Le principal constructeur est Caro (4.417 t.); puis viennent Quinard (3.699 t.), et Arnous frères (3.076 t.). Ces Arnous s'étaient d'abord occupés de commerce maritime, avaient fait faillite, et semblent s'être renfloués dans la fabrication des navires. Au total on compte à Lorient douze constructeurs.

Vannes arrive ensuite et n'excède pas 8.790 t. Jean Dupuy n'y exerce que de 1781 à 1789 mais il atteint 3.071 t., tandis que les Le Fol, père et fils, qui apparaissent antérieurement, dès 1763, ne produisent que 2.968 t. On mentionne, en tout, onze constructeurs à Vannes, mais la plupart ne travaillent que sporadiquement.

A Carnac, dans l'anse du Pô, et surtout dans la rade de La Trinité, œuvrent sept artisans dont le principal est Jean Le Ker.

Les autres ports sont, dans l'ordre décroissant : La Roche-Bernard (8.266 t.), Billiers (412 t.), Port-Louis (312 t.), Quiberon (90 t.), Rhuys (84 t.), Arradon, Arzon-Port-Navalo, Etel, Locoal (Ste Hélène). De rares navires sortent d'autres amirautés bretonnes; ainsi en provient-il de Nantes (167 t.), du Pouldu, de Quimperlé. Enfin Boulogne fournit 3.000 t. et Bayonne 220.

En résumé la construction s'est peu à peu concentrée à Redon et à Lorient, mais dans ce dernier port, l'essor ne date que de 1762.

IV. — RÉGIONS ET LOCALITÉS D'OU PROVIENNENT LES COMMANDES DE NAVIRES

Nous avons distingué les commandes faites par les capitaines de navires et celles qui émanent de commerçants et de particuliers.

A vrai dire, cette distinction est un peu sujette à caution. En effet, en établissant sa déclaration, le capitaine spécifie généralement qu'il ne possède qu'une part du bâtiment et que le reste est réparti entre diverses personnes qui sont des commerçants ou de simples particuliers. Inversement, le commerçant qui déclare mentionne très souvent la part qui est réservée au capitaine du navire.

Y a-t-il une différence juridique entre les deux catégories ? Le capitaine qui fait construire a-t-il plus de droits sur l'activité commerciale du navire ? Cela n'est pas impossible.

On peut se demander pourquoi le droit de propriété d'un bâtiment se trouve divisé entre tant de personnes; la fraction atteint parfois le 32^e. La raison est facile à deviner; c'est tout simplement une forme de l'assurance contre les risques de mer. Il semble que, bien souvent, la cargaison seule était assurée et que le navire ne l'était pas, à part les grosses unités. Un commerçant, un capitaine avaient donc intérêt à investir leurs capitaux sur plusieurs vaisseaux.

Quelle est la proportion entre les deux catégories de déclarants ? Ce sont toujours les maîtres de navires qui l'emportent. Pour la période de 1714 à 1735 on compte 160 unités dans la première catégorie contre 71 dans la seconde. Pour la période 1746 à 1789, 1.077 unités contre 386.

Quel est le lieu de provenance des déclarants ?

1° Capitaines de navires

De 1714 à 1735, 104 navires appartiennent à des capitaines du Golfe du Morbihan, le chiffre le plus fort étant pour l'Île-d'Arz (20) suivie de Rhuys (14), Arzon-Port-Navalo (14), Belle-Île (12); Lorient et Port-Louis sont à peine représentés. Quant aux ports bretons non morbihannais, ils font l'objet de vingt-sept déclarations, la plus forte étant celle du Croisic (5). Enfin les ports non bretons sont représentés par trente-neuf déclarations dont trente-trois de l'Île-d'Yeu qui avait des rapports étroits avec la Bretagne.

De 1746 à 1789, 942 déclarations concernent le Morbihan; le chiffre le plus élevé est celui de Rhuys (154); puis viennent Arzon-Port-Navalo (150), l'Île-aux-Moines (119), Quiberon (80), Carnac (48). Les ports bretons non morbihannais fournissent vingt-cinq unités dont six de Mesquer. Les ports non bretons présentent vingt-cinq navires dont trente-quatre pour l'Île-d'Yeu et seize pour Noirmoutier.

On s'étonnera peut-être de cette répartition géographique. Elle indique que la région où résident les capitaines se livrant au cabotage n'est pas celle des grands ports mais celle de la presqu'île de Sarzeau (Rhuys et Port-Navalo), puis celle des îles du Golfe.

2° *Commerçants et particuliers*

De 1714 à 1735, 53 navires sont déclarés par des morbihannais dont 11 de Port-Louis, 10 d'Auray, 8 de Vannes. Le reste de la Bretagne est représenté par 9 unités dont 4 du Croisic. Hors Bretagne, 10 bateaux dont 8 pour l'Ile-d'Yeu.

De 1746 à 1789, les morbihannais commandent 298 navires, soit : 125 à Lorient, 43 à Redon, 33 à Vannes. En Bretagne non morbihannaise 43 navires dont 15 du Croisic et 14 de Nantes. Hors Bretagne, 43 unités dont 13 de Cherbourg (c'est la commande de l'entrepreneur du port), 6 de Bordeaux, 4 de Noirmoutier. A l'étranger, un déclarant d'Espagne, un des Pays-Bas.

Quelles conclusions découlent de ces chiffres ?

Les déclarants, commerçants et particuliers, résident dans les principaux ports qui sont : Port-Louis, Auray et Vannes, pour la première période, Lorient, Redon et Vannes pour la seconde. Le développement de Lorient est indéniable, celui de Redon aussi, quoique plus modeste.

La clientèle hors du Morbihan n'est pas très considérable; elle se répartit sur toute la côte, de Rouen à Bordeaux.

Les chiffres cités précédemment concernent le nombre des bateaux; il convient donc d'examiner maintenant les tonnages.

1° *Capitaines de navires*

Pendant la première période, les capitaines morbihannais déclarent 3.412 tonneaux : 689 pour Ambon et ses dépendances : Kervoyal, Pénerf, Damgan, Le Tour-du-Parc, 635 pour Rhuys, 634 pour l'Ile-d'Arz et 406 pour l'Ile-aux-Moines. Cette statistique par tonnage confirme la prédominance de la presqu'île de Sarzeau et des îles du Golfe, mais elle met en valeur le rôle d'Ambon où les bateaux commandés étaient plus importants qu'ailleurs.

Pour le reste de la Bretagne on compte 453 tonneaux, à savoir : 117 au Pouliguen, 94 à Saint-Brieuc, 92 au Croisic, Hors Bretagne, 1.117 tonneaux dont 881 pour l'Ile-d'Yeu, cliente importante.

La période 1746-1789 s'exprime par 33.140 t. concernant le Morbihan : 7.901 à Rhuys, 5.701 à l'Ile-aux-Moines, 2.456 à l'Ile-d'Arz, 2.956 à Port-Navalo, 2.176 à Ambon. C'est à peu

près l'équivalent de la première période. Pour le reste de la Bretagne, 2.358 t. dont 534 vont au Croisic qui est un acquéreur assez assidu, 546 à Mesquer, 350 à Pornic. Hors Bretagne, 4.321 t. dont 1.010 à Noirmoutier qui supplante l'Île-d'Yeu (989 t.) et Rouen (515 t.)

2° Commerçants et particuliers

La quotité morbihannaise est de 2.965 t. dont 1.263 pour Port-Louis, 457 pour Vannes, 356 pour Auray; la statistique par nombre de bateaux donne le même ordre de grandeur. Au reste de la Bretagne on attribue 313 t. dont 90 pour Saint-Malo, client occasionnel, 80 pour Lannion, 77 pour Le Croisic. En dehors de la Bretagne, 263 t., ce qui est faible; l'Île-d'Yeu s'adjuge 168 t. et Bilbao 80.

Le total de la seconde période est de 24.473 t. Lorient en compte 16.359, Vannes 2.653, Redon 2.624. La suprématie des tonnages est donc très nette pour Lorient tandis que Vannes supplante de peu Redon.

Pour le reste de la Bretagne, 3.496 t. dont 1.516 à Nantes et 682 au Croisic.

Hors de la Bretagne, 4.433 t. dont 115 pour Cherbourg, 850 pour Rouen, 700 pour Paris.

La clientèle étrangère est représentée par Bilbao et Bruges

En résumé, la statistique par tonnage apporte quelques précisions mais confirme la hiérarchie donnée par le nombre de navires.

Une constatation doit être faite : la prédominance des commandes du Morbihan. Pour le nombre de navires, elle est, de 1714 à 1735, de 65 % en première catégorie (capitaines de navires), de 15 % en seconde (commerçants et particuliers). En tonnage, 68,50 % pour la première catégorie, 83,73 % pour la seconde.

Si nous examinons la seconde période, les pourcentages sont à peu près identiques, par nombre de bateaux : 68,50 % en première catégorie, 83,73 % en seconde. Mais pour le tonnage, c'est l'inverse : 83,83 % en première catégorie, 75,53 % en seconde. Il y a donc eu une augmentation des tonnages des caboteurs commandés par les maîtres de navires.

Avant de terminer ce chapitre sur la construction, il nous faut comparer les résultats de notre enquête avec ceux donnés par M. Le Goff dans son étude sur *La construction navale en Bretagne de 1762 à 1788*, parue dans les *Annales de Breta-*

gne de juin 1968.¹ Le relevé de l'auteur est fait d'après une enquête menée en 1786 et 1787 par le Ministère de la Marine.

Tout d'abord les chiffres correspondent-ils ? M. Le Goff a bien voulu me communiquer une statistique par port qu'il n'avait pu publier dans les Annales. A l'examen, il y a quelques divergences de détail; elles proviennent, d'une part, de ce que nous avons compté comme construction le recastillage des navires, c'est-à-dire non le simple radoub, mais des modifications dans la structure entraînant changement de tonnage et de nom; d'autre part le décompte des navires est délicat, car, dans les registres de déclarations, sont mélangés les constructions, les achats et ventes, les changements de commanditaires. De toute façons la fluctuation des courbes est identique et les erreurs de détail n'ont pas d'importance.

Quelles sont les conclusions de M. Le Goff ?

1° L'amirauté de Vannes vient au sixième rang en France (production par tonnage). Le tonnage moyen est faible; il s'agit de caboteurs, sauf à Lorient et Redon.

Les chiffres que nous avons donnés confirment que la moyenne de 49,36 t. par bateau est peu élevée; par contre on atteint à Redon de 200 à 300 t. et à Lorient de 200 à 1.000.

2° Evolution chronologique : la guerre de Sept ans, dit M. Le Goff, ruine le commerce, mais, à partir de 1762, la reprise est rapide. Nos constatations indiquent plutôt comme point de départ l'année 1763. Redressement, pour M. Le Goff, depuis 1775. Ici nous ferons une réserve pour le Morbihan; si l'année 1775 marque une hausse, il y a ensuite régression jusqu'en 1781. Les seules périodes d'euphorie sont celles qui marquent la fin des guerres.

La crise se prolonge-t-elle après 1787 ? Oui, elle dure jusqu'en 1790. Cependant le tonnage moyen reste satisfaisant : 122,18 t. en 1787, 71,91 en 1789. Il apparaît que la catégorie des bateaux entre 50 et 100 t. s'est développée au détriment de la catégorie inférieure.

Pour caractériser les deux périodes que nous avons étudiées, nous dirons qu'elles ont un point commun : l'accroissement des constructions à la fin des conflits, mais qu'elles s'opposent sur un autre point : de 1714 à 1745, c'est la stagna-

(1) Voir aussi : T. LE GOFF et J. MEYER, *La construction navale en Bretagne de 1762 à 1788*, dans : *Annales de Bretagne*, tome LXXVI (juin-septembre 1969).

tion pour le nombre des navires et les tonnages sont faibles, tandis que de 1756 à 1789, c'est, malgré des hauts et des bas, une période de croissance, et, si les dernières années sont moins favorables, elles dépassent nettement le niveau de 1746.

Un autre problème a été évoqué par M. Le Goff; il suppose qu'une partie de la construction bretonne a été exportée vers d'autres provinces et il la fixe au minimum à 6,9 %. Nous avons trouvé des chiffres généralement supérieurs, allant, suivant les catégories et les périodes, de 5,85 % à 24 %. Le pourcentage le plus élevé : 24,37 % concerne la catégorie des bateaux déclarés par les capitaines de navires pendant la période de 1714 à 1735; ceci prouve que le cabotage français s'est adressé à ce moment à la construction morbihannaise. Pendant la seconde période, les commandes faites en dehors de la Bretagne s'élèvent à 13 % et sont passées par des commerçants. Il y a donc évolution entre les deux périodes : exportation pour le cabotage d'abord, puis pour le long cours.

Nous connaissons maintenant avec assez d'exactitude l'apport morbihannais à la croissance de la flotte française.

Quant à la construction pour les autres parties de la Bretagne, elle est plutôt faible (2,44 à 11,14 %); elle intéresse surtout la côte sud : Pornic, Nantes, Montoir, Le Pouliguen, Le Croisic, Piriac, Mesquer.

CHAPITRE II

ACHATS ET VENTES

I. — ACHATS

Les achats de navires d'occasion sont au nombre de cent neuf pendant la première période, répartis moitié pour les capitaines et moitié pour les commerçants et particuliers. En outre soixante-dix parts de navires sont négociées. Le chiffre des achats est considérable si on le compare à celui des constructions qui est de 231 pour la même période; cela fait un pourcentage de 47,18 %. Les années les plus actives sont 1723 (11 achats), 1724 (16), 1728 (16). Quant aux lieux de résidence des acquéreurs, ce sont, pour les capitaines de navires : Ambon, l'Île-d'Arz, et pour les marchands : Vannes, Auray.

Durant la période 1746-1789, les achats deviennent plus nombreux : 164 pour les capitaines, 255 pour les commerçants, ce qui fait un total de 419. Mais ce chiffre est faible par rapport aux 1.413 navires construits pendant le même laps de temps; le pourcentage ne dépasse pas 29,63 %. On en conclura que l'augmentation de la construction neuve n'a pas facilité le marché de l'occasion.

Les transactions sur les parts, pour la même période s'élèvent à cinquante et une, chiffre très bas dont on ne peut tenir compte, car beaucoup de cessions ne sont pas mentionnées; on se contente de donner périodiquement la liste des intéressés d'un navire.

Les époques de guerre marquent une recrudescence des achats : en 1750 (15 navires), 1763 (16), 1783 (31), 1786 (20).

Les capitaines acheteurs habitent le plus souvent Locmariaquer, localité qui n'avait pas été mentionnée précédemment, et aussi l'Île-d'Arz, l'Île-aux-Moines. Les marchands et particuliers sont de Lorient (147), de Vannes (37), de Nantes (16), de Port-Louis (15).

La conclusion de ce paragraphe est que les acheteurs de navires d'occasion sont plus actifs lorsque la construction navale est déficiente.

II. — VENTES

Les chiffres étant évidemment les mêmes que ceux des achats, il importe seulement de déterminer la résidence des vendeurs.

Au cours de la première période nombreux sont ceux d'Ambon, de Vannes, de Port-Louis, sans oublier l'Amirauté qui adjuge quelques bateaux. Rares sont les clients non bretons; ils habitent Bayonne, Calais, l'Ile-d'Yeu, Saint-Valéry-en-Caux; enfin deux sont des étrangers : un anglais et un ressortissant des Pays-Bas.

Pendant la seconde période, les vendeurs proviennent surtout de Lorient (81), de Vannes (44); l'Amirauté cède 75 prises de guerre. On note aussi des gens d'Arzon-Port-Navalo, de Locmariaquer; moins nombreux sont ceux des îles du Golfe. Pour le reste de la Bretagne, il suffit de citer Nantes (13). Hors de notre province, il y a soixante et un vendeurs dont neuf de Noirmoutier. Certaines transactions émanent de l'étranger; 8 des Etats-Unis qui ont, depuis la guerre d'Indépendance, des correspondants à Lorient, 70 d'Espagne, 5 des Pays-Bas, 4 d'Angleterre, 5 d'Irlande, 3 des Iles de France et de Bourbon, 2 d'Allemagne, 1 de Madras, 1 de Pondichéry, 1 d'Alexandrie.

Les vendeurs étrangers (35) sont plus nombreux que les acheteurs (20); les vendeurs français non bretons (26) sont moins nombreux que les acheteurs de même catégorie. L'excédent provenant de l'étranger se trouve donc absorbé par la clientèle de Paris, du Havre, de Bordeaux. Lorient joue, en l'occurrence, un rôle de marché international dont l'importance est d'ailleurs réduite.

CHAPITRE III

ETUDE DES CATEGORIES SOCIALES
INTERESSEES A LA CONSTRUCTION DES NAVIRES

Il est impossible de déterminer l'origine de toutes les personnes qui sont citées dans les registres de déclarations de l'Amirauté, car leur résidence n'est pas toujours indiquée, ce qui rend l'identification difficile. D'autre part les métiers exercés n'étant pas obligatoirement mentionnés, les appartenances sociales restent parfois indécisées.

C'est ainsi que, pour la période de 1714 à 1735, on compte 114 noms indéterminés sur un total de 441. La proportion est à peu près la même pour la seconde période.

Néanmoins le pourcentage atteint est suffisant pour permettre de brosser un tableau de répartition des individus entre les différentes classes de la société.

Il va de soi que cette population est concentrée sur le littoral, à l'exception de quelques négociants habitant dans les villes de l'intérieur.

NOBLESSE

EVÊCHÉ DE VANNES

Lorient. — La noblesse est représentée par Jean-Marie Esnoul des Châtelets, négociant, maire de la ville, par Le Lubois de Marcilly, négociant, par Julien Monistrol, directeur des Messageries, par deux membres de la famille Bourde de La Ville-Huet, Jacques-Pierre, officier de la Compagnie des Indes, et Jean-Vincent, négociant, qui font construire, achètent et vendent pour un total de 568 tonneaux, par Gourlade, futur directeur de la Compagnie des Indes, par Gillard de Keranflech, lieutenant-colonel des gardes-côtes, par Laurent Bourgeois, directeur des Fermes, par Paimparay, négociant, par Salaün de Kerbanalec, négociant.

Port-Louis. — On peut y citer Jean-Baptiste Langlois, écuyer, sieur de Saint-Martin.

Auray. — Trois personnes s'y distinguent : Allanic de Kermabon, Boullays de La Giraudière, qui est receveur des Fermes en 1743, et, aux alentours de la ville, Robien de Coët-sal dont le château est situé à Mériadec.

Vannes. — La famille la plus adonnée au commerce maritime est celle des Guillo du Bodan; elle est surtout connue par Joseph-Ange, maire de Vannes, de 1747 à 1755, et par son fils Jean-Vincent qui lui succède de 1755 à 1761. Une autre branche a donné Barnabé du Bodan, capitaine de navire¹. Il n'est pas rare, à cette époque, de voir des armateurs commander des bateaux ou les faire commander par quelqu'un de leur parenté. Dans la même ville de Vannes, il faut citer Bernard du Hanlay qui est dit : noble, marchand et consul en 1729, receveur des Fermes en 1785 (achat de 95 tonneaux et de 15 parts), Nouel de Glavignac receveur de l'Amirauté, le Gouverneur de Chef du Bois, directeur des Devoirs, Chambon de Bonvalet, ingénieur des Ponts-et-Chaussées, Louis de Chauvry, commissaire de la Marine (16 parts), Vincent-Joseph Pocard de Kerviler, greffier de la cour de Largouët (21 parts). Dibard de Kergholher, du Roscouet, Limonier du Collédo, le chevalier de Lantivy, François du Plessis de Grénédan, ne placent que de petits capitaux.

Près de Vannes, les Coué de Salaran, entre 1716 et 1719, ont un bateau de 40 t. et des parts; ils habitent un manoir dans la paroisse de Theix.

Sarzeau. — Les principales familles nobles risquent leur argent sur mer. Les Francheville achètent sept parts et font construire 70 t. en 1724; les Gouvello de Rosmeno et de Keriaval les imitent (1726-1727), les Gouvello de Lesté et Rosmeno comptent douze parts de 1764 à 1786. Il faut surtout citer le comte de Sérent, gouverneur de Rhuys, fondateur de la Société patriotique bretonne, qui passe de nombreuses commandes.

Redon. — Deux nobles de ce pays apparaissent dans les registres de l'Amirauté : Gilles Chaillou de Saran et Joseph-Luc de Beaulieu; dans les environs, les seigneurs de Rieux qui ont un château sur la Vilaine.

Sud du pays Gallo. — A Caden on notera les Rado du Matz, à Tréal les Taillart de Launay, et à Caro les Saint-Malon du Fresne.

(1) Voir l'article de E. RAUT et L. LALLEMENT, *Vannes autrefois. La Traite des nègres*, dans : Bull. de la Soc. polymathique du Morbihan, 1933, p. 53-74.

Pontivy. — Les Alba sont des négociants anoblis.

EVÊCHÉ DE NANTES

Le comte de Trorou, qui habite près de Piriac, ne dédaigne pas le trafic maritime. Mais c'est la ville de Nantes qui fournit le plus d'armateurs parmi les commerçants nobles ou anoblis. Certains font construire des navires : Berouette, Bertrand, Le Ray de La Clartais, Lukker, Meslé, Michel, la veuve Montaudouin; d'autres se satisfont de parts : Mathurin Belabre, échevin puis maire, anobli en 1730, Blanchard, Descazeau, Darquistade, Geslin, Mathurin Le Coq, Le Roux, Claude et Julien Lory, Martel, Moriceau, Marcorelles, Richard, Souhigaray, Thiercelin. L'intendant de Bretagne, Feydeau, et le capitaine Hardy achètent des parts, Il faut peut-être ajouter M. de Giseux, gentilhomme ordinaire du Roi, qui possède un navire de 200 t. en 1740.

EVÊCHÉ DE QUIMPER

On trouve Jacques-Corentin Royou de Penanrun à Pont-l'Abbé, Renée de Tinténiaec à Banalec, Samuel du Feigna à Quimperlé.

EVÊCHÉ DE RENNES

A Rennes, la comtesse de Bréquigny (qui associe à ses affaires sa femme de chambre), Marie-Rose Huchet de La Bédoyère, Jacques de La Bourdonnaye, président à mortier au Parlement, peuvent être indiqués.

EVÊCHÉ DE SAINT-BRIEUC

A Saint-Brieuc, Ruffelet du Chalonge acquiert, de 1750 à 1752, douze parts. On signale aussi un nommé La Grée qui est peut-être François Nicolazo, sieur de la Grée, originaire de Vannes¹

(1) Il est fils d'Yves et d'Elizabeth Tronchard; marié à Saint-Brieuc, le 16 septembre 1748, à Anne-Catherine Le Saulnier, fille d'Hilarion, sieur des Aulnays, et de Marie-Françoise de Chappedelaine, et sœur de Jean-Marie-Blaise Le Saulnier de La Ville-Hélio, commissaire de la Marine à Vannes, Nicolazo de la Grée, receveur-général des Devoirs, mourut à Saint-Brieuc, le 6 juin 1770, à 76 ans.

(Renseignements fournis par M. Le Saulnier de Saint-Jouan, Directeur des Services d'Archives des Côtes-du-Nord, que nous remercions vivement pour sa collaboration).

EVÊCHÉ DE SAINT-MALO

Quatre noms sont à retenir : Magon de La Lande, Marion du Fresne, Meslé de Grand-Clos, à Saint-Malo; de Freslon, à Saint-Méen.

EVÊCHÉ DE SAINT-POL-DE-LÉON

Dorigny de Kersaliou est négociant à Morlaix.

EVÊCHÉ DE TRÉGUIER

Du Portal, maire de Tréguier, et son fils prennent deux parts en 1763.

AU DEHORS DE LA BRETAGNE

Le chevalier de Picot représente Bayonne. De Paris sont le comte de Châtelet, le comte de Lameth, le comte de Closnard, syndic de la Compagnie des Indes, qui arme à Lorient les deux corsaires baptisés : *Le Comte d'Artois*, et sa veuve, née Philis Masteron ¹.

ETRANGER

A Bilbao, le comte de Fuentès achète une part en 1770.

Dans l'énumération que nous avons faite ne figure pas la majorité des familles nobles, et notamment des nobles d'ancienne extraction. Cette classe n'avait donc pas d'attrait pour le commerce maritime, même s'il ne faisait pas déroger; ses prédilections étaient réservées aux revenus fonciers. Seules les familles de la presqu'île de Sarzeau semblent avoir compris l'intérêt des placements faits sur les navires. En dehors d'elles, on ne trouve que des officiers de juridiction, des directeurs des Fermes, des administrateurs divers ou de riches négociants anoblis ¹.

(1) On consultera la magistrale étude de M. le professeur Jean MEYER, *La Noblesse bretonne au XVIII^e siècle*, notamment pour trouver les notices biographiques de Gourolade, Esnoul des Châtelets, Le Saulnier de la Ville-Hélio.

CLERGE

Le clergé séculier, résidant sur le littoral, n'hésite pas à faire de petits placements. Ainsi agissent : à Ambon, Le Bodo, curé; à Arzon, Guillaume Raoul et Morice, recteurs, M. Le Goff, curé; à Baden, Pillet, recteur; à Belle-Ile, Philippe, prêtre, et Choblet, recteur de Palais; à l'Île-d'Arz, Julien Le Sans, prêtre; à Lorient, Loher, curé; à Quiberon, Le Port, recteur; à Sarzeau, Le Ridant, curé, et Claude Le Guel, prêtre; à Surzur, Guillaume Le Bloch, prêtre; à Saint-Nolff, Jean Belz, recteur. Quoique n'habitant pas près des côtes, Rollando, recteur de Languidic, prend une part; mais son nom indique qu'il est originaire de Sarzeau.

Hors de l'évêché de Vannes, apparaissent : Boloré, curé de Concarneau, M. V. Gobé, recteur de Bouin, le recteur de Fégréac, en 1753, Tayart de La Fontaine, recteur de Saint-Viaud (Loire-Atlantique), Auger, prêtre de l'Île-d'Yeu. Les bénédictins de l'abbaye de Saint-Gildas-de-Rhuys possèdent vingt-six parts.

BOURGEOISIE

Elle joue un rôle prépondérant. En premier lieu, les négociants qui vivent du commerce maritime se distinguent par leurs achats et ventes, ainsi que par des commandes de navires. D'autres marchands, moins spécialisés, se contentent de prendre des parts. Le moyen et le petit commerce ne sont pas exclus. Les employés des Fermes, les receveurs de droits et de dîmes, les fonctionnaires, les magistrats, en particulier ceux de l'Amirauté, placent assez souvent leur argent en acquérant des parts. Enfin bien des notables les imitent, qui paraissent être souvent d'anciens commerçants ou des propriétaires fonciers.

Vu l'abondance du sujet, nous avons groupé les différentes catégories de la bourgeoisie par régions.

EVÊCHÉ DE VANNES

I. Région de Lorient

Lorient. — Il a été dit précédemment que, pendant la première période (1714-1735), ce port s'intéressait peu à la construction privée; aussi avons-nous un petit nombre de noms à énumérer : P. Blanchet, J. Caboureau, Gougéard,

J. Haché, J. Lebrun, Thomas, qui sont des marchands. Au sein de la Compagnie des Indes : Gervais Guillois, entrepreneur des bâtiments, et Rigby, directeur général à Lorient (il fait construire 20 t. et en vend 200).

La seconde période (1746-1789) témoigne d'un essor considérable. Voyons d'abord les *négociants spécialisés*. Les frères Arnous, de 1760 à 1776, font construire 3.107 t., en achètent 520 et en vendent 1.570; malgré leur activité, ils font faillite¹ et se mutent en une nouvelle société : Arnous-Des-saulsays, qui se consacre à la construction, de 1776 à 1789 (6.100 t. construits, 6.200 achetés, 6.984 vendus).

Les frères Bérard, de 1775 à 1789 font construire 3.396 t., en achètent 980 et en vendent 557. Jean-Jacques Bérard, administrateur de la Compagnie des Indes, acquiert, en outre, de par ses fonctions, 1.868 t.

Lapotaire et Vallée sont des armateurs qui équipent, entre autres, le corsaire : *La Grandville*; leurs commandes de navires s'élèvent à 100 t., leurs achats à 160 t., leurs ventes à 180 t., leurs parts à 5.

Des négociants nés au Portugal, les frères Delaye, installés d'abord au Havre puis établis à Lorient, agissent comme armateurs et affrèteurs; leur notoriété est assez grande²; ils ont pour commanditaire le comte de Closnard, banquier parisien.

Les courtiers américains : Cunning et Maccarthy font l'achat de 300 t. en 1783; à la même époque, leurs confrères Moylan et Barclay vendent 200 t. et prennent deux parts; Moylan a été, pendant la Guerre d'Indépendance des États-Unis, le correspondant du commodore Paul Jones³.

D'autres négociants, dont nous ne connaissons pas les activités précises, passent des commandes ou des achats : P. Boisset, Borne-Bonnet, frères, P. Bondeville, Bonnardel, Bouffé, père et fils, M. Carbonet, Demyé, Deschien, Sébire-Dessaudrays, A. Drouet, Fermier de la Provotais, J. Filliaux, la veuve Foucaud et René, son fils, Friche, fils, Galabert, frères, Jean Gérard, François Gilbert, Jacques Guérard, capitaine de navire et commerçant, Henry de La Blanchetais, T. Jamtel, Auguste Carossin, La Chapelle-Gardye, La Fontaine-Gougeard, Jean La Haye, la veuve Boissière, Lanchon et Mangon-Laforest, La Rivière, Laveysse et C^o, Le Canne, Le

(1) Arch. dép. du Morbihan, 11 B 119.

(2) Voir le fonds Delaye aux Arch. dép. du Morbihan, E. 2340-2445.

(3) P. THOMAS-LACROIX, *La guerre de Course dans les ports de l'Amérique de Vannes et Lorient (1744-1783)*, dans : Mémoires de la Soc. d'histoire et d'archéologie de Bretagne, T. XXVI (1946), p. 159-215.

Cointe¹, Lemoine de Neuville, Le Rat², Malbedent, M. Marais, Pierre Martin, Mazois, Nicol, Painchaud, Paquet-Bérard, Ramazeilles, Sachs, Teissère-Desclos, P. Tenant, F. Téron, Terrien, F. Trintignan, Vanier, l'aîné, Vrignault³.

Quelques commerçants se contentent de souscrire des parts dans divers navires : Coudé du Foresto, Desnos, Simon Girard, Hauteville-Acquary⁴, Nazereau.

Plusieurs des personnes citées ci-dessus figurent sur la liste des juges-consuls⁵.

Le moyen et le petit commerce se manifestent, pendant cette seconde période, par des marchands de vin : Berthelot⁶, Chabrier, Cordon, Dispart, Pampusa, par un boulanger : Joubert, par un traiteur : Martin, par un armurier : Goulven.

Les *constructeurs de navires* : Nicolas Quinard et Secundas ne manquent pas de se procurer des parts, en sus de leur activité normale.

Au sein de la *Compagnie des Indes* se distinguent : Dodun, Augustin Perrier, directeurs, Jean-Jacques Bérard, administrateur, de Boisquenay, Jacques et Pierre Bourdé de La Ville-Huet, déjà cités parmi les nobles, Dacosta, officier, Droneau, caissier, Guillois, directeur des édifices du Port, Lenoir, maître-fondeur, Piron, garde-magasin.

Les *Fermes et Devoirs* sont aussi représentés : Dubois, receveur des Fermes, greffier au Consulat, Laurent Bourgeois, directeur des Devoirs, anobli, Collier, commis, Le Prieur, contrôleur (qui possède treize parts), Paloque, directeur des Fermes, François Bonnefin, directeur des Devoirs, Chevalier, écrivain des Cinq Grosses Fermes.

Dans la *Marine*, citons, outre les officiers de la Compagnie des Indes, Lunel-Dumesnil, lieutenant de vaisseau de la marine royale, Bourhis, commissaire des Classes, Cardonne, ancien contrôleur du port, Archin, trésorier des Invalides, François Carossin, Coëtrival, Thévenard, Macé du Tertre, capitaine de marine marchande.

A la tête de la communauté de ville, Ferrand, maire, achète deux parts.

(1) J. L. DEBAUVE, *Un amateur d'art lorientais au XVIII^e s.*, dans : Bull. de la Soc. polymathique du Morbihan, 1963, p. 53-62.

(2) Voir : Faillite Le Rat, Arch. dép. du Morbihan, 11 B 120.

(3) H. VRIGNAULT, *Généalogie de la famille Vrignault*, La Roche-sur-Yon, Imprimerie centrale de l'Ouest, 1950.

(4) Voir sa comptabilité, Arch. dép. du Morbihan, 11 B 79-92.

(5) *Archives départementales du Morbihan. Répertoire numérique de la série B. 8-14 B. Juridictions d'attribution*, p. 12-13.

(6) Voir ses copies de lettres dans le fonds de l'Amirauté, Arch. dép. du Morbihan, 12 B 30.

alentours de Lorient. — A Caudan, Le Meur, meunier du Plessis, est inscrit pour trois parts. A Guidel se trouvent : Etienne Méchin et Pierre Portier.

Ploemeur, paroisse-mère de Lorient ne reste pas étrangère à son essor, d'abord à raison de sa proximité, et ensuite à cause de l'existence du port de Kernevel, sur la rade, où se trouve un chantier de construction. C'est précisément à Kernevel que résident Guillaume Le Frapper (trois parts), Louis du Liscouet (deux parts) et François Le Carour, marchand, qui opère une transaction en 1747.

Hennebont. — La vieille cité ducale a bien perdu de sa richesse commerciale depuis la création de Lorient. Cependant il y demeure quelques personnes qui ne négligent pas le négoce des bateaux. Pendant la première période, c'est le receveur des Devoirs : de Kergomar, le négociant : La Gardye des Fourneaux, la demoiselle Le Sage, les marchands : Pignolet et André-Christophe Romain, les notables : de Kernan et Mauduit. Pendant la seconde période, on retrouve Pignolet et il faut ajouter Nicolazo de la Grée, Simon Philippe, de Boiseau et François Champion.

Port-Louis. — Quoique cette localité ne vienne pas en tête pour la construction des navires, elle est assez bien représentée pendant la première période par la participation de ses habitants à des transactions¹.

Leur énumération est longue : Vincent Bernada, marchand et hôtelier, syndic de la ville en 1710, fermier des impôts et billots, propriétaire d'une presse à poisson à Locmalo; Nicolas Drias, gros négociant, banquier, fournisseur de la Marine royale, commissionnaire de nombreux négociants malouins et autres; Henri Dumont, trésorier de l'Extraordinaire des Guerres; Jean Durand, sieur de La Feuillade, négociant, propriétaire terrien, gourmet en vins, créateur du domaine de Kerdurand, en Riantec; Jean Foulquier, négociant, fils d'un apothicaire et beau-fils d'un grand négociant : Arnaud Roullaud; Jean Foynard, chirurgien-major de la ville et citadelle, créateur de La Fouasnardière, à l'entrée de la ville; Jean-Baptiste Gitteau, chirurgien, négociant, syndic de la ville, époux d'Anne Bourget, une malouine; Pierre-Vincent de La Pierre, chirurgien-major sur les vaisseaux de la Com-

(1) Nous remercions M. BUFFET, conservateur en chef des Archives d'Ille-et-Vilaine, à qui nous sommes redevable de la copieuse documentation qui suit. On se reportera à ses ouvrages : *Le Vieux Port-Louis* et *La Ville et Citadelle du Port-Louis*.

pagnie des Indes, puis négociant; Pierre de Lesquelen, marchand, mort en 1729, auquel succède son fils : Jacques-Théodore; Jean Quiquero, graveur à la Monnaie de Nantes, demeurant à Port-Louis; Jacques Sévos, capitaine de la Compagnie des Indes orientales, puis marchand.

Pour la seconde période, nous noterons d'abord les *commerçants* : Jean-François Brière; François-Thomas Calvé; Joseph Crozet, mort en 1756; Marie Relo, sa veuve, morte trois ans plus tard; leur fils Blaise; François-Xavier du Peyrat; Henri-François Fonberg; Michel Fouquet; Marie-Pierre-François Gourdin qui est marchand et entreposeur de tabacs; Pierre Granière, aîné; Jean-Claude Huet; Julien Le Guennec, boucher; Jean Le Toux; Mathurin Le Touzé; Jean-Louis Mallès, qui pratiquait la pêche à Terre-Neuve; J. B. Marchant, sieur du Poulherveno; Gabriel Mauger; Jacques-Augustin Olivier; Barthélemy Olivier, dit Pontroland; Jacques-Théodore Pesron dont les affaires sont multiples et qui achète notamment des prises de guerre avec leur cargaison¹; Jean-Marie Portanguen; Jean du Truche, maître de billard.

Les *titulaires de charges et fonctions* sont : du Baudry, maire, Archin, (Louis-François-Joseph), trésorier des Invalides qui devient, en 1765, commissaire des Classes de la Marine et que nous avons trouvé à Lorient où son bureau avait été transféré en 1770; Bourhis (Pierre-Augustin) commissaire de la Marine; Doizon (Pierre-André), directeur des Vivres de la Marine; Kersal (Pierre), notaire; de Sainte-Croix (Robert-Jean) qui deviendra plus tard receveur des douanes.

Deux officiers de marine apparaissent sur les déclarations de l'Amirauté : André-Joseph du Baudry, capitaine dans la marine marchande, et Simon Jolly, sieur de Rosgrand, subrécargue de la Compagnie des Indes qui achète un bateau de 130 t. et 5 parts.

Dans la *banlieue de Port-Louis*, on note un intéressé à Gâvres, un à Locmiquélic, un à Riantec, trois à Plouhinec : Yves et René Douars, Guillaume-Alexandre Pirois, qui vendent un bâtiment de 27 t. en 1788.

(1) P. THOMAS-LACROIX, *La guerre de Course*, op. cit., p. 202.

II. Région d'Auray

Auray. — Ce port possède plusieurs chantiers de construction et les commanditaires ne manquent pas dans les différentes classes de la bourgeoisie.

Pendant la première période, les *négociants* sont au nombre de dix-sept. Le principal est Bernard Andrieu, puis viennent Joseph Coudé du Foresto, Alain Gouzer, Charles de La Martinière, Jougan-Marot, François Lorho, de Lourme, Joseph Prudhomme, Jacques Roch, marchand voilier. Certains ne possèdent que des parts : Noël-Vincent Bocze, Michel Coriton, Noël Drouar, Louis Guérot, Jean Le Rouzic, François Melot, Perrot de Keraudran, Joseph Renault.

Durant la seconde période, on relève vingt et un noms. Bernard Andrieu réapparaît jusqu'en 1752, et Perrot de Keraudran, de 1748 à 1763; Joseph Renault est titulaire de soixante-douze parts. D'autres personnes surgissent : Jean Barré, Louis Bedesque, Bernard François, Brunet de Landrézac, Cauzic, Louis Cheminant, Guillaume Dano, Dubois, Denis-Laurent Gouzer, J. B. Jougo, Alexis Laurent, Jean Le Saint, Joseph Lorho de Kercado, Paupagat, J. M. Querner, Nicolas Revel. L'hôtelier du *Dauphin*, Michel Le Bedesque, douze parts.

Le petit commerce comprend un boucher, un boulanger et un cabaretier.

Parmi les personnes pourvues de fonctions s'inscrivent : Clément de Marcenay, Guillemot et de La Rue, receveurs des Devoirs, Le Breton, contrôleur des Actes, Philippe de Kerarmel, chirurgien-major, Guillaume Chrestien, receveur des Fermes, Barnabé Lorho, Henri Duparc, de Châteauneuf, capitaine garde-côtes, Guérin, entreposeur des tabacs, J. B. Boullé de Kerzéro, procureur.

L'acquisition de parts est aussi le fait des *constructeurs de navires* : Alexis Carric, Jean-Julien Cohéléac, Jean-François Dagorne, Yves Galliot, Jules Le Luch.

Des *notabilités* font des achats : la veuve de Châteauneuf, Jean Humphry du Clos, François Le Gouvello; Le Mézec du Parco, Le Mézec de Kercabois et de Kercado, Lorho de Keralbaut (un navire et quatorze parts), Barnabé Lorho, Bertrand de La Closerie.

Belle-Ile. — Les noms des insulaires sont généralement identifiables grâce aux études de M. R. Daligaut et de Mlle M. Daligaut¹.

Certes il y a des patronymes trop répandus pour qu'on puisse distinguer les homonymes en l'absence de prénoms; tel est le cas des Loréal, des Le Gallen, des Guillaume. Mais la plupart de ceux que nous allons citer sont des notables, des commerçants ou des propriétaires.

Voici d'abord trois générations d'Aubert; Jacques, négociant, contrôleur des Fermes, Jean-Baptiste, négociant et greffier de la juridiction, dont la veuve, née Pélagie Jamtel, était fille d'un architecte vannetais venu à Belle-Ile pour la construction des fortifications, enfin Jacques, négociant, trésorier du Roi, dont la deuxième femme était fille d'Advice des Ruisseaux, armateur vannetais. Riches également paraissent Jacques Frouteaux (1730), Frouteaux de Laclos, négociant (1748-1753), puis procureur du Roi (1770-1781), Françoise et Marguerite Frouteaux de Laclos.

Au nombre des *personnes en vue* : Bigarré, sénéchal, père du futur général, Choblet, receveur du Palais et official, l'abbé Le Loutre, aumônier des canadiens, qui vend une embarcation de 9 t. en 1767, avant de quitter son poste; un an auparavant, les Acadiens avaient acheté un bateau, sans doute pour leur installation dans l'île. Charles Granger se porte acquéreur d'une part en 1784.

Autres *notabilités* : Madame de Kermarquer, née Montalant, originaire d'Hennebont, épouse d'Augustin de Kermarquer, receveur des Domaines, Le Dru, originaire de Beauvais, qui fut maire de Bangor de 1792 à 1796, Thébaud et Le Luc, notaires, Louis Loréal, entrepreneur des travaux du Roi, Roger, natif de Vannes, Savignon, trésorier ordinaire des Guerres, Toussaint Raveneau, Madame de Trémereuc, dont le mari était, en 1768, receveur des Domaines, le sieur de Taille, le sieur Cunat, qualifié de receveur des Devoirs en 1758, Nicolas Marchand, qui exerce les mêmes fonctions de receveur en 1777 et qui devient maître d'école à Palais, dix ans plus tard, Etienne Lanco, capitaine de navire.

Divers *commerçants* placent leurs fonds dans la co-propriété des navires : Pierre Le Gallen, Jean Raveneau, Cavreau, parent de Lamy, aide-major de la citadelle.

(1) Etudes parues dans le *Bull. trimestriel de l'Association pour l'Histoire de Belle-Ile-en-Mer*. Nous remercions les auteurs pour le complément d'information qu'ils nous ont généreusement fourni.

Dans une dernière catégorie, nous avons groupé les *afféagistes* ou les *propriétaires* de maisons : Dominique Areaux, Hélène Berthaud, sans doute grand-mère du général Willaumez, Jacques Courault, Jean Datia, Marie-Jeanne Desjardins, Pascal et Laurent Fontaine, Martial Houchoua, F. Le Fay, F. Niel, apparenté aux Bigarré, Jérôme Querel, peut-être l'oncle de Willaumez, les veuves Houin et Le Fay, le sieur et les demoiselles Longchamp, Jean Martin et la Veuve Martin, la demoiselle Olivet, J. B. Philippe, la demoiselle Picot.

On voit que le milieu cité est celui de la moyenne bourgeoisie, soit qu'elle disposât d'émoluments, soit qu'elle jouît de revenus fonciers. Les commerçants jouent un rôle un peu moins prépondérant que sur le continent; cela tient à l'importance stratégique de l'île qui nécessitait la présence de nombreux fonctionnaires civils à côté d'une importante garnison.

Paroisses côtières de la région d'Auray. — Certaines sont rarement citées : Belz (deux personnes), Erdeven (quatre), Etel (deux), Locoal (Joseph Le Goff, constructeur de navires au port de Sainte-Hélène), Plougoumelen (cinq personnes dont Jouannic, du château de Kervilio).

Par contre Carnac, où se trouvent les chantiers de construction du Pô et de La Trinité, fournit une trentaine de noms parmi lesquels ceux de Corneille et Jean Le Rouzic, marchands.

A Locmariaquer, vingt-quatre noms dont : Berthelot cadet, Denise Coriton, veuve de François Corvec, Gouzer, marchand de vin, Julien Le Roidec, Michel Le Gouguec, Philiberte Le Mont, Joseph Le Port, Pierre Le Port, Mathurine Le Roux, veuve de Jean Sonnic; chacun d'eux possède une part.

Dans la paroisse de Plouharnel vingt et un noms dont celui de Jean-François Berthelot, receveur des Devoirs (un bateau de 25 t. en 1774).

Quiberon est un port actif; c'est pourquoi on y trouve dix personnes pendant la première période (François Le Mau et Rohu de Kerleau, marchands), et quarante-trois pendant la seconde (de Cadenet, François Hostin, Pierre Le Maux, négociant, la veuve Le Maux, Le Port, père et fils et la veuve Le Port, Le Port, recteur).

Paroisses de l'intérieur (Région d'Auray). — Deux seulement sont citées : Brech et Pluneret. Brech n'apparaît qu'épisodiquement en 1786. Pluneret totalise sept noms dont quatre à Sainte-Anne-d'Auray, sans doute de petits commerçants.

III. Région de Vannes

Vannes

PREMIÈRE PÉRIODE : Négociants et marchands

Ils sont légion dans cette ville; leur identification est facilitée par les rôles de la capitation¹.

Un premier groupe réunit les négociants qui s'adonnent au commerce maritime : Ignace Advice des Ruisseaux², Guillaume et François Billy, Barthélemy Colas, Bertrand Danet, Fresneau, Charles Gravé de La Rive.

Dans un second groupe, moins spécialisé, se rencontrent : Yves Abévin, Bertin de Kermadio, Joseph Bouczo, François Brunet, Louis Dubourg, Pierre Groux, Hubert-Travers, Lauzer de Larmor, Jean-Laurent de Kercadio, Jean-François Le Croisier, Toussaint Le Masson, Jean-Germain Lestang, Julien et Sébastien Le Vaillant, Jacques Le Verger du Téno, la demoiselle Louédec, Charles de Lourme, Martin du Penquer, Pichon, Rozé du Perray, J. H. Ulliac de Kerleau.

Beaucoup de ces noms figurent sur la liste des juges-consuls ou des échevins³. On y rencontre aussi Olivier de Lourme, architecte de renom, homme d'affaires⁴.

En moins grand nombre se comptent les petits commerçants qui possèdent des parts : un cloutier, un droguiste, un grossiste, un boulanger.

PREMIÈRE PÉRIODE : Personnes pourvues de fonctions ou d'offices.

Elles sont apparentées aux familles commerçantes; parfois il y a cumul entre le négoce et la fonction.

En tête de cette catégorie se placent les hommes de loi : J. N. Cléquin de Kerdaniel, avocat en la Cour, Jougan-Marot, procureur, P. Le Vaillant, huissier, J. B. Lucas, sénéchal de Largoët, J. N. Morice, procureur au Présidial, J. Y. Renault, greffier en cette juridiction.

(1) Arch. dép. du Morbihan. Série C. Commission intermédiaire. Classement par paroisses.

(2) Voir la faillite Advice des Ruisseaux, Arch. dép. du Morbihan, 11 B42-63.

(3) Arch. dép. du Morbihan. Répertoire numérique de la série B, *op. cit.*, p. 8-21.

(4) Etienne MARTIN, *Une grande fortune bourgeoise à Vannes au XVIII^e s. : Olivier Delourme (1660-1729)*. Vannes Galles, 1921.

Il y a aussi des gens employés dans les Fermes ou dans les administrations : J. Thomas de Langat, receveur des Invalides, Nicolas Viel, receveur des Fermes.

PREMIÈRE PÉRIODE : Personnes n'exerçant pas de professions.

Certains noms se retrouvent sur la liste de la capitation avec des cotes d'impôt assez élevées; ce sont d'anciens commerçants ou des personnes vivant de leurs biens. Par exemple : la veuve Bouézo, Michel Bual de La Croix, Georget du Plessix, Le Thieis de Keraudren, Morin de La Guérinière, Jean Plistat, dit Champagne, la demoiselle Thomas de Kerran.

Abordons maintenant la période de 1756 à 1789.

DEUXIÈME PÉRIODE : Négociants et marchands.

Nous retrouvons les noms des négociants s'occupant du trafic maritime : Ignace Advice des Ruisseaux, Barthélemy Colas, J. B. Fresneau, Gabriel Danet, Joseph-Edme Clément, Joseph Gravé de La Rive. Ce sont parfois les fils de ceux qui ont exercé pendant la première période.

De nouveaux venus prennent place : Louis Couteler, Mathieu et Joseph Delile, Guillemé-Brulon, Charles Housset, A. J. de Keyser, la veuve Lallemand, G. Denoual, Jean Le Maistre, Léonard dit Champagne, les héritiers de Lourme, R. Mancel, A. J. Piard de Quelleneuc, Alexis Soymié, Jérôme Tiret, Jacques Trégaro. La majorité d'entre eux ont été consuls.

D'autres commerçants se contentent de prendre des parts : la veuve Aubry, Nicolas Daviers, Joseph Guillo, François Jehanno et sa sœur, Pierre Dréano, Simon Fruneau, Dalifard, aîné, Rollin, Joseph Guyot, Vincent Macé (douze parts), François Pavéc, Pichon, frères, Armand Serres, ancien consul.

Il faut noter à part Louis Doré qui figure de 1748 à 1789 avec des achats, des ventes et un lot de cent quatre-vingt-dix-sept parts. Il s'agit en réalité de deux personnages : Louis Doré, négociant, époux de Reine Tisserant (de 1748 à 1763), et Louis Doré, trésorier des Invalides de la Marine, époux de Marie-Rose Guilbaud (1770-1789).

Au moyen et au petit commerce appartiennent un marchand forain (François Fresneau), un traiteur (Desmarais), trois aubergistes, un chapelier, un cabaretier, un boulanger, un apothicaire, un marchand de vin.

DEUXIÈME PÉRIODE : Personnes exerçant des fonctions
ou professions libérales.

Les Devoirs sont représentés par Benoît de La Motte, directeur, J. B. Le Guérannic, receveur. Pour les Fermes : Vanier, capitaine général, et Fischer, contrôleur général. J. F. de Kercadio est receveur des fouages de l'Évêché.

Aux juridictions appartiennent : V. P. Jamet de Kergouet, juge à la maîtrise des Eaux et forêts, J. B. Le Croisier, greffier de l'Amirauté, C. G. Dussers et J. Le Verger du Téno, conseillers au Présidial, A. J. Lorvol, greffier de la Maréchaussée, Gabriel-Marie Fabre et Julien Josse, procureurs au Présidial, Fournier, huissier, Yves Jollivet, notaire et procureur-fiscal des Régaires, J. B. Le Ridant, notaire, Hervieu et Olivier, procureurs. C. Racouet est à la fois receveur des Décimes et greffier des Insinuations ecclésiastiques, Nicolas Vieî, receveur général des Tabacs.

Enfin, mentionnons Grignon, docteur en médecine. Dubon, père et fils, propriétaires du *Duc de Rohan*, n'ont pas de profession désignée.

alentours de Vannes. — Sur les bords du Golfe, les paroisses d'Arradon et de Baden (dont dépendait l'actuelle commune de Larmor-Baden) sont représentées par une trentaine de noms, surtout pendant la seconde période.

La seule notabilité à signaler à Theix est Joseph Le Monnier, capitaine garde-côte.

IV. *Presqu'île de Rhuys*

C'est autour du chef-lieu que se groupent les représentants de la bourgeoisie, attirés par la présence d'une sénéchaussée royale.

Le notaire Marzant achète un bateau de neuf tonneaux et se rend acquéreur de soixante-dix-neuf parts; c'est lui qui place le plus d'argent sur les navires avec le maire de la ville, du Raquet, que nous avons cité parmi les nobles.

En dehors de ces personnages, nous retiendrons Le Clerc de Coffournic et J. V. Brénugat de Kerveno, avocats en la Cour, P. Le Guilloux, notaire, Le Serres, avocat, G. Lalis, huissier, Le Vaillant, marchand, Julien Fardel qui fait construire un bâtiment de 150 t. en 1781, Trasménot, chevalier de Saint-Louis, le sénéchal de Rhuys, du Bertrand, Le Clainche, homme d'affaires du comte de Sérent.

A Saint-Gildas-de-Rhuys, Vilemain achète sept parts et Dusers, procureur de l'abbaye, trois parts.

Ainsi la presque-île, qui est la patrie des capitaines de navires, n'a qu'une bourgeoisie bien restreinte.

V. Embouchure de la Vilaine

*Billiers et Ambon*¹. — Parmi beaucoup de noms qui sont inconnus, on ne peut reconnaître à Billiers que Hochard, aubergiste, et Jean Le Cadre, marchand de vin.

La Roche-Bernard. — Ce port, dont l'origine remonte au moyen-âge, possède de vieux hôtels qui ont été la résidence de bourgeois vivant du commerce d'exportation et d'importation.

La famille Lévesque, encore représentée dans le Morbihan, est une des plus notables de la cité. Jean Lévesque, puis sa veuve (1758-1770), un autre Jean Lévesque en 1786, Louis Lévesque, la demoiselle Lévesque, appartiennent à la même branche; une autre porte le nom de Lévesque du Rostu; Baumard-Lévesque est une alliance.

Les Thomas, autre famille renommée, sont représentés par Thomas du Plessis, alloué. Piard-Deshayes est établi aux environs, à Vieille-Roche, en attendant de se transporter à Redon. Boulo-Mathieu exerce la chirurgie. Gervaiseau, capitaine de navire, fait des investissements sur les vaisseaux qui lui sont confiés².

Aux portes de La Roche-Bernard, habitent Guillaume Duval, marchand de bois, et Jean Richard, marchand de vin, le premier de Saint-Dolay et le second de Camoël.

Redon. — Dans cette ville, plus ancienne encore que La Roche-Bernard, les négociants se groupent autour du port et le long de la Vilaine.

Pendant la première période, Alexandre Corbun (1729-1731) fait construire un total de quatre-vingt-dix-huit t. et il en vend douze; du Moustier, Gravelle du Buisson, René Jan du Longchesne, marchand de bois, Le Normand, père et fils, constructeurs de bateaux, ont chacun une part. Hubert de La Massue et Jan de Bellefontaine, Chauvin-Charvin-Gravelle, qui ne sont pas dits commerçants font construire ou achètent des unités.

(1) Ambon englobe alors les localités de Damgan, Kervoyal et Pénerf.

(2) Voir : RAULT et LALLEMENT, *op. cit.*, p. 16-23.

Mais c'est la période de 1756 à 1789 qui marque l'apogée de Redon. Parmi les commerçants, Doyet, Toussaint, Duval, Lévesque de La Ferrière, Lallemand, J. M. Le Daut, Macé de La Porte, Nouel de La Touche, Jean Olivier, Joseph Valiaux font de nombreuses transactions et commandes. Il en est de même pour Joseph et Gabriel du Moutier, Jean Fouquet, Julien Jan du Longchesne, Ménard, Alexandre et Julien Mollié, qui ne sont pas qualifiés de négociants.

Sont intéressés aux parts : Jean des Auzerais, Corbun, frères, et la veuve Corbun, la veuve Danet, P. Dréano, marchand de bois, Piard-Deshayes, Jan de Bellefontaine, Jan du Bignon, du Roscouet de Kerilly, Glain du Tay, du Temple, du Tertre-Hardy, B. Foubaud, de Longchamp, fils, Perrin de La Rive, Raqué.

Dans un autre groupe se rangent C. J. A. Berthelot, receveur du port, et receveur des traites, Boullay, miseur, P. Mancel, alloué.

Les constructeurs de navires conservent des parts : M. Coyac, F. Paty, la veuve Priou, J. Danet, Even, père et fils, J. Normand.

VI. *Paroisses situées à l'intérieur de l'Evêché de Vannes*

Elles s'alignent, d'est en ouest, à une trentaine de kilomètres de la côte, avec une pointe, au nord, à Pontivy.

Dans cette zone vivent les marchands de bois qui fournissent les constructeurs de navires; leurs noms sont : Louis et Pierre Guyomard, à Camors, Yves Pouliquen, à Brandivy. Près de cette dernière localité le bourg de Grand-Champ abrite une famille notable, les Caris. Tous ces gens sont des amateurs de parts.

De même, divers marchands, comme J. Robino, à Locminé, Yves Piquet, à Muzillac, G. Magrez, à Péaule, et des hommes d'affaires, tels Le Breton de Ranzegat, intendant du prince de Rohan-Guémené, à Pontivy, ou Guérin, sieur des Vigneaux, procureur du comté de Rochefort, achètent des participations dans les navires.

EVÊCHÉ DE NANTES

Les centres principaux sont Nantes et la presqu'île de Guérande.

Nantes. — Pour la première période, neuf marchands et négociants sont recensés : Beaulieu-Beloteau, Cabdegel, Joseph Daniel, Mabon, Pierre Maublanc, Palmestre et Pitaut.

La seconde moitié du XVIII^e s. marque une croissance de la clientèle nantaise.

Les négociants qui font construire sont : F. d'Aguirre, Canel, Pierre Cassis, Dontram, Ferret, Guiho de Kerlégan, jeune (400 t.), Guilbaud (150 t. et 9 parts), P. Farget, F. de La Ville, Mombard, Marcorelles (500 t.).

Les négociants acquéreurs de parts sont : Berguier, armateur, Joseph Brosseau, Nicolas Chédeville, F. Cormerais, Daviaud (cinq parts), Driero, du Buo, Charles de Havelan, Joseph Housset, frère de Charles, négociant à Vannes, Jaille (dix parts), Lieutaud de Troisville, Lormier, J. Louison, Claude Maillard, Maru-Maignereau, Gabriel Miché, Louis, René, et Marie Neveu (six parts), Jacques Papot, courtier, Joseph Raimbaut, fils, Rousseau, Taillebois, Jean Teisson, Touchy.

Certaines personnes, qui ne sont pas qualifiées de marchands, passent des commandes de bateaux : Bernard, Canet, Jean Cassard, Jacques Drouard, Dubey, jeune, Gaudin et Cuissard, Guérino, Guiard du Pierré, Le Noir de Québriac (300 t.), G. Linde, Masnis, A. Mauclerc, Petit des Rochettes, Plessis de Launay, Tourgouillet, Valin, Villemain.

D'autres achètent des parts : Aubry (quatre), Bridon de La Maillardière, Brouard (sans doute un des orfèvres de ce nom), la veuve Chardot, Chaton de Chabron, Chenard (quatre), Doré-Duperron, P. du Cros (cinq), Guilbaut (trois), Le Beau, J. Le Cadre, boulanger, Rolland Le Grand (sept), Pierre-Marie Maguéro (quinze), Marchand, l'aîné (six), Pierre Morin (cinq), Odiette, des Ruisseaux, Sagory (cinq), Sollic de La Quetterie, Struyckman, frères, Vanberchem.

Enfin on notera Perret, greffier de l'Amirauté et Hyacinthe d'Etreneuf, ancien officier de cavalerie.

A Nantes, ce sont donc les négociants qui, de beaucoup, l'emportent¹.

Presqu'île de Guérande. — Les gens du *Croisic* sont au nombre de vingt dont trois négociants (Pierre Brouard, Jean-Baptiste Le Mée, Larrey de La Perrière), un capitaine de navire, un entrepreneur du Roi (Yves Cotton), quelques notables (Bargulé-Morinai, Bourdic, sieur du Launay, François de La Marque, la dame Morvant).

Un négociant est signalé à *Mesquer*, et la dame Kerlin-Métayer, à *Piriac*.

(1) J. MEYER, *L'Armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle*, S. E. V. P. E. N., 1969

A *Guérande* il n'y a de notables que Baudouin, directeur des Devoirs, et les demoiselles La Gressière; dans les environs : François Le Pourceau de La Rue-Neuve; au Pouliguen, la dame Charaux, Daurillac-Goupil, Mesmée-Goupil, Pierre-Sébastien Gaudin, négociant; au *Bourg-de-Batz* : René-Louis Calvé de La Morinays; à *Saillé* : Julien Cholet, marchand.

Autres localités de l'Evêché de Nantes. — *Bourgneuf* est représenté par Joubert, négociant, *Guémené-Penfao* par Simon Laurent, marchand de bois, et Guillaume Paire, originaire du Lyonnais, *Derval* par de la Marche, *Le Pèlerin* par Etienne-Yvon de La Martinière, *Paimbœuf* par Chaton de Chabron, *Saint-Jean-de-Boiseau* par Simon Philippe, marchand.

EVÊCHÉ DE QUIMPER

Quimperlé, grâce à sa proximité de Lorient, participe aux transactions avec Simon-Samuel Billete, négociant, Mancel, notaire, François Lafourcade, négociant (quatre parts), Blaise Chaudalet, Escanvic, Pierre Pichon, E. Juguet, Le Canne de Rozangat, H. Leslez, Y. Merlay, Perrot. Blaise Sauvé, Louis Swain, Tiboul, J. Villers. A *Riec* nous voyons Le Navinec et Quérot, marchand, à *Pontaven* la demoiselle Hémery, à *Concarneau* Morineau et Scanvic.

Quimper. — Cette ville ne fournit qu'un client un peu important : Torrec de Basse-Maison qui, vers 1760, est preneur de dix parts et qui achète la moitié d'un bateau. Les autres personnes nous sont inconnues : Cavalier, la demoiselle Horillon, Larufy, Raby, Rateau, jeune, de Redec, Sanglard.

Nous trouvons à *Pont-l'Abbé* : Arnoux, P. Fleury, Michel Lamy (vente de 130 t.), Jacques-Corentin Royou de Penanrun; à *Pont-Croix* : Aupuy; à *Douarnenez* : Chardon, cadet, Laplanche, receveur des Devoirs, Moulet; à *Audierne* : Poulgoazec-Le Floch et Pouliquet; à *Camaret* : Le Pourhiet; à *Saint-Renan*, Boudin; à *Plouguer* : Dracte.

EVÊCHÉ DE RENNES

Plusieurs négociants de *Rennes* acquièrent des parts : J. B. Barré, Baudouin, Dano, Bodin du Verger, J. F. Cailleau, Jollivet. Dacoste frères sont en outre adjudicataires d'un navire de 150 t. en 1771. Bion, caissier de la Trésorerie des Etats, est inscrit pour une part, ainsi que Béchet des Ormeaux et Chambon de Bonvalet.

A *Avessac* est cité Jean Chardin, marchand de bois, et à *Messac*, François de Rennes.

EVÊCHÉ DE SAINT-BRIEUC

Saint-Briac retient l'attention. On y trouve Jean et Julien Lossieux, en 1720, apparentés aux Lossieux de la région de Saint-Malo, et Hervé Leval, qui font construire un navire de 40 t. Du même lieu sont Julien Houin, Sébastien Lemoine, frère d'un capitaine de navire, et le sieur du Val-Hervé qui achètent des parts.

Quatre personnes résident à *Portrieux* : René Josso, Gilles Raymond, sieur des Venelles, époux de Clémence Le Meur, Laurent-François Richard, sieur des Noës¹, et François Thémoin ou Thémoy de la Chesnaye qui vend un bateau en 1749.

De *Saint-Brieuc* sont le sieur de Kergomard, Julien Le Meut ou Le Maux, Sébelle, l'ainé; de *l'Île-de-Batz*, Guillaume Guégan (il achète 4 t. en 1785); de *Binic*, Jean Richard; de *Lamballe*, Revers de Lestang²; de *Quintin*, Lormier de Kerléano, négociant; de *Saint-Alban*, Du Mény.

Les ressortissants de l'évêché de Saint-Brieuc sont plus nombreux pendant la première période.

EVÊCHÉ DE SAINT-MALO

Comme *Saint-Malo* possède ses propres chantiers navals, les constructeurs vannetais ne peuvent y trouver beaucoup de commanditaires. Cependant, en 1762, Petit, négociant, et Beugeard se procurent des parts. Puis, à la fin du siècle, par suite de l'essor de la Compagnie des Indes qui attire les capitaines, les acheteurs de navires et de parts se rencontrent plus fréquemment; ce sont : Pierre Bertrand, négociant, Bulantay, René-Auguste de Chateaubriand, Danican, François Dru, J. du Buat, Guillaume Havard, Le Breton de Blessin et Sébire des Saudrais, Marion de La Brillantais, Yves-Marie Roche.

A l'extrémité sud de l'évêché, qui fait partie du Morbihan, depuis la Révolution, *Ploërmel* est représenté par deux bourgeois : J. J. Perret et Gaillard de La Touche, tandis qu'à *Comper* se trouve le marchand de bois Jean Paly.

(1) Né à Saint-Quay-Portrieux, le 7 juin 1693, époux d'Annette Raymond des Venelles. Ce renseignement et ceux qui suivent, en note, nous ont été communiqués par M. Le Saulnier de Saint-Jouan, Directeur des Archives des Côtes-du-Nord, que nous remercions de son obligeance.

(2) Il y a une famille Richard de La Chesnaye et du Haut-Verger, à Etables. Sur les Revers de Lestang, consulter le fonds de cette famille aux Arch. dép. des Côtes-du-Nord (don de M. Rouault de La Vigne)

EVÊCHÉ DE SAINT-POL-DE-LÉON

A *Brest* la première période est pauvre en noms de personnes : Alexis Dorigny de Kersaliou, à Morlaix, et Pierre Créach, à Porspoder.

Au contraire, pendant la seconde période, les acquéreurs de navires sont plus nombreux : Pierre Bouhel (200 t.), Bersal, Marie-Madeleine Bouché de Colombe, Bourasseau, Brulé, Chaumont, Gaudilles, Jasme (200 t.), Le Seigneur et Alexandre (170 t.), Rion de Keralet, Rivereulx¹, Rohan. Il y a en outre les amateurs de parts : Avis, Corot, Guilhem, Duplessix (trois parts), Dupré-Carra, Fraboulet, Isaac, Lebreton, Le Brun du Trouloux, Le Toullec (quatre parts), Martin, Philippe, Poirier, Samons, Sébastien.

Près de Brest, à *l'Aberildut*, il est fait mention d'Ildut Moyot; à *Camaret*, de Le Pourhut; au *Conquet*, de J. M. Chapelier, capitaine de navire; à *Lesneven*, de Tullier; à *Argenton en Porspoder*, de Claude Le Roux; à *Ouessant*, des Bertelle, Fourenan et Malgorn.

La ville de *Morlaix* a aussi des négociants qui font construire dans l'amirauté de Vannes : Beau, frères, Duchesne-Gohet, et des possesseurs de parts : Bohay, Hamelin, Kerbriand-Postic, la veuve Larrault, Sermessan. A *Saint-Pol-de-Léon*, Le Hir a une part.

EVÊCHÉ DE TRÉGUIER

Pendant la première période on ne signale que Charles Fortin des Forges, négociant à *Lannion*.

Pour la seconde période, Possard, fils de Pierre-Jean Possard, à Lannion; la demoiselle Penvern-Daniel, négociante à *Perros*; de Boissein, le Moel, à *Tréguier*.

PORTS MARITIMES ET FLUVIAUX

Ports de la Manche. — A Dunkerque : Arthur, négociant; à Boulogne, P. G. Merlin, armateur à Boulogne et Saint-Malo; à Fécamp, Alexandre Desjardins, capitaine de navire; au Havre, les demoiselles Carmichaël et Dangirard, Fouquet, Chibellier et Dufau, la veuve Léon et fils, Antoine Pigeon; à Quillebeuf, Saffroy-Lores, médecin-capitaine de navire.

(1) Sans doute Marc-Antoine de Rivereulx, d'après le renseignement fourni par M. Charpy, Directeur des Services d'Archives du Finistère.

Plusieurs négociants de *Rouen* font construire ou achètent des parts : Achart, frères, Hurel-La-Vertu, Fontenay (veuve et fils), Isambert, Le Noble. A *Caen* réside Gauthier et C^o; à *Cherbourg*, Bailly, chevalier de Saint-Louis, Delair de Basmont, Dezaiser-Coën, Henri de La Roque, Roussel (veuve et fils). Enfin, à *Granville*, Deschamps, entrepreneur des fortifications, achète une part tandis que Hugon de Lanse, armateur, vend un navire de 300 t.

Ports de l'Atlantique. — A Noirmoutier, on trouve : E. Bertret, A. Nau, A. M. B. Perrotin, F. Rousseaux, Taillay, commerçants, Bréjan, marchand de vin, Coudet, sénéchal, de Francy, de Quatreuille, André Viau et Louis Nau, capitaines. A Saint-Gilles, Cadou, négociant. Aux Sables-d'Olonne, Augé de Beaupré, Cappel, armateur, le sieur de Saint-Gilles. A l'Ile-d'Yeu, Augé, Jean Duval, marchand, Maublanc de Boisboucher; à l'Ile-de-Ré, Bernard et Guillaubé, l'aîné, négociants.

Les négociants de La Rochelle achètent un ensemble de 1.300 t.; ce sont : Admiraut, Auger de La Garneraye, Jean Beduc, Jean Carayon, Couillandeu, du Moustier, Daniel Garesché, Jarnac, Le Galay et Lelong, la dame Pacard, Rateau.

A Blaye et Plassac : la veuve Barieux et ses fils, Olivier, François Villiers; à Marennes : Marquant, J. Robert et T. Roiselaux, négociants.

Bordeaux marque son importance par des commandes de 1.300 t. Malgré le manque de précisions, on peut considérer comme commerçants : Aussenac, Barthès, Fournier, de Basmarin, Bertin, Bronkchorst, F. Castaing, Caubet, courtier, Chaputole et Bellé, Chevret et Bédu, Corbien, Corbun, Daguzan, jeune, J. Feger, F. Fouques, Gauvin, Geogheam, Giraud, Gruau, Guérin de Malagué, Labat, Laffort, aîné, Raymond Lafitte, Raymond Lanjacq, Penettes, courtier royal, Petitot, frères, Poissonnier, Raba, frères, Raimbaux, Recules, Ruchet, Treilhe et Chevalier, Vandebrande.

A la Teste d'Arcachon : Dubosc, négociant, Peychaud, chirurgien.

Parmi les négociants de Bayonne : Bacqueville, Pierre Damberge, Lartigue-Montgruais.

Ports de la Méditerranée. — Ils sont rarement mentionnés : à Marseille, Audebert, Chautard, aîné, Jacques de Labat, Rabaud-Solier et C^o, négociants; à Sète, F. Blanc et Jourdan.

Villes diverses. — Au cours de la deuxième période, quelques acheteurs appartiennent à des villes de l'intérieur : à *Grenoble*, Augustin Périer, important homme d'affaires; à *Laval*, Launay, négociant; à *Louviers*, Dagoumer, fabricant de draps.

Les *parisiens* forment un groupe assez dense : Banquet et Pache, banquiers, Baudouin, fermier général, Bérard, négociant, G. J. Bouffé, Bouffé et Dangirard, banquiers, Frin et C^o, banquiers, Ferdinand Grand, banquier, le président de Meslay, de Normond, Tassin de Moullaire, François de Rothe, ancien directeur de la Compagnie des Indes.

Quelques autres villes sont représentées par une ou deux personnes : Amiens, Blois, Orléans, Sedan (Poupart, négociant).

ETRANGER

Les renseignements donnés sur les individus sont généralement peu précis; nous nous contenterons donc d'une simple énumération.

Angleterre. — B. Johnson, officier de marine.

Belgique. — P. G. Beuquel, Christin, Demanick et Fossey, Famin et Rigoult, Jean Forcade, tous négociants d'Ostende; Le Baron, d'Ostende et de Dieppe; Pierre de Brauwer et Valentin Jacoby, de Bruges, la veuve Vanschoo, de Bruxelles.

Egypte. — Richard Harisson, d'Alexandrie.

Espagne. — Pierre de Basatic, de Bilbao; Cazambon, Béhic et C^o, de Cadix; Jean-Baptiste Larrante, d'Hernani; Antoine de Aretti, Jean Coucoulle, Dominique Facuo, tous de Placentia; J. B. Ageo et Jean de Sandelis, de Plencia; A. Cordon et Rieumes, de Saint-Sébastien.

Etats-Unis d'Amérique. — Leurs ressortissants se fournissent de navires à Lorient, à partir de la Guerre d'Indépendance. Ce sont : David Harris, de Baltimore; Jean et André Cabot, de Beverlay; Hugues Hill, capitaine de navire, Tetard, Etienne Webb, tous de Boston; Jacques Anally, de Munally; Guillaume Haywood, négociant, John William, Nicolas Singan, François Roche (résidences indéterminées).

Ile de France. — Amic, Burguez, Kerbalance, Pascalis, Robert de Granville.

Ile de Bourbon. — Gomeau de Monbrun.

Inde. — De Moracin, conseiller à Pondichéry.

Italie. — Trois acheteurs de Gênes : Joseph Borio, Joseph Boseo, Barthélemy Rosario.

Pays-Bas. — Deux commerçants sont de Rotterdam : Gaspard Thim, Pierre Vanderkeulen; un d'Amsterdam : Henri-Gérard de Jouge; un de La Haye : de La Massue; un indéterminé : Michel-Isaac Oppenheimer.

Portugal. — Bento Jose Dacosta, de Lisbonne; Manuel Marquay-Coutinho, d'un lieu indéterminé.

Prusse. — Jean Le Frey, de Poméranie; Skelem, de Kœnigsberg.

Saint-Domingue. — Louis Bard, négociant.

Suède. — Cardot et Claesgrilles, de Stockholm; Pierre Johanson, capitaine de navire, Petersen et Bidoire, correspondants de la Compagnie des Indes à Stockholm.

Suisse. — Genève : Pierre Aubert, Clapare, David Gausen, Pierre Martin, Naville-Desarts, Rilliet Plantamour, Sollier; de Neuchâtel : Bosset, frères; de Berne : Marnard; de résidence non identifiée : Georges Tobler.

ARTISANS

Cette classe sociale ne dispose pas de capitaux suffisants pour participer d'une manière active à la propriété des navires.

Il faut cependant mettre à part les cordiers qui, dans les ports, trouvent une excellente clientèle; aussi notons-nous à Caudan, près de Lorient, P. Josset qui vend un bateau et achète quatre parts; à Hennebont, M. Nodant, travaillant au faubourg Saint-Caradec; à Auray, Jean Guillevin et sa femme qui comptent vingt-cinq parts, et Jean-Marie Kermour qui fait construire un bateau et prend huit parts; à Vannes, Louis Le Gludic, Jean Gallo et Marie Nohé, sa femme, qui achètent et vendent deux navires et ont cent vingt parts; à La Roche-Bernard, Jean Baron et la veuve Guilloux; à Redon, M. Bilbeau.

Les autres artisans sont des tonneliers (Dangaron, à Lorient), des cloutiers (A. Taillefer, à Lorient, J. Fresnaye, à Vannes), des cordonniers (P. Bertin, à Lorient, P. Blevéc, à Vannes), des forgerons (Dugué et J. Godin, à Vannes), des charpentiers (Madec, à Lorient), des menuisiers (Jean Fesquet, à Nantes, F. Kerleau, à Sarzeau, F. Goret, à Bangor), des maréchaux-ferrants (Guyomard, à Vannes), des couvreurs (Gildas Jégo, à Arzon).

CLASSES POPULAIRES

A mi-chemin entre la petite bourgeoisie et les classes populaires se placent les maîtres de barque qui, comme il a été dit précédemment, sont presque toujours intéressés dans le bateau qu'ils commandent; quelques-uns possèdent en outre une ou deux parts sur un autre bâtiment. Ils associent aux bénéfiques sur mer les membres de leurs famille : père, mère, frères et sœurs, beaux-frères et belles-sœurs.

Dans la presqu'île de Sarzeau, dans les îles du Golfe, à Dangan et Billiers vivent la majorité des maîtres de barque; ils sont trop nombreux pour en faire une énumération qui serait fastidieuse. Il ne faut pas les confondre avec les capitaines de navires qui appartiennent à la bourgeoisie; tout est affaire de nuances.

Les matelots sont rarement nantis de parts; cependant on en trouve à l'Île-aux-Moines et à l'Île-d'Arz; les plus économes et les plus capables parviennent à devenir maîtres de barque et à acheter un bateau, avec l'aide de commanditaires.

La mention de « laboureur » n'apparaît qu'une fois à Arzon et deux fois à Sarzeau, parmi les possesseurs de parts. Faut-il en conclure que les paysans dédaignaient les profits maritimes ? Cela semble peu vraisemblable. A vrai dire beaucoup de patronymes très courants dans les paroisses limitrophes de l'océan ou du golfe du Morbihan, se rencontrent dans les registres de l'Amirauté, avec la mention de possession d'une ou deux parts. Ces noms se retrouvent sur les rôles de la Capitation, avec des cotes minimales; malheureusement la profession de ces gens n'est pas indiquée. Mais on peut supposer qu'il s'agit de paysans et plus particulièrement de possesseurs d'édifices à domaine congéable.

La conclusion de ce troisième chapitre est que toutes les classes sociales du littoral ont été intéressées à la construction des navires et aux transactions les concernant; mais la noblesse, le clergé et les classes populaires dans une mesure sensiblement plus restreinte que la bourgeoisie. Celle-ci s'est divisée en titulaires de charges et de fonctions qui ont surtout acquis des parts de navires, et en commerçants dont l'activité a été beaucoup plus vaste et certainement plus fructueuse.

P. THOMAS-LACROIX
Archiviste honoraire du Morbihan

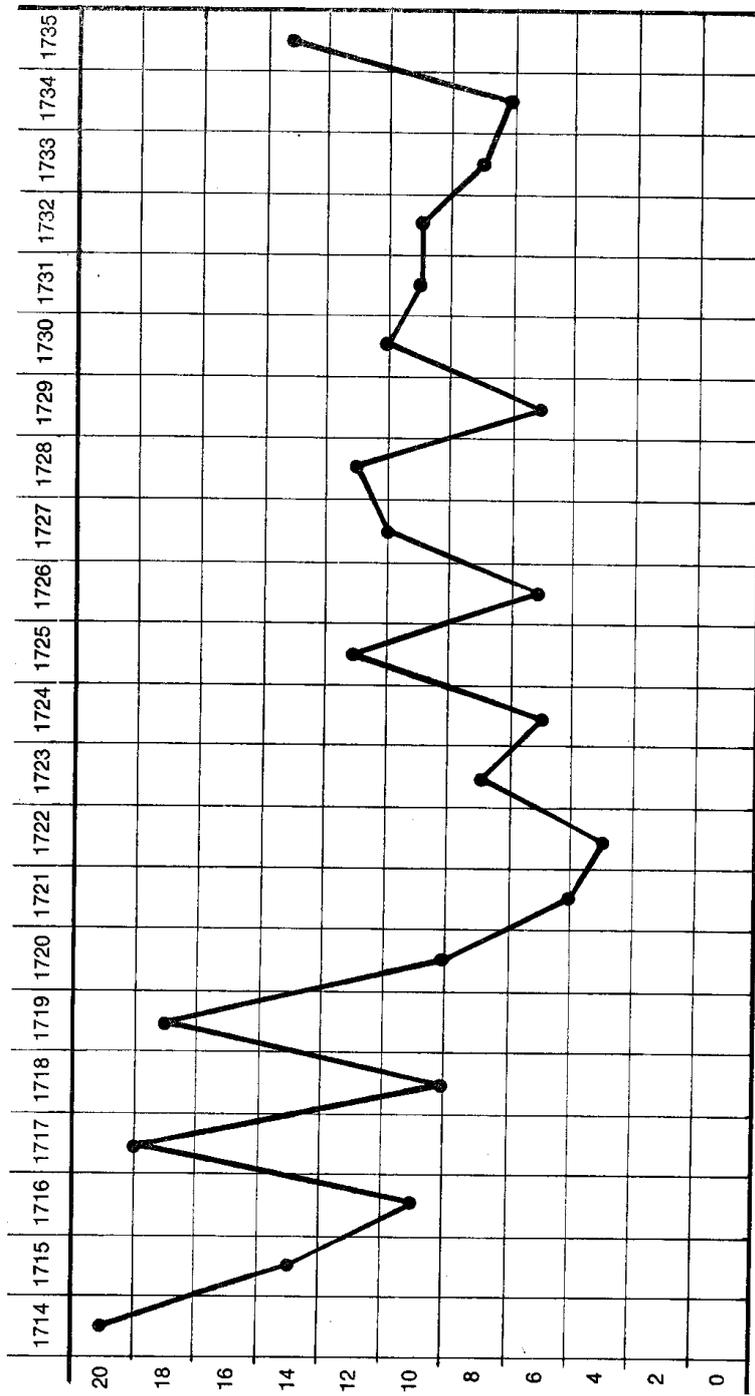
NOMBRE DE NAVIRES (Pourcentage).

— 1714-1735 :	Morbihan	Bretagne	Divers
<i>Déclarations</i> de capitaines de navires	65 %	10,63 %	24,37 %
Commerçants et particuliers ...	75,71 %	12,86 %	11,43 %
— 1746-1789 :			
<i>Capitaines de navires</i>	91,72 %	2,44 %	5,84 %
Commerçants et particuliers ...	77,23 %	11,14 %	11,63 %

TONNAGE (Pourcentage).

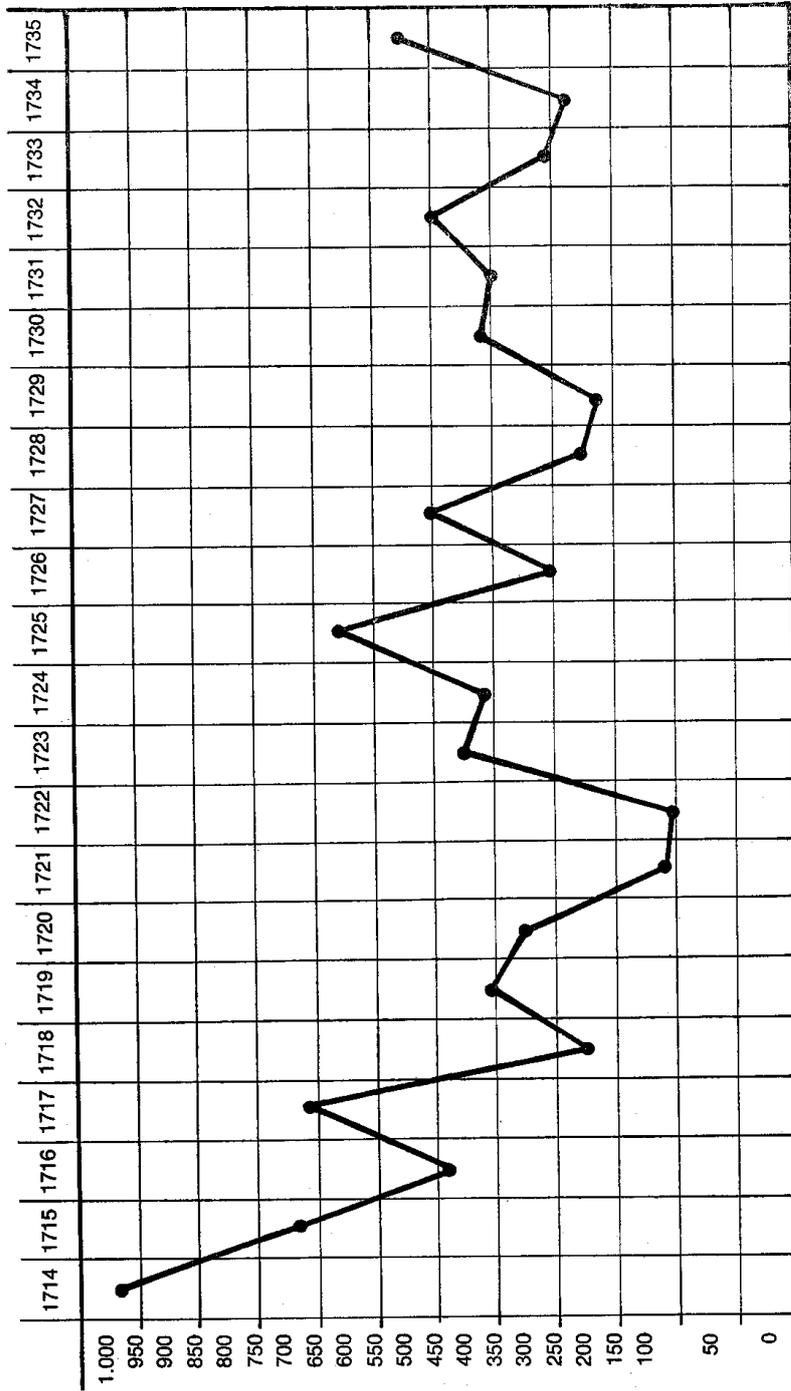
— 1714-1735 :			
<i>Déclarations</i> de capitaines de navires	68,50 %	9,09 %	22,41 %
Commerçants et particuliers ...	83,73 %	8,84 %	7,43 %
— 1746-1789 :			
<i>Capitaines de navires</i>	83,83 %	5,92 %	10,25 %
Commerçants et particuliers ...	75,53 %	10,79 %	13,38 %

ANNEES



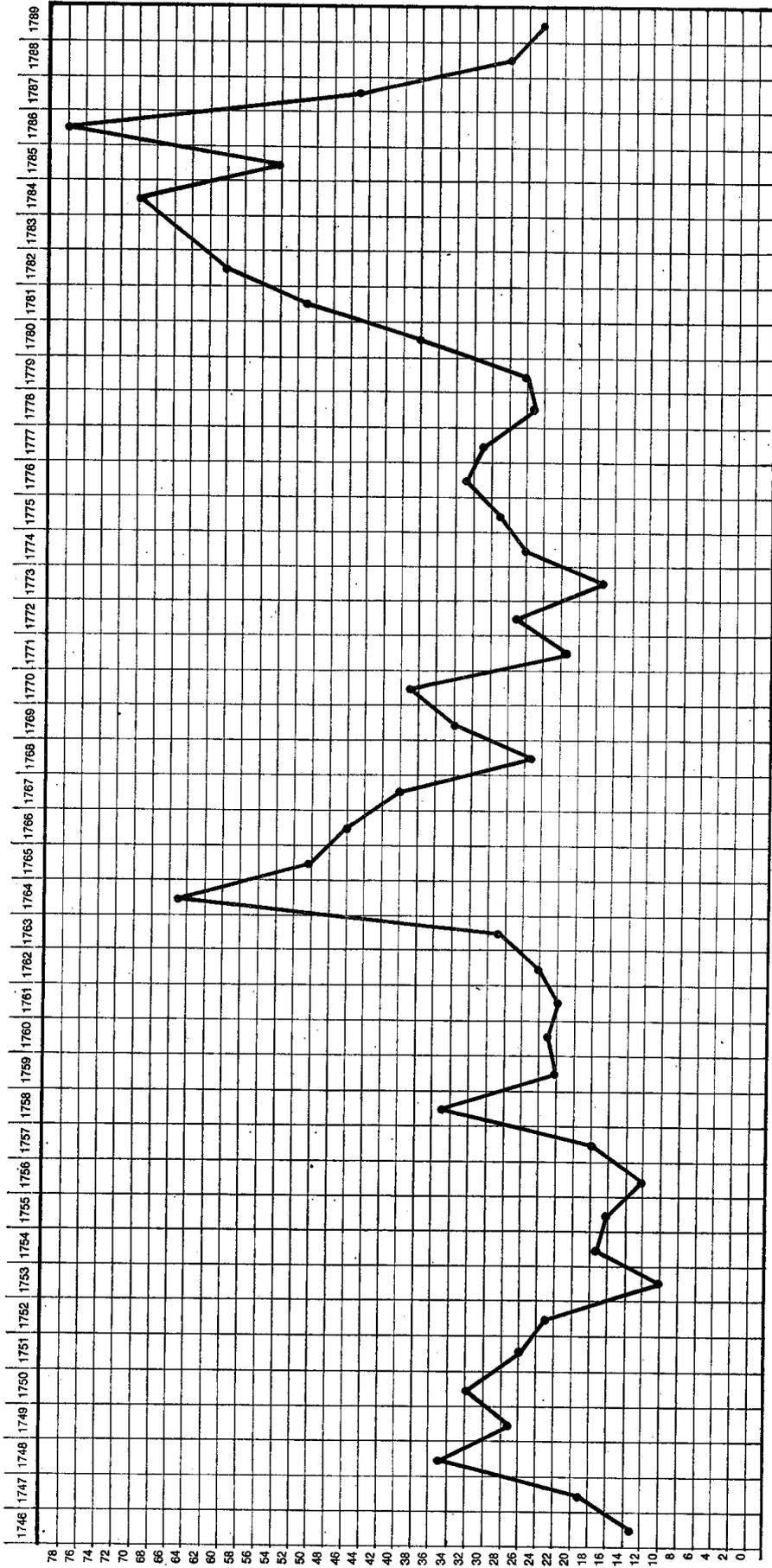
NOMBRE DE NAVIRES

ANNEES



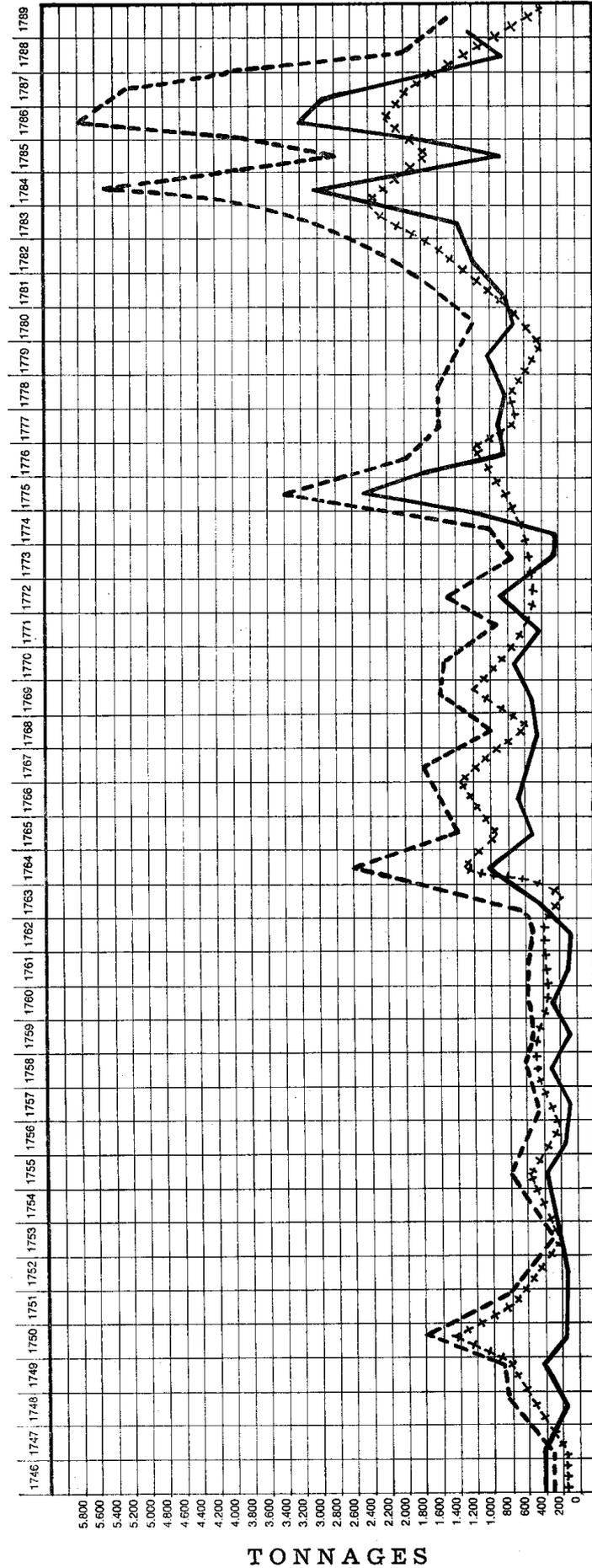
TONNAGES

ANNEES



NOMBRE DE NAVIRES

ANNEES



Capitaines de Navires + + + + + + + + + +
 Commerçants et particuliers —
 Tonnage total - - - - -

TONNAGES