

L'estuaire nantais au XVIII^e siècle

L'affirmation des grands ports comme moteurs de l'économie est une des transformations majeures du royaume de France entre les débuts de l'Ancien Régime et les années 1780. On constate une profonde évolution de la hiérarchie des ports français accompagnée d'une nette concentration au profit de quelques organismes majeurs. Nantes, qui occupe la position de principal port français d'armement durant le premier tiers du XVIII^e siècle, appartient assurément, au même titre que Bordeaux, Marseille ou encore le duo composé par les sites de Rouen et du Havre, à la catégorie des grands ports de commerce du royaume, lors du dernier siècle de l'Ancien Régime. La croissance de ces places repose largement sur les relations avec les colonies situées aux Antilles, dans le cadre de ce que Philip Curtin a appelé «l'économie ou le système de plantation»¹.

Une caractéristique commune à ces places portuaires est leur localisation sur ou à proximité d'un fleuve. Rouen, Nantes et Bordeaux sont des ports de fond d'estuaire, portes d'entrées et de sorties de vastes hinterlands desservis par de grands bassins fluviaux. Ils sont situés à 56 kilomètres de l'océan pour Nantes, 100 kilomètres pour Bordeaux et même 125 kilomètres pour Rouen, le cours de la Seine étant particulièrement sinueux.

La dénomination de l'estuaire de la Loire, espace particulier situé entre Nantes et l'océan, n'est pas sans poser des difficultés. Ainsi, il est possible de multiplier les termes pour le qualifier : «Rivière, rivière de Nantes, rivière de Loire, Loire maritime, Loire marine, basse Loire, estuaire, Loire estuarienne» ; il convient en outre de souligner au passage la confusion entre «rivière de Nantes» et «rivière de Loire» dans les archives de l'Amirauté, signe de l'emprise de la ville sur ce territoire. Il semble toutefois que d'une manière générale l'expression «rivière de Loire» soit susceptible de désigner le fleuve dans son ensemble tandis que celle de «rivière de Nantes» qualifie sa partie estuarienne, entre Nantes et la mer. Cette dernière tournure paraît donc la plus pertinente pour signaler l'estuaire. Après la Révolution, une distinction s'opère entre le «pays

¹ CURTIN, Philip D., *The Rise and Fall of the Plantation Complex. Essays in Atlantic History*, Cambridge, 1990.

haut», définissant la partie de la Loire située en amont de Nantes et le «pays bas», la zone localisée en aval. En tout état de cause, l'appellation de Basse-Loire, «forgée» au XIX^e siècle, avec une connotation industrielle, nous semble à écarter.

Si l'appellation de l'espace estuarien apparaît problématique, il en est de même pour les ports jalonnant ce territoire, entre Nantes et la mer. À l'échelle française, une dénomination souvent utilisée par les auteurs est celle de complexe portuaire, mais pour désigner des ensembles aux dimensions variables, suivant les ports considérés. Dans le cadre de cette étude, il paraît préférable de retenir la définition du complexe portuaire donnée en filigrane par Claude Nières à propos des ports du Blavet, c'est-à-dire celle d'un ensemble de sites organisés autour d'un port principal et qui peuvent être regardés de l'extérieur comme constituant un seul et même ensemble portuaire². De plus, l'aspect technique de la définition du complexe portuaire malouin fournie par André Lespagnol constitue un critère déterminant³. Ce double choix, appliqué au port de Nantes, centre la zone géographique du complexe essentiellement autour des havres de l'estuaire de la Loire, utilisés en tant qu'avant-ports de la cité ligérienne. Ces derniers sont les lieux destinés en particulier aux départs et retours des navires du port principal dans son rôle majeur : le commerce colonial.

La cité ligérienne se trouve en effet dans une situation singulière par rapport aux autres grands ports français du XVIII^e siècle, elle doit contrôler étroitement la «Rivière» afin de pérenniser son activité portuaire. Il faut bien avoir à l'esprit que la très grande majorité des navires de haute mer ne sont pas équipés à Nantes et ne remontent pas jusqu'à la cité ligérienne à leur retour de voyage. Le problème ne se pose pas pour Marseille, port de front de mer ; Bordeaux bénéficie de l'estuaire de la Gironde, suffisamment profond pour permettre aux navires de haute mer de remonter jusqu'à la ville ; le complexe portuaire Le Havre-Rouen pourrait symboliser la réussite d'un avant-port, à une nuance près, et elle est de taille : Le Havre est une création royale datant du début du XVI^e siècle.

Malgré quelques travaux entrepris, essentiellement dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, la situation n'évolue guère et le «premier ingénieur du roi pour les Ponts et Chaussées», Jean-Rodolphe Perronet (1708-1794), nommé à ce titre dans les années 1760, envoyé à Nantes en 1770, est d'ailleurs très clair sur les conséquences des travaux qu'il préconise : «après quoi, on a tout lieu de penser qu'avec l'aide de la marée, on aura

² NIÈRES, Claude, *Les villes de Bretagne au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2004, p. 68-70 et 397-398.

³ LESPAGNOL, André, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, PUR, 1997, t. 1, p. 22, 29.

neuf à dix pieds de hauteur d'eau qui suffiront pour faire remonter facilement à Nantes des vaisseaux de 180 et 200 tonneaux ; c'est à quoi l'on doit raisonnablement borner ses prétentions pour le commerce de Nantes [...]. On ne contrarie la nature [que] jusqu'à un certain point, l'énergie de l'eau de la Loire n'a jusqu'à présent été suffisante que pour donner huit à neuf pieds d'eau au plus avec le secours des marées. C'est en vain que les hommes entreprendraient par leur travaux d'empêcher le mouvement et le dépôt des sables qui sont presque aussi fluides que l'eau»⁴. En d'autres termes, il est utopique de penser que Nantes pourrait se réserver la réalité du trafic maritime de haute mer.

Dès lors, le complexe portuaire apparaît comme une nécessité pour les Nantais. Cette communication propose justement une réflexion sur ses caractéristiques, en essayant de montrer comment le pôle de commandement nantais organise cet espace en différents avant-ports et comment les populations estuariennes sont sollicitées pour contribuer au fonctionnement du complexe portuaire.

Trois aspects seront successivement évoqués : d'abord une présentation de l'organisation des avant-ports de Nantes le long de l'estuaire de la Loire ; ensuite, le complexe portuaire vu dans une première dimension humaine, en exposant le rôle des avant-ports comme viviers de main-d'œuvre pour les armements des long-courriers du port ligérien ; enfin, la troisième partie abordera les populations de l'estuaire, voituriers et pêcheurs.

Un port s'étendant de Nantes à la mer : étude de l'organisation spatiale du complexe portuaire nantais

En 1763, les juge et consuls de Nantes, répondant à un mémoire des fermiers généraux, affirment que «le port de Nantes est une longue rade qui s'étend depuis cette ville jusqu'à Paimbœuf»⁵. Comme le souligne l'historien Gérard Le Bouëdec, «quand on évoque Nantes au XVIII^e siècle, il ne s'agit pas du seul port de Nantes, mais du boulevard portuaire de la Loire maritime»⁶. Les sites de chargement et de déchargement des navires le long de l'estuaire de la Loire sont nombreux et paraissent s'imposer

⁴ Arch. dép. Loire-Atlantique, C 677 : *Mémoire et avis du sieur Perronet*, 29 octobre 1770.

⁵ Arch. dép. Loire-Atlantique, C 882 : *Mémoire sur la faculté de décharger les navires à Indre et dans les autres petits ports de la Basse-Loire*, 30 juin 1763.

⁶ LE BOUËDEC, Gérard, «Le réseau portuaire du Grand Ouest du xv^e siècle à la Seconde Guerre mondiale», *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 108, 2001, n° 1, p. 120.

principalement en fonction de leur capacité d'accueil en terme de tonnage. Les avant-ports de Nantes sont avant tout des lieux de rupture de charge et non d'allègement, les marchandises étant ensuite acheminées dans le port de fond d'estuaire par des gabares.

Aussi convient-il d'étudier l'organisation des différents avant-ports de la cité ligérienne, en procédant de l'amont vers l'aval, en s'interrogeant en particulier sur d'éventuelles spécificités de certains sites. Auparavant, il apparaît indispensable d'examiner la situation à Nantes même.

*La situation à Nantes :
un décalage vers l'aval,
du Port au Vin à l'Hermitage et Chantenay*

Aux XVI^e et XVII^e siècles, Nantes dispose de plusieurs ports utilisés à la fois par le trafic maritime et le trafic fluvial, sans qu'il existe de séparation absolue entre les deux. On peut dire que la logique des aménagements est celle d'un décalage vers l'ouest des installations portuaires.

La réalité du trafic se déplace progressivement du Port au Vin (actuelle place du commerce) en direction de la Fosse, appellation qui désigne la portion de rive comprise entre le Port au Vin et l'embouchure de la Chézine. C'est en 1516 que débute la construction d'un premier quai ; les pêcheurs qui occupaient le terrain se retirent vers la haute et la basse Indre et en direction de Trentemoult, laissant ainsi la place aux habitations de marchands. L'augmentation du commerce maritime de Nantes rend nécessaire la construction de nouveaux quais. Au XVIII^e siècle, en sus des réparations entreprises principalement aux quais de la Fosse, les grèves de l'île de la Saulzaye, localisée en face du Port au Vin – la future île Feydeau –, sont aménagées sur idée de Gérard Mellier, maire de 1720 à sa mort en 1729, désireux de lotir la partie occidentale de l'île, et grâce à l'intermédiaire d'une société commerciale : des cales ainsi que des quais sont édifiés. Par ailleurs, en 1726 débute la construction du nouveau quai au port d'Estrées, appelé parfois quai de Chézine. En 1755, les quais maritimes de la Fosse sont de nouveau prolongés vers l'ouest, depuis la Machine jusqu'au Sanitat, tandis que le quai d'Aiguillon est achevé en 1763 : il s'arrête au bas du coteau de l'Hermitage.

Outre l'exiguïté et l'encombrement du site de la Fosse, les difficultés de navigation et l'ensablement du port contribuent également à justifier ce décalage vers l'aval des installations portuaires. En raison de cette situation, les sites de la Chézine et de l'Hermitage sont de plus en plus fréquentés par les navires. Ils se trouvent sur le territoire de Chantenay, paroisse pré-industrielle en devenir mais déjà dynamique à la veille de la Révolution. Son développement démographique spectaculaire dans les dernières décennies du XVIII^e siècle témoigne notamment de l'importance

des activités en lien avec le port. Ainsi, la population chantenaisienne compte entre 2 400 et 3 000 personnes dans la décennie 1730 et 6 700 à 6 800, peut-être même jusqu'à 8 500 âmes, dans les années 1780, en prenant en considération dans cette dernière évaluation haute la «population flottante», c'est-à-dire une estimation des migrants saisonniers qui viennent s'ajouter aux éléments stables⁷. En tout état de cause, à la fin du XVIII^e siècle, le glissement vers l'aval des installations portuaires induit une séparation entre la zone d'activité économique et la zone résidentielle et décisionnelle des négociants, dont la Bourse est le symbole.

Le nombre de bâtiments remontant jusqu'à Nantes tendrait à augmenter au XVIII^e siècle. Avec toute la prudence qu'inspire la documentation mobilisable, il est néanmoins possible de conclure à une augmentation importante de la fréquentation du port de Nantes au XVIII^e siècle, rendue possible par une extension des installations portuaires en direction de l'ouest.

Le Pellerin, Couëron et Le Port-Launay : des anciens avant-ports déclassés ?

En 1735, à l'occasion de la rédaction d'un mémoire pour réclamer la construction d'un bassin à flot à Paimbœuf, les habitants de Nantes dressent un état des lieux des différents ports de la rivière de Loire. Le Pellerin, à quatre lieues de Nantes sur la rive gauche de la Loire, est décrit comme l'endroit où se fait le «radoub[e], [c'est là] qu'on répare et qu'on construit même quelques vaisseaux ou qu'on les désarme, et on les laisse quand ils ne naviguent pas et qu'on a pas l'occasion de les faire naviguer». Quant à Couëron, à trois lieues de Nantes sur la rive droite du fleuve, «les petits vaisseaux hollandais, anglais, irlandais, espagnols, bayonnais et autres, montent jusqu'à cet endroit, soit avec des marchandises qu'ils y déchargent en gabarres pour monter à Nantes et en recharger d'autres, soit à vide et seulement avec leur lest»⁸. D'après les Nantais, les deux sites remplissent deux fonctions distinctes : Couëron apparaît comme un véritable avant-port, lieu de rupture de charge, tandis que Le Pellerin semble utilisé pour le mouillage et la réparation des navires. Le Port-Launay, pour sa part, n'est pas mentionné dans ce document, ce qui laisserait à penser que ce site n'est pas beaucoup utilisé. Cependant, ce port n'est situé qu'à une

⁷ BOUYER, Murielle, *Les gens de mer de la Rivière de Loire : étude d'un bassin de main-d'œuvre du commerce nantais au XVIII^e siècle*, thèse d'histoire, SAUPIN, Guy (dir.), Université de Nantes, 2004, t. 1, p. 176, publiée aux Presses universitaires de Rennes en 2009 sous le titre *Les marins de la Loire dans le commerce maritime nantais au XVIII^e siècle*.

⁸ Arch. dép. Loire-Atlantique, C 676 : *Mémoire sur la nécessité de faire un bassin [à flot] à Paimbœuf pour conserver la navigation de la rivière de Nantes, 1735*.

lieue en aval de Couëron, il est donc probable qu'une partie des bâtiments stationnés au Port-Launay soit considérée comme étant à Couëron. Une déclaration d'avarie, faite en janvier 1732 par Nicolas Pirly, maître de la gabare *La Marguerite* de Nantes, 30 tonneaux, au bureau de l'Amirauté de Nantes, témoigne de la confusion entre les deux sites. Ainsi, le comparant, après avoir pris un chargement à Paimbœuf, «monte à Couëron au Port Launay pour attendre la marée et finir de monter [à Nantes]»⁹.

Au XVIII^e siècle, les rapports des capitaines et maîtres de barques faits à Nantes confirment la présentation de 1735. S'il n'a pas perdu toute activité au XVIII^e siècle, le port du Pellerin n'en demeure pas moins en déclin. Ce site ne paraît pas être véritablement un avant-port de Nantes, au sens d'un lieu de rupture de charge. Il n'est pas non plus un grand centre de construction navale. Sa fonction de mouillage paraît même menacée par la diminution du tirant d'eau du port causée par les alluvions. La baisse de la population du Pellerin semble attester à elle seule de la détérioration de l'activité de ce port. En effet, Le Pellerin aurait compté 2 450 habitants environ entre 1710 et 1720 et sans doute autour de 1 900 durant la décennie 1780¹⁰. Coïncé entre Nantes et Paimbœuf, deux ensembles connaissant un très fort développement économique et démographique au XVIII^e siècle, Le Pellerin apparaît marginalisé, victime de la réorganisation de l'estuaire. De plus, le rôle des sites de Couëron et du Port-Launay, localisés juste de l'autre côté du fleuve, ne sont peut-être pas pour rien dans ce déclin du Pellerin.

Situé sur la rive droite du fleuve, le port de Couëron est légèrement plus proche de Nantes que celui du Pellerin. Le Port-Launay se situe quant à lui dans le prolongement de la rade de Couëron, à une lieue en aval.

Les données issues des fonds de l'Amirauté mettent en évidence la montée en puissance de la fréquentation de Couëron au cours du XVIII^e siècle. Ce site paraît s'imposer comme le lieu de chargement privilégié par les navires étrangers (Europe du Nord) capables de remonter au-delà de Paimbœuf, plus près de Nantes. Couëron et Port-Launay peuvent donc être considérés comme les avant-ports de la partie haute de l'estuaire. Le commerce colonial permet une véritable renaissance de ces avant-ports nantais. La croissance de la population de la paroisse de Couëron, mise en évidence par Raymond Briant, semble confirmer l'impression d'un certain essor : de 3 000 habitants environ à la fin du XVII^e siècle à un peu plus de 3 800 en 1795¹¹.

⁹ Arch. dép. Loire-Atlantique, B 4610 : rapports des capitaines au cabotage et des maîtres de barques de la province de Bretagne, 14 janvier 1732.

¹⁰ BOUYER, Murielle, *Les gens de mer de la Rivière de Loire...*, op. cit., ibidem.

¹¹ BRIANT, Raymond, *Histoire de Couëron*, mémoire dactylographié, Nantes, 1970.

Toutefois, la décision royale de 1777 d'implanter une fonderie de canons à proximité d'Indre sur l'île d'Indret, auparavant utilisée comme dépôt de bois pour la marine, entraîne une dynamisation de ce site¹². Ce schéma évolue néanmoins à la fin du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle : Indre prend le pas sur Couëron. En 1817, la décision d'autoriser les transbordements entre Nantes et Paimbœuf seulement au Pellerin et à Basse-Indre provoque le déclin de Couëron.

Paimbœuf, principal avant-port de Nantes

Dans le mémoire de 1735 précédemment cité, les habitants de Nantes indiquent que Paimbœuf «est proprement le port et la rade de Nantes ou de la rivière. C'est là que les vaisseaux arment, chargent et déchargent leurs marchandises, se radoubent et c'est jusque là que les gros vaisseaux amènent leurs marchandises et les y déchargent en gabarres ou bateaux de transport, et y reprennent celles qu'on leur envoie de Nantes, français comme étrangers. C'est là que se font tous les mouvements et opérations de la navigation de Nantes»¹³.

Marcel-Adolphe Hérubel explique le choix de Paimbœuf comme principal avant-port de Nantes presque par défaut, en procédant par élimination. Après avoir écarté Le Pellerin, trop proche de Nantes et menacé par les alluvions, Saint-Nazaire, trop exposé par sa localisation à l'embouchure de l'estuaire, les rades de Corsept et du Migron, trop petites, celle de Donges, trop enfoncée, celle de Lavau, trop mal délimitée, celle de Port-Launay, trop en amont, il ne restait plus qu'un avant-port convenable : Paimbœuf¹⁴. Cette présentation a cependant l'inconvénient de ne pas mettre en avant les avantages indéniables offerts par le site de Paimbœuf. En effet, à l'est du bourg se trouvent deux rades profondes, la Grande Rade et la Rade des Quatre Amarres, permettant à des embarcations de forts tonnages d'y accéder et proposant à ces dernières un mouillage excellent. Bien entendu, il ne faut pas oublier non plus les considérations géostratégiques : la rade est protégée des vents et des débarquements étrangers en raison de sa position en retrait des côtes plus vulnérables.

Paimbœuf demeure jusqu'à la construction d'un bassin à flot à Saint-Nazaire au milieu du XIX^e siècle le principal avant-port de Nantes. C'est le lieu où sont armés et désarmés les navires nantais équipés au long cours pour des voyages transocéaniques. D'après les indications fournies par les

¹² GIRANDIER, Stéphane, «L'établissement d'Indret des origines à 1914», *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 100, 1993, n° 3, p. 357-378.

¹³ Arch. dép. Loire-Atlantique, C 676 : *Mémoire sur la nécessité de faire un bassin*, op. cit.

¹⁴ HÉRUBEL, Marcel-Adolphe, *Les origines des ports de la Loire Maritime*, Paris, Société d'Éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1932, p. 118-120.

capitaines des navires concernés, Paimbœuf apparaît comme le site privilégié de déchargement pour les bâtiments revenant de voyages transatlantiques. En additionnant toutes les embarcations qui atteignent Paimbœuf, directement ou avec une escale préalable, ce port attire à lui seul 90 % du tonnage total long courrier en 1702, 97 % en 1732 et 87 % en 1772. Cette légère baisse entre 1732 et 1772 s'explique par l'augmentation de la fréquentation de la rade de Mindin. Néanmoins, cette diminution n'est apparemment pas due à l'incapacité de Paimbœuf à recevoir des bâtiments d'un certain tonnage : les plus gros navires de 1772 jaugent 450 tonneaux à Paimbœuf comme à Mindin. Il faut attendre les années 1780 et l'utilisation de bâtiments de 600-700 tonneaux, voire plus, pour arriver au seuil de saturation.

Dans son rapport de 1698, Béchameil de Nointel, intendant de la généralité de Bretagne, fait de Paimbœuf une description peu flatteuse : «Paimbœuf n'est qu'un village composé d'hôtelleries et de cabarets, pour la commodité des équipages des vaisseaux qui y abordent»¹⁵. Partant de ce tableau très connu et sans doute un peu sévère, force est de constater la remarquable croissance de Paimbœuf au XVIII^e siècle, passant au niveau démographique de 3 000 habitants environ en 1735, selon le mémoire nantais déjà cité, à 6 700 à la fin de l'Ancien Régime, peut-être même jusqu'à 9 000 en comptant la population flottante¹⁶. Paimbœuf est à la fin de l'Ancien Régime la deuxième «ville» du comté nantais. Ces données sont à mettre en parallèle avec la croissance urbaine nantaise du XVIII^e siècle : rappelons que la ville passe de 40 000 habitants vers 1700, à un peu plus de 80 000 en 1789. Dans le domaine démographique comme économique, les destins de Nantes et de Paimbœuf sont intimement liés. Pourtant, il faut insister sur le décalage entre cette forte croissance urbaine de Paimbœuf et l'inadaptation des structures administratives, réduites à celles d'une paroisse rurale. Paimbœuf n'a pas le statut de ville et ne peut prétendre notamment aux aides et subventions de l'État monarchique.

Dans un autre domaine, le mémoire des Nantais de 1735 dénonce le manque de structures du port : «il n'y a ni juge, ni justice, ni tribunal, ni prison, ni loi, ni ordre, ni police, ni officiers, ni gens d'autorité pour contenir le peuple, ni officiers des classes muni de l'autorité et de la force nécessaires pour contenir les gens de mer, ni capitaine de port pour commander et prévenir les désordres qui arrivent journellement dans ce port et dans la rade»¹⁷. Les revendications tournent essentiellement autour de la sécurité, l'enjeu étant de permettre le bon fonctionnement du négoce nantais. Il

¹⁵ BÉRANGER, Jean, MEYER Jean, *La Bretagne à la fin du XVII^e siècle d'après le rapport de Béchameil de Nointel*, Paris, Librairie C. Klincksieck, 1976, p. 123.

¹⁶ BOUYER, Murielle, *Les gens de mer de la Rivière de Loire...*, op. cit., *ibidem*.

¹⁷ Arch. dép. Loire-Atlantique, C 676 : *Mémoire sur la nécessité de faire un bassin...*, op. cit.

convient néanmoins, à la suite de l'étude de Nicolas Harel sur le général de paroisse, de nuancer l'impression largement répandue par les négociants d'un Paimbœuf anarchique : des structures existent et agissent, même si elles sont dépassées par l'importance du travail¹⁸.

En ce qui concerne les infrastructures portuaires, il convient, dans le sillage d'un article de Véronique Mathot, de souligner leur absence¹⁹. Il faut attendre la fin des années 1770 pour voir se concrétiser la construction d'un quai avec ses escaliers. Auparavant, en 1762, un môle – ouvrage de maçonnerie qui protège l'entrée d'un port – avait été bâti sous l'impulsion de l'ingénieur Magin. En juillet 1776, les négociants et armateurs de Nantes indiquent qu'«il n'y a ni port ni quais à Paimbœuf, mais une rade qui s'étend vers l'est, depuis le môle jusqu'au-delà du haut Paimbœuf ; plus bas, à l'ouest, est la traverse sur laquelle il ne reste que quatre pieds d'eau après la retraite des marées ; et les vaisseaux ne peuvent y passer qu'à l'aide de la haute mer. La partie du nord de cette rade, n'est qu'un immense banc de sable jusqu'à l'autre rive de la rivière, qui a une lieue de large en cet endroit. Il est faux que les navires soient actuellement mal amarrés à Paimbœuf. Le commerce y a quinze fortes ancres, nommées corps-morts, qui sont solidement fixées sur le rivage»²⁰. Quelques mois plus tôt, une requête est envoyée par les juge et consuls de Nantes au marquis d'Aubeterre, alors commandant en chef en Bretagne, pour obtenir «qu'il plût à Sa Majesté ordonner particulièrement, la construction d'un nouveau môle à Paimbœuf, la réparation de l'ancien et l'établissement d'une balise, en maçonnerie, sur les Morées»²¹. Les Nantais obtiennent du roi une partie des fonds nécessaires à ces ouvrages et les travaux sont menés entre 1778 et 1782.

Ainsi, selon les termes de Marcel-Adolphe Hérubel : «Nantes et Paimbœuf [...] formaient un complexe portuaire. Sans Paimbœuf, Nantes aurait été rayée de la liste des villes maritimes. Sans Nantes, Paimbœuf n'aurait pas existé»²². Émile Gabory ne dit pas autre chose dans sa pré-

¹⁸ HAREL, Nicolas, *Du général de la trêve du Bas-Paimbœuf (1730-1761) au général de paroisse de Paimbœuf (1761-1789)*, maîtrise d'histoire, SAUPIN, Guy (dir.), Université de Nantes, 2002, p. 163.

¹⁹ MATHOT, Véronique, «Les maisons sur la grève. Physionomie du port de Paimbœuf de la fin du XVII^e à la fin XIX^e», *Bulletin de la Société d'études et de recherches historiques du Pays de Retz*, n° 18, 1998, p. 66.

²⁰ Arch. dép. Loire-Atlantique, C 671 : Mémoire des négociants et armateurs de Nantes, 16 juillet 1776.

²¹ Arch. dép. Loire-Atlantique, C 676 : Mémoire des négociants et armateurs de Nantes, 21 mars 1776. Les Morées sont des rochers qui se trouvent à l'entrée de l'estuaire de la Loire, en face des tours d'Aiguillon.

²² HÉRUBEL, Marcel-Adolphe, *Les origines des ports de la Loire Maritime...*, op. cit., p. 122.

sentation des deux ports et va même un peu plus loin : «Nantes n'aurait pu être ce qu'elle était sans Paimbœuf, et Paimbœuf n'aurait rien été sans Nantes. Nantes était la tête, Paimbœuf le bras»²³. Sans nier le rôle essentiel de Paimbœuf en tant qu'avant-port de Nantes, il semble cependant délicat de mettre pratiquement les deux sites sur un pied d'égalité. Bien entendu, leurs destins sont fortement liés durant les XVII^e et XVIII^e siècles. Toutefois, les événements survenus au cours du XIX^e siècle apportent la preuve que d'autres options d'aménagement de la Loire maritime étaient envisageables pour les Nantais, comme la construction d'un bassin à flot à Saint-Nazaire, achevé en 1856, ou la mise en chantier du canal de La Martinière. Si l'association portuaire entre Nantes et Paimbœuf est une évidence, elle doit s'envisager à la lumière d'un rapport de force favorable aux Nantais. Le choix de Paimbœuf apparaît finalement logique en fonction des conditions techniques et surtout financières du XVIII^e siècle.

Des avant-ports situés à l'embouchure de l'estuaire : Saint-Nazaire et Mindin

En 1735, les Nantais présentent Saint-Nazaire et la rade de la Bonne Anse de la manière suivante : «La Bonne Anse, à treize lieues de Nantes, au nord, autrefois bon ancrage pour les vaisseaux arrivant et qui manquaient de vent ou de marée pour arriver à Saint-Nazaire, Mindin ou Paimbœuf. Les vaisseaux étrangers y venaient il y a quinze ans prendre leurs chargement de sel du Croisic pour s'épargner vingt-cinq à trente sols par muid de droit qu'on exigeait d'eux lorsqu'ils chargeaient ces sels à Saint-Nazaire ou Mindin [...]. Saint-Nazaire à douze lieues de Nantes au nord, à une lieue au dessus de la Bonne Anse, en remontant la rivière était autrefois un bon port et un bon ancrage pour les gros vaisseaux. Les étrangers y prenaient leurs chargements de sel. Les vaisseaux y attendaient le vent favorable pour se lancer en mer, en étant plus près qu'en restant à Paimbœuf»²⁴.

Au XVIII^e siècle, la fonction d'accueil des navires en attente de consignes constitue l'une des caractéristiques de l'activité du port de Saint-Nazaire. D'après les documents du greffe d'Amirauté établi sur place, Saint-Nazaire apparaît avant tout comme un port de relâche à l'entrée de l'estuaire de la Loire. Saint-Nazaire est aussi, avec Indre, l'une des deux principales stations de pilotage de l'estuaire. Chargés de guider les embarcations entrant et sortant de la rivière, les pilotes côtiers ou lama-

²³ GABORY, Émile, *La marine et le commerce de Nantes au XVII^e siècle et au commencement du XVIII^e siècle, 1661-1715*, Rennes, 1901, p. 153.

²⁴ Arch. dép. Loire-Atlantique, C 676 : *Mémoire sur la nécessité de faire un bassin...*, op. cit.

neurs²⁵ sont très utiles dans le cas ligérien, à cause des nombreux écueils, bancs de sable et courants gênant la navigation estuarienne.

Malgré ses atouts incontestables, Saint-Nazaire n'évolue guère au XVIII^e siècle. Au plan démographique, on note une stabilité de la population autour de 3 300 habitants, que ce soit dans les années 1710-1720, 1730-1741 ou 1780-1787²⁶. Michel Raffin quant à lui présente les Nazairiens comme appartenant à une «société paysanne repliée sur elle-même»²⁷. Rien à voir donc avec l'évolution que connaît ce site à partir du milieu du XIX^e siècle.

En 1735, les habitants de Nantes présentent Mindin de la façon suivante : «Mindin à dix lieues de Nantes à l'ouest deux lieues au dessus [*sic*] de Saint-Nazaire est une plage, un chenal et le passage ordinaire de Paimbœuf à la mer. L'ancre y est bon ; c'est là qu'ancrent les gros vaisseaux quand ils n'ont pas vent et marée à souhait pour prendre la mer ou pour en arriver jusqu'à Paimbœuf. Les vaisseaux étrangers qui ne peuvent monter charger leur sel à Saint-Nazaire et encore moins à la Bonne Anse, les viennent charger à Mindin [...]. C'est le seul entrepôt, le seul chenal, le seul ancrage de Paimbœuf à la mer ; s'il se comble comme le sont les deux susdits endroits, il ne sera plus question de navigation à Nantes»²⁸.

Les rapports des capitaines revenant de voyages transatlantiques témoignent de la fréquentation croissante de ce site au cours du XVIII^e siècle. Il semble que sa situation sur la route de Paimbœuf explique que cette rade soit préférée par les capitaines à celle de Saint-Nazaire. Comme Saint-Nazaire, Mindin apparaît, à la lecture des déclarations des capitaines, comme un lieu d'attente des ordres des propriétaires du navire. Outre cette fonction d'attente, Mindin est fréquenté par des navires qui souhaitent monter à Paimbœuf et qui n'y parviennent pas. Enfin, comme cela a déjà été évoqué, de plus en plus de navires déchargent une partie de leur cargaison à Mindin de manière à atteindre plus facilement Paimbœuf.

Le rôle de Mindin se renforce au XVIII^e siècle. Ce site apparaît à la fin du siècle comme un véritable avant-port de Paimbœuf.

²⁵ «Lamaneur : nom des pilotes reçus et commissionnés d'après les connaissances locales, pour entrer et sortir toute espèce de bâtimens des rades, baies, rivières, etc. Ils connaissent les marques ou amers, les dangers et les marées des côtes environnantes [...]. Ils sont quelquefois nommés locmans par les nations du nord». «Pilote côtier : le pilote côtier est ordinairement un maître ou patron, reçu pour le petit cabotage. Le pilote lamaneur ne prend les navires qu'aux entrées des rivières ou des ports». Définitions tirées de WILLAUMEZ, Vice-Amiral, *Dictionnaire de Marine 1820-1831*, Le Chasse Marée / Ar Men, 1998.

²⁶ BOUYER, Murielle, *Les gens de mer de la Rivière de Loire...*, op. cit., *ibidem*.

²⁷ RAFFIN, M., *La société nazairienne de 1673 à 1792*, maîtrise d'histoire, DURAND, Yves, (dir.), Université de Nantes, 1971.

²⁸ Arch. dép. Loire-Atlantique, C 676 : *Mémoire sur la nécessité de faire un bassin...*, op. cit.

Àu terme de cette présentation, le fonctionnement des avant-ports de Nantes, localisés le long de l'estuaire de la Loire, apparaît dans toute sa complexité. Résumer les avant-ports nantais au seul site de Paimbœuf serait une erreur. Si ce lieu domine incontestablement pour les navires équipés au long cours, il faut considérer le rôle croissant de la rade de Mindin au fil du XVIII^e siècle pour compléter le tableau. Par ailleurs, entre Nantes et Paimbœuf, Couëron apparaît comme le principal avant-port de chargement des marchandises coloniales, fréquenté par les navires étrangers. L'augmentation très nette des arrivées d'embarcations dans ce lieu – en y incluant celui du Port-Launay – contraste avec le déclin du Pellerin, localisé pratiquement en face sur la rive gauche du fleuve. Il faut toutefois nuancer ces observations en indiquant que les deux sites ne remplissent pas la même fonction au sein du complexe portuaire. Enfin, Nantes, au prix d'un décalage vers l'ouest de ses installations portuaires – de la Fosse vers la Chézine et l'Hermitage – et d'une forte augmentation de ses infrastructures, parvient à conserver une partie importante du trafic maritime de cabotage.

Bassin de main-d'œuvre estuarien et complexe portuaire

Les nouvelles orientations maritimes et commerciales redessinent l'estuaire dans la distribution du travail. Alors que le trafic colonial de Nantes décolle au XVIII^e siècle, que les expéditions se multiplient, les besoins en hommes grimpent. La marine marchande absorbe environ 1 500 à 2 500 marins au début du siècle et, en dehors des périodes de crises, 3 300 à 5 000 - 5 500 dans la deuxième moitié du siècle. Nantes est incapable de fournir ses propres équipages alors que les tensions sur le marché du travail sont fortes. Les activités sédentaires et nombreuses occupent une partie de la population, les navigants sont abondamment et durement sollicités dans le cadre des voyages commerciaux et militaires. Beaucoup d'hommes n'en reviennent pas, d'autres cessent les voyages lointains de sorte qu'il faut sans cesse renouveler les effectifs. Ce déficit de main-d'œuvre conduit les Nantais à ouvrir le recrutement en s'appuyant sur les ressources humaines locales et d'autres régions littorales et françaises, voire des éléments étrangers. Dans ces conditions, comment se définissent les bassins de main-d'œuvre dans le complexe portuaire nantais ? Qu'est-ce qui caractérise les aires de recrutement ? Quelles sont celles faisant parties intégrantes du complexe portuaire nantais ?

Des aires de recrutement de poids et de proximité

Pour saisir l'attraction du commerce nantais et la constitution d'une aire de recrutement, les rôles d'armement conservés aux Archives départementales de la Loire-Atlantique, jadis en sous-série 120 J à présent reco-

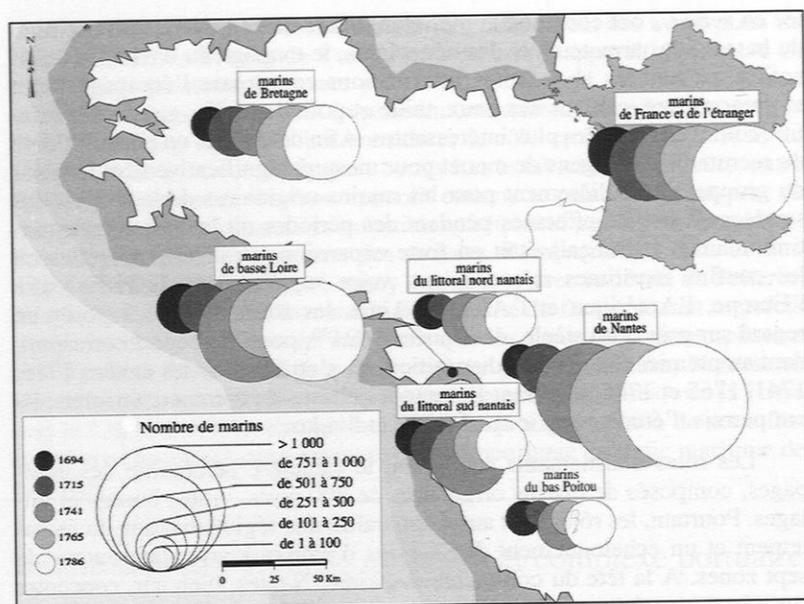
tée en série C, ont constitué la pierre angulaire de ce travail. Outre le nom du bateau, des armateurs et des négociants, le tonnage du navire, la destination, ce sont les abondantes informations concernant l'équipage (nom et prénom, âge, couleur des yeux, taille et poil, domicile, grade et spécialité, solde) qui sont les plus intéressantes. Afin de dresser un portrait fidèle du recrutement des gens de mer et pour mesurer significativement le poids du groupe, particulièrement pour les marins originaires de la rivière, des sondages²⁹ ont été effectués pendant des périodes où le commerce maritime nantais et français était en forte expansion, en dehors de celles où les conflits maritimes ralentissaient, voire supprimaient, le trafic entre l'Europe, l'Amérique et l'Afrique. Ainsi, les rôles invitent à poser un regard sur près d'un siècle, des années 1694³⁰, point de départ correspondant au premier rôle à notre disposition, en s'arrêtant sur les années 1715, 1741, 1765 et 1786, illustrant les grandes phases du commerce nantais. Ils ont permis d'étudier à la loupe 16 782 individus.

Les rôles d'armements soulignent le caractère hétéroclite des équipages, composés de marins originaires de 200 ports, villes, bourgs et villages. Pourtant, les rôles font aussi apparaître une régionalisation du recrutement et un échelonnement des bassins d'emploi s'articulant autour de sept zones. A la tête du commerce maritime, Nantes, bien sûr, concentre sur place une importante réserve de main-d'œuvre. Une seconde aire concernant directement l'espace ligérien englobe les paroisses bordant ses rives allant, en gros, de Chantenay jusqu'à Montoir, Saint-Nazaire et Paimbœuf-Mindin. Deux autres zones littorales, intégrant notamment les ports satellites de Nantes, sont situées de part et d'autre de l'embouchure de l'estuaire. Au nord, une zone littorale s'étend de la presqu'île guérandaise jusqu'à hauteur de la Vilaine (Redon compris), qui matérialise la frontière avec la partie nantaise de la Bretagne. Au sud, le quartier maritime de Bourgneuf, dans son extension maximale, s'étend des limites paroissiales de Saint-Michel à Machecoul comprise³¹. Deux autres grands

²⁹ Méthode également recommandée par Lespagnol, André, «Bassins d'emploi et mobilité des populations dans les sociétés littorales. L'«espace morutier» de la Manche occidentale aux XVII^e siècle - XX^e siècle», *Actes de la Table Ronde du centre de recherche sur les sociétés littorales du Ponant*, 21 janvier 1995, Université Bretagne Sud, 1996, p. 16-30.

³⁰ L'estimation pour 1694 est incomplète car les rôles d'armement, tenus par type de voyages, débutent en avril-mai 1694.

³¹ Au découpage administratif des départements maritimes qui fluctuent au cours du siècle, nous avons préféré un découpage géographique statique (qui emprunte parfois le tracé des quartiers maritimes) et surtout plus fin en mettant mieux en valeur le poids relatif de ces bassins d'emploi inégaux. Pour en savoir plus sur les quartiers maritimes de la région, BOUYER, Murielle, «Enquête autour d'un document : le recensement de la population de gens de mer d'après les registres matricules du département maritime nantais au XVIII^e siècle», *Enquêtes et Documents, Economie et société dans la France de l'Ouest Atlantique du Moyen Âge aux Temps modernes*, 29, Rennes, PUR, 2004, p. 171-186).



Carte 1 – Origine géographique et évolution par zone du nombre de marins s'enrôlant à Nantes.

(Conception et réalisation Murielle Bouyer).

espaces sur les côtes bretonne et bas poitevine, allant de la Vilaine à Saint-Malo pour le premier, de Bouin/Noirmoutier au marais poitevin pour le second, sont mobilisés au service de Nantes. Enfin, plus éloignés et plus éparpillés, la zone composée de Français et d'étrangers.

La forte demande en marins dans le premier quart du XVIII^e siècle prend de court les armateurs qui composent alors leurs navires de marins étrangers au comté nantais (plus de 25 % de Français et étrangers, environ 48 % si l'on additionne la Bretagne et le bas Poitou) ; les marins de la rivière fournissent moins d'un quart des effectifs et les Nantais apparaissent peu représentés dans l'aventure sucrière et négrière (15 % des effectifs), dépassés ou faisant jeu égal avec la Bretagne, les littoraux nord et sud nantais.

Par la suite, le réservoir nantais domine, mais l'estuaire constitue le réservoir de main-d'œuvre privilégié (16 à 24 %), dopé par les nouvelles routes commerciales nantaises. Les recrutements sont surtout concentrés autour des avant-ports nantais : Paimbœuf surtout, Montoir (qui n'est pas à proprement parlé un avant-port) et Saint-Nazaire à l'embouchure, Le Pellerin et Chantenay plus près de Nantes.

Les autres viviers de main-d'œuvre majeurs sont le littoral sud nantais (12,3 %) et la Bretagne (12,2 %). Les effectifs bretons restent relativement semblables sur le siècle alors que ceux des marins du littoral sud nantais, après s'être accrus pendant la première moitié du siècle (16 % en 1715), fléchissent dans la seconde moitié du siècle (9 % en 1786). Pour autant, il ne faut pas perdre de vue dans l'analyse du bassin de main-d'œuvre, le décalage entre la longueur des côtes bretonnes (350 kilomètres) et celles réduites du littoral sud nantais (environ 50 kilomètres) qui nuance la répartition. Pour le littoral sud nantais, la répartition s'articule naturellement autour des ports de la Baie (Pornic, de La Plaine, de Sainte-Marie, de Bourgneuf et des Moutiers), car leurs marins furent longtemps occupés par la pêche à la morue et le transport du sel. Or, au XVIII^e siècle, les activités évoluent. Les conflits coloniaux qui émaillent le XVIII^e siècle et le traité de Paris en 1763 font perdre aux Français le Canada et l'île de Cap-Breton, et du même coup, la pêche de prédilection des marins du littoral sud nantais. Par ailleurs, l'envasement de la Baie condamne le transport du sel. Les marins de la baie de Bourgneuf trouvent alors dans les navires de commerce nantais un autre circuit d'emploi. Les recrutements bretons les plus importants sont opérés dans les villes constituant de gros bassins démographiques souvent en plein essor au XVIII^e siècle comme Brest, Lorient, Saint-Brieuc et Vannes. Autre caractéristique, les marins viennent principalement du littoral et de ports à forte tradition maritime, principalement du golfe du Morbihan et de la future côte d'Emeraude, et de centres d'armements (Brest, Saint-Malo, Lorient, Vannes...). Peu viennent de l'intérieur, mais quand tel est le cas, ils sont originaires de villages généralement proches des routes ou des grands chemins comme ceux d'Hennebont, Languidic ou Baud. Les rivières et les cours d'eau ont également eu une influence sur la circulation des hommes. Des migrations de l'intérieur se faisaient de villes et de bourgs situés le long de la rivière de la Vilaine, de l'Aff, du Blavet... La proximité de ces rivières joue peut-être un rôle dans l'amarinement de ces hommes.

Enfin, les marins du littoral nord nantais (8,4 % des effectifs) et du bas Poitou (6,4 % en moyenne) sont moins attirés par les armements nantais. Cette occupation réduite traduit la persistance des activités maritimes (pêche, petit cabotage) qui maintiennent quelques marins sur place. Pourtant l'économie maritime de ces entités géographiques est en crise, les ports n'offrent plus suffisamment de travail. Au XVIII^e siècle, l'activité maritime du Croisic et du Pouliguen se ralentit. Le commerce du sel s'effondre, ne pouvant faire face aux concurrences des sels étrangers, les équipements des ports sont en mauvais état, tandis que le nombre de marins demeure élevé. S'engager à Nantes sur les grands navires de commerce constitue une alternative permettant d'échapper au chômage ; d'autres préfèrent quitter le métier. Les pôles Bouin-Noirmoutier et Saint-Gilles, Croix-de-Vie et Olonne ne sont pas à l'abri pour autant. Les marins, for-

més par la pêche morutière et le transport du sel autrefois activités de plein emploi, se reconvertissent également vers d'autres activités ou vers d'autres contrées en s'engageant sur les navires nantais ou bien rochelais et bordelais.

Des bassins de main-d'œuvre d'inégale qualité

Les marins occupent des fonctions distinctes au sein du navire, officiers (majors et mariniers), matelots, novices et mousses s'y côtoient, mais certaines d'entre elles réclament des compétences particulières. Les marins sont donc d'inégale qualité.

Marins de	Officiers majors		Officiers mariniers		Officiers non mariniers		Matelots		Novices	
	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%
Basse Loire	296	12,6	597	34	52	24,2	69	40,8	23	28
Nantes	1 074	46	358	20,6	102	47,4	87	51,5	47	57,3
Littoral nord nantais	226	9,6	175	10	5	2,3	1	0,6	2	2,4
Littoral sud nantais	305	13	400	23	18	8,4	7	4,1	6	7,3
Bretagne	262	11,1	146	8,4	34	15,8	5	3	4	4,9
Bas Poitou	190	8,1	63	4	4	2				
Total	2 353	100	1 739	100	215	100	169	100	82	100

Tableau 1 – Répartition par grade et par zone des hommes s'enrôlant au commerce toutes années confondues.

Les Nantais exercent une mainmise sur les postes d'officiers (1 534 des 5 488 officiers, toutes dates confondues, sont Nantais), cantonnant les marins de la rivière dans des rôles moins prestigieux. Parmi eux, tous ne jouent pas le même rôle à bord. Les Nantais captent ainsi les postes à responsabilité de l'état-major. Cette mainmise est d'autant plus nette qu'ils accaparent le commandement (sur 859 capitaines dénombrés, 41,8 % sont Nantais) et qu'ils cèdent leur place aux Ligériens et aux officiers de la Baie dès qu'il s'agit du grade d'officiers mariniers. Aussi, le recrutement des capitaines est particulièrement original car il repose sur un réseau commandé par Nantes, à l'échelle du comté. Les capitaines de l'estuaire additionnés aux Nantais fournissent à peine plus de la moitié des capitaines du commerce (54,2 %), mais le pourcentage s'élève à 85 % (726) à l'échelle du comté.

Le critère de proximité de la zone de recrutement joue aussi pour les grades qualifiés car les Ligériens composent le troisième pôle d'approvisionnement en officiers, après celui constitué par les Français et les étran-

gers. Quand certaines paroisses se spécialisent, elles le sont à la demande des Nantais qui leur abandonnent. Si Paimbœuf, en tant que prolongement de Nantes, et Le Pellerin se distinguent car ce sont les deux seules villes de la Loire marine à fournir d'avantage d'officiers que de matelots, leur participation est relative, numériquement et qualitativement. Paimbœuf concentre bien quelques capitaines, mais ce sont de nouveaux venus, attirés par les besoins impulsés par l'augmentation des armements au long cours. En fait, la capacité d'attraction de Paimbœuf est limitée par Nantes. C'est à Nantes que les officiers préfèrent s'installer, ne serait-ce que pour les plaisirs que la grande ville offre, et surtout pour des commodités professionnelles (participation au négoce notamment). Enfin, cette faiblesse peut être liée à la plus grande confiance des négociants accordée aux officiers majors nantais pour commander leur navire (le trafic long-courrier leur est confié en priorité contrairement à ce que l'on observe pour les Bretons ou les Poitevins).

Ailleurs, le recrutement nantais aux fonctions d'officiers, bien que limité, est sélectif ; les hommes sont originaires des ports d'armement où ils se sont frottés aux expéditions au long cours (Saint-Malo, Saint-Brieuc, Brest, Lorient, Vannes...) ou de ports sur le déclin (Croisic, Pouliguen, Les Sables, Saint-Gilles, l'île d'Yeu, mais surtout ceux de Bourgneuf, Le Clion, La Plaine...).

Il n'est plus question de domination nantaise chez les matelots et les novices puisque Nantes recrute massivement dans à peu près toutes les zones. Le trio de tête reste le même que pour les officiers, mais dans un ordre inversé. Le facteur de proximité est essentiel, mais pas aussi déterminant, pour recruter les effectifs moins qualifiés. Les marins de la rivière, en particulier ceux de Montoir, Saint-Nazaire et Chantenay, représentent le premier vivier d'approvisionnement, bien avant le foyer de Nantes qui rétrograde au troisième rang, passant derrière celui des Français et étrangers, dont l'importance des effectifs repose sur le déficit nantais et la demande en main-d'œuvre croissante. Ainsi, environ 20 % de ces derniers composent les équipages nantais, malgré l'éloignement et la demande similaire d'autres ports, confirmant la puissance d'attraction de Nantes. Les « estuariens » constituent les bras du commerce. La Bretagne tient un rôle majeur dans l'approvisionnement en bras (quatrième place), surtout dans la deuxième moitié du siècle. L'apport des régions voisines en hommes (littoral nord nantais, bas Poitou), bien que plus limité, constitue un bon complément.

Quant aux mousses, leur recrutement présente un mélange curieux d'extrême localisation et de grande distance. Ceux qui s'embarquent étaient probablement placés sous la houlette d'un membre de la famille (père, frère, oncle, cousin), d'un homme appartenant à la même paroisse, peut-être même voisin de la famille.

Un recrutement ciblé selon les trafics

La nature distincte des voyages de droiture et de traite prolonge l'idée d'un recrutement ou d'enrôlements particuliers.

En effet, les équipages de droiture sont dominés par les marins de la rivière. Bien que leur participation en terme de représentativité s'amenuise au fil du siècle, passant de 35,2 % à 25 %, les effectifs croissent entre 1715 et 1786 (+ 223,6 %), paradoxe que la demande nantaise en hommes explique : elle augmente plus vite que le bassin de main-d'œuvre ! Paimbœuf fournit ainsi environ 3 marins en droiture pour 1 de traite, à Montoir le ratio est de 6 pour 1 et à Saint-Nazaire de 10 pour 1 ! En se penchant plus attentivement sur la part que représente la droiture dans l'ensemble des effectifs de chaque zone, on note que les marins de la rivière sont très majoritairement attirés par cette destination. Elle absorbe entre 50,7 % des effectifs de basse Loire en 1694 et 72 % en 1786 (même plus de 80 % en 1773 !). Les Nantais sont donc dépassés (entre 14,4 et 19 % des effectifs), mais gardent la main sur les postes d'officiers et de commandement (3 officiers pour 1 matelot à la fin du siècle).

Les littoraux du comté nantais complètent avantageusement les équipages. Le littoral sud nantais fournit entre 13 et 19 % du total des équipages au XVIII^e siècle, mais à partir de 1741, 80 % des effectifs du littoral sud nantais se dirigent vers la droiture et les marins de la Baie passent alors totalement sous le commandement de Nantes. Ce glissement s'opère plus tardivement pour les marins de la presqu'île guérandaise, mais toujours à une écrasante majorité (70 % des effectifs de la zone).

Enfin, les bassins lointains sont peu présents en droiture (moins de 10 %).

À l'inverse, les Nantais ont le contrôle de la traite. Ils couvrent ainsi entre 30 et 40 % de l'ensemble des besoins et sont omniprésents parmi les officiers, couvrant près de 68 % des besoins en capitaines. Cette capacité à alimenter les équipages négriers en recrutant une partie des effectifs dans la ville même est propre à Nantes.

Le poids des marins de la Loire marine est limité. De première pourvoyeuse de marins en droiture, la rivière passe au troisième rang, rang qui lui confère plutôt le rôle de main-d'œuvre d'appoint (environ 1 marin s'engage en traite pour 3 en droiture à la fin du siècle). Les cinq grands sites de recrutement (Paimbœuf, Montoir, Saint-Nazaire, Le Pellerin et Chantenay) ne se distinguent pas vraiment par l'envoi de navigants spécialisés dans la traite. Certes les marins du comté nantais occupent plutôt les équipages de droiture laissés vacants par les Nantais, mais ce désengagement des expéditions peut être compris comme le signe d'un choix des marins, préférant s'enrôler pour les voyages antillais moins longs que ceux de traite. C'est aussi le signe des limites de capacités du bassin qui ne peut

fournir davantage d'hommes. Cette idée de limite humaine de la rivière est par ailleurs confirmée par la présence importante de marins français et étrangers à bord des négriers (second vivier de main-d'œuvre après Nantes).

Si les marins du littoral sud et nord nantais et du bas Poitou sont absents, en revanche, les Bretons occupent une place originale. Le rang ligérien en traite (deuxième ou quatrième rang selon les années) est remis en cause par les Bretons qui s'inscrivent comme un vivier de traite de premier ordre (Vannes surtout, l'aire malouine et lorientaise), recrutement qui s'adresse d'abord à de la main-d'œuvre. Présents depuis longtemps sur des expéditions de long cours, ce sont de solides marins qui ont déjà fait leurs preuves sur les navires de la Compagnie des Indes, notamment les marins originaires du quartier de Vannes. D'autres ont été formés sur les morutiers et les négriers malouins et les quelques unités lorientaises, vannetaises, briochines, brestoises ou morlaisiennes. Les Bretons auraient-ils été plus aventureux que les marins de la baie de Bourgneuf ou du littoral nord nantais ? Il est certain que le goût du risque, l'espoir de gain (notamment pour les postes élevés) combinés à l'expérience, pouvaient constituer des raisons de s'enrôler en traite à Nantes, de même que restaient surtout à pourvoir les places pour les voyages triangulaires, les marins originaires des paroisses limitrophes de Nantes préférant s'enrôler en droiture.

Travailler entre fleuve et océan

Entre Nantes et la mer, la Loire, devenue maritime, a façonné une population de navigants à son image, plus tout à fait gens de Loire, pas pleinement gens de mer : ce sont les gens d'estuaire. L'approche de cette population va se faire par ses deux principales activités : d'abord celle générée par l'existence au sein de cet estuaire d'un complexe portuaire d'envergure internationale : il s'agit du voiturage et du pilotage. L'autre activité étant la pêche, qui est principalement celle des poissons migrateurs. Nous aborderons enfin la relation que ces navigants de l'entre-deux entretiennent avec la mer.

Au service du complexe portuaire nantais : gabariers et bargers de l'estuaire

L'activité de voiturage se caractérise par l'existence d'un trafic de transbordement par allèges entre Nantes et ses avant-ports. Les marchandises des navires ne pouvant remonter jusqu'à Nantes sont transbordées sur des embarcations à fond plat que sont les barges et surtout les gabares, qui les acheminent vers les entrepôts nantais et vice-versa. Ces rotations sont effectuées par une centaine de gabares, chacune étant conduite par un

maître gabarier et un équipage de deux ou trois marins³². Si l'on suit la définition donnée par l'*Encyclopédie méthodique, Marine*, la gabare de l'estuaire de la Loire est «une espèce de barque à fond plat, qui est pontée à panneaux ; elle va avec une basse voile & un hunier, hissé sur un seul mât ; son tirant d'eau sous charge est de sept à huit pieds...»³³. Ces gabares voient leur capacité augmenter au cours du siècle puisqu'en 1770 elles font pour la plupart de 80 à 120 tonneaux contre 80 à 90 tonneaux pour les plus grosses d'entre elles quelques décennies auparavant³⁴. L'explication vient de la part croissante que les gabares pontées occupent dans la flottille des allèges. En 1770, les deux tiers sont ainsi pontées, le négoce ayant fortement encouragé cette évolution «pour la sûreté des marchandises et la facilité de la navigation»³⁵. Cela a évidemment une grave conséquence pour les gabariers : l'augmentation significative du coût de construction des gabares, de leur entretien et de leur conduite (avec l'ajout d'un quatrième homme d'équipage) face à des salaires qui n'ont pas évolué depuis au moins 1653, amène les gabariers à des revendications auxquelles répond le Général du commerce de Nantes³⁶ en accordant un tarif préférentiel pour ce type de gabare³⁷.

Hiver (Saint-Michel à Pâques)	Été (Pâques à Saint-Michel)
<i>Gabares non pontées</i>	
32 sols/tonneau	20 sols/tonneau
<i>Gabares pontées</i>	
40 sols/tonneau	30 sols/tonneau

Tableau 2 – Tarif du transbordement sur le trajet Nantes/Paimbœuf en 1770³⁸.

Les registres-matricules des classes de la Marine permettent d'avoir une bonne idée de la répartition des gabariers au sein de l'estuaire, mais plus difficilement de leur nombre compte tenu des imprécisions administratives et des critères d'inscription aux registres. La quasi-totalité de ces derniers se localisent à Nantes et à Vertou.

³² Arch. dép. Loire-Atlantique, C 677 : *Mémoire et avis du sieur Perronet*, 29 octobre 1770.

³³ *Encyclopédie méthodique, Marine*, Paris, Panckoucke, 1783-1787.

³⁴ Arch. dép. Loire-Atlantique, C 677 : *Mémoire et avis du sieur Perronet*, 29 octobre 1770.

³⁵ *Ibid.*

³⁶ Institution représentant les intérêts du négoce nantais, ancêtre de la chambre de commerce.

³⁷ Arch. dép. Loire-Atlantique, C 667 : *Requête des gabariers aux négociants de Nantes*, mai 1770 ; *avis des juge et consuls de Nantes*, 4 mai 1770.

³⁸ Arch. dép. Loire-Atlantique, C 667 : Arrêt du Parlement de Bretagne du 20 mars 1736 ; *avis des juge et consuls de Nantes*, 4 mai 1770.

Les gabariers nantais se concentrent en deux principaux quartiers : celui de la Fosse et surtout celui des Ponts³⁹. En considérant les seuls registres d'officiers mariniers et matelots et l'ensemble des mentions faisant état d'une navigation sur les gabares, une soixantaine de gabariers nantais apparaissent à l'ouverture du registre de 1700⁴⁰ de même que dans celui de 1751⁴¹. Il faut y ajouter cependant toute une population portuaire flottante, difficilement identifiable donc quantifiable, venant compléter les équipages de gabares entre deux voyages au cabotage ou au long cours. À la fin du siècle, en 1786, plus de 80 gabariers nantais peuvent être dénombrés⁴², auxquels s'additionnent une quinzaine de gabariers reçus maîtres au cabotage, mais pratiquant toujours le transbordement, évolution sur laquelle nous reviendrons⁴³. En retrait de la Loire, en bord de Sèvre, Vertou constitue le deuxième foyer de gabariers de l'estuaire. Ces derniers en effet apparaissent moins nombreux que les gabariers nantais : le tiers au plus de leurs effectifs inscrits⁴⁴. Deux villages vertaviens concentrent la plupart de ces gabariers : la Barbinière et le Chêne, situés tous deux rive gauche, en amont de la Chaussée⁴⁵.

Des barges participent également au transbordement. La barge de l'estuaire de la Loire, construite généralement dans les îles de Rezé et d'Indre, là où se trouvent les deux principales communautés de bargers, est une petite embarcation à fond plat, sans quille et à voile « carrée », c'est le petit bateau polyvalent par excellence de l'estuaire servant aussi bien au voiturage qu'à

³⁹ Il s'agit principalement du quartier de la Saulzaie où se trouve la plus forte concentration de gabariers, particulièrement avant la mise en œuvre du projet Feydeau.

⁴⁰ Arch. dép. Loire-Atlantique, C 1408 : registre des matricules des officiers mariniers et matelots, quartier de Nantes, ville de Nantes, 1700-1732.

⁴¹ Arch. dép. Loire-Atlantique, C 1417 : registre des matricules des officiers mariniers et matelots, quartier de Nantes, ville de Nantes, 1751-1762.

⁴² Arch. dép. Loire-Atlantique, C 1430 : registre des matricules des officiers mariniers et matelots, quartier de Nantes, ville de Nantes, 1785-1796.

⁴³ Arch. dép. Loire-Atlantique, C 1402 : registre des matricules des maîtres au cabotage du quartier de Nantes, 1785-1796. À défaut de rôles d'équipage pour les gabariers au transbordement, un croisement entre les matricules et les procédures criminelles ou civiles de l'Amirauté permet de constater que ces maîtres au cabotage participent toujours avec leurs gabares au transbordement.

⁴⁴ Arch. dép. Loire-Atlantique, C 1410 : registre des matricules des officiers mariniers et matelots, quartier de Nantes, hors ville de Nantes, 1700-1732 ; C 1419 : registre des matricules des officiers mariniers et matelots, quartier de Nantes, hors Nantes, 1751-1762 ; C 1431 : registre des matricules des officiers mariniers et matelots, quartier de Nantes, hors ville de Nantes, 1785-1796.

⁴⁵ La Chaussée de Vertou est un barrage édifié par les moines de l'abbaye Saint-Martin de Vertou, permettant la navigation sur la Sèvre en amont de ce dernier. En 1755, une écluse est ouverte établissant ainsi une continuité du trafic entre l'aval et l'amont de la Chaussée mettant ainsi fin aux inconvénients du transbordement.

la pêche. Duhamel du Monceau en donne une description : « ces sortes de bateaux faits en gondoles comme les pirogues du Canada, ont de 15 à 20 pieds de longueur sur 6 pieds de largeur ; ils n'ont qu'un mât très penché vers l'arrière ce qui joint à leur construction les rend favorables pour la marche »⁴⁶. Sur le fleuve, elles sont conduites par deux hommes⁴⁷. En ce qui concerne les activités du complexe, si ces barges participent au transbordement des marchandises, elles se chargent avant tout du transport des passagers, du courrier et de tout ce qui est nécessaire au service des armements. Cette activité est essentiellement l'affaire des bargers des « îles » d'Indre⁴⁸.

Au côté de ce trafic généré directement par le complexe portuaire nantais, il existe évidemment un trafic interne à l'estuaire et à ses affluents. Ce sont particulièrement les déclarations d'avaries faites à l'Amirauté de Nantes et les procès-verbaux dressés par le maître de quai de Nantes qui permettent de l'approcher. On y voit, par exemple, des barges assurant le transport de grains entre les paroisses riveraines de l'estuaire et Nantes⁴⁹ ou des chaloupes apportant à Nantes la tourbe de Brière⁵⁰. On y découvre également le transport de foin par les gabares, activité saisonnière constituant un complément de revenu appréciable pour les gabariers et qu'ils partagent avec des bateliers, principalement de Nantes ou de l'amont, utilisant eux des chalands ou des toues⁵¹. La marine d'estuaire est également présente dans l'ensemble hydrographique du Pays de Retz, dont la communication avec la Loire se fait par le canal de Buzay, à l'exemple de ces bargers de Saint-Jean-de-Boiseau et de Bouguenais, frétés par un marchand de vin d'Ancenis pour aller chercher du vin à Saint-Philbert-de-Grand-Lieu et le voiturier au pont de Pirmil, à raison de 3 livres par tonneau. Ils en reviennent avec 200 barriques chargées sur 4 barges⁵². Enfin

⁴⁶ DUHAMEL DU MONCEAU, Henri-Louis, *Traité général des pesches, et histoire des poissons qu'elles fournissent, tant pour la subsistance des hommes que pour plusieurs autres usages qui ont rapport aux arts et au commerce*, rééd. de l'édition de 1772, Paris, Connaissance et Mémoires Européennes, 1998, t. III, p. 241.

⁴⁷ Arch. dép. Loire-Atlantique, B 13162 : *procès-verbal de la visite concernant la pesche le long des costes du ressort de l'amirauté de Nantes par Le Masson du Parc*, le 16 septembre 1728.

⁴⁸ Les procédures civiles et criminelles de l'Amirauté de Nantes montrent bien le panel étendu des activités de ces bargers, navigants à tout faire au service du complexe portuaire.

⁴⁹ À l'exemple de Lucas David transportant dans sa barge depuis Cordemais jusqu'à Nantes 3 tonneaux de froment, seigle et méteil « pour le compte de plusieurs particuliers du dit lieu qui sont en cette ville [Nantes] pour en faire la vente », Arch. dép. Loire-Atlantique, B 4601 : déclaration du 21 août 1699, f° 19 v°.

⁵⁰ Arch. dép. Loire-Atlantique, B 4974 : procès-verbal du 19 janvier 1773.

⁵¹ Arch. dép. Loire-Atlantique, B 4613 : déclaration du 4 août 1738, f° 97 v° - 98 r° ; B 4616 : déclaration du 27 juillet 1759, f° 179 r° ; B 4618 : déclaration du 7 août 1770, f° 78 r° ; déclaration du 11 août 1770, f° 79 v°. Les toues sont des petits bateaux plats sans gréement.

⁵² Arch. dép. Loire-Atlantique, B 4618 : déclaration du 4 décembre 1769, f° 40 v°.

notons que certains bargers peuvent participer à ces différents types de trafic en un même voiturage comme c'est le cas par exemple de Jacques Gaudeau, de Saint-Jean-de-Boiseau. Ce dernier fait charger dans sa barge à Nantes 5 barriques de charbon de terre, un millier de fer et un cent d'acier pour les voiturier à Port-Saint-Père et à Sainte-Pazanne, mais il participe également directement à l'activité du complexe portuaire en chargeant 12 barils de chaux et trois quarts de ferrement de Bayonne destinés à un navire mouillé à Paimbœuf⁵³.

Au côté de ce trafic longitudinal des marchandises et des hommes, l'estuaire est bien entendu également irrigué par un trafic transversal : ce sont les passages d'eau, relevant des seigneuries locales. Il existe trois passages affermés sur la Loire en aval de Nantes, et confirmés par l'État durant le siècle, dont l'importance est en grande partie conditionnée par l'évolution des relations entre Nantes et ses avant-ports. Ces passages dépendent tous les trois de seigneuries de la rive droite.

Passage d'eau	Seigneurie	Ferme ⁵⁴
Port-Launay (Couëron) ↔ Le Pellerin	Bois de la Musse	Arrenté 30 L./24 L.
Lavau ↔ Paimbœuf/Pays de Retz	La Haye de Lavau	200 L.
Donges ↔ Paimbœuf	Martigné	900 L.

Tableau 3 – Les trois passages d'eau «confirmés» de l'estuaire de la Loire au XVIII^e siècle⁵⁵.

Le passage Donges/Paimbœuf est de loin le plus important par l'importance de sa ferme et un des plus importants de Bretagne. En 1773, ce passage «difficile en tous temps» est desservi par deux barges de 5 tonneaux montées chacune de 3 hommes⁵⁶. En 1778, le tarif de la voiture complète est fixé à 3 livres⁵⁷. À côté de ces passages, il en existe quelques autres, officieux, qui n'échappent pas au couperet de la commission des péages chargée de vérifier l'assise juridique de ces derniers. C'est le cas du passage Saint-Nazaire/Mindin, «fréquenté qu'au tems des fêtes et des

⁵³ Arch. dép. Loire-Atlantique, B 4616 : déclaration du 13 février 1758, f° 63 v°.

⁵⁴ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 2439 : état des bacs de la subdélégation de Nantes, 1763 ; état des bacs de la subdélégation de Pontchâteau, 1762.

⁵⁵ Arch. mun. Nantes, EE 268 : *état des droits maritimes*, 14 septembre 1782.

⁵⁶ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 2449 : état des droits des bacs, 6 novembre 1773.

⁵⁷ Arch. dép. Loire-Atlantique, B 13153 : tarif du passage de Donges à Paimbœuf, 27 août 1778.

foires»⁵⁸, à la fois revendiqué par la comtesse de Langan (rive droite) et le marquis de La Guerche (rive gauche)⁵⁹.

Enfin, au service du complexe portuaire, les pilotes lamaneurs, chargés d'acheminer les navires à bon port. Ils sont concentrés en deux stations. Une station dite de l'extérieur, à l'entrée de la Loire, Saint-Nazaire, et une station dite de l'intérieur, Indre. Les pilotes de la première station ont pour mission d'aller chercher les navires au large pour les conduire à la première ligne d'avant-ports c'est-à-dire Mindin/Paimbœuf, les seconds assurent eux le pilotage des navires entre Paimbœuf et Nantes. Leur recrutement se caractérise par une forte endogamie⁶⁰. Ces pilotes de l'intérieur, ce sont ces mêmes bargers d'Indre cités précédemment, et qui sont également des pêcheurs. Ces marins d'estuaire au profil très polyvalent sont en effet particulièrement compétents pour identifier les bancs de sable de la Loire⁶¹. Suivons-les donc à présent dans cette autre grande activité qu'est la pêche d'estuaire.

Les bargers et les pêches d'estuaire

Ces pêches, ce sont essentiellement celles des poissons migrateurs : aloses, lamproies et saumons principalement. Une pêche printanière donc, à laquelle se rajoutent les pêches des poissons spécifiquement d'eau douce, moins importantes cependant et surtout moins lucratives.

Mettons de côté les pêches riveraines pour nous intéresser ici à la pêche embarquée⁶². Celle-ci est pratiquée quasi-exclusivement par deux communautés de pêcheurs, toutes deux situées en amont de l'estuaire : la plus importante habitant les îles de Rezé, c'est-à-dire l'île des Chevaliers et l'île de Trentemoult⁶³ ; l'autre habitant les «îles» d'Indre, c'est-à-dire

⁵⁸ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 2439 : lettre du subdélégué de Nantes à l'intendant de Bretagne, 25 mars 1759.

⁵⁹ Arch. dép. Loire-Atlantique, B 13153 : Arrêt du Conseil d'Etat, 2 septembre 1769 ; Arrêt du Conseil d'Etat, 6 juin 1750.

⁶⁰ LE BASTARD, Hubert, *Les pilotes lamaneurs ligériens, essai sur le recrutement et l'encadrement du personnel du pilotage sous le régime de l'ordonnance de la marine d'août 1681 (1681-1806)*, thèse de doctorat en droit maritime, 1976, université de Nantes, 2 t., 250 p.+ 459 p.

⁶¹ Pour citer les officiers de l'Amirauté : «ce qui paroist le plus convenir pour estre reçus pilotes sont les pescheurs qui sont chaque jour sur les écueils», Arch. dép. Loire-Atlantique, C 878 : *Observations des officiers de l'Amirauté de Nantes...* (1750-1752), f° 210 r°.

⁶² Pour un développement plus complet, nous nous permettons de renvoyer à : BUGEAUD, Vincent, «Pêcher dans l'estuaire de la Loire au XVIII^e siècle», in *L'eau sous le regard des sciences humaines*, Patrick Le Louarn (dir.), Paris, L'Harmattan, 2007, p. 153-170.

⁶³ «Les pêcheurs de Trentemou sont avec ceux de l'isle des Chevaliers leurs voisins les plus fameux ou pour mieux dire les plus expérimentés des pêcheurs de la Loire et qui fournissent seuls tout le poisson de mer qui se consomme à Nantes, et ils sont même eux seuls en plus grand nombre que tous les autres pescheurs ensemble qui se trouvent le long des costes du ressort de cette amirauté quoique d'une grande étendue», Arch. dép. Loire-Atlantique, B 13162 : *procès-verbal...*

Haute-Indre et Basse-Indre, cette dernière ayant cependant comme on l'a vu une grande polyvalence que n'ont pas les rezéens, pêcheurs avant tout. En 1728, l'inspecteur général des pêches François Le Masson du Parc comptabilise 100 barges pour les îles de Rezé et 52 à 55 pour Indre⁶⁴. Cette pêche embarquée est d'abord une pêche aux filets dérivants. Les pêcheurs embarquent pour cette dernière à deux par barge. Les pêcheurs de Rezé utilisent trois types de filets dérivants pour la pêche en Loire, ce sont tous des trémails⁶⁵ : les *sédors* pour la pêche aux saumons et aloses, qui sont les plus importants des filets dérivants utilisés dans l'estuaire, les *lampresses* pour la pêche à la lamproie, et les *couvrées* pour la pêche aux fausses aloses, appelées *couvers* dans la région nantaise, d'où le nom du filet.

Si le filet dérivant est le filet privilégié pour la pêche embarquée, un autre filet est utilisé en bateau, mais dans un cadre juridique particulier du fait de l'efficacité de ce filet et donc de son potentiel dévastateur : c'est la senne. C'est un grand filet qui sert à la pêche aux saumons et aux aloses et qui se constitue d'une nappe simple que l'on traîne sur le fond des eaux. Cette pêche se fait avec deux barges et deux hommes par barge. La senne est utilisée à la dérive mais à la différence d'un filet dérivant, elle est relevée sur les rives à chaque trait de filet. Cette pêche est surtout exercée par les pêcheurs de l'île des Chevaliers ; quelques pêcheurs de Saint-Jean-de-Boiseau et Bouguenais la pratiquent également, non pas pour ces derniers avec des barges, mais des toues⁶⁶.

On ne pêche pas en théorie dans l'estuaire sans en posséder le droit, obtenu par concession ducale ou royale. Trois types de droits vont être ici abordés : d'abord le cas particulier de ce qu'on appelle les échelles d'eau, puis les droits communautaires et les droits seigneuriaux.

À l'origine des échelles d'eau, se trouve une concession du duc de Bretagne Jean IV octroyée en 1397 aux habitants de Sainte-Croix de Nantes, de Bouguenais et des îles de Rezé⁶⁷. Cette concession porte sur la reconnaissance d'un droit de pêche à la senne. Cependant, dans ce privilège, il n'est nullement question d'échelles. En fait, ces dernières sont nées de l'aliénation de ce droit de pêche à la senne par les pêcheurs, qui a eu lieu semble-t-il assez tôt, avant le milieu du xvi^e siècle en tout cas⁶⁸. Par cette

⁶⁴ *Ibid.*

⁶⁵ Un trémil est un filet constitué de trois nappes au maillage différent. C'est un type de filet adapté à la pêche de poissons de fond de rivière.

⁶⁶ Arch. dép. Loire-Atlantique, B 13162 : *procès-verbal...*

⁶⁷ JONES, Michael, *Recueil des actes de Jean IV, duc de Bretagne, tome II (1383-1399)*, Paris, Klincksieck, 1983, p. 666-668.

⁶⁸ Arch. mun. Nantes, DD 153 : *Observations des maire, échevins, assesseurs et communauté de Nantes...*, 18 août 1736 ; DD 344 : *Mémoire pour les pêcheurs et habitans des Isles de Trantemoult, d'Ortiouze, des Chevaliers et Haute-Isle, Paroisse de Saint-Pierre de Rezé, diocèse de Nantes, contre les Maires et Échevins de la ville et Communauté de Nantes, 1745.*

aliénation, les pêcheurs ont fait de ce droit commun des droits particuliers : ils l'ont vendu en portion, chacune d'entre elles étant constituée de ce qu'on appelle alors une échelle, c'est-à-dire une senne, deux barges et deux hommes par barge. Il y en a semble-t-il douze en tout. La possession de ces échelles permet d'exercer la pêche à la senne sur l'ensemble de la Loire bretonne, c'est-à-dire d'Ingrandes à Paimbœuf. À ces échelles ducales, dites «anciennes échelles» s'en sont rajoutées par la suite douze nouvelles, créées par Henri IV en 1601, mais ne pouvant s'exercer, elles, qu'en aval de Nantes⁶⁹.

D'après un état des propriétaires et des fermiers de ces échelles, dressé en 1728 par François Le Masson du Parc⁷⁰, ces dernières appartiennent à la «bourgeoisie», à la noblesse ou au clergé régulier et sont toutes affermées à trois poissonnières de Nantes, qui cherchent donc ici un contrôle de leur approvisionnement. Ces poissonnières sont toutes trois veuves de gabarriers ; le fait n'est pas étonnant, la cohue aux poissons de Nantes se trouvant à la Saulzaie, quartier gabarier de Nantes au XVIII^e siècle comme nous l'avons vu. Ces poissonnières sous-afferment le droit de senne aux pêcheurs de Rezé⁷¹.

Revenons justement sur les pêcheurs de Rezé en abordant le deuxième type de droit de pêche qui est le droit communautaire. Il y en a trois dans l'estuaire de la Loire : deux concernent les deux foyers principaux de pêcheurs de l'estuaire, Rezé et Indre, le troisième, la ville de Nantes. Nous avons vu que les pêcheurs de Rezé avaient bénéficié d'un privilège de pêche à la senne en 1397, qu'ils avaient cédé. Par une interprétation de cet ancien droit, François I^{er} reconnaît aux pêcheurs de Rezé, en 1526, un droit de pêche aux «retz courants» (c'est-à-dire aux filets dérivants) «en tous temps et en toutes saisons», confirmé ensuite par Henri II en 1547⁷² et de nouveau confirmé au XVIII^e siècle, par un arrêt du Conseil d'État en 1757⁷³. Quelques années plus tard, en 1768, un autre arrêt confirme également un droit de pêche aux filets dérivants aux pêcheurs d'Indre, droit dont l'existence était jusqu'ici au contraire des pêcheurs de Rezé, seulement officieux⁷⁴.

⁶⁹ Une certaine confusion interprétative paraît s'être établie tôt concernant le nombre exact de ces échelles, entre 2 x 12 et 2 x 24 échelles. C'est le nombre de 12 nouvelles et 12 anciennes qui est retenu par François Le Masson du Parc en 1728 et l'Amirauté de Nantes à la fin du XVIII^e siècle, ce nombre correspondant au nombre d'échelles réellement déclarées, Arch. dép. Loire-Atlantique, B 13162 : *procès-verbal...* ; Arch. mun. Nantes, EE 268 : *État des droits maritimes*, 14 septembre 1782, f^o 10 r, f^o 12 r.

⁷⁰ Arch. dép. Loire-Atlantique, B 13162 : *procès-verbal...*

⁷¹ *Ibid.*

⁷² Arch. mun. Nantes, DD 344 : *mémoire pour les pêcheurs...*, p. 10-11.

⁷³ Arch. dép. Loire-Atlantique, B 13153 : arrêt du Conseil d'État du 1^{er} mars 1757.

⁷⁴ *Ibid.* : arrêt du Conseil d'État du 24 avril 1768.

Le troisième droit communautaire, celui de la ville de Nantes, est très récent : il est issu de la suppression en 1712 par arrêt du Conseil d'Etat des pêcheries installées aux ponts de la Madeleine et de Pirmil, coupables de gêner l'écoulement des eaux et d'avoir ainsi aggravé les effets d'une crue qui a emporté une partie des arches de ce dernier pont en 1710⁷⁵. La ville de Nantes se voit alors dans l'obligation d'indemniser les propriétaires de ces anciennes pêcheries par une rente annuelle, fixée à 4 512 livres 10 sols. Le versement de cette rente est financé par la réunion à la ville de Nantes de tous les anciens droits particuliers et la cession par le roi de ses droits domaniaux, d'où la création d'une ferme nantaise des pêches. Cette ferme est formée de la pêcherie des ponts, la plus importante, constituée de nasses placées dans les voies des arches en aval et en amont, auquel se rajoutent divers autres droits de pêche, à la senne et aux havenaux⁷⁶ s'exerçant dans des périmètres réduits mais mal définis⁷⁷. Dans la première moitié du siècle, les origines sociales des fermiers sont diverses⁷⁸. Ainsi, les premiers fermiers sont des gabariers qui prennent la ferme au nom de leur femme poissonnière : il s'agit de ces mêmes poissonnières qui sont également fermières d'échelles d'eau. Ce sont alors de véritables accapareuses de droits de pêche, dont l'attitude est dénoncée notamment par François Le Masson du Parc⁷⁹.

Nous finirons par un troisième type de droits, censé être issu, là aussi, de concessions ducales ou royales : ce sont les droits seigneuriaux, fortement mis à mal au XVIII^e siècle. Face à ces revendications seigneuriales, la monarchie, comme pour les droits de bacs, vérifie l'ensemble des titres durant le siècle. Pour l'estuaire de Loire, on assiste à un démantèlement radical : à la veille de la Révolution, seuls subsistent en droits de pêche sur la Loire en aval de Nantes les 24 échelles d'eau et les trois droits communaux⁸⁰.

Conjuguer le fleuve et la mer

Pour une population de l'entre-deux, la complémentarité de revenus que peut permettre l'accès à deux espaces de navigation très différents, et leurs ressources distinctes, est évidemment tentante.

Continuons sur l'exemple des pêcheurs. Si ces derniers pêchent d'abord en Loire, ils peuvent également pêcher en mer : c'est le cas des

⁷⁵ Arch. mun. Nantes, DD 147 : arrêt du conseil d'Etat du 8 mars 1712.

⁷⁶ Filet en forme d'épuisette.

⁷⁷ *Ibid.* : arrêt du conseil d'Etat du 12 décembre 1713.

⁷⁸ *Ibid.* : DD 152 à DD 158.

⁷⁹ Arch. dép. Loire-Atlantique, B 13162 : *procès-verbal...*

⁸⁰ Arch. mun. Nantes, EE 268 : *état des droits maritimes établis dans le ressort de l'Amirauté de Nantes*, 1788.

bargers de Trentemoult. Cette pêche maritime prend de l'ampleur au cours du siècle. En 1728, François Le Masson du Parc signale en effet que le tiers environ des barges des îles de Rezé prendrait la mer alors que des apostilles de mise à jour, postérieures à 1768 et faisant état de 110 barges pour les îles de Rezé, indique que toutes celles de Trentemoult, soit 60 barges, prendraient le large à l'exception de deux du fait de l'âge des maîtres⁸¹. Les pêcheurs de Rezé embarquent dans les barges à trois pour la pêche en mer⁸². En jouant la complémentarité de la pêche fluviale et de la pêche maritime, les pêcheurs de Trentemoult ont ainsi la particularité de pêcher toute l'année, «ils ne vivent que de poissons»⁸³. De véritables pêcheurs professionnels donc, qui ne constitue pas alors, loin s'en faut, le profil dominant dans le monde des pêcheurs des temps préindustriels. En simplifiant, le premier semestre est le temps de la pêche en Loire, le point d'orgue étant bien sûr le printemps avec la remontée des poissons migrateurs ; tandis qu'un second semestre est consacré à la pêche en mer : pêche estivale du poisson frais sur les côtes de Bretagne et du Poitou, puis pêche automnale du hareng, principalement en baie de Mesquer⁸⁴, cette dernière débutant au commencement du mois d'octobre pour finir vers la mi-janvier⁸⁵. À cette date là, ils retournent dans leurs foyers dont ils ont été

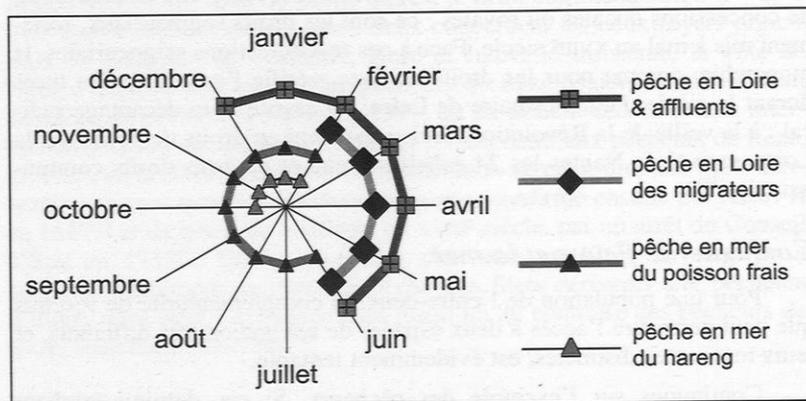


Figure 1 – Calendrier sommaire des pêches des bargers de Trentemoult au XVIII^e siècle.

⁸¹ Arch. dép. Loire-Atlantique, B 13162 : *procès-verbal...*

⁸² *Ibid.*

⁸³ DUHAMEL DU MONCEAU, Henri-Louis, *op. cit.*, t. III, p. 243.

⁸⁴ BUGEAUD, Vincent, «Les bargers de Trentemoult et la pêche des harengs sur les côtes guérandaises au XVIII^e siècle», *Les cahiers du Pays de Guérande*, n° 46, 2007, p. 79-85.

⁸⁵ DUHAMEL DU MONCEAU, Henri-Louis, *op. cit.*, *ibid.*

absents parfois de longues semaines, mais pas de temps morts : «leur retour à leurs ménages ne les rend ni moins actifs ni moins laborieux ; ils y font de nouveaux filets pour la prochaine campagne, et sont sans cesse occupés à la pêche des poissons que fournit la Loire en attendant l'arrivée des saumons»⁸⁶.

À la pêche maritime vient se greffer, naturellement pourrait-on dire, la pratique d'un petit cabotage, les bargers de Trentemoult allant «à Lorient, à La Rochelle jusqu'à Bordeaux»⁸⁷. Ce cabotage prend de l'importance dans les dernières années du siècle, la conséquence en est alors un «gonflement» de la barge de certains pêcheurs qui privilégient dorénavant cette activité, bien que «le genre de construction de ces embarcations ne les rend nullement propres au cabotage»⁸⁸. Une évolution accélérée par la Révolution qui provoque la perte du privilège de pêche en Loire des pêcheurs de Rezé : chassés du fleuve, la mer devient leur salut.

L'emprise croissante de la mer sur les gabariers s'observe également. Les registres-matricules des classes de la Marine, les rôles d'armements et les actes de propriétés des navires passés devant l'Amirauté permettent de bien suivre le cheminement chronologique de cette «marche à la mer». La situation militaire de la seconde moitié du siècle joue dans cette évolution un rôle fondamental. Bien que des gabariers prennent la mer pour aller chercher du sel à Bourgneuf à destination des Salorges de Nantes⁸⁹, c'est avant tout l'approvisionnement en bois des arsenaux qui joue le rôle moteur dans la «maritimisation» des gabariers nantais et vertaviens. En effet, après la défaite qui clôt la guerre de Sept Ans (1756-1763), la monarchie se lance dans un effort important de reconstruction de sa flotte de guerre qui se traduit par une demande forte d'approvisionnement en bois des arsenaux. Or la flotte traditionnellement affectée à ce trafic, celle des gabares dites de Rhuys, ne peut elle seule faire face à cette demande. Pour évacuer au plus vite vers les arsenaux de Lorient et Rochefort les bois qui arrivent à Nantes par la Loire et qui s'accumulent à Îndret, le commissaire principal de la Marine à Nantes n'hésite alors pas à utiliser les gabares de Nantes et de Vertou. Les maîtres des gabares de Rhuys n'apprécient guère cette concurrence et se plaignent ainsi en 1785 que «les fournisseurs char-

⁸⁶ *Ibid.*

⁸⁷ Arch. mun. Nantes, EE 228, rapport de la municipalité de Nantes au bureau de la Marine, s.d., époque révolutionnaire.

⁸⁸ Arch. dép. Loire-Atlantique, 7 R 1 92, lettre du commissaire principal de la Marine à Nantes au ministre de la Marine, 14 juillet 1800.

⁸⁹ Arch. dép. Loire-Atlantique, B 4808, «*Note de party des propriétaires des gabares de la Rivière de Nantes pour la charge et décharge des navires de Nantes dont party des gabares vont à Bourgneuf prendre du sel pour la ferme pour apporter aux salorges à Nantes*», 20 septembre 1763.

gent de préférence sur les allèges et bateaux plats de Nantes leurs bois de construction pour les divers ports, ce qui anéantit entièrement leur commerce», ce à quoi le commissaire répond qu'il ne se sert «des gabares nantaises que dans des cas pressés et lorsqu'il n'y en a pas de Ruis»⁹⁰. Car si la gabare nantaise à l'avantage d'être immédiatement disponible, surtout en période de guerre, de nécessiter un équipage plus réduit que celle de Rhuys, et de pouvoir charger le bois à Indret, ce qui n'est pas le cas des gabares de Rhuys qui doivent compléter leur chargement à Paimbœuf, elles souffrent d'un défaut fâcheux pour voguer vers les arsenaux : ce sont des bateaux de rivière. Embarcations à fond plat, sans quille apparente, calfatées avec de la mousse, ce sont évidemment des bateaux qui naviguent fort mal en mer ; ces gabares tiennent mal le vent et doivent relâcher sans arrêt ce qui allonge le délai des voyages. Elles ne sont en fait véritablement opérationnelles qu'en été⁹¹. Pour les gabariers nantais et vertaviens, on se doute que cette activité est intéressante, quand l'État daigne toutefois se montrer généreux au niveau des salaires⁹², puisqu'elle leur offre un revenu complémentaire, et en période de guerre, une alternative face à l'effondrement du transbordement des long-courriers. La conséquence est, comme on l'a vu, une réception de gabariers à la maîtrise au cabotage et, comme pour les pêcheurs de Trentemoult, une orientation de plus en plus maritime durant les années de fer de la Révolution et de l'Empire.

À côté de ces mouvements du fleuve à la mer, les registres des matricules des classes de la Marine permettent d'identifier des marins effectuant le mouvement inverse, de la mer au fleuve. C'est l'aval de l'estuaire qui est le plus riche de ces profils. Cela peut être des hommes recherchés sur la Loire pour des activités où l'expérience est nécessaire autant qu'une certaine fraîcheur physique comme c'est le cas pour le difficile autant que nécessaire passage de Donges/Paimbœuf : Jacques Cholet en devient ainsi un passager à 37 ans environ en 1778 après 10 voyages au long cours⁹³. En plus de mettre leur expérience au service du fonctionnement interne du complexe portuaire, le fleuve est aussi pour certains marins l'occasion de continuer à exercer une activité de navigant sans pour autant prendre la mer, ce que leur permet plus forcément leur âge ou leur infirmité. C'est l'exemple de Jacques Leray, ancien maître d'équipage et barger du port du

⁹⁰ Arch. dép. Loire-Atlantique, C 964 : lettre du commissaire principal de la Marine à Nantes au ministre de la Marine, 7 mai 1785.

⁹¹ Arch. dép. Loire-Atlantique, 7 R 195 : lettre du commissaire principal de la Marine à Nantes au ministre de la Marine, 24 février 1806.

⁹² Arch. dép. Loire-Atlantique, 7 R 178 : lettre du commissaire principal de la Marine à Nantes au ministre de la Marine, 21 mars 1793.

⁹³ Arch. dép. Loire-Atlantique, C 1153 : registre des matricules des officiers marinières et matelots, quartier du Croisic, 1776-1787, n° 11.

Paimbœuf en 1786 à 56 ans environ, après avoir totalisé 15 voyages au long cours et servi 77 mois pour la Compagnie des Indes⁹⁴.

Entre fleuve et océan, l'estuaire de la Loire a vu éclore sur ses rives une population de navigants à son image, des gens de l'entre-deux que l'on désigne au XVIII^e siècle par le nom de leurs bateaux, spécifiques à la «rivière de Nantes», les gabarriers et les bargers. Ils se concentrent essentiellement en quatre foyers, tous en amont : Nantes, Vertou, Rezé et Indre.

Voituriers du complexe portuaire et pêcheurs, ces communautés familiales de gens d'estuaire voient le rapport qu'elles entretiennent avec le fleuve et la mer évoluer, au détriment du premier, à partir de la seconde moitié du siècle, avec une forte amplification sous la Révolution et l'Empire. Le contexte politico-militaire leur ferme plus ou moins le fleuve mais leur ouvre plus largement la mer. Qu'importe, la capacité bivalente de cette population lui permet de s'adapter à la nouvelle donne qui se met en place : d'un maillon essentiel au fonctionnement interne du complexe portuaire qu'elle est au XVIII^e siècle, elle va en constituer un maillon essentiel du fonctionnement externe au XIX^e siècle en fournissant au port de Nantes son plus gros contingent de capitaines.

Conclusion

L'essor du commerce maritime bouleverse la région nantaise dans sa partie estuarienne. L'organisation de cet espace se redéfinit alors en fonction des capacités portuaires de la rivière. En fond d'estuaire, inaccessibles aux long-courriers aux cales chargées, les sites portuaires de la ville de Nantes ne peuvent en effet développer le commerce colonial. Il faut à la ville des relais sur lesquels elle peut s'appuyer. Au XVIII^e siècle, son complexe portuaire s'étend et se fortifie, composé d'un port de fond d'estuaire dont Nantes est la tête et d'une kyrielle de petits ports et avant-ports qui en constituent les bras, Paimbœuf étant le principal d'entre eux.

Cet étalement portuaire de Nantes sur l'estuaire est complété par le rôle que jouent les marins. À la base, des gens d'estuaire, les gabarriers et les bargers, assurent le fonctionnement interne du complexe portuaire en effectuant les transbordements et autres voiturages entre les avant-ports et les entrepôts nantais. Cette activité est principalement et traditionnellement aux mains de communautés familiales vivant à l'amont. Des communautés qui ne dédaignent pas pour autant, bien au contraire, les autres activités proposées par l'estuaire, en premier lieu la pêche, qui est avant tout celle des poissons migrateurs.

⁹⁴ Arch. dép. Loire-Atlantique, C 1461 : registre des matricules des officiers marinières et matelots, quartier de Paimbœuf, 1776-1787, n° 384.

Au côté de ce recrutement interne très localisé, bien différent est le recrutement externe de part son ampleur et sa gourmandise. Si Nantes n'est pas en mesure de fournir les marins nécessaires à la composition de ses équipages au long cours, elle règne sur un vaste et fidèle bassin de main-d'œuvre compensant la faiblesse relative de sa participation (elle dépasse rarement le quart des effectifs même si les Nantais sont plus nombreux au courant du XVIII^e siècle). Nantes parvient ainsi à composer entre 50 et 70 % de ses effectifs dans une zone inférieure à 60 kilomètres. Le commerce nantais crée même, à partir de Paimbœuf, un autre pôle de recrutement en recentrant les hommes autour du lieu de départ de nombreux navires coloniaux (littoral nord et sud nantais). Paimbœuf est alors le cœur de l'aire de recrutement nantais (20-30 % des effectifs). La force du recrutement nantais repose ainsi sur la proximité des bassins de recrutement qui composent le complexe portuaire de la ville. Toute la basse Loire constitue l'aire de recrutement nantaise, même les bourgades les moins peuplées n'échappent pas à l'attraction de la ville. Les marins sont principalement originaires de deux endroits remarquables par leur site et très liés à Nantes par leur activité. Le premier lieu de fort recrutement se situe à l'embouchure de l'estuaire de la Loire et le second s'étend du Pellerin à l'entrée de Nantes. Ce sont, pour la plupart, des sites d'avant-ports nantais.

Si cette proportion met en évidence l'insuffisance de Nantes à pourvoir elle-même à ses besoins, cette faculté à attirer des marins en dehors de la frontière diocésaine et même des frontières bretonnes et bas poitevines souligne l'envergure de son complexe portuaire. Nantes peut ainsi être présentée comme un grand port atlantique cosmopolite, dont le rayonnement dépasse les limites mêmes de son estuaire.

Bernard MICHON, Murielle BOUYER,
Vincent BUGEAUD

RÉSUMÉ

L'estuaire de la Loire au XVIII^e siècle, c'est une rivière maritime constituant un complexe portuaire voué au commerce de sa grande ville. Il est constitué par différentes lignes d'avant-ports qui s'expliquent par l'impossibilité pour les navires les plus importants de remonter jusqu'à Nantes d'où la nécessité de sites de rupture de charge.

Au service de ce complexe, des marins. Des gabariers et des bargers en assurent le fonctionnement interne, et en premier lieu le transbordement entre Nantes et ses avant-ports. L'estuaire fournit de plus à Nantes une part essentielle de son recrutement pour ses navires long-courriers. L'estuaire de la Loire est ainsi structuré et mobilisé pour le service du commerce nantais, lui assurant le cadre portuaire nécessaire à son envergure internationale.