UNIVERSITE SOCIETES BRETAGNE TEMPS LOIRE TERRITOIRES

UNIVERSITÉ DE NANTES

UNIVERSITE SOCIETES BRETAGNE TEMPS LOIRE TERRITOIRES

THÈSE DE DOCTORAT DE

L'UNIVERSITE DE NANTES
COMUE UNIVERSITÉ BRETAGNE LOIRE

ECOLE DOCTORALE N° 604
Sociétés, Temps, Territoires
Spécialité : Histoire

Par

Hervé RETUREAU

Sociétés littorales, gens de mer et activités maritimes dans un port en mutation

L'exemple des Sables-d'Olonne (1747-1866) – volume 1

Thèse présentée et soutenue à Nantes, le 20 février 2020
Unité de recherche : CRHIA EA 1163
Thèse N° :

Rapporteurs avant soutenance :

Caroline Le Mao — Maître de conférences HDR – Université de Bordeaux III CEMMC – EA 2958
Bruno Marnot — Professeur des Universités – Université de La Rochelle LIENSs – UMR 7266

Composition du Jury :

Président : Bruno Marnot — **Professeur des Universités, Université de La Rochelle LIENSs - UMR 7266**

Examinateurs : Caroline Le Mao — Maître de conférences HDR, Université de Bordeaux III CEMMC - EA 2958
Bruno Marnot — Professeur des Universités, Université de La Rochelle LIENSs - UMR 7266

Dir. de thèse : Martine Acerra — Professeur des universités émérite, Université de Nantes – CRHIA EA 1163
Co-dir. de thèse : Thierry Sauzeau — Professeur des universités, Université de Poitiers – CRIHAM – EA 4270

Invité(s)
Bernard Michon — Maître de conférences, Université de Nantes – CRHIA EA 1163
Philippe Hrodej — Maître de conférences, Université de Bretagne Sud – TEMOS CNRS FRE 2015

REMERCIEMENTS

Embarquer dans une aventure en solitaire comme peut l'être une thèse de Doctorat nécessite, malgré tout, un équipage solide autour du « capitaine » œuvrant à la barre. Quoi qu'on en pense, ce dernier n'est pas « seul maître à bord ». C'est pourquoi je voudrai remercier chaleureusement toutes les personnes qui m'ont accompagné dans ce parcours au long-cours de trois années et leur exprimer ici toute ma plus sincère et amicale reconnaissance. Ces entretiens réguliers avec les uns et les autres ont été perçus comme autant de points d'escale voire d'amers me permettant de repartir plus confiant pour suivre le cap attendu sans me perdre dans d'obscurs méandres.

Mes premières pensées iront à mes deux directeurs de Thèse, Madame Martine Acerra, professeur émérite d'histoire à l'Université de Nantes d'une part et Monsieur Thierry Sauzeau, professeur d'histoire moderne à l'Université de Poitiers d'autre part. Je tiens à souligner la sollicitude dont ils ont fait preuve tant dans l'accompagnement constant, personnalisé et bienveillant qu'ils m'ont accordé que dans leurs précieux apports scientifiques et méthodologiques. Leurs conseils, leur foi en un tel sujet, leurs relectures attentives et leurs encouragements ont motivé l'étudiant que j'étais redevenu après vingt ans d'interruption universitaire. Tous deux complémentaires dans leur domaine de spécialité maritime respectif, ils ont pu donner à ma recherche une dimension transversale alliant à la fois l'étude des hommes dans leur univers maritime et ce, dans son plus large spectre. Je salue aussi mon laboratoire de rattachement, le **C**entre de **R**echerches en **H**istoire **I**nternationale et **A**tlantique de l'Université de Nantes qui m'a permis de participer à plusieurs colloques et de confronter le fruit de mes recherches avec ceux d'autres historiens maritimistes.

Cette entreprise de recherches n'aurait pas été rendue possible sans le concours vital d'une collectivité territoriale, fait singulier et rare s'il en est qui mérite d'être souligné. En effet, la communauté *Les Sables Agglomération* sous la houlette de son président, Monsieur Yannick Moreau et, à travers lui, les élus communautaires ont osé faire confiance à ce projet que je leur ai soumis en juin 2016. Que leur audace, leur conviction et leur clairvoyance soient ici saluées et je forme des vœux pour que cette première expérience puisse être retentée avec d'autres étudiants sous couvert d'une C.I.F.R.E. Je n'oublierai pas non plus mes deux directrices de service successives, Cécile Lataste et Nathalie Bohain, pour leur suivi attentionné et sérieux mais aussi pour l'intérêt réel qu'elles ont constamment porté à mes études. Une mention toute particulière doit être rendue à l'endroit de ma collègue Amélie Allaire du service SIG (Service d'Information Géographique). Sa parfaite maîtrise de la cartographie aura permis d'illustrer mes propos. Je tenais à leur rendre cet hommage car sans le concours de la collectivité *Les Sables Agglomération* cette thèse n'aurait jamais vu le jour. Cette thèse ancre un peu plus la vocation maritime de la ville des Sables-d'Olonne.

Je dois avouer que cette « parenthèse » dans ma vie professionnelle peut être considérée comme une chance pour le passionné d'histoire maritime et locale que je suis. Toutes les personnes citées ont concouru, à leur façon, à sa concrétisation finale mais je ne peux passer sous silence que Guy Saupin, professeur émérite à l'Université de Nantes, a été le premier à me souffler l'idée d'une reprise d'études alors qu'il m'avait connu étudiant en Maîtrise entre 1995 et 1996. C'était en mars 2015 au retour d'un colloque sur le patrimoine maritime au Havre[1] auquel il m'avait fort aimablement convié pour évoquer le cas sablais. Un peu perplexe au départ quant à la faisabilité d'une telle aventure, le projet a germé puis mûri

1 Colloque intitulé *La pêche : regards croisés*. Actes publiés sous ce même titre et dirigés par Christophe CÉRINO, Bernard MICHON et Éric SAUNIER aux PURH, 2017.

comme une évidence et une formidable opportunité. Après une année menée « tambour battant » en Master[2] à Nantes, l'inscription en doctorat devenait possible. Je tiens à ce propos à remercier le Président du C.F.A IFACOM dans lequel j'enseigne depuis 2001, M. Jérôme Ageneau, et le directeur de l'établissement M. Fabrice Brosseau pour la confiance accordée en m'octroyant un aménagement horaire rendant ainsi possible la réalisation de ce rêve que je croyais inaccessible. Toutes ces personnes, individuellement, ont joué un rôle collectif qu'elles ne mesurent sans doute pas dans l'aboutissement de cette thèse. De telles reconnaissances aux uns et aux autres me font indubitablement penser à ces masses d'hommes et de femmes que j'ai croisées au cours de mes recherches en archives dans un souci prosopographique : personnages pris individuellement qu'ils soient mousses, matelots, capitaines ou charpentier de navire mais qui appartiennent néanmoins à une structure collective que ce soit l'équipage, la famille ou le quartier dans lequel ils vivaient. Que Loïc Le Bourhis, Serge Blanchard, Marie-Thérèse Mathé, Michel Blandineau soient ici sincèrement remerciés pour les temps de relecture passés.

Réaliser une thèse en histoire ne peut se passer d'archives et je voudrai saluer la qualité d'accueil et l'écoute attentive du personnel des dépôts fréquentés. Qu'Anton Lavigne et ses collègues du service des archives municipales des Sables-d'Olonne, Thierry Heckmann aux archives départementales de la Vendée et Sylvie Tallineau du Service Historique de la Défense de Rochefort[2] trouvent ici l'expression de toute ma reconnaissance pour leur accueil et leur bienveillance à mon égard. Sans doute que cette thèse n'aurait pas été rendue possible sans ma fréquentation précoce des archives du Service Historique de la Défense dès mon service national (1998-1999). Durant ce temps, j'ai pu continuer à me familiariser avec les archives de l'Inscription maritime et mettre à profit mon temps de présence à Rochefort pour entamer un dépouillement qui trouve ici son écrin.

J'adresse une mention toute particulière à mon épouse Sophie et à nos trois filles : Margot, Ophélia et Lola qui ont dû composer, durant ce temps parfois long, avec un mari ou un père enfermé dans son bureau, seul dans sa tanière, parmi son « océan d'archives »[3] comme peut l'être le patron de pêche dans la passerelle de son navire à traquer le poisson. Elles aussi, à leur manière, ont fait partie intégrante de l'équipage et de cette formidable aventure. Je leur en suis extrêmement reconnaissant car elles m'ont permis de me consacrer à ma passion et voir ce travail abouti dans les délais impartis. Enfin, je dédicace cette thèse à mon père, Jean-Louis, lui-même issu d'une longue lignée de marins et qui, durant toute sa vie professionnelle, travailla au service des marins-pêcheurs du port des Sables-d'Olonne. Il est parti vers un autre monde au moment où les prémices de la thèse s'entrouvraient à moi. Nous aurons, tous les deux, embarqué dans notre propre univers, chacun dans notre direction. Il n'aura pas eu le temps de voir mes recherches finalisées mais, au fond de lui, il savait que la passion qui m'habite c'est à lui que je la dois. Sensibilisé dès mon plus jeune âge à ce groupe social auquel nous n'appartenions pourtant pas, il n'a fait que susciter en moi la curiosité et mon intérêt pour la marine. Inconsciemment cette thèse et ma passion lui doivent beaucoup.

« *Heureux qui comme Ulysse a fait un beau voyage* » écrivait Joachim du Bellay dans *Les Regrets* en 1558, j'espère que, les pages qui suivent vous persuaderont que pour moi, le voyage le fut.

---

2 Je ne peux oublier de citer M. Marc Fardet, ancien Conservateur du Service Historique de la Marine de Rochefort qui m'accueillit dans son dépôt, entre janvier et mai 1999, alors que j'étais appelé au C.E.A.N. Ces quelques mois passés dans l'enceinte du Service Historique de la Marine me permirent de confirmer mon intérêt pour les gens de mer.

3 Alain CABANTOUS, *Dix mille marins face à l'océan. Les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux XVIIe et XVIIIe siècles (vers 1660-1794), étude sociale,* Publisud, 1991, p. 17.

INTRODUCTION GÉNÉRALE

« L'histoire biographique et anecdotique est la moins explicative, mais elle est la plus riche du point de vue de l'information, puisqu'elle considère les individus dans leur particularité (…) le choix relatif de l'historien n'est jamais qu'entre une histoire qui apprend plus et explique moins, et une histoire qui explique plus et apprend moins ».

Claude Lévi-Strauss, *La Pensée Sauvage, 1962*.

Quand le curé de La Chaume Henri Joseph Fazilleau écrit, vers 1853, une notice historique et mémorielle sur sa paroisse, reprenant ça-et-là, les volumineux mémoires d'André Collinet (1729-1806)[4], le desservant n'omet pas de décrire la catégorie sociale principale de sa paroisse : celle des marins. Si Eugène Sue (1804-1857), marin et auteur d'une *Histoire de la marine française* (1835-1837), décrit, sous la Monarchie de Juillet, de manière détaillée les marins de Saint-Tropez[5], le père Fazilleau se contente d'un laconique :

quand le temps ne leur permet pas d'aller à la pêche, ils restent des journées entières, réunis en grand nombre, à se promener sur le quai et à causer de ce qu'ils ont vu dans leurs voyages ou bien ils s'attablent dans un cabaret, la pipe à la bouche, les cartes à la main et passent ainsi le temps dans une insouciance complète[6].

La description reste superficielle et Fazilleau ne dit mot de l'univers intérieur de ces hommes qu'il croise au quotidien dans son église, dans les rues étroites du quartier chaumois, sur les cales des chantiers navals ou sur les quais. L'homme d'église insiste cependant sur la notion de corps social uni autour d'un même métier partagé. Un esprit communautaire semble émerger de cette catégorie d'hommes habitués à vivre ensemble, où l'on devine une forme d'identité singulière en construction permanente qu'Alain Cabantous a très justement cernée. On peut dès lors de demander si, pour ces hommes de mer : « *la relation à l'océan, espace de vie et de travail, permet de dégager des systèmes d'appartenance et de distinction en fonction d'une histoire, d'un territoire associé infiniment […] à la mer […] en opposition […] à une société massivement terrienne* »[7] ?

Cette thèse de Doctorat est donc largement ancrée dans le champ de l'histoire sociale puisqu'il s'agit avant toute chose de comprendre l'histoire de ces hommes et de leurs familles dans leur rapport au métier de marin et à leur environnement. Ces travaux de recherches font suite aux premières approches historiques que nous avions entreprises avec l'Université de Nantes il y a plus de vingt ans[8]. L'objectif de la présente étude intitulée « *Sociétés littorales, gens de mer et activités maritimes dans un port en mutation. L'exemple des Sables-d'Olonne (1747-1866)* » est de cerner en profondeur ces individus à la profession commune mais aux parcours hétérogènes tout en réunissant les « indices »[9] dispersés dans des sources différentes et complémentaires pour leur rendre leur identité et leur histoire. Une histoire assez mal connue car longtemps délaissée des historiens qui, nous le verrons, s'intéressaient davantage aux aspects économiques. Pourtant au début des années 1980, Alain Cabantous, qui en pionnier de l'histoire sociale des gens de mer évoquait les capitaines et armateurs dunkerquois, constatait qu'il existait « *une autre population maritime économiquement*

4 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche : manuscrits de Collinet (1739-1782)*, La Roche-sur-Yon, Centre Vendéen de Recherches Historiques, 2002 et du même auteur, *Les Sables et la guerre de Vendée. manuscrits de Collinet (1788-1804)*, 2003.

5 Gilbert BUTI, *Les chemins de la mer : Saint-Tropez : petit port méditerranéen, XVIIe-XVIIIe siècles*, Presses Universitaires de Rennes, 2010, p. 18. Eugène SUE, *La Salamandre*, 1832.

6 AM LS 59 J 8-2, Notes du curé Fazilleau, 3ème cahier, p. 308.

7 Alain CABANTOUS, *Les citoyens du large : les identités maritimes en France : (XVIIe-XIXe siècle)*, Paris, Aubier, 1995.

8 Hervé RETUREAU, *Les gens de mer du pays d'Olonne au XVIIIe siècle*. U. F. R Nantes, Mémoire de maîtrise, 1996.

9 Carlo GINZBURG, *Le fromage et les vers*, L'univers d'un meunier du XVIe siècle, Paris, Aubier, 1980. http://www.revue-interrogations.org/Ginzburg-Carlo-Le-fromage-et-les-vers.

indispensable, nombreuse mais pour nous silencieuse » : celle des simples matelots[10] et, tout l'intérêt de mettre en lumière leurs vies « minuscules » concept développé par Arlette Farge[11].

Approche historiographique

Nos travaux de recherches s'inscrivent de fait dans une mouvance historiographique plus large[12]. La mer a tout d'abord intéressé les historiens sous l'angle économique dans la mouvance du courant d'Ernest Labrousse et de l'école des Annales. On s'était ainsi penché sur le trafic des grands ports de commerce français tels que Marseille avec Charles Carrière[13], Bordeaux avec Paul Butel[14] ou Nantes avec Jean Meyer[15]. Mais qu'en était-il des hommes ? Certes, l'histoire des officiers de marine avait été également mise en lumière grâce au monumental travail de Michel Vergé-Franceschi[16] et celui des élites négociantes avec André Lespagnol[17] mais, avant Cabantous, les hommes du terrain ne faisaient l'objet d'aucune étude de fond et restaient dans l'ombre. Hormis les travaux pionniers de Jacques Bernard et Michel Mollat du Jourdin qui s'étaient penchés sur les marins de l'époque médiévale ou bien encore d'André Zysberg sur les galériens[18], les gens de mer restaient le parent pauvre de l'histoire maritime. Philippe Masson s'était intéressé, dans une toute autre dimension, aux gens de mer[19]. Mais qui pour évoquer l'histoire de ces simples marins, ces humbles, ceux qui forment « l'histoire par le bas » ? Il aura fallu attendre le colloque tenu à Bucarest en 1980 sur cette population pour lancer un vigoureux cri d'alerte et ouvrir la voie à une nouvelle génération d'historiens.C'est ainsi qu'un nouveau courant historiographique est né porté par une génération d'historiens travaillant aussi bien sur la façade atlantique que méditerranéenne après que les pêcheurs de la Manche et de la mer du Nord aient ouvert la voie avec Alain Cabantous. Gilbert Buti[20], Thierry Sauzeau et Albert Michel-Luc[21], Marie-Pierre Labonne,

---

10 Alain CABANTOUS Alain, *La mer et les hommes : pêcheurs et matelots dunkerquois, de Louis XIV à la Révolution*, Lille, Westhoek, 1980, p. 9. *Dix mille marins face à l'océan, Publisud, 1991*. « Histoire maritime ou histoire sociale ? L'approche des gens de mer », C*olloque de Barcelone*, novembre 2006, pp. 84-96. Jean-Louis LENHOF, « Travail des équipages et spécificités sociales des gens de mer en France à l'époque contemporaine : une histoire en chantier », *Revue d'Histoire Maritime n°10/11*, PUPS, 2010, p. 159-174.

11 Arlette FARGE, *Le goût de l'archive*, Points Histoire Le Seuil, 1989.

12 *Revue d'Histoire Maritime*, « *La recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation* », n°10/11, 2010, p. 135. Gilbert BUTI et Jacques PÉRET, « Gens de mer et sociétés littorales à l'époque moderne », p. 35-158. Alain CABANTOUS, « L'histoire maritime : objet de recherche ou leurre historiographique ? », Christiane VILLAIN-GANDOSSI, Éric RIETH (sous dir.), *Pour une histoire du « fait maritime ». Sources et champ de recherche*, CTHS, 2001, p. 33-43. Olivier PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, « L'histoire maritime en France : du bilan aux perspectives ? », *Histoire, Économie, Société* n°1, 2001, p. 37-48 et Hervé COUTEAU-BÉGARIE, *L'histoire maritime en France*, Paris, Économica, 1997.

13 Charles CARRIÈRE, *Négociants marseillais au XVIIIe siècle : contribution à l'étude des économies maritimes*, 2 volumes. Marseille, Institut historique de Provence, 1973.

14 Paul BUTEL, *Les négociants bordelais, l'Europe et les Îles au XVIIIe siècle,* Paris, Aubier, Montaigne, 1974.

15 Jean MEYER Jean, *L'armement nantais dans la deuxième moitié du XVIIIe siècle*, Paris, Éditions de l'École des Hautes Etudes en Sciences Sociales, 2013.

16 Michel VERGÉ-FRANCESCHI, *Les officiers de marine au XVIIIe siècle*, Marseille, 1978.

17 André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo : une élite négociante au temps de Louis XIV. 3 volumes,* Presses Universitaires de Rennes, 1996.

18 Jacques BERNARD, *Navires et gens de mer à Bordeaux (XIVe–XVIe siècles)*, Paris, 1968. Michel MOLLAT DU JOURDIN, *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique (IXe-XVIe siècle)*, Paris, Hachette, 1983. André ZYSBERG, *Vie et destin de 60 000 forçats sur les galères de France (1680-1748)*, Paris, Le Seuil, 1987.

19 Philippe MASSON, *Grandeur et misère des gens de mer*, Paris, Lavauzelle, 1986. Réédité sous le titre *La mort et les marins,* Grenoble, Glénat, 1995.

20 Gilbert BUTI, *Les chemins de la mer : Saint-Tropez : petit port méditerranéen, XVIIe-XVIIIe siècles*, Presses Universitaires de Rennes, 2010, p. 18.

21 Albert-Michel LUC, *Gens de Ré au XVIIIe siècle: marins d'une terre, terriens de la mer*, Paris, Le Croît vif, 2008. Thierry SAUZEAU, *Les marins de la Seudre, du sel charentais au sucre antillais, XVIIIe-XIXe siècle*,

Emmanuelle Charpentier ou encore Nicolas Cochard[22] ont tous suivi ce sillage pour des espaces maritimes distincts et des approches différentes. L'histoire sociale maritime a désormais le « vent en poupe » et l'université de Caen s'est très tôt investie dans ce domaine sous la houlette d'André Zysberg et Jean-Louis Lenhof qui ont cherché à comprendre le monde maritime sous un angle novateur en se focalisant notamment sur les équipages et sur le rapport des marins à leur univers quotidien, à la mer et ses activités[23]. À l'Université de Nantes, notre laboratoire de rattachement le CRHIA (Centre de Recherches en Histoire Internationale et Atlantique) a conduit de nombreuses recherches sur les populations maritimes dans l'orbite du complexe portuaire ligérien comme celles de Murielle Bouyer par exemple[24] ou de Bernard Michon sur les relations commerciales et économiques entre le port nantais et celui qui nous intéresse, le port des Sables-d'Olonne[25]. Si une thèse avait été consacrée à l'île voisine, d'Yeu grâce aux travaux d'envergure de Jean-François Henry[26], qu'en-était-il du principal port du littoral bas-poitevin et/ou vendéen à savoir les Sables-d'Olonne ? Depuis l'étude géographique et historique d'Alain Huetz de Lemps en 1951[27], une seule thèse a été consacrée au port des Sables-d'Olonne, sous la plume du géographe Jean Chaussade[28]. Certes, reconnu comme un grand port thonier et sardinier dès le début du XX^{e} siècle, les historiens avaient oublié qu'il fût aussi, en son temps, le premier port morutier du royaume[29]. Une dizaine d'années plus tard, l'œuvre monumentale de Charles de La Morandière consacrée à la pêche morutière française allait réaffirmer la primauté du port des Sables dans cette activité essentiellement sous le règne de Louis XIV[30] ; rôle que la thèse de Bernard Michon a pu valoriser.

Geste éditions, 2005.

22 Emmanuelle CHARPENTIER, *Le peuple du rivage : le littoral nord de la Bretagne au XVIIIe siècle*, Presses universitaires de Rennes, 2013. Marie-Pierre LABONNE, *Vie et métier des pêcheurs de Port-en-Bessin. Une communauté de marins en mutation (1792-1945)*, thèse Université de Caen, 2017. Nicolas COCHARD, *Les marins du Havre. Gens de mer et société urbaine au XIX^{e} siècle*, Presses Universitaires de Rennes, 2016.

23 Centre de Recherches en Histoire Quantitative (devenu HisTeMé « Histoire, Territoires, Mémoires), Jean-Louis LENHOF, *Annales de Normandie*, n°1, 2011. André ZYSBERG, « L'équipage en mer aux XVII^{e} et XVIII^{e} siècles : un objet d'histoire », *Gens de mer au travail*, 279 p., Cahiers de la maison de la recherche en sciences humaines, 2007. Éric BARRÉ, André ZYSBERG, *L'équipage du navire antique aux marines d'aujourd'hui*. Musée maritime de l'île Tatihou, Actes du colloque de mai 1999.

24 Murielle BOUYER, *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 Université de Nantes, 2004.

25 Bernard MICHON, *L'aire portuaire de Nantes aux XVII^{e} et XVIII^{e} siècles*, Presses Universitaires de Rennes, 2011. Malgré tout l'historiographie maritime récente tente de ne pas oublier le port olonnais il est cité à 18 reprises dans l'ouvrage récent d'Alain CABANTOUS, André LESPAGNOL et Françoise PÉRON, *Les Français, la terre et la mer XIII^{e} – XX^{e} siècle*, Fayard, 2005 alors que dans son *Dictionnaire d'Histoire Maritime* Michel VERGÉ-FRANSCESCHI ne le citait pas (Paris, Robert Laffont, coll. Bouquins, 2 vol., 2002). Un regain d'intérêt a pourtant relancé le champ d'investigation de l'histoire maritime vendéenne suite au colloque initié par le Centre Vendéen de Recherches Historiques en 2007 et dont les actes ont été publiés dans *Les Vendéens et la mer de la Grande pêche au Vendée-Globe,* éditions du CVRH, 2008. Aux Sables-d'Olonne, in situ, existe depuis 1924, une société d'histoire locale dénommée *Olona* qui s'intéresse à ce passé maritime et qui publie quatre revues annuelles.

26 Jean-François HENRY, *Des marins au siècle du Roi-Soleil : l'Ile d' Yeu sous le règne de Louis XIV*, Janzé, France, Y. Salmon, 1982. Du même auteur, « La situation démographique de l'île d'Yeu à la fin de l'Ancien Régime », *Société d'Émulation de la Vendée*, La Roche-sur-Yon, 1975.

27 Alain HUETZ DE LEMPS, *Les Sables-d'Olonne. Origines et développement de la ville et du port*, *Revue du Bas-Poitou*, 1951.

28 Jean CHAUSSADE, *La pêche et les pêcheurs du littoral vendéen,* Doctorat de 3ème cycle, Faculté de Lettres et Sciences Humaines, Université de Paris, sous la direction du professeur Delvert, 1971.

29 Tranquille-Olivier DORÉ, *Le port des Sables au temps des morutiers*, éditions Doré, 1950.

30 Charles DE LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale*, Paris, 1962. Étienne TROCMÉ, *Le commerce rochelais de la fin du XV^{e} siècle au début du XIX^{e} siècle*, Paris, Sevpen, 1952. Michel MOLLAT DU JOURDIN, *Histoire des pêches maritimes en France*, Toulouse, coll. Privat, 1989.

Présentation du sujet et choix chronologique

Notre intérêt pour l'histoire des gens de mer sablais s'est tout d'abord manifesté par un Mémoire de Maîtrise mené en 1996 dans lequel nous avions analysé les tous premiers registres matricules du port des Sables à savoir ceux des mousses pratiquant la pêche à Terre-Neuve entre 1750 et 1764[31]. Aujourd'hui, notre objectif est de développer cette approche historiographique aux générations suivantes durant une période riche en bouleversements économiques et structurels. Il s'agit, sous couvert d'un angle prosopographique de cerner le groupe social des marins dans toute sa diversité et de déterminer ses tendances comportementales face aux aléas historiques, économiques et sociaux entre le milieu du XVIII[e] siècle et le milieu du XIX[e] siècle. Cet angle de recherches fait écho à ceux de Thierry Sauzeau menés sur trois générations de marins du quartier de Marennes[32].

Se cache derrière la réalité économique du navire, une forte dimension sociale, celle des équipages et de leur composition[33] . Les marins peuvent ainsi être étudiés et cernés à travers le prisme économique et social comme l'avait souligné Jacques Bernard lorsqu'il affirmait :

s*i l'économique et le social occupent largement le terrain en s'imbriquant étroitement, c'est aussi le moment où les gens de mer, encore objets mineurs de la recherche maritime, sont observés à partir des grilles de la démographie historique et de l'histoire des mentalités avec un intérêt affiché par les historiens et non plus les folkloristes[34]*.

Nous avons pris le pari de dérouler cette étude sur un temps long (1747-1866) pour mieux cerner les périodes et les ruptures temporelles. Cette chronologie transversale dépassant la chronologie académique entre la période moderne et contemporaine permet des analyses d'un autre type. L'historien Fernand Braudel a lancé le concept de *temps long* pour étudier l'histoire économique et sociale sur le plan structurel et conjoncturel[35]. Les sociétés bougent et évoluent sur la durée. La question des comportements humains ne se décèle pas au premier « battement de cils » comme le remarque Pierre Chaunu. En ce qui concerne les marins, il est intéressant et pertinent de mesurer leur carrière donc leur vie et celle du groupe auquel ils appartiennent à travers les régimes politiques et les épisodes de guerre qu'ils ont traversés car c'est une catégorie sociale qui subit de plein fouet les aléas temporels. La conjoncture impacte les populations littorales et amène son lot de guerres et de levées d'autant plus que cette période est particulièrement marquée par les guerres maritimes. À la guerre de Sept Ans succèdent les guerres d'Indépendance américaine puis celles de la Révolution et de l'Empire. Ces prélèvements en hommes ont de fortes répercussions sur la démographie : marins tués au combat, capturés par les Anglais ou affaiblis physiquement sont nombreux en ces périodes troublées[36].

---

31 Hervé RETUREAU, *Les gens de mer du pays d'Olonne au XVIII[e] siècle*, Mémoire de Maîtrise, UFR Nantes, 1996. Recherche appuyée sur l'étude de 420 mousses qui a permis de reconstituer les familles de gens de mer pour analyser les répercussions du métier de terre-neuvas sur la cellule familiale. Pascal BERGET, *La côte du Bas-Poitou et ses liens maritimes avec Nantes sur une décennie 1733-1742*, Mémoire de Maîtrise, UFR Nantes, 1995.

32 Thierry SAUZEAU, *Les gens de mer de la Seudre (milieu XVIII[e]-milieu XIX[e]). Prosopographie de trois générations de marins du Quartier de Marennes, inscrits entre 1760-1825*. Trois volumes, Université de Poitiers, 2002.

33 Éric BARRÉ, André ZYSBERG (dir.), *L'équipage du navire antique aux marins d'aujourd'hui*. Musée maritime de Tatihou.

34 Jacques BERNARD, *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550),* Paris, SEVPEN, 1968.

35 Fernand BRAUDEL, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV[e]-XVIII[e] siècle, volume* 3. *Le temps du monde*, Le livre de poche références, 1979, p. 89.

36 Philippe MASSON, *La mort et les marins*, ed. Glénat, 1995. Thimoti LE GOFF, « L'impact des prises effectuées par les Anglais sur la capacité en hommes de la marine française au XVIII[e] siècle » dans Martine

Durant ce siècle, le port a aussi connu des mutations structurelles irréversibles et profondes liées à l'abandon d'une monoactivité – la pêche à la morue – pour adopter une nouvelle stratégie de pêche celle de la sardine. Comment les élites négociantes, les gens de mer ont-ils géré et se sont-ils adaptés à ces nouvelles activités économiques ? Nos recherches s'inscrivent dans un sillage creusé à la fois par l'histoire économique (le port, les échanges, le commerce maritime, les pêches), sociale (l'étude des populations maritimes et leurs comportements démographiques) mais aussi culturelle (mentalités, croyances, identité maritime, débuts et prémices d'un tourisme balnéaire naissant dans un port de pêche)[37]. Dès lors comment « *ceux qui fréquentent la mer* »[38] ont-ils réussi à s'adapter aux mutations de ce port de pêche ? Entre adaptation, reconversion, confrontation se pose la question de la perception de la mer, espace de leur vie professionnelle[39] ? Si, à l'instar de Lucien Febvre[40], il n'y a pas d'histoire sans problème et d'histoire sans hommes, on peut dès lors se demander quelle place les gens de mer occupent dans ce port et cette société sablaise en proie à des mutations multiples et comment subissent-ils les évolutions économiques et sociales ?

Durant cette période, la ville des Sables a néanmoins pu réaffirmer son ancrage de port de pêche tout en traversant de multiples perturbations : des guerres maritimes continuelles entravant les pêches[41], une guerre civile dans un département insurgé où elle tient bon son rôle de bastion républicain. Enfin, une ville résiliente qui retrouve un renouveau économique à partir de la Monarchie de Juillet avec un changement de voie et le choix affirmé de développer la pêche à la sardine tout en construisant de nouvelles infrastructures, poissonnerie, conserveries, cales de chantiers de construction permettant au port de s'affirmer et de renaître de ses cendres[42]. Une carte en **Annexe 1** permet de situer la ville des Sables dans l'espace olonnais.

Pourquoi s'intéresser à ce « siècle » que nous avons délimité ? Tout d'abord pour des raisons de sources. En effet, les premiers registres matricules des mousses commencent en 1750[43] et, en 1747, un armateur du port, le sieur Luc Pezot ouvre une première presse à sardines à La Chaume. L'année 1866, clôture notre étude avec l'entrée du port dans une nouvelle phase marquée par l'arrivée du chemin de fer menaçant le cabotage et l'ouverture des premières usines de conserves. Port de pêche morutier réputé jusque vers 1720 puis en déclin continuel jusqu'au couperet de 1792, ce port a dû se reconvertir après les guerres napoléoniennes et oublier ce passé. La période de guerre (1793-1815) a porté un coup fatal à l'économie maritime locale mais a obligé, d'une certaine manière, les élites négociantes renouvelées à se reconvertir à un autre type d'activités. Ce sera la phase de décollage des années 1840-1860 avec une orientation vers la pêche sardinière dopée par l'implantation et le

---

ACERRA, José MÉRINO et Jean MEYER, *Les marines de guerre européennes, XVIIe-XVIIIe siècles*, Paris, Presses de l'université de Paris-Sorbonne, 1985.

37 Gilbert BUTI, « *Gens de mer et sociétés littorales en France à l'époque moderne* », Revue d'histoire maritime n°10/11, p. 135-158.

38 Expression de Le Masson du Parc, AN, C5/26, 1731.

39 Jean-Pierre POUSSOU (dir.), *La mer, l'aventure. La mer en ses représentations*, édition du Centre Vendéen de Recherches Historiques, 2019.

40 Fernand BRAUDEL, « FEBVRE Lucien et l'histoire », *Annales, Économie, Société*, 1957, pp. 177-182.

41 Jean MEYER, « *La guerre de Cent ans (1680-1815)* », François BEDARIDA, François CROUZET, *De Guillaume le Conquérant au Marché Commun*, *dix siècles d'histoire franco-anglaise*, Paris, Albin Michel, 1980 p. 135-158. Martine ACERRA, André ZYSBERG, *L'essor des marines de guerre européennes (1690-1790),* Paris, SEDES, 1997.

42 Caroline LE MAO, *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne : XVI^e^-XVIII^e^ siècle*, éd. par Michel Figeac, Paris, A. Colin, 2015. Benoît MARNOT, *Les villes portuaires maritimes en France XIX^e^-XXI^e^ siècle*, A. Colin, 2015.

43 SHD Rochefort, Registre des mousses 3P7-1 (1750-1764).

développement des usines de conserve de poisson[44]. L'essor de cette pêche a aussi attiré une foule importante de migrants composée de maraîchins venus du nord-ouest vendéen et de Bretagne. Ces familles ont alors quitté la terre et l'agriculture pour se tourner vers la pêche alimentant une forme d'exode rural. La période suivante du Second-Empire est marquée par l'entrée dans l'industrialisation en lien avec les activités portuaires. Désormais, les Sablais ont un marché extérieur plus important source de profit pour la pêche. En été, la saison des bains de mer développe d'autant le marché local et les populations de marins s'acclimatent aux « étrangers »[45] qui viennent depuis 1826 fréquenter leur plage de sable fin. D'espace répulsif ou « territoire du vide » selon la formule consacrée d'Alain Corbin, le littoral est devenu attractif[46]. C'est un siècle de bouleversement des mentalités qui accompagne les changements économiques et sociaux auxquels les marins sablais vont devoir s'adapter[47].

La confrontation quotidienne à l'océan offre à l'historien un éventail d'approches qu'elles soient professionnelles, économiques ou structurelles. Pourquoi s'intéresser à la société littorale olonnaise ? Dispose-t-elle de spécificités locales et internes particulières sur la façade atlantique qui expliqueraient un tel rebondissement après une période d'atonie ? Comment un port que l'on présente comme exsangue en 1815 va-t-il porter en lui les germes qui lui permettront une cinquantaine d'années plus tard de devenir un port de référence sur la côte atlantique ? Au chaos a ainsi succédé la Renaissance. La Monarchie de Juillet puis le Second-Empire semblent se distinguer comme des périodes cruciales pour le port sablais qui entame alors une nouvelle phase de dynamisme économique axée autour du triptyque *pêches côtières-conserveries-construction navale* ; un mouvement qui va s'amplifier jusqu'aux années 1920 le hissant en tête des ports de pêche français[48]. Notre étude en entrevoit la naissance, le berceau, la matrice originelle.

Dès lors, quelles sont les conditions internes ou externes qui ont permis un tel décollage économique permettant aux populations maritimes de trouver, en la mer, un autre espace de vie ? La problématique peut se définir ainsi : comment cette population singulière de marins vit-elle et agit-elle face à et/ou grâce à l'océan pendant cette période charnière et comment va-t-elle se modeler une nouvelle identité[49] ? Comment ces marins ont-ils pu trouver les moyens de s'adapter aux mutations inhérentes à leur métier ?

---

44 Constant FRICONNEAU, *La saga de la sardine et du thon. Histoire de la pêche et de la conserve de Nantes aux côtes de Vendée*, Orbestier éditions, 1999. Virginie SCHENBERG-FRAUDEAU « *La production sardinière en Vendée du XIX^e siècle à nos jours* » (Thèse, université de Tours en cours, 2017). André-Marie D'AVIGNEAU, *L'industrie des conserves de poissons en France métropolitaine*, Thèse, Université de Rennes, 1958.

45 Jean-Jacques MEUNIER, *Guide historique et pittoresque du baigneur aux Sables-d'Olonne*, 1854, éd. Lambert.

46 Alain CORBIN, *Le territoire du vide : l'Occident et le désir du rivage (1750-1840)*, Paris, Flammarion, 2010.

47 Gérard LE BOUËDEC, « L'évolution de la perception des zones côtières du XV^e au XX^e siècle », Frédéric CHAUVAUD, Jacques PÉRET (dir.), *Terres marines, études en hommage à Dominique Guillemet*, Rennes, PUR, 2005, p. 29-37.

48 Roland MORNET, *100 ans d'histoire du port des Sables-d'Olonne*, XIX^e-XX^e siècle, Geste éditions, 2013. Dominique DUVIARD, *Le temps des thoniers*, voiles Gallimard, 1979. Du même auteur, *La gazelle des Sables-d'Olonne*, voiles Gallimard, 1980.

49 Éric GUERBER et Gérard Le BOUËDEC, *Gens de mer, ports et cités aux époques anciennes, médiévales et modernes*. Presses Universitaires de Rennes, 2013.

Les sources principales

Pour répondre à ces questions, l'historien doit disposer de sources en archives. Ce dernier ne peut se contenter de la presse locale qui relate parfois de brèves notices nécrologiques quand un vieux marin vient à mourir. Néanmoins, celle-ci peut amorcer le sujet. C'est le cas par exemple du patron-pêcheur Louis Florent Bruneleau (1833-1907), biographé de notre base de données qui eut droit à quelques éloges sous le titre « *Un brave s'en va* »[50]. Au détour de l'article on apprend qu'il « *avait fait plusieurs fois le tour du monde avec des capitaines de notre port aujourd'hui disparus. Toutes les mers lui étaient connues* ». Ce « *vrai marin, travailleur infatigable, était d'une grande sobriété et d'une énergie remarquable. Brave et modeste, la plupart des actes de dévouement nombreux qu'il accomplit sont restés ignorés et cachés* ». Commandant la chaloupe *Victorine-Francette*, on l'avait suivi des yeux depuis les jetées lors d'une terrible tempête « *alors qu'on le croyait perdu avec tout son équipage, il réapparaissait triomphant des vagues affolées, son bateau chargé de poisson* ». Ce simple exemple, témoigne de l'intérêt que l'on peut porter aux marins et suscite chez l'historien, le désir d'en connaître un peu plus sur le parcours, l'itinéraire de ce marin lambda.

Cependant, d'autres sources sont nécessaires pour retracer la vie intégrale de ces hommes de mer et, comme le remarquait Pierre Loti : « *Tout un étrange grand poème d'aventures et de misères tient là entre les feuillets jaunis* »[51]. Ces feuillets jaunis qui retranscrivent la vie de ces marins ne sont autres que les registres matricules des Classes et de l'Inscription maritime, source principale et fondamentale de notre recherche (**Annexe 2**). L'administration des Classes offre ainsi à l'historien un précieux matériau documentaire que Nicolas Buanic a qualifié de véritable « trésor »[52] car elle dresse l'inventaire de tous les mouvements ou embarquements de chaque individu dès lors qu'il est inscrit maritime.

Ces registres matricules conservés, depuis 1927, au Service historique de la Défense de Rochefort-sur-Mer dans la série 3P7[53], sont, fort heureusement, plus prolixes que la presse sur les événements qui ont jalonné ces vies de marin. Pour saisir leur existence dans son intégralité, l'historien doit nécessairement passer par leur consultation. Grâce à eux, il est possible de suivre le déroulement chronologique des carrières de marin et l'historien, à l'aide de l'outil informatique indispensable pour de telles recherches, peut constituer de multiples bases de données. Les registres matricules deviennent dès lors des portes d'entrée pour appréhender le marin en tant qu'individu[54] inscrit dans une communauté professionnelle élargie, celle des gens de mer ce que Marc Perrichet avait fort bien mis en lumière dès 1959[55]. L'autre intérêt d'une telle documentation est le fait qu'elle soit constituée de longues séries chronologiques permettant ainsi à l'historien de suivre sur le temps long différentes cohortes de marins.

---

50 AM LS (4J-2), *Journal des Sables* du 16 mars 1907. Les rares rubriques nécrologiques concernent des marins qui se sont illustrés pour des faits maritimes et qui étaient donc reconnus par la communauté maritime. Louis Florent Bruneleau, cohorte 1, n°141.

51 Pierre LOTI, *Mon frère Yves*, Folio classique, 2008, p. 35.

52 Nicolas BUANIC, « Un trésor archivistique : la matricule des gens de mer », in *Histoires individuelles, histoires collectives. Sources et approches nouvelles* sous la direction de Christiane DEMEULENAERE-DOUYÈRE et Armelle LE GOFF, 2002, p. 27-41.

53 Marc FARDET, « Les archives de l'arrondissement maritime de Rochefort », *La Chronique d'Histoire Maritime* n°13, 1986, p. 15-32.

54 Gilbert BUTI, Alain CABANTOUS, *Être marin en Europe occidentale (1550-1850)*, Presses Universitaires de Rennes, 2016.

55 Marc PERRICHET, « L'administration des Classes de la Marine et ses archives dans les ports bretons », *Revue d'histoire économique et sociale* n°27, 1959, p. 89-112.

Sans revenir en détail sur l'histoire de cette institution qui a fait l'objet de nombreuses études auxquelles nous renvoyons[56], rappelons néanmoins qu'elle fut créée par Colbert, alors Contrôleur d'État aux finances et Secrétaire d'État de la Marine de 1669 à 1683, entre septembre 1668 et septembre 1673 puis généralisée par deux Ordonnances, celle de 1681 et 1689 afin de donner à la marine du roi des hommes capables de composer les équipages et de servir sur les navires de guerre. On peut toutefois préciser qu'il s'agissait d'une forme de conscription régulière et obligatoire de tous les marins âgés de 18 à 50 ans pour doter la France d'une marine de guerre permamente et s'imposer face aux puissances maritimes dominantes[57]. Ainsi, par l'Édit de Nancy (août 1673), les marins durent servir à tour de rôle sur les navires du roi (frégates, vaisseaux) ou dans les arsenaux[58]. On mit en place pour cela, des Classes dites de service (au nombre de trois) et, tous les trois ans, les marins *de levée* devaient donner une année au service du roi ce qui les empêchait de fait d'embarquer à la pêche ou au commerce. La finalité des registres matricules est donc d'ordre militaire puisque l'administration devait être en mesure de connaître le nombre exact de marins disponibles pour rejoindre les différents arsenaux et ce rapidement en temps de guerre. Le Système des Classes s'étendit à tout le littoral français y compris les rivières, puisant ses forces vives parmi les marins et les artisans de marine (charpentiers, cordiers, voiliers). Le département de Rochefort dont dépendait le quartier des Sables-d'Olonne[59] fut l'un des tout premiers à l'expérimenter. En octobre 1795, l'Inscription maritime remplace le système précédent avec un certain assouplissement quant au temps de service donné à l'État et aux catégories concernées. Pour la seule paroisse des Sables et pour notre période, le Service Historique de la Défense de Rochefort dispose de 51 registres faisant état des parcours de 13 700 marins dont la répartition par grade figure dans le tableau n°1 ci-dessous. Les plus anciens registres (1750-1764) datent de la guerre de Sept ans et concernent uniquement les mousses du Quartier comme nous l'avons déjà précisé[60]. Nous avons donc consulté ces différents registres couvrant une période de près d'un siècle de manière à pouvoir suivre, de manière chronologique, les carrières des dits marins.

56 Jacques CAPTIER, *Étude historique et économique sur l'inscription maritime*, Faculté de droit et des sciences économiques, Paris, 1907. Marc PERRICHET, « L'administration des Classes de la Marine et ses archives dans les ports bretons », *Revue d'histoire économique et sociale* n°27, 1959, p. 89-112. Érik LE MARESQUIER, « Les archives de l'inscription maritime », *La gazette des archives*, n°100, 1978, p. 30-50. René MÉMAIN, *Matelots et soldats des vaisseaux du roi : Levées d'hommes du département de Rochefort (1661-1690)*, Paris, Librairie Hachette, 1937. Marie-Thérèse de MARTEL, *Étude sur le recrutement des matelots et soldats des vaisseaux du Roi dans le ressort de l'intendance du port de Rochefort : 1691-1697 : aspects de la vie des gens de mer*, éd. par Service Historique de la Marine, Vincennes, 1982. Patrick VILLIERS, « Du système des classes à l'inscription maritime : Le recrutement des marins français de Louis XIV à 1952 », *Revue d'histoire maritime* n°147, 1982, p. 42-53. Murielle BOUYER, « 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 », *Économie et société dans la France de l'ouest atlantique du Moyen-âge aux temps modernes*, Guy SAUPIN et Jean-Luc SARRAZIN, Presses Universitaires de Rennes, 2004, p. 171-185.

57 Daniel DESSERT, *La Royale. Vaisseaux et marins du Roi-Soleil*, Fayard, 1996. Martine ACERRA, Jean MEYER Jean, *La grande époque de la marine à voile*, Ouest-France Université, 1987.

58 Martine ACERRA, *Rochefort et la construction navale française 1661-1815*, Paris, Librairie de l'Inde, 4 volumes, 1993.

59 Le quartier maritime des Sables-d'Olonne aussi appelé du *Bas-Poitou* comprenait sous l'Ancien-Régime les ports de l'île d'Yeu, Noirmoutier, Saint-Gilles, Croix-de-Vie, Les Sables-d'Olonne, La Chaume. Il y avait pour les deux paroisses olonnaises, deux registres différents même après la réunion des deux entités en août 1754.

60 Registre des mousses 3P7-1 (1750-1764) comportant les noms de 422 mousses pour les paroisses des Sables et de La Chaume. Figurent dans ce registre 179 mousses de Croix-de-Vie et de Saint-Gilles.

Ne nous y trompons pas car si ce tableau recense le nombre de registres consultés, il offre une idée fausse du nombre réel de marins. En effet, et nous aurons l'occasion de l'expliquer en détail au cours de la thèse, l'effectif des marins est ici surévalué puisqu'un même marin revient à plusieurs reprises dans les registres différents. Ceci signifie donc que pour suivre ou « pister » avec exactitude et rigueur la carrière d'un marin depuis son apprentissage de mousse jusqu'à sa fin de carrière en tant que hors-service, il faut ouvrir de cinq à six registres[61]. Dire qu'il y aurait eu plus de 13 700 marins entre 1750 et 1850 serait une erreur monumentale. Pour notre part, nous estimons que les effectifs maximum ont dû plafonner autour de 3 000 marins toutes catégories confondues. L'historien canadien Tim Le Goff a mis en garde contre ces erreurs quantitatives[62]. Évidemment, si la carrière du marin s'interrompt brutalement par une réorientation professionnelle, une mort accidentelle ou un accident, les annotations dans les matricules s'arrêtent derechef. Ces registres permettant une exploitation historique quantitative et qualitative sont particulièrement bien tenus puisqu'ils émanent d'une administration centralisée à visée militaire.

Tableau n°1 : Répartition des registres consultés par grades[63]

Années/ Grade	Mousses		Novices		Matelots		Maîtres au cabotage et capitaines de navires		Hors-Service	
	Cote	Nombre	Cote	Nombre	Cote	Nombre	Cote	Nombre	Cote	Nombre
1750-1764	*3P7-1*	422	Lacune		Lacune		Lacune		Lacune	
1764-1776	INEXISTANTS									
1776-1787	*3P7-2*	618	Lacune		Lacune		Lacune		Lacune	
1788-1805	*3P7-3*	398	*3P7-5*	396	*3P77*	513	Lacune		Lacune	
1785-1796	Lacune		Lacune		*3P7-6*	210	Lacune		Lacune	
1789-1796	Lacune		Lacune		*3P7-74*	579	Lacune		Lacune	
1792-1804	lacune		Lacune		Lacune		*3P7-11* *3P7-12*[64]	124 53	Lacune	
1801-1813	*3P7-13*	239	*3P7-14*	275	*3P7-16*	558	*3P7-18*	135	*3P7-19*	171
1816-1825	*3P7-20*	247	*3P7-22*	328	Lacune		Lacune		Lacune	
1826-1838	*3P7-26*	318	*3P7-30*	312	*3P7-34*	408	Lacune		Lacune	
1838-1855	*3P7-27*	349	Lacune		*3P7-35*	355	*3P7-39* *3P7-40* *3P7-41*	91 19 90	Lacune	
1849-1865	*3P7-50* *3P7-51* *3P7-52* *3P7-53* *3P7-79* *3P7-80*	449 427 doublon doublon doublon doublon	3P7-55 3P7-56	332 616	*3P7-59* *3P7-60* *3P7-61* *3P7-62* *3P7-63* *3P7-64* *3P7-79*	428 380 260 676 doublon 99 doublon	*3P7-68* *3P7-69* *3P7-70*	61 140 23	*3P7-73* *3P7-75* *3P7-76* *3P7-77* *3P7-115* *3P7-116*	200 441 120 165 398 doublon
1865-1883					*3P7-92*	498			*3P7-165* *3P7-166*	397 393
Registres exploités	**9**	**3 467**	**6**	**2 259**	**12**	**4 964**	**9**	**736**	**8**	**2 285**
Total en % des grades		**25,3**		**16,5**		**36,2**		**5,4**		**16,7**

61 Murielle BOUYER, *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 Université de Nantes, 2004, p. 173-174.

62 Tim J.A LE GOFF Tim, « Offre et productivité de la main-d'œuvre dans les armements français au XVIII^e siècle », *Histoire, Économie et Société* n°3, 1983, pp. 457-473. Martine ACERRA, Jean MEYER, *Marines et Révolution*, 1988, p. 26-32.

63 Nous n'avons pas intégré dans ce tableau les quatre registres concernant les ouvriers (charpentiers essentiellement) : 3P7-25, 3P7-44, 3P7-72 et 3P7-73. De même notre travail ne s'intéresse pas aux officiers de marine ayant vécu aux Sables.

64 Il s'agit de deux registres d'enseignes recensant de fait des capitaines de navire.

Si ces archives peuvent être considérées comme riches et fiables comme l'a également souligné Philippe Zérathe[65], elles comportent parfois des lacunes notamment sur certaines périodes où les registres ont pu disparaître. Il en est ainsi des registres compris entre 1764-1776 pour tous les grades et de la décennie 1816-1826 pour les matelots, capitaines et hors-service. En ce qui concerne la période 1816-1826, nous pouvons néanmoins pallier cette carence par une incursion dans les registres des rôles d'armement et de désarmement des navires qui mentionnent les noms des matelots embarqués mais qui nécessitent beaucoup plus de temps de recherche[66]. Après avis auprès de nos directeurs de thèse, nous n'avons pas suivi cette démarche et reconnaissons qu'il nous manque des données quantitatives sur cette décennie.

En plus des registres matricules des gens de mer, le Service Historique de la Défense de Rochefort possède en outre la collection de la correspondance entre les Commissaires aux Classes du Quartier et le ministre de la Marine[67]. Nous avons ainsi relevé les courriers les plus pertinents pour notre sujet. Cependant, si dans une telle approche historique, une source fait cruellement défaut c'est bien celle de l'Amirauté des Sables. Créée en 1631 peu de temps après la fondation de la paroisse des Sables par Richelieu (1622), ses archives, transférées des Sables à Fontenay-le-Comte, ont disparu dans la tourmente révolutionnaire. C'est une perte regrettable pour l'histoire maritime et portuaire des Sables-d'Olonne.

Pour replacer les marins dans leur univers professionnel et comprendre les activités économiques de cette ville-portuaire, nous avons également, consulté au Service Historique de la Défense la série des rôles de désarmement de la période[68]. Ces données purent être comparées ou rapprochées aux congés de 1787[69] ou aux données statistiques conservées aux archives départementales de la Vendée[70] mais aussi au trafic du port des Sables pour l'année 1860 que nous avons dépouillé par le biais du *Journal des Sables*. L'étude détaillée de ce document a rendu possible l'étude des marchandises échangées à l'arrivée et au départ des Sables.

Les sources secondaires

Si les registres matricules des gens de mer sont une source de premier ordre pour appréhender cette catégorie socio-professionnelle, il existe d'autres sources éparses autres que maritimes. L'autre source à la base de notre corpus est constituée par les cinq registres de recensement de l'année 1846 conservés aux archives départementales de la Vendée sous la cote 6M 309 et accessibles en ligne sur leur site. Nous expliquerons ci-après le choix d'une telle source dans la constitution de notre corpus documentaire (voir **Annexe n°3**).

Aux archives municipales des Sables-d'Olonne, nous avons consulté les registres de délibérations de 1749 à 1870[71] en ne relevant que les informations liées au port. Nous avons complété cette approche par les arrêtés du maire très instructifs pour cerner l'évolution de la ville pendant un siècle. Enfin divers dossiers ont été ouverts comme ceux sur les naufrages, la

65 Philippe ZÉRATHE, « Les origines géographiques et sociales des matelots et officiers mariniers du Port-Louis et de Riantec (1750-1762), *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, Tome 97, n°1, 1990, pp. 39-57.
66 Pour les années 1816-1826 on peut consulter les registres 3P10-8 à 3P10-12 (soit 1816-1818 à 1825-27) et aux registres d'armement (3P11-1, 1822-1826).
67 SHD, Série 3P1-1 à 3P1-9.
68 Rôles de désarmement : série 3P10.
69 AN G5-146. Afin d'avoir une idée précise du trafic commercial sablais avant la Révolution, nous avons dépouillé le registre des congés pour l'année 1787 que le professeur Thierry Sauzeau m'a aimablement transmis.
70 ADV, Série 8M, cabotage.
71 AM LS DI-3 à DI-21.

pêche, les conserveries. Sur la période 1820-1860, les questions maritimes prennent une place importante dans la vie municipale.

Par ailleurs, le dépouillement systématique des registres de l'État-civil a permis de reconstituer la vie, de la naissance à la mort, des 682 gens de mer de la base de données et dans 70% des cas de leurs épouses respectives. Ce sont près de trois-mille dates qui ont ainsi été rigoureusement répertoriées. À celles-ci, il convient d'ajouter celles des naissances des enfants des couples pour lesquelles une reconstitution des familles a été réalisée. Enfin, nous avons pris soin de relever près de deux-mille mariages scellés entre 1815 et 1866. L'État-civil permet ainsi de baliser les vies de ces marins d'hier.

Pour répondre à un autre type de questionnement et cerner la manière dont la cité s'est développée sous la Monarchie de Juillet et le Second Empire, nous avons étudié les propriétaires de maisons des quartiers de La Chaume et du Passage à travers le cadastre napoléonien et les matrices cadastrales. Ceci amène à esquisser une étude sociale de ces quartiers de marins[72]. Ces données peuvent être mises en relation avec les recensements et permettre une comparaison avec le développement urbain d'un port sardinier comme celui de Douarnenez, contemporain du port sablais dans le développement de l'activité de la conserve[73].

Aux archives départementales de la Vendée, le fond des actes de francisation de navire[74] nous a été d'une grande utilité et a fait l'objet d'un dépouillement informatique intégral pour la période 1830-1870. Ces relevés donnent des indications quantitatives précises sur le rythme des constructions navales à mettre en relation avec le développement de la ville-portuaire sablaise. En outre, cette série est particulièrement intéressante pour affiner notre base de données sur les gens de mer puisque chaque navire mentionne le nom de l'armateur et celui du 1er patron. Par ailleurs, nous avons sondé les archives notariales sur le premier XIXe siècle afin d'obtenir des compléments d'informations sur les familles de gens de mer. Comme le souligne Gilbert Buti : « *Ces minutes, dont la richesse a été soulignée à maintes reprises par de nombreux historiens qui y ont puisé tant de précisions concrètes, en un mot, la vie, ne sauraient être ignorées par celui qui souhaite approcher au plus près les activités, les mentalités et les comportements des gens de mer et plus généralement des sociétés littorales […] Les nouvelles perspectives de recherche qui se situent davantage aujourd'hui à une échelle plus modeste (petits ports, matelots, cabotage, pluriactivité) et qui se heurtent souvent au silence des fameuses « sources d'histoire maritime » trouveront là, assurément, du grain à moudre* »[75]. Nous nous sommes particulièrement focalisés sur les achats et ventes de biens immobiliers ainsi que sur les ventes de navires afin de compléter les informations obtenues dans les actes de francisation. Enfin, dans le même dépôt d'archives, nous avons consulté les

72 Alain CABANTOUS, « Le quartier, espace vécu à l'époque moderne », *Histoire, Économie Société*, 1994, n°3, p. 427-439. Nicolas COCHARD, *Les marins du Havre. Gens de mer et société urbaine au XIXe siècle*, Presses Universitaires de Rennes, 2016.

73 Jean-Michel LE BOULANGER, *Douarnenez de 1800 à nos jours. Essai de géographie historique sur l'identité d'une ville*, Presses Universitaires de Rennes, 2015. François BERTIN, Michel MAZÉAS, *Penn sardin : deux siècles de pêche à la sardine*, Rennes, Ouest-France, 2001. Jean-Christophe FICHOU, « La pêche sardinière et les conserveurs du poisson dans la Bretagne Atlantique (1852-1914) », *Revue d'Histoire Maritime* n°15, PUPS, 2012, p. 221-232.

74 ADV 5P-103 à 5P-131.

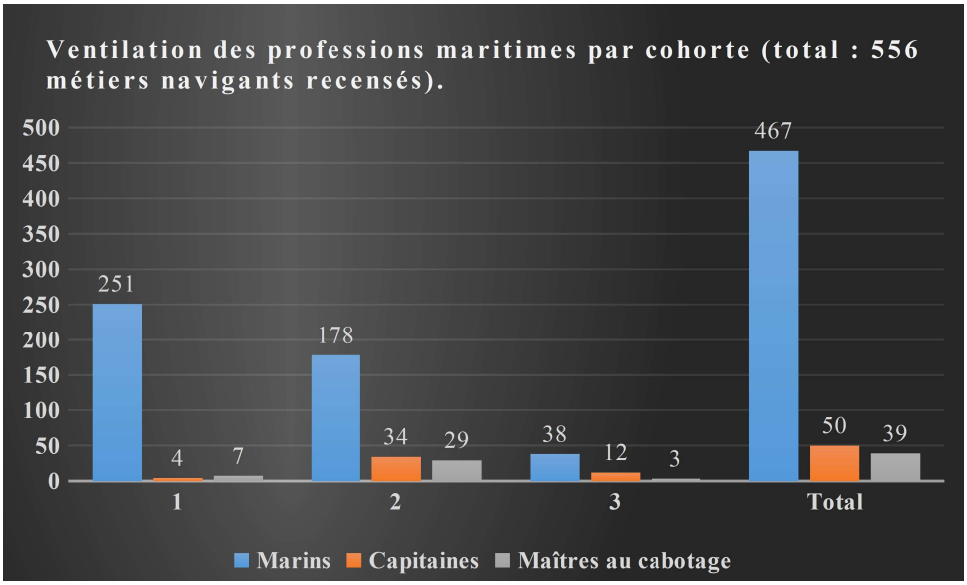
75 ADV Série 3E69 à 71. Marcel DELAFOSSE, « Les sources de l'étude quantitative du trafic maritime à Bordeaux et à La Rochelle, principalement aux XVIIe et XVIIIe siècles », Michel MOLLAT DU JOURDIN, *Les sources de l'histoire maritime en Europe du Moyen-Âge au XVIIIe siècle*, SEVPEN, 1962. Gilbert BUTI, « Notaires de la côte. Le notaire, le marin et la mer à Cassis et La Ciotat au milieu du XVIIe siècle », p. 145-166, Gabriel AUDISIO, *L'historien et l'activité notariale. Provence, Vénétie, Egypte, XVe-XVIIIe siècles*, Presses Universitaires du Mirail, 2005.

fonds des Ponts-et-Chaussées afin de relever les informations propres aux travaux ainsi que des plans du port[76]. Notre périmètre thématique défini – les marins et le port des Sables –, les sources existantes délimitées, il nous reste à justifier la détermination et la constitution du corpus documentaire et notre démarche scientifique de recherche.

Construction du corpus documentaire sur les gens de mer

L'approche quantitative pour un historien qui veut travailler sur des marins implique d'avoir à sa disposition une liste importante et représentative du groupe social à étudier. Mais, quand la liste n'existe pas encore faut-il la constituer ou trouver un biais qui permette d'en exploiter l'ivraie. Plutôt que d'extraire des listes de marins des registres matricules identifiés précédemment, nous sommes partis d'une liste civile préétablie, en l'occurrence celle du recensement de juin 1846[77]. Ce dernier offre à l'historien un état nominatif complet, à la fois qualitatif et quantitatif, de la population totale parmi laquelle figurent les marins qualifiés comme tels à ce moment-là. L'intérêt d'un tel choix est d'offrir à l'historien, une population d'âges diversifiés où les plus âgés sont nés au milieu du XVIII[e] siècle. C'est là que la magie des sources offre toute son étendue puisque nous allions pouvoir croiser les données de deux sources différentes. En effet, la première source à savoir le recensement de la population de 1846 nous donne des listes d'hommes avec l'attribution d'un métier clairement identifié (marin, capitaine, maître au cabotage), un âge, un domicile, une situation familiale. Quant à la seconde source constituée des registres matricules de ces mêmes inscrits maritimes, elle nous permet de reconstituer la navigation et la carrière professionnelle de ces acteurs ayant navigué au cours de ce temps long prédéfini. Le recensement de 1846 fait donc état de 682 gens de mer parmi lesquels 556 naviguent, les matelots forment 84% du panel avec 467 personnes.

Histogramme n°1 : Ventilation des professions maritimes pour les trois cohortes (total de 556).



76 ADV Cote S 800 et Fi.

77 ADV 6M 309. Divers indices prouvent que le recensement a bien eu lieu en milieu d'année comme le confirment les données d'État-civil. Le capitaine Jacques Samuel Bertaud, décédé le 6 mars 1846 à La Chaume, à l'âge de 68 ans ne fait pas partie de la base de données. De même, Pierre Aimé Chaillou (1816-1877), est seul à figurer dans le recensement pour la simple et bonne raison que sa jeune épouse Elisabeth Tourte est décédée depuis le 22 janvier 1846 à l'âge de 26 ans. Jeune veuf, il convole en secondes noces le 4 octobre 1846 avec une veuve Rosalie Barbeau (1812-1902) qui n'apparaît pas dans le recensement. De même Pierre Isaac Bouget né en 1826 donc âgé de vingt ans en 1846 n'est pas présent au domicile de son père puisqu'il est au service à Rochefort.

Les autres gens de mer sont des artisans de marine (charpentiers de navire, forgerons, poulieurs ou voiliers) travaillant sur les quais et sur les cales de la Cabaude. C'est cette acception élargie que nous avons retenue pour constituer notre base de données de gens de mer à savoir les gens de pont et les gens du port sans oublier leurs familles formant ainsi 1 342 personnes[78]. Ces deux entités, navigants et non navigants, formant la globalité de la population maritime sablaise.

Travailler à partir du recensement de 1846 nous a semblé la source idéale pour disposer d'une liste sûre et suffisamment nombreuse proposant un éventail d'hommes d'âges différents. C'est donc une base de travail initiale pour envisager, dans un second temps, un dépouillement des carrières de marins. Il est aussi plus aisé de retracer la chronologie des parcours de marins puisque nous sommes certains de leur existence à cet instant T. Évidemment, nous ne pouvons inclure dans la base de données les marins qui ne sont plus de ce monde en 1846 mais nous pourrons les croiser au détour d'un registre matricule ou sur des rôles d'embarquement. Nous aurions aussi pu partir des registres des Hors-Service[79] mais nous n'avons pas retenu cette démarche pour plusieurs raisons. Nous voulions embrasser le temps long ce qui n'aurait pas été rendu possible en ne suivant que les hors-service d'une même génération. De plus, notre panel n'aurait pas été suffisamment représentatif sur le plan qualitatif puisqu'il n'aurait tenu compte que des marins ayant eu une carrière longue.

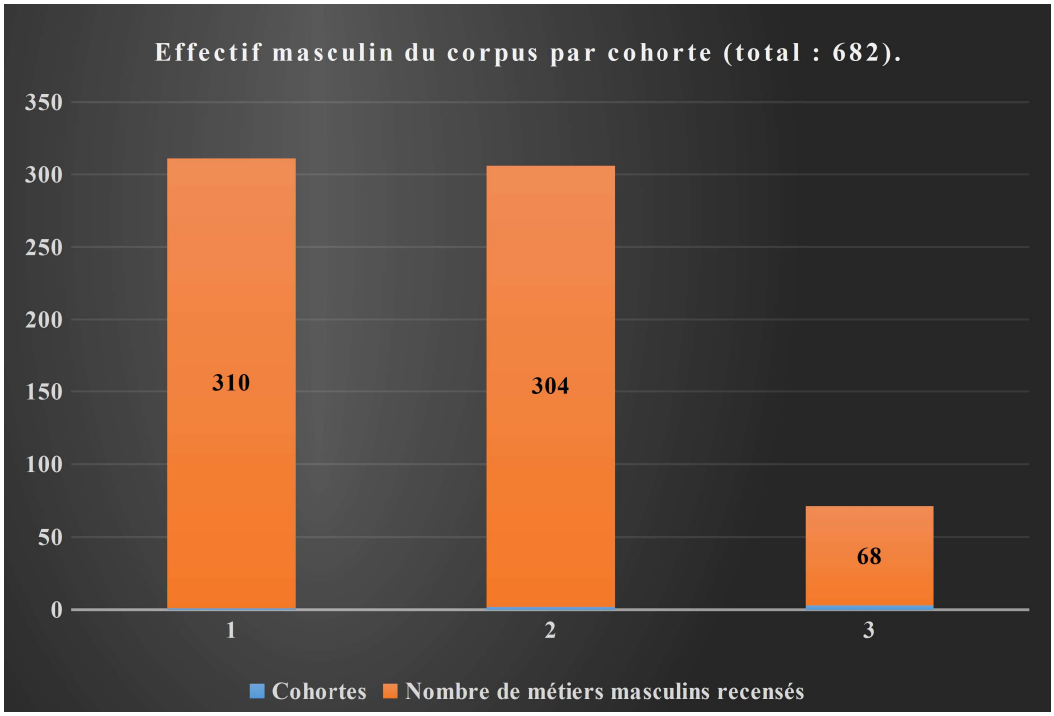
L'avantage principal du recensement est d'offrir au chercheur la possibilité de constituer différentes cohortes d'âges générationnelles selon une stratégie et un angle d'attaque préalablement définis. Il fait ainsi état de marins âgés qui ont connu l'âge d'or morutier et les guerres de la Révolution et de l'Empire mais aussi une belle proportion de marins nés après 1815, donc âgés d'une trentaine d'années, qui accompagnent l'évolution de la pêche et les mutations portuaires propres à la Monarchie de Juillet. Nous pouvons suivre la majorité de ces marins jusque vers 1865-1880, voire au-delà pour quelques-uns, soit jusqu'aux limites chronologiques de notre étude. Ce sont ces marins-là correspondant aux cohortes 1 et 2 qui forment le cœur du corpus soit environ 160 marins.

78 Cette population est composée de 682 gens de mer masculins, 367 épouses et 293 enfants.
79 SHD 3P7-75. Nicolas Cochard a suivi cette méthode pour les marins du Havre par exemple.

Détermination des trois cohortes générationnelles

Après avoir saisi dans un tableau Excel[80], la liste des 682 personnes exerçant une profession maritime, nous avons ensuite opéré une répartition chronologique en fonction de leur âge en 1846. De manière naturelle, les plus âgés du corpus (cohorte 3) étaient aussi les moins représentés formant 10% des marins de la ville.

Histogramme n°2 : Effectif masculin du corpus par cohorte (total de 682[81]).



Nous avons opéré un découpage chronologique après avis auprès de Martine Acerra en suivant les grandes guerres maritimes et sur des périodes presque égales. La cohorte 1 regroupe des hommes nés après 1815. La cohorte 2 rassemble les marins nés au lendemain de la guerre d'Amérique (1783) et jusqu'au Traité de Paris (1814) soit trente-et-une années. Quant à la troisième cohorte, elle s'étire durant vingt-cinq ans, de 1757 à 1782 et englobe la guerre de Sept Ans.

Notre base de données forte de 556 marins navigants, nous a conduit à suivre les parcours professionnels intégraux d'un tiers d'entre eux soit 186 individus répartis selon le tableau ci-dessus. Pour reconstituer les cohortes, il fallait respecter la répartition matelots/capitaines de navire de façon proportionnelle afin de ne pas surestimer le poids d'un groupe social par rapport à l'autre et rester fidèle à la situation telle qu'elle se présentait en 1846.

Le choix de ces marins a donc été essentiellement déterminé en fonction de deux critères : leur âge et leur métier. Finalement les trois cohortes issues de la sélection respectent la proportion initiale avec près de 46% des marins de 1846 pour la première cohorte, 43,5% pour la seconde et presque 11% pour la dernière soit des valeurs semblables à la représentation globale. En terme de représentativité professionnelle, la répartition ainsi établie

80 Gilbert BUTI, « Gens de mer et navigation en Provence maritime au XVIII[e] siècle : un regard informatique », *Cahiers de la Méditerranée*, n°53, 1, 1996, p. 89-111. Jean-Luc PINOL, André ZYSBERG, Le *métier d'historien avec un ordinateur*, Paris, Nathan, 1995.

81 Il y a bien 683 individus recensés mais l'âge de l'un d'entre eux, Pierre Mabit forgeron de son état, n'est pas mentionné si bien que nous n'avons pas pu l'inclure dans l'une des trois cohortes.

est en parfaire cohérence avec le recensement de 1846 puisque les marins y représentent près de 83% du panel contre 84%.

Tableau n°2 : Répartition socio-professionnelle des trois cohortes vivant en juin 1846.

Cohortes	Nombre de gens de mer recensés en 1846	Part des non-navigants	Part des navigants du recensement	Répartition professionnelle (marins/capitaines et maîtres-au-cabotage)		*À sélectionner (pour le corpus)*	*Carrières des navigants du corpus à reconstituer (186)*	
				Marins	Capitaines et maîtres-au-cabotage		Marins	Capitaines et maîtres-au-cabotage
1 (1815-1840) Soit 25 ans	**310 (45,5%)**	48	**262**	251	11	**85 (45,7%)**	81	4
2 (1783-1814) Soit 31 ans	**304 (44,6%)**	63	**241**	178	63	**81 (43,5%)**	59	22
3 (1757-1782) Soit 25 ans	**68 (10%)**	15	**53**	38	15	**20 (10,8%)**	14	6
Total	**682 (100%)**	126	**556**	**467**	**89**	**186**	**154 (82,8%)**	**32 (17,2%)**
		18,5%	**81,5%**	**100%**		**100%**	**100%**	

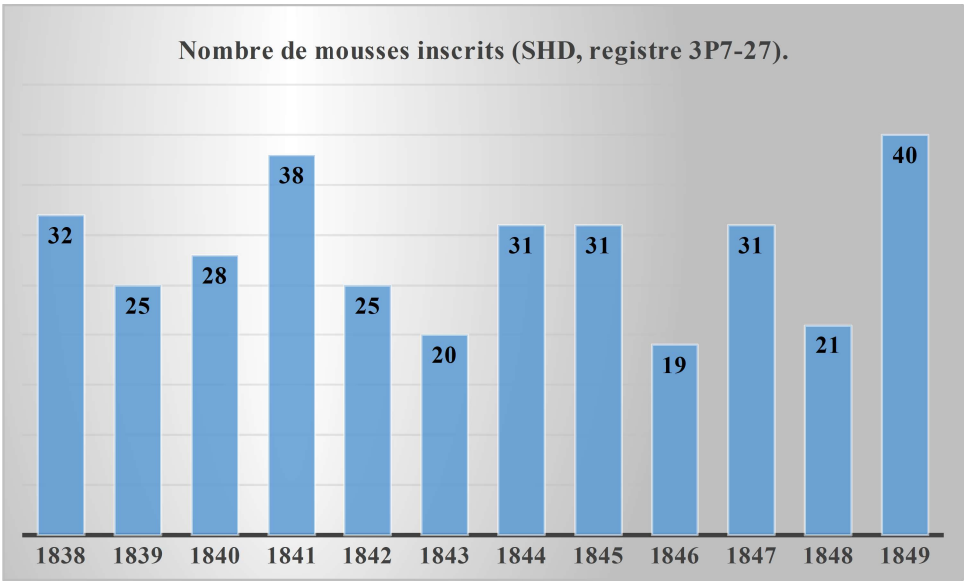
Nous avons été surpris par la faible mention du nombre de mousses figurant sous cette appellation dans le recensement. En effet, seuls les frères Dubreuil, de La Chaume, âgés de sept et dix ans sont qualifiés de la sorte si bien que dans notre base de données, nous les avons inclus avec les marins[82]. Nous nous sommes permis cela puisque les autres garçons âgés de sept à seize ans sont qualifiés de marins soit 73 garçons nés entre 1830 et 1846. Tous ces enfants – à l'exception de sept[83] - sont déjà actifs et figurent dans les registres matricules. Cinq d'entre eux sont d'ailleurs inscrits cette même année 1846[84]. Le graphique ci-dessous prouve que dans la décennie du recensement chaque année un flot d'environ trente mousses rejoint le pont des chaloupes sablaises. L'année 1846 apparaît comme une année de faible recrutement.

82 Il s'agit d'Alfred Tancrède Dubreuil (1835-1892), cohorte 1 n°248 et de Joseph Alexis François Dubreuil, né en 1839, cohorte 1 n°247, sixième et neuvième enfants d'une famille de dix. Leur mère succombe à son dixième accouchement le 9 mars 1841 à l'âge de 30 ans. Elle avait eu son premier enfant à 18 ans (1829).

83 Pourquoi ceux-ci ne figurent-ils pas comme inscrits maritimes alors qu'ils sont qualifiés comme tels dans le recensement ? Embarquent-ils de manière informelle ?

84 Les mousses inscrits en 1846, figurant dans le registre 3P7-27, sont âgés de 10 à 14 ans. Il s'agit de Camille Victorien Audubon (1832-1869, coh. 1, n°19), Marie Victor Chavantré (1833-1872, péri en mer, coh. 1, n°191), Charles Auguste Louineau (1834-1910, coh. 1, n°455), futur capitaine de navire, Léandre Mathé (1835-1870, coh. 1, n°483) et Henri Célestin Poiroux (1836-1856, péri en mer, coh. 1, n°588).

Histogramme n°3 : Nombre de mousses inscrits dans le registre 3P7-27 (1838-1849), total : 341.



Le recensement prouve finalement que ces jeunes garçons embarqués étaient avant tout considérés comme des marins à part entière. On se souciait assez peu de leur statut de mousses et pourtant pour l'administration maritime, ils l'étaient. On aurait dû retrouver, dans les registres de recensement au moins une soixantaine de fois le terme de mousse. Or, il n'en est rien.

La première cohorte la plus importante représente 45,5% du total et comprend donc des hommes nés entre 1815 et 1840 âgés de 6 à 31 ans en 1846. Il s'agit d'une génération n'ayant pas eu à subir les affres des guerres maritimes qui ont, aux générations précédentes fortement impacté l'activité portuaire (cohortes 2 et 3). Cette génération âgée d'une trentaine d'années est aussi une population « active » dans le sens où ces hommes sont entrés dans le métier depuis déjà une vingtaine d'années en 1846.

Une deuxième cohorte composée d'hommes âgés de 32 à 63 ans (44,6% du total) est singulière dans le sens où la majorité de ces marins sont nés en temps de guerre, soit entre 1783 et 1814. Cette génération a connu le retour à la paix après la guerre d'Indépendance américaine et les guerres maritimes qui se sont succédé après 1793 jusqu'à la chute de Napoléon. C'est une cohorte particulièrement intéressante puisqu'elle est à cheval entre deux périodes fondamentales, l'Ancien-Régime et la période contemporaine, au cours de laquelle les changements structurels ont été majeurs.

La dernière cohorte, la plus âgée, englobe des hommes nés entre 1757 et 1782 formant 10% des effectifs. Ces gérontes, âgés de 64 à 89 ans, sont du fait même de leur âge peu nombreux dans la société sablaise en ce milieu de XIX^{e} siècle.

Dans cette première base de données intitulée « *Corpus général marins 1846* » (voir **Annexes 4 à 6**) figurent des renseignements quantitatifs et qualitatifs sur tous ces marins. Chacun est identifié par un numéro et sa notice comprend les informations glanées au cours de la recherche uniquement sur le plan de l'État-civil et du recensement. Nous avons nous-même réalisé la base de données en créant les champs souhaités en fonction des questions que nous nous posions et des informations fournies par les registres ; l'ordinateur a pu alors faire « *parler ces archives* »[85]. Ces informations ou caractéristiques à la fois sérielles et prosaïques

85 André ZYSBERG, *Les galériens. Vies et destins de 60 000 forçats sur les galères de France, 1680-1748,* Le Seuil, p. 8.

au nombre de quarante-six[86]. Ces informations essentiellement liées à la démographie sont formées du patronyme de l'individu, de tous ses prénoms, de son attribution de cohorte, de sa profession exercée en 1846, sa date et son lieu de naissance, son domicile en 1846 (rue), sa date et l'âge à son décès ainsi que son domicile à ce moment-là. Viennent aussi des champs sur ses parents avec leurs noms et leurs professions respectives de même que sur son mariage avec la date, le mois, sa situation matrimoniale le jour de l'union (veuf) et son âge. Nous avons ensuite des données sur l'épouse avec son patronyme, sa date et son lieu de naissance, sa profession, son âge au mariage, sa situation matrimoniale et la durée de l'union. Nous avons pris soin de relever la profession du père de l'épouse ainsi que le nombre d'enfants que le couple a eu, la date et l'âge au décès de l'épouse. Cette opération a ainsi été réitérée 682 fois. Cette quête ou « pesée globale » selon la formule de Pierre Chaunu[87] offre une vision d'ensemble de la composition sociale des gens de mer sablais sous la Monarchie de Juillet. Cette base est utile pour peser les gens de mer, à l'intérieur de leur groupe mais aussi à l'échelle de la ville sur le plan démographique notamment.

Par contre, de cette première pesée de 682 marins est née une seconde plus restreinte composée des 186 marins correspondant au tiers de l'effectif total initial pour lesquels nous avons suivi les trajectoires professionnelles. Ce fichier Excel intitulé « *Carrières de marins* » est un fichier comprenant les carrières individuelles propres à chacun et qui permettent de dégager des tendances collectives (**Annexes 7 et 8**). On peut en effet, sélectionner les marins en fonction de critères particuliers ou *requêtes* : leur âge, leur type de navigation, leur origine sociale, leur âge à l'entrée dans la vie active, un équipage, un type de pêche souhaité. Ce sont les informations diverses glanées dans les registres de l'Inscription maritime qui forment les champs de la base et permettent l'analyse ultérieure. La réalisation et la conception de la base de données nécessitent de bien appréhender auparavant les sources afin d'en maîtriser les contenus et pouvoir opérer les classements, les tris, c'est-à-dire les informations utiles à notre questionnement, à notre réflexion comme a pu l'opérer Martine Acerra à propos des vaisseaux de guerre[88]. L'objectif de cette base de données étant d'apporter un éclairage quantitatif et qualitatif sur la manière dont les marins ont navigué au cours de la période et en quoi, ont-ils subi ou au contraire se sont-ils adaptés à la conjoncture ? Nous avons créé trois fichiers carrières de marins correspondant à chacune des cohortes ; chaque fichier lui-même divisé en feuilles différentes correspondant aux grades successifs des marins de cette cohorte c'est-à-dire : mousse, novice, matelots (en général trois feuilles en raison du temps passé dans cette catégorie) puis hors-service (parfois deux feuilles).

Une fois les cohortes déterminées, quelle procédure utiliser pour retrouver les marins du recensement dans les registres matricules correspondants ?

86 Soit une possibilité d'obtenir quelques 30 690 données. Évidemment toutes les colonnes et les lignes n'ont pas été remplies.

87 Pierre CHAUNU, *Histoire quantitative, histoire sérielle*, A. Colin, 1978, p. 35.

88 Martine ACERRA, « Le vaisseau de guerre, objet prosopographique et informatique », *Informatique et prosopographie*, Table ronde, CNRS, Paris, 1984, p. 227-232.

Suivre la carrière des marins « au long-cours »

Le travail préalable en archives est long et fastidieux mais inévitable pour la constitution du corpus global. Le temps de présence réel au Service Historique de la Défense de Rochefort nécessite dès lors une méthode rigoureuse pour une meilleure optimisation en aval. Nous avons dans un premier temps saisi des listes complètes de marins par registre sur des fichiers Excel. Ces relevés nominatifs sont classés par grade et de manière chronologique avec par exemple pour les mousses : une feuille Excel 3P7-20 – 3P7-26 – 3P7-27 (**Annexe 9**). Ceci nous permettait une fois les marins du recensement relevés et choisis de savoir dans quel registre matricule les retrouver. Ensuite, une fois au SHD, nous utilisions cette première base pour retrouver le marin et nous photographions le folio correspondant pour effectuer dans un troisième temps, à la maison, la transcription informatique sur le fichier Excel « Carrières de marins ». Cela nécessite une extrême vigilance pour renommer les photos du nom du marin avec la cote du registre pour ne pas commettre d'erreurs ou d'inversion. Ce sont plus de dix-mille fichiers photographiques qui ont ainsi été numérisés. Pour les registres et les cohortes les plus représentatives, nous numérisions l'intégralité du registre (exemple 3P7-1, 3P7-74, 3P7-34 ou 3P7-35 par exemple).

Une méthode appliquée avec rigueur est le meilleur rempart à toute erreur pour l'historien. Il faut tout d'abord retrouver dans le registre le bon marin en évitant les homonymes (cas de deux marins portant le nom de Vincent Parfait Berthomé, l'un né en 1815, l'autre en 1821 par exemple), relever toutes les informations les concernant, les saisir scrupuleusement et ce pour une carrière qui peut s'étirer sur une quarantaine d'années. Rappelons que la cohorte 1 comprend 85 marins, la cohorte 2, 81 et la cohorte 3, 20 ce qui revient à dire que l'on peut suivre 186 marins ayant navigué entre 1780 et 1910. On a ainsi une idée précise des types de navigation sur une longue période qui a connu la fin de l'Ancien-Régime et le début d'une ère nouvelle arrivée à maturation avec le Second Empire. Les marins qui atteignent leur retraite (Invalides) à 50 ans ou 300 mois de navigation ont donc une carrière à retracer assez longue puisque dans la plupart des cas, ils l'ont débuté dès l'enfance soit vers l'âge de douze ans.

Dans ce fichier-carrière, existe donc un compartimentage des informations propres à chacun des individus en fonction de leur avancée dans le temps. Par ailleurs, les données sont très diverses puisqu'un marin peut changer jusqu'à dix fois de navire en une année quand un autre peut rester 18 mois sur un seul. Il n'y a donc pas d'homogénéité dans les relevés et dans la constitution de la base ce qui n'est pas un frein aux interrogations mais au contraire un avantage car cela éveille le doute et donc le questionnement et mène aux comparaisons. Des calculs plus précis à partir des registres matricules, à la fois des hommes et des navires, permettent aussi de mesurer la durée des absences[89]. Ces données sont particulièrement importantes pour comprendre les rythmes imposés par la mer et l'économie maritime aux marins et à leurs familles. D'autre part, le logiciel choisi est convivial. En effet, il est très facile d'ajouter des colonnes supplémentaires une fois que le modèle est réalisé (Type/Nom bateau/type de navire/patron/durée) que l'on peut dupliquer à l'infini pour ainsi enrichir le corpus. Le propre du logiciel et de la saisie est avant tout de classer les informations dans un cadre et un ordre chronologique pour que l'activité maritime et professionnelle du marin se déroule sous nos yeux à travers ses embarquements successifs. Il y a donc une logique chronologique. En fin de feuille, figure un récapitulatif comptabilisant le temps passé à la pêche, au cabotage, au long-cours, sur les navires de marine d'État et une colonne « divers »

89 François PLOUX, « Introduction : usages et représentations du temps dans les sociétés littorales », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 117-3, 2010, p. 9-12. Christian BORDE, « Les rythmes du travail à la mer : équipages calaisiens au début du XIX^{e} siècle », *L'Équipage, du navire antique aux marines d'aujourd'hui*, Musée maritime de l'île Tatihou, 1999, p. 148-159.

faisant état de naufrages, captures, blessures pour chacun. Cette base de données créée de toutes pièces est par nature une nouvelle source historique fabriquée par l'historien soit une méta-source et même si le marin est vu à travers le prisme du groupe, de la communauté navigante dans son ensemble, « *la pesée globale des individus n'empêche pas de s'intéresser à l'histoire des individualités* »[90]. La saisie des données au fur et à mesure des dépouillements permet d'engranger des milliers de données permettant à terme une analyse à la fois quantitative et qualitative dont l'objectif final demeure l'écriture de l'histoire des marins sablais sur une période déterminée.

Méthode pour suivre une carrière de marin

Les mousses commencent leur carrière vers 12 ans. Ainsi, pour débuter le suivi d'une carrière de marin, il faut partir de sa date de naissance et donc y ajouter environ une dizaine d'années pour tenter de retrouver sa trace. L'inscription dans le registre se fait de manière chronologique et décennale[91]. Les marins sont inscrits selon leur ordre d'arrivée avec un numéro attaché à un folio et sont répertoriés en fin de volume de manière alphabétique ce qui permet de se référer à la bonne page pour suivre un individu et relever ainsi ses embarquements. Une matricule ouverte en 1816 enregistre donc des garçons qui se destinent au métier de marin nés aux alentours de 1804. Elle laissera place à la suivante en 1826 et continuera d'inscrire les états de service des marins en fonction de leur grade et de leur âge.

Certaines années sont plus prolifiques que d'autres. Ainsi, entre 1776 et 1787, ce sont 618 mousses qui ont été enregistrés, un chiffre particulièrement élevé au regard des décennies suivantes. Le commis aux classes prend la peine de noter en fin de case le report au registre suivant avec les indications nécessaires (grade, date, folio). Il faut alors ouvrir le registre indiqué pour connaître la suite de la carrière du marin en question et continuer jusqu'à ce qu'il ait atteint l'âge d'être hors-service. Cette enquête peut ainsi durer pour les carrières les plus longues une quarantaine d'années au cours de laquelle le marin a gravi les échelons de mousse à novice puis matelot voire, pour un certain nombre, capitaine de navire au long-cours ou maître-au-cabotage. La Marine soucieuse de connaître ses effectifs mobilisables tenait à jour de façon complète et régulière ses registres matricules.

Cette source fourmille de renseignements permettant de cerner les individus constituant cette base de données. Il s'y trouve des références à leur État-civil, à leur filiation avec les noms, prénoms, âge voire date et lieu de naissance. Figure aussi sa date d'enregistrement en tant que mousse ce qui peut permettre de calculer l'âge à l'embarquement. On peut également trouver la description physique du marin : la couleur de ses yeux, ses cheveux, une marque particulière comme un tatouage ; les événements qui peuvent jalonner sa vie (batailles, actions d'éclat, blâmes, décorations). Suivent enfin dans une autre case ses embarquements successifs au cours de la période ouverte par le registre matricule. Une fois la date passée, on trouvera la suite dans un autre registre. À compter de 1865, les catégories professionnelles précédentes (mousses, novices) sont remplacées par Inscrits provisoires, Inscrits définitifs (matelots), Hors de service, Capitaine au long-cours, pilotes et aspirants pilotes et maîtres au cabotage[92]. Ce n'est qu'une question de terminologie, le fonctionnement de recherche restant identique. Le but du corpus était d'atteindre un

90 André ZYSBERG, *Les galériens. Vies et destins de 60 000 forçats sur les galères de France, 1680-1748*, Le Seuil, p. 8.

91 Érik LE MARESQUIER, « Les archives de l'inscription maritime », *La gazette des archives* n°100, 1978, p. 30-50. Les années de renouvellement des matricules sont les suivantes (pour notre période seulement) : 1748 ou 1751, 1764, 1776, 1785, an XI, 1816, 1826, 1850, 1865, 1883 cité p. 37.

92 Nicolas BUANIC, *«* Un trésor archivistique : la matricule des gens de mer *», Histoires individuelles, histoires collectives. Sources et approches nouvelles* sous la direction de Christiane DEMEULENAERE-DOUYÈRE et Armelle LEGOFF, 2002, p. 36.

maximum d'informations pour mieux cerner le vaste monde des gens de mer et proposer une étude prosopographique.

Pour une prosopographie des gens de mer sablais

On pourrait définir la prosopographie comme une « *étude collective qui cherche à dégager les caractères communs d'un groupe d'acteurs historiques en se fondant sur l'observation systématique de leurs vies et de leurs parcours* »[93]. À travers notre prosopographie, nous tentons d'affiner l'identité des gens de mer sablais et leurs caractéristiques d'ensemble notamment professionnelles. On peut à juste titre considérer que l'assemblage de ces données puisse constituer un jour un dictionnaire ou un répertoire de cette population singulière. Notre base de données est là pour offrir de la matière à l'historien en quête de questionnement. Une telle entreprise peut aussi s'avérer frustrante dans la mesure où le travail entrepris n'est jamais terminé car on peut toujours continuer à chercher, collecter des informations mises de côté jusqu'alors. Giulio Romero précise bien qu'il s'agit d'un « *savoir qui ne demande qu'à être agrémenté* »[94] . On est face à un travail en perpétuel chantier, infini qui agrégera de nouvelles sources. Pourtant, comme le remarquait Étienne Taillemite « *La prosopographie maritime n'avait guère, depuis plus d'un siècle, retenu l'attention des chercheurs et il était frappant de constater combien étaient maltraités les marins dans les dictionnaires et encyclopédies générales, qui, le plus souvent, ne leur consacraient que des notices sommaires quand ils ne les oubliaient pas complètement* »[95]. Telle fut notre tâche que de répertorier scrupuleusement dans des colonnes de tableaux les informations sur ces individus, oubliés de l'Histoire, mais porteurs d'une histoire, la leur.

C'est à une reconstitution collective ou prosopographique[96] que nous nous livrons en faisant feu de tout bois des diverses collectes rendues possibles dans ces fonds d'archives épars et d'aspect un peu rude parfois[97]. Nous n'avons pas saisi toutes les données fournies et avons dû opérer des choix au moment du dépouillement pour mieux orienter la recherche. Comme l'a écrit Martine Acerra au sujet des vaisseaux de guerre : « *La documentation existe, fort dispersée, parfois difficile. Il suffisait de la regrouper et de l'ordonner pour pouvoir répondre aux questions* »[98]. Cette façon de procéder n'est pas une méthode en tant que telle mais plutôt une approche originale[99] adaptable et méliorative à chaque sujet de recherches notamment en histoire sérielle comme c'est le cas ici avec les archives de l'Inscription maritime mais, comme le précise Nietzche « *les vraies richesses sont les méthodes* ». Non seulement l'Être marin[100] est à la croisée entre deux mondes (la terre et la mer) mais dans notre démarche prosopographique, il sera constamment à mettre en relief entre le groupe

93 Pierre-Marie DELPU, « *La prosopographie, une ressource pour l'histoire sociale* », Hypothèses, Publications de la Sorbonne, 2015, p. 263-274.

94 Giulio ROMERO, Colloque « *Des littoraux pour quoi faire ? »,* Nantes, mai-juin 2017.

95 Étienne TAILLEMITE, « Réflexions sur quelques recherches récentes en histoire maritime », *Horizons marins, itinéraires spirituels (V^e^-XVIII^e^ siècles)*, volume 2, PUB Sorbonne, 1987, p. 67-76.

96 La prosopographie revient à une « *collection d'observations sur une collection d'individus* » comme le remarque Elisabeth MORNET dans *L'État moderne et les élites, XIII-XVIIIe siècles. Apports et limites de la méthode prosopographique*, Paris, Publication de la Sorbonne, 1996, p. 277. Jean GLÉNISSON, « Prosopographie et informatique », *Informatique et histoire médiévale*, Actes du colloque de Rome (20-22 mai 1975), présentés par Lucie FOSSIER, André VAUCHEZ, Cinzio VIOLANTE, École française de Rome, 1977, p. 227-229.

97 Arlette FARGE, *Le goût de l'archive*, coll. Point Histoire, 1989.

98 ACERRA Martine, « Le vaisseau de guerre, objet prosopographique et informatique », *Informatique et prosopographie*, Table ronde, CNRS, Paris, 1984, p. 227.

99 Christian BOUGEARD, François PRIGENT (dir.), *La Bretagne en portrait(s) de groupe, Les enjeux de la méthode prosopographique (Bretagne XVIII^e^-XX^e^ siècle)*, Presses Universitaires de Rennes, 2016.

100 Gilbert BUTI, Alain CABANTOUS, *Être marin en Europe occidentale 1550-1850*, Presses Universitaires de Rennes, 2016.

auquel il appartient, auquel il est lié professionnellement et culturellement, et lui-même en tant qu'individu. On se doit de toujours faire référence au cas général pour mettre en valeur les cas particuliers. Comme le précise à juste titre Hélène Millet « *l'un est le faire-valoir de l'autre* ». Il ne s'agit pas d'adopter la démarche inverse. « *Tout individu faisant partie d'une population a quelque chose à m'apprendre sur cette population et la société au sein de laquelle il vivait* »[101].

Ces marins ont quelque chose à nous dire et nous apprendre sur leur milieu de vie, eux qui ont rarement laissé de trace écrite de leur vivant hormis André Collinet sous l'Ancien-Régime ou Paul-Émile Pajot sous la Troisième République[102]. S'intéresser aux humbles, aux « inconnus du littoral » est une évidence à nos yeux. Pierre Goubert l'avait fort bien exprimé, lui qui dit avoir « *seulement éprouvé le désir et presque le besoin de [s]'intéresser à tous les hommes et pas seulement à ceux qui brillèrent par leur naissance, par leur état, par leurs fonctions, par leur richesse ou par leur intelligence. En une France d'abord paysanne, j'ai essayé de connaître les paysans* »[103]. Nous rajouterions humblement que dans une ville portuaire comme les Sables-d'Olonne, nous avons-nous aussi tenté de cerner le groupe social des marins, composante majeure de la société et d'une histoire sociale et globalisante dans ce port atlantique. Comme le confirme Maurice Agulhon, l'entreprise prosopographique permet de « *faire de l'histoire sociale vraie* » [104] tout en relativisant les données avec celles fournies par l'étude du groupe auquel elle se réfère. Cette méthode amène aussi à mieux comprendre les réseaux familiaux et les généalogies parfois complexes qui apprennent sur les modes de constitution des équipages par exemple et qui dénotent en même temps le poids inévitable des réseaux d'alliance[105].

Conceptualisation, problématique et annonce du plan

On l'aura compris le marin ne sera étudié qu'à travers sa communauté élargie, ses collègues, son équipage mais aussi sa bouée d'ancrage représentée par sa famille et son quartier dans lequel il a tous ses repères « terrestres ». C'est donc le marin dans son horizon intime et élargi que nous allons tracer au fil d'un siècle. Il s'agit non seulement d'évoquer le personnage, le marin, l'homme dans son univers professionnel mais aussi et surtout de cerner la complexité mentale et culturelle de ces « *Être[s] marin[s]* »[106], des hommes tiraillés, à l'interface entre deux mondes, deux espaces à la fois opposés mais complémentaires : la terre d'une part et l'océan nourricier d'autre part. Qu'est-ce qu'en effet être marin et comment les sources nous permettent-elles de les percevoir ?

---

101 Hélène MILLET, « L'ordinateur et la biographie ou la recherche du singulier », *Problèmes et méthodes de la biographie* – Actes du colloque Sorbonne 3-4 mai 1985, PUBS, 1985, p. 115-127.

102 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche. Manuscrits de Collinet (1739-1782)*, Centre Vendéen de Recherches Historiques, 2002 et *Les Sables et la guerre de Vendée. Manuscrits de Collinet (1788-1804)*, Centre Vendéen de Recherches Historiques, 2004. Du même auteur, *Mes aventures, journal inédit de Paul-Émile Pajot (1873-1929),* Centre Vendéen de Recherches Historiques, 2015. On peut y ajouter le manuscrit inédit écrit par un capitaine chaumois, Pierre Isaac Bouget (1826-1883) sur sa vie et ses souvenirs de marin que nous avons utilisé dans le cadre de la thèse.

103 Pierre GOUBERT, *Beauvais et le Beauvaisis de 1600 à 1730, contribution à l'histoire sociale de la France du XVII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 2 volumes, 1960. Du même auteur, *100 000 provinciaux au XVII^e siècle*, Champs Flammarion, 1999.

104 Maurice AGULHON, préface au *Dictionnaire biographique des professionnels de la Faculté des Lettres de Paris (1809-1908)*, 1985.

105 Éric ANCEAU, « Réflexion sur la prosopographie en général et sur la prosopographie du contemporain en particulier », Sarah MOHAMED-GAILLARD, Maria RONO-NAVARETTE, *Des Français outre-mer*, PUPS, 2004, p. 23-36. Laurent ROLLET, Philippe NABONNAND (dir.), *Les uns et les autres … Biographies et prosopographies en histoire des sciences*, PUN éditions universitaires de Lorraine, 2012.

106 Gilbert BUTI , Alain CABANTOUS, *Être marin en Europe occidentale (1550-1850),* Presses Universitaires de Rennes, 2016.

Est-ce simplement embarquer sur un navire, rapporter du poisson pour repartir en campagne aussitôt ou est-ce aussi vivre dans des quartiers aux identités propres avec des repères culturels singuliers qui les distinguent et/ou les marginalisent des autres catégories socio-professionnelles[107] ? Le marin, *l'Être marin* c'est un peu de tout cela à la fois. C'est dire toute la complexité d'une telle approche. Jacques Péret a su montrer la singularité des parcours fut-ce pourtant celui d'un capitaine de navire-au-long-cours[108] mais qu'en est-il des plus humbles, de ces milliers d'anonymes qui noircissent les pages de ces registres matricules et qui ne demandent qu'à trouver la personne qui les sortira de cet anonymat pour les faire revivre ? Partout où l'on peut « flairer » de la « chair humaine », l'historien doit savoir se plonger et mettre en lumière ces masses d'hommes, ce « gibier » tel que l'a qualifié l'historien Marc Bloch[109]. Ce qui nous intéresse dans cette démarche c'est bien l'homme, l'individu, le marin qui passe sa vie sur l'eau mais avec des activités différentes en fonction des périodes qu'elles soient saisonnières ou d'un temps plus long. Pour nous, le marin n'est pas qu'un numéro matricule enregistré sur un registre, c'est avant tout un être humain avec une histoire, une famille, un homme attaché à un navire, à un équipage bref un homme dans son ensemble, intégré dans un espace de réseaux. C'est un être identifiable avec un nom à l'image de l'historien italien Ginzburg qui rappelle que « *Le fil d'Ariane qui guide le chercheur dans le labyrinthe des archives est celui qui distingue un individu d'un autre dans toutes les sociétés connues : le nom* »[110]. L'essence même de l'Histoire n'est-elle pas de placer l'homme au cœur des questionnements et, la démarche que nous suivons place l'homme au premier plan de nos interrogations ?

Notre approche historique emprunte aussi à la géographie et notamment aux questions de mobilités et à la question urbaine dans la mesure où nous nous sommes interrogés sur la place du marin dans la ville et à son intégration à l'espace environnant[111]. Un port est par essence, un lieu de transit, de mouvement et des populations s'y sont fixées, attirées par le travail et les besoins en main-d'œuvre. Notre étude couvre une majeure partie du XIX^{e} siècle considéré à juste titre comme une entrée dans une ère de mutations et de transformations annonçant la modernité. À la Révolution politique a succédé une révolution économique, sociale et culturelle profonde que nous pouvons appréhender. La question des origines géographiques des marins est tout a fait intéressante et à mettre en relation avec le développement concomitant de la ville-portuaire[112]. L'aire de recrutement s'élargit au fur et à mesure que l'on entre dans le XIX^{e} siècle et se fait l'écho de l'accroissement démographique de la ville. La géographie permet en outre de déceler ou supposer des comportements de quartiers endogènes. En effet, la question du voisinage, des réseaux familiaux dans le quartier peut s'avérer fort instructive pour resituer l'homme dans son milieu et en particulier dans certaines stratégies adoptées au moment de l'embarquement ou de la composition des équipages[113].

---

107 Alain CABANTOUS, *Les citoyens du large. Les identités maritimes en France*, Aubier, 1995.

108 Jacques PÉRET, *Joseph Micheau, capitaine rochelais : négrier, corsaire et marin de la République 1751-1821*, La Crèche, Geste éditions, 2015. *Jean-Baptiste Desparmet (1817-1873). Journal d'un vieux marin*, éditions France Empire, 1991.

109 Marc BLOCH, *Apologie pour l'histoire ou métier d'historien,* 1949.

110 Carlo GINZBURG, « La micro-histoire », *Le Débat*, 1981/10, n° 17, p.133-136.

111 Nicolas COCHARD, « L'histoire des populations maritimes à l'époque contemporaine : la géographie au service de l'historien », *EChoGéo*, 2012, URL : http://echogeo.revues.org/12991.

112 Bruno MARNOT, *Les villes portuaires maritimes en France : XIX^{e}-XXI^{e} siècle*, Paris, Armand Colin, 2015.

113 Alain CABANTOUS, « Le quartier, espace vécu à l'époque moderne », *Histoire, Économie et Société*, 1994, n° 3, p. 427-439. Thierry SAUZEAU, « La géographie de l'habitat des gens de mer dans le quartier de Marennes (fin XVIII^{e}-milieu XIX^{e} siècle), *Des villes, des ports. La mer et les hommes*. Édition du Comité des Travaux Historiques et Scientifiques, 2001, p. 69-86.

Pour mener à bien cette thèse, nous avons adopté un plan ternaire. La question sous-jacente à notre démarche consistait à comprendre comment un port en crise profonde au moment de la période révolutionnaire avec la disparition d'une pêche qui avait fait sa fortune et sa renommée avait pu trouver les moyens de rebondir pour renaître et entrer dans une nouvelle ère de prospérité ? Dans le même temps comment les hommes qui vivent dans cette ville-portuaire de la mer ont-ils réussi ou non cette mutation ? Ont-ils pu s'adapter au changement de pêches ou sont-ils restés en marge du renouveau ?

C'est ainsi que nous présenterons dans un premier temps le cadre naturel et portuaire de notre port d'étude tout en insistant sur cette période de forte mutation économique qui a vu la ville des Sables se transformer. Dans ce volet, seront abordés les changements de natures diverses qui ont impacté le cadre général et naturel de la ville-portuaire à savoir les transformations et aménagements portuaires, la croissance démographique tout en nous focalisant sur la population maritime. Il sera également question des aménagements urbains en lien avec l'activité portuaire en mutation durant la période 1830-1860 qui voit la ville d'Ancien-Régime se transformer pour mieux répondre aux besoins d'un port en pleine croissance. Le XIX^{e} siècle est donc à appréhender comme une période de transformations profondes à lier au développement économique portuaire s'inscrivant dans une période prospère qui touche l'ensemble des ports français. En cela le port sablais ne reste pas en marge et suit le mouvement de croissance générale. La ville et le port ne forment a priori qu'un tout que nous avons eu à cœur de nuancer. Cette première partie insiste donc sur le cadre général de notre laboratoire à savoir le site et la situation de la ville et du port sablais dans son environnement proche permettant ainsi de mettre en valeur le rôle qu'il joua sur la façade atlantique.

Dans un second temps, nous nous attacherons à décrire et comprendre l'évolution interne des activités maritimes à savoir les pêches diverses qui ont occupé pendant ce siècle les marins. Avant d'évoquer les pêches pratiquées, il nous a semblé opportun de rappeler le poids du système des classes dans la vie des marins et qui, sur des temps plus ou moins longs, les empêchait d'embarquer donc de pratiquer une activité professionnelle. Bien entendu, il sera question de la pêche sur le Grand Banc qui fut l'activité principale du port des Sables jusqu'en 1792 jusqu'à ce que la pêche sardinière qui, marginale sous l'Ancien-Régime, devienne l'activité principale au XIX^{e} siècle et supplante la Grande pêche. Cette pêche de proximité s'accompagne d'une véritable métamorphose avec une entrée dans l'ère industrielle. Nous n'oublierons pas de montrer la place non négligeable occupée par le cabotage. En un temps où le chemin de fer n'existait pas, c'est aux petites embarcations que revenait la charge d'approvisionner les littoraux en produits divers. Les marins olonnais ont donc été d'ardents caboteurs et le port a été à la croisée des trafics nord-sud[114]. Outre les aspects purement maritimes, nous ne pouvions omettre la place jouée par la construction navale qui fut une des richesses locales et participa à sa renommée à l'extérieur. Cette deuxième partie est donc axée sur les activités en mer et à terre en lien avec la mer qui reste le sujet central mais toujours en lien avec l'homme.

Enfin, notre dernière partie, sera entièrement consacrée aux hommes et aux gens de mer dans leur relation à leur métier. C'est en effet sous l'angle professionnel que nous décrirons la vie et les itinéraires tantôt collectifs, tantôt individuels sur un peu plus d'un siècle. En reconstituant les carrières des trois cohortes, nous serons amenés à dégager et définir des profils types mais aussi des cas singuliers qui se détachent du lot. Si les bases de données permettent de dégager des séries chiffrées globales, il ne faut pas non plus oublier

114 Jean-Pierre POUSSOU, *Histoire du cabotage européen aux XVI^{e}-XIX^{e} siècles*, Paris, Presses universitaires de Paris Sorbonne, 2008.

l'individu à la base de notre réflexion. Cette population que nous allons étudier est par nature et par sa profession, une population en mouvement, en interaction avec le reste du monde et de la cité. C'est la raison pour laquelle, notre travail se doit de toujours saisir ces individus par rapport au reste du groupe et ne pas isoler les cas. C'est en les comparant aux autres que nous pourrons déterminer si particularisme il y a.

Alain Cabantous avait à propos des marins

tenté de pratiquer une sorte de va-et-vient comparatif, entre ses comportements, ses attitudes, ses habitus et ceux des autres milieux sociaux, afin de saisir la part de la prégnance océane sur les destins individuels et les vies collectives[115].

L'analyse précise de ces marins au cours de leur vie professionnelle qu'ils soient mousses, matelots, maîtres au cabotage ou capitaines au long-cours sera révélatrice de l'histoire presque intime du port des Sables. C'est donc grâce à ces hommes qu'ils fussent terre-neuvas au XVIII^{e} siècle ou sardinier au XIX^{e} siècle que l'histoire sociale va s'offrir à nous. Nous cernerons le marin dans son espace privé, dans son moi intérieur, à travers une approche de la démographie historique maritime. Si l'on parle des hommes en mer, il va sans dire que la place des familles et de la femme notamment ne sera pas oubliée tant son rôle est primordial dans l'économie locale et l'équilibre de la structure sociale maritime.

Cette thèse est avant tout une invitation à une introspection sur l'histoire sociale des gens de mer des Sables-d'Olonne que l'on va donc observer de l'intérieur que ce soit à bord du navire ou à l'intérieur de leur foyer tout en n'oubliant pas de confronter les analyses, de ressortir des similitudes et des tendances par rapport aux ports voisins voire plus lointains pour tenter de déterminer s'il existe ou pas une forme d'identité sablaise ?

Embarquons avec les marins sablais pour un voyage au long-cours pour certains ou de petites marées au large des Sables pour d'autres. Suivons leur horizon professionnel et privé pour mieux les appréhender et connaître leurs histoires de vie.

115 Alain CABANTOUS, « *Histoire maritime ou histoire sociale ? L'approche des gens de mer*» Colloque de Barcelone, 2006, p. 84-96.

PARTIE 1

LES SABLES D'OLONNE, UNE VILLE PORTUAIRE MOYENNE EN MUTATION (milieu XVIII^{e} – milieu XIX^{e} siècle).

Introduction

L'ancienneté d'une activité portuaire et maritime dans l'espace aujourd'hui déterminé pour être Les Sables-d'Olonne remonte à l'Antiquité[1]. Dès l'époque celte puis gallo-romaine, les premiers occupants ont su apprivoiser et mettre en valeur le milieu naturel qui leur était offert. La trace la plus tangible fut sans doute l'exploitation des salines qui sont à l'origine même du développement commercial du havre d'Olonne, mis en valeur dès l'époque romaine et dont le développement s'est accéléré à l'époque médiévale grâce à la présence des abbayes voisines, notamment celle de Saint Jean d'Orbestier[2].

C'est donc au Moyen-Âge qu'un véritable complexe portuaire se met progressivement en place en Olonnais, tout d'abord sur la rive droite du havre d'Olonne entre les villages de la Roulière qui fut à proprement parler le premier port maritime et de Savay en la Girvière un peu plus au nord[3]. Au cours des siècles, le port primitif migre vers le sud pour se fixer à l'abri du cordon dunaire sablais sous l'effet de deux phénomènes : le colmatage par les vases dans la partie nord du havre qui sera abandonnée aux sauniers et paysans olonnais pour une mise en valeur du milieu. Le deuxième phénomène étant constitué par la formation progressive d'un cordon dunaire en lieu et place de la future ville des Sables capable dès lors d'abriter un port en eau profonde. Bénéficiant ainsi d'un meilleur site[4], le port va pouvoir se développer et les antiques points d'ancrage olonnais vont disparaître comme l'indique d'ailleurs Claude Masse sur les cartes qu'il édite au tout début du XVIII[e] siècle[5] lorsqu'il précise « *La Roullere ou etoit l'ancien Port d'Olonne* »[6]. Ce même village s'est donc affirmé comme quartier maritime puisqu'il comptait en septembre 1524 près de « *300 mariniers et plusieurs jardiniers et ouvriers* » qui projetaient d'ailleurs la construction d'une chapelle dédiée « *en l'honneur de Dieu et de la Glorieuse Vierge Marie* […] *qu'ils y puissent faire chanter et célébrer messes lorsqu'ils iront à ladite mer, joignant l'achenau* [près] *de laquelle le dit village est assis, et eu égard que souvent départ dudit village jusque au nombre de deux à trois cents personnes, pour aller pêcher poisson et pour faire fret de marchandises qui embarquent au dit lieu de la Raoullière* » afin que les marins puissent vivre leur foi sans pour cela aller jusqu'à l'église Olonne, jugée trop éloignée. L'abbé Renolleau écrit d'ailleurs :

> *Plusieurs auteurs affirment que l'un des premiers ports de l'Olonnais fut La Roulière ou Raoulière d'Olonne. On retrouve encore, à La Roulière, des restes de quai empierrés*[7].

En outre, le port sablais a pu se développer grâce à la disparition progressive de ses deux voisins : plus au sud, le port de Talmont dont la modeste rivière, le Payré, s'envase inexorablement au cours du Moyen-âge puis les petits ports de l'Olonnais suscités. La naissance du port est en tout point opportuniste puisque c'est grâce au déclin de ses

1 Alain HUETZ DE LEMPS, *Les Sables-d'Olonne, Origines et développement de la ville et du port*, Revue du Bas-Poitou, 1950.

2 Caroline CHAUVEAU, « Histoire et archéologie d'une seigneurie littorale en Poitou occidental : l'Olonnais du début du XI[e] à la fin du XIII[e] », *Recherches vendéennes,* n°14, 2007, p. 269-297.

3 Mathias TRANCHANT, *Les origines des Sables-d'Olonne. À la conquête des eaux et des sables*, Geste éditions, 2012.

4 Sylviane LLINARES (sd), *De l'estran à la digue. Histoire des aménagements portuaires et littoraux, XVI[e] – XX[e] siècle*, Presses Universitaires de Rennes, 2018. Mathias TRANCHANT, *Les ports maritimes de la France Atlantique (XI[e]-XV[e] siècle)*, volume 1, Presses Universitaires de Rennes, 2017.

5 Yannis SUIRE, *Le Bas-Poitou vers 1700. Cartes, plans et mémoires de Claude Masse, ingénieur du roi*, Centre Vendéen de Recherches Historiques, 2017.

6 SHD, J 10 C 1293, n°23, « *Carte de partie du Bas-Poitou, ou les environs des Sables d'Olonne* » par Claude Masse, 173.

7 OLONA, *Les origines*, p. 215. Pauline DURAND-ÉPAUD, « Notes sur les caractéristiques des villages côtiers d'Olonne », *Revue Olona* n°54, 2[ème] trimestre 1970, p. 3. Acte original publié par M. Marchegay dans la Société d'Émulation de la Vendée, 1875.

principaux rivaux que le port acquiert ses lettres de noblesse en vertu des faveurs royales accordées par Louis XI en décembre 1472.

Sans verser dans un déterminisme géographique outrancié, c'est bel et bien le milieu naturel, à savoir le sable, qui explique indubitablement la toponymie locale car c'est à proprement parler derrière cette flèche sédimentaire qui va barrer, au fil du temps, l'accès par le sud au profond havre d'Olonne que le port va se former.

En outre, cet espace va connaître durant la période qui nous intéresse, soit du milieu du XVII^{e} au milieu du XIX^{e} siècle, d'importants travaux. Ces infrastructures modernes plus rationnelles et novatrices vont lui permettre de se hisser au rang des ports d'envergure moyenne sur la côte atlantique mais il reste surtout le premier port du Bas-Poitou puis de la Vendée. Le territoire d'étude présente ici un site avantageux, entre Loire et Gironde, qui est régulièrement mis en avant par les édiles politiques.

L'objet de cette première partie davantage axée sur le milieu géographique aborde donc le cadre local, champ de notre laboratoire, sous trois facettes. Après avoir présenté le cadre naturel du site, nous porterons notre regard sur les populations qui ont composé sa ville et son port tout en essayant de mesurer l'évolution et les mutations internes et externes voire les métamorphoses de cette ville en ville-portuaire[8].

8 Caroline LE MAO, *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne : XVI^{e}-XVIII^{e} siècle*, Paris, Armand Colin, 2015. Bruno MARNOT, *Les villes portuaires maritimes en France : XIX^{e}-XXI^{ème} siècle*, Paris, Armand Colin, 2015.

Chapitre I – SITE ET SITUATION DU PORT DES SABLES-D'OLONNE

Si l'on observe la configuration du littoral olonnais, à la base du développement du port sablais, on pourrait avancer sans conteste la définition du Littré[9] qui voit en un port, un « *lieu sur une côte où la mer s'enfonce dans les terres et offre un abri aux bâtiments* ». En effet, au fil des siècles, les hommes qui ont habité le port des Sables ont su tirer parti et profit du substrat naturel pour l'améliorer et y laisser une empreinte anthropique de manière à former une ville-portuaire pour y abriter navires, hommes et activités. Avant l'arrivée de la nouvelle économie générée par les bains de mer entre 1816 et 1826[10], seul le port assurait la prospérité économique à la ville. La mer mais aussi les marais alentour ont su offrir aux Olonnais un potentiel naturel de développement inégalé (voir carte **Annexe 1**). La ville, baignée de toute part par l'élément liquide, qu'il soit saumâtre ou salé, va en tirer profit.

I- Un site portuaire entre sable et sel

A- Le site : du primitif havre d'Olonne à sa transformation en port des Sables

La toponymie originelle même du lieu explique à elle seule la configuration du site à savoir une dune de sable. C'est en effet sur un cordon dunaire que la ville s'est construite et qu'un port s'est formé puis développé en arrière de cette dune-barrière offrant ainsi un abri naturel aux navires. Cette dune originelle a permis la fixation d'une cité attestée dès le Moyen-Âge[11] sous la dépendance du port d'Olonne situé au bord d'un havre s'étirant de la pointe de l'Aiguille au sud au port de la Gachère au nord. Le havre d'Olonne faisait face, selon l'abbé Boutin à l'île Vertîme (correspondant à l'actuel quartier de La Chaume et la forêt d'Olonne jusqu'au village saunier de la Gachère). Cette théorie insulaire a été reprise par Alain Huetz de Lemps en 1951[12] et infirmée depuis par les scientifiques (archéologues et palynologues) qui lui préfèrent le terme de presqu'île au regard des dernières recherches ayant eu cours[13]. Pour eux, l'île Vertime demeure un mythe.

C'est ce havre primitif qui va donner les sédiments nécessaires au développement du futur port sablais in situ ce que souligne le cartographe Claude Masse en 1703 : « *Les Sables d'Olonne est un très gros bourg qui s'est bâti insensiblement sur une péninsule de sable et qui prend le titre de ville* »[14]. Cet espace à l'origine presque « vide » pour reprendre la formule d'Alain Corbin[15] va, grâce aux éléments naturels, devenir un espace propice à

9 Émile LITTRÉ, *Dictionnaire de la langue française*, 1859-1872.

10 Johan VINCENT, *Les sociétés littorales face à l'intrusion balnéaire, de Morgat à la Faute-sur-Mer (début XIX^e siècle-1945)*, Thèse de doctorat, Université de Bretagne Sud, 2004. Ferdinand YDIER, *Histoire d'un siècle. Le centenaire de la plage des Sables-d'Olonne (1826-1926)*, Revue Olona, imprimerie T. Doré, 1930. Bernard BONNET, « L'évolution de la station balnéaire, des bains de mer au tourisme de masse (1816-1968) », *Revue Olona* n°236, 2016, p. 2-21.

11 Mathias TRANCHANT, *Les origines des Sables-d'Olonne : à la conquête des eaux et des sables*, La Crèche, Geste, 2012.

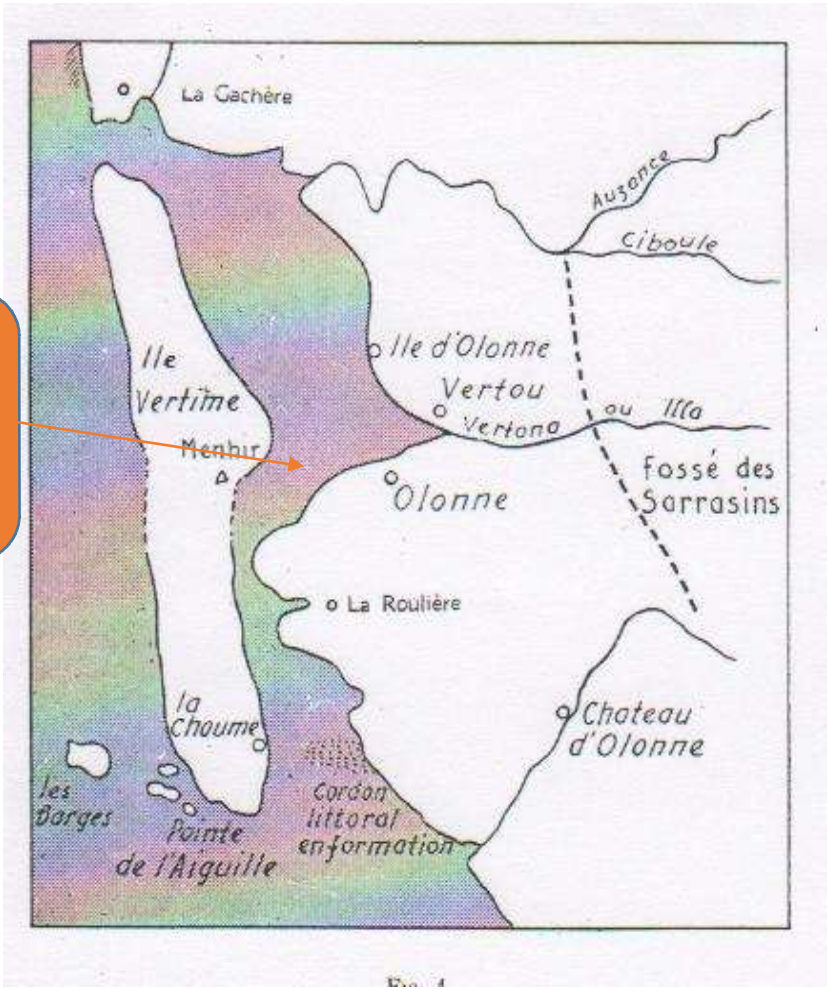
12 Alain HUETZ DE LEMPS, *Les Sables-d'Olonne. Origines et développement de la ville et du port. Revue du Bas-Poitou, 1950,* p. 10.

13 Jean-Marc LARGE, « Olonne-sur-Mer. Du mythe à l'actualité archéologique », Louise ROBIN, *Olonne-sur-Mer, Nature et patrimoine*, éditions de Beaupré, 2013, p. 25-34.

14 Yanis SUIRE, *Le Bas-Poitou vers 1700. Cartes, plans et mémoires de Claude Masse, ingénieur du roi,* Centre Vendéen de Recherches Historiques*, 2017*, p. 157.

15 Alain CORBIN, *Le territoire du vide : l'Occident et le désir du rivage (1750-1840),* Paris, Flammarion, 2010.

l'établissement d'une véritable ville-portuaire au sud de l'ancien havre olonnais. La géographie explique en bien des points le contexte historique de développement.



Emplacement approximatif de La Bauduère avant le colmatage par alluvions du havre d'Olonne.

Carte n° 1 Le pays olonnais au début de notre ère. Carte extraite du livre d'Alain Huetz de Lemps, *Les Sables-d'Olonne, Origines et développement de la ville et du port,* éditions La Revue du Bas-Poitou, 1951, p. 10. Pour élaborer et mettre au point cette carte, Alain Huetz de Lemps s'est fixé sur des cartes plus anciennes notamment celle d'Hippolyte Boutin (1892) qui ne repose sur aucun fondement historique. En réalité il s'agissait d'une presqu'île reliée au continent au cours des siècles au niveau du village de La Bauduère recueillant les bassins de la Vertonne et de l'Auzance au nord.

La première attestation écrite de l'existence du *portum Olone* remonte à une charte de 1074-1078 et Mathias Tranchant affirme que le port s'étendait jusqu'aux rives même du bourg olonnais dont l'église construite en 1042 atteste de sa primauté historique sur les Sables[16]. Olonne « *située au-dessus de l'eau* »[17] dominait ainsi de sa toute relative hauteur le bassin olonnais et le port en gestation sur la dune méridionale[18]. Dès le XI[e] siècle (1095) une activité portuaire existait en lieu et place des Sables[19] également confirmée en 1182 lorsque le prince de Talmont et duc d'Aquitaine, Richard Cœur de Lion, accorde « *deux navires marchands dans le port d'Olonne qui puissent naviguer et circuler librement dans tous les ports et importer tous les objets nécessaires* »[20]. Ce site d'ancrage va intéresser les princes locaux notamment celui de Talmont, Savary de Mauléon, qui, en décembre 1218, accorde l'établissement d'un village-neuf à La Chaume entre la mer et le « *fief de la vigne de la tour* ». La charte atteste de l'existence antérieure et donc existante d'une trace de peuplement aux Sables et le port y est bel et bien mentionné. En 1218, Savary de Mauléon, à l'image du mouvement de peuplement de cette période, ne crée pas une ville-neuve aux Sables-d'Olonne mais un simple quartier au-dessus des vignes chaumoises[21]. Dès lors, la ville et l'activité portuaire vont se développer sur ces deux rives opposées que le chenal sépare.

Sur le versant ouest du port, les moines de Sainte-Croix de Talmont desservent donc la chapelle Saint-Nicolas de La Chaume et vont donc assurer l'aura spirituelle aux nouveaux habitants. Ce « village-neuf » sera, par ailleurs, placé sous le vocable de saint Nicolas, patron des voyageurs et des pêcheurs. On peut donc supposer que les premiers habitants vivaient de la mer et se sentaient ainsi protégés par leur saint-patron. L'évêque de Myre tient une grande place dans les croyances populaires maritimes[22].

Deux siècles et demi après la charte de fondation de la ville par les Mauléon, une autre décision émanant du pouvoir royal cette fois-ci va entériner le choix d'un site portuaire en lieu et place des Sables. Alors qu'il vient tout juste de retirer la principauté de Talmont à la maison d'Amboise pour la donner à son jeune conseiller et chambellan Philippe de Commynes, Louis XI entreprend un voyage en Bas-Poitou en novembre et décembre 1472[23]. En visite aux Sables en décembre, le roi comprend alors tout l'intérêt de développer ce port situé entre Loire et Gironde. L'embouchure du port de Talmont, alors port de renom en Bas-Poitou, s'ensable inexorablement ce qui va permettre aux Sables de le supplanter et de faire sa place dans l'échiquier portuaire. En effet, la petite rivière du Payré qui permet d'accéder au

16 Mathias TRANCHANT, *Les ports maritimes de la France Atlantique (XI[e]-XV[e] siècle),* volume 1, Presses Universitaires de Rennes, 2017, p. 65.

17 Xavier Delamarre propose deux acceptions à l'étymologie du nom d'Olonne. Le nom celtique *olina* signifiant coude (ainsi Olonne pourrait-elle être, dans le cas d'une rivière, « celle qui fait un coude ») ou bien « la forme linguistique ollo-no composée de la souche ollo (signifiant grand) et du suffixe de dénomination no en étayant sa nouvelle proposition par le fait que, dans la pensée archaïque, les rivières étaient des personnes, voire des divinités, si bien que le sens d'Ollo-no pourrait être celui de Grande Déesse », Louise ROBIN, *Olonne-sur-Mer, Nature et patrimoine,* éditions de Beaupré, *2013*, p. 23.

18 Cartulaire de l'abbaye de Talmond, éd. Louis de La BOUTETIÈRE, Poitiers, Fradet, 1872, *Mémoires de la société des antiquaires de l'ouest*, t. XXXVI, n°51, p. 129. Cité par Mathias TRANCHANT, *Les ports maritimes de la France atlantique (XI[e]-XV[e] siècle)*, volume 1, tableau géohistorique, Presses Universitaires de Rennes, 2017.

19 Mathias TRANCHANT, *Ibid.*, p. 18.

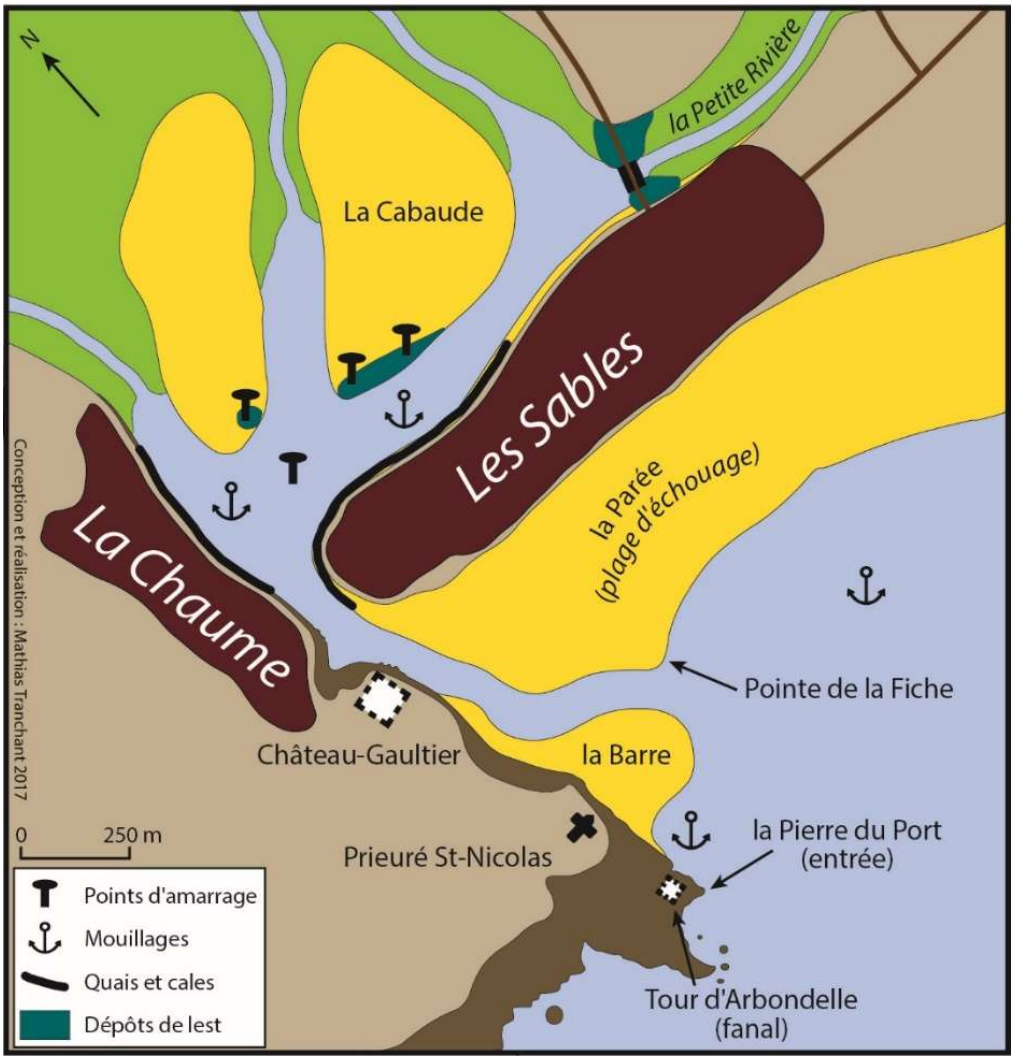
20 Cartulaire de Talmont, Charte 134 de 1070.

21 Mathias TRANCHANT, « La mémoire retrouvée : les origines médiévales des Sables-d'Olonne », *Revue Olona* n°246, 2018, p. 4-7.

22 Alain CABANTOUS, *Le ciel dans la mer : christianisme et civilisation maritime (XVIe-XIXe siècle)*, Paris, Fayard, 1990.

23 Émilie DUPONT, *Mémoires de Philippe de Commynes*, Paris, 1840-1847, t. III.

port talmondais n'est plus accessible aux navires qui remontent son cours ; Les Sables vont alors profiter du handicap de leur voisin pour le supplanter[24].



Carte n°2 Le port des Sables au Moyen-âge. Carte extraite du livre de Mathias Tranchant, *Les origines des Sables-d'Olonne*, p. 77, 2012, Geste éditions.

Louis XI décide entre autres choses, lors des accords de décembre 1472, la construction de tours et murailles pour défendre la ville[25] car si, du côté occidental, le port est protégé par le château de La Chaume[26], au sud par l'océan, il n'existe aucune protection du côté oriental. Le but est de sécuriser ce port et attirer ainsi les marchands tout en y imprimant la marque du pouvoir royal sur les seigneurs locaux. Si Louis XI avait ordonné la construction de

24 L'enquête Chardon précisera trois siècles plus tard l'inéluctable situation « *à deux lieues est le port du Perray très peu fréquenté attendu les dangers que les plus petits bâtiments courent en y entrant » ; plus au sud le port de Jard est abandonné* ».

25 Louis LA BOUTETIÈRE, « L'ordonnance de Louis XI pour les Sables-d'Olonne et son voyage en Bas-Poitou en 1472 », *Annuaire de la Société d'Émulation de la Vendée*, 1880, p. 79-90.

26 Château-Gautier (le château de La Chaume) est aujourd'hui connu sous le terme inapproprié de château ou logis du gouverneur de la tour d'Arundel.

murailles[27], celles-ci n'ont pas été réalisées puisque La Popelinière n'en fait pas mention dans son *Histoire de France* (1581)[28]. Voici ses propos

Le lieu des Sables est un riche bourg, ***sans closture ni fossez****, estendu sur la sablière de la mer, dont il prend le nom, bien peuplé et pourveu de tout ce qui fait besoin à la vie humaine et riche pour le grand trafic qui s'y fait de toutes marchandises, au moyen du havre qui luy apporte mille commoditez. Ce havre est un grand et large canal d'eau, laquelle sortant de la mer océane se courbe, pour costoyez et enfermer le bourg de deux costez, si que le corps de la grande mer l'enfermant d'eau de l'autre, luy fait presque prendre la forme de croissant au moyen qu'estant ainsi le bourg en tourné d'eau de trois costez, ne luy laisse qu'une ouverture.*

Maupeou d'Ableiges l'écrit très clairement : *« Les Sables d'Olonne sont un grand bourg, non muré, situé sur le bord de la mer océane »*[29]. Ce n'est qu'en 1747 une muraille à but fiscal sera érigée sur la partie orientale.



Carte n° 3 - Nicolas Sanson (1600-1667), ***Partie du Bas-Poitou, évêché de Luçon (1705)*****, Musée de l'abbaye Sainte-Croix, Les Sables-d'Olonne (numéro d'inventaire 963.20.11). Gros plan sur le littoral entre Les Sables et Talmont. Sur la carte figurent les écueils des Barges d'Olonne, la Horene et les ruines du château d'Arondel. Le bourg de Talmont figure bien au fond de l'estuaire du Payré. La carte insiste sur la profondeur du havre d'Olonne. Au nord figure le havre de la Gachère, jadis porte d'entrée.**

Jusqu'en novembre 1622, il convient de considérer les Sables-d'Olonne comme une dépendance olonnaise voire un satellite. Il faut attendre l'intervention de Richelieu, alors évêque de Luçon et, futur ministre-cardinal très au fait des choses maritimes pour séparer les Sables de la mainmise olonnaise et voir ainsi s'opérer un glissement Nord-Sud des activités maritimes à l'abri de la dune sablaise. En ordonnant la constitution de la paroisse Notre-Dame-de-Bon-Port désormais indépendante de celle d'Olonne, la ville des Sables s'affranchit de la cité-mère tutélaire et peut ainsi entrer dans sa modernité avec un port ouvert sur

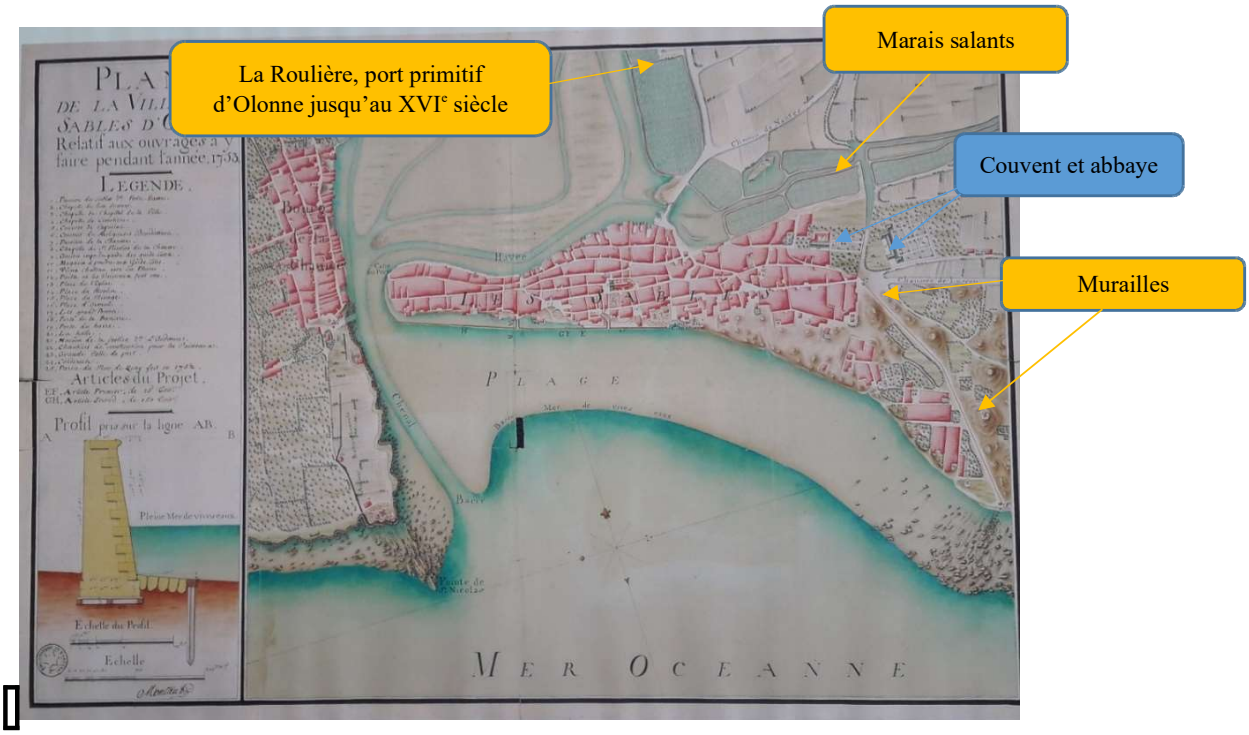
27 La rue de la tour sur le remblai rappelle l'existence de murs de protection face à la mer, restes de ces anciennes murailles médiévales.
28 Henri RENAUD de La FAVERIE et Joseph RENOLLEAU, *Les Origines*, Olona, 1975, p. 34. Des murailles seront construites à partir de 1747.
29 DUGAST-MATIFEUX, *État du Poitou sous Louis XIV*, Fontenay-le-Comte, Robuchon, 1885, p. 419.

l'Atlantique. Pour le fin stratège qu'est Richelieu, raison d'État rime avec intérêts politiques, économiques et spirituels. Or, le port des Sables est déjà engagé dans la course à la pêche morutière et les seigneurs des lieux arment déjà de forts navires (voir partie 2). Duget estime qu'à cette époque il y avait aux Sables 2000 feux et 300 navires dans le port[30]. Richelieu, inspirateur des grandes compagnies de commerce[31] qui posera aussi l'embryon d'une marine de guerre, ne va pas laisser passer une telle aubaine pour le Bas-Poitou. Ce n'est pas un hasard si l'amirauté du Bas-Poitou est de fait transférée de Luçon aux Sables en mai 1631[32]. Richelieu jette ainsi les bases du développement des Sables en tant que port de pêche, l'attrait économique suscité par la pêche à la morue motivant la course à l'armement. Le port des Sables dispose d'atouts permettant une telle spécialisation.

Si l'État royal imprime sa marque sur le port des Sables, les comtes d'Olonne continuent de gérer le pouvoir temporel et il faudra attendre 1749 pour qu'une véritable municipalité se mette en place[33] s'affranchissant ainsi définitivement de la mainmise politique des ducs d'Olonne. En août 1754, le faubourg de la Chaume demande sa réunion aux Sables pour des raisons fiscales[34]. L'espace est alors en pleine restructuration et recomposition. Le territoire olonnais dans son ensemble est morcelé entre diverses fonctions : un port, un territoire rural, une zone de marais, une communauté associée mais séparée (La Chaume) qui lui ont valu des difficultés à se constituer sur les plans politique et spirituel. Finalement, c'est l'économie maritime qui a donné à ces espaces naturels, différents mais complémentaires, une certaine unité. Le port a ainsi été le creuset de tout le bassin olonnais. Il fallut donc attendre le XVII^{e} siècle et l'âge d'or de la pêche à la morue pour que les Sables-d'Olonne se fassent véritablement une place prépondérante dans l'échiquier territorial olonnais et soient reconnus comme la cité-phare. Pour autant, sur les mers du globe, on continua longtemps d'appeler *Olonnais* les marins sablais. On constate donc qu'au fil du temps, l'interface ne fut pas que naturelle mais aussi politique. La ville des Sables a donc dû livrer divers combats pour construire un territoire homogène sur les plans politique et économique.

Au fil des siècles, la population autochtone qui était initialement cantonnée dans le quartier dit du Bout-de-Ville[35] s'est peu à peu déplacée vers l'ouest, vers le port tout en prenant possession de la dune en formation. Cette dune a ainsi donné naissance à une ville étroite, coincée entre la mer au Sud et son port en gestation au Nord, cernée de marais plus au Nord et de dunes à l'Est. En 1753, à l'époque où s'ouvre notre étude (voir carte de la ville ci-dessous), la ville ceinturée de murailles reste exiguë et les Sablais s'entassent dans de minuscules ruelles.

30 Henri RENAUD DE LA FAVERIE, *Notes historiques sur la ville des Sables par un ancien maire des Sables au moment de la Révolution*, La Roche-sur-Yon, p. 47.
31 Michel VERGÉ-FRANCESCHI, *Chronique maritime de la France d'Ancien-Régime*, SEDES, 2000, p. 321.
32 OLONA, *Les origines*, p. 53.
33 Guy COLLINEAU, *Les municipalités sablaises*, 1915.
34 Anton LAVIGNE, « La réunion des Sables et de La Chaume. Conséquence de l'instauration du tarif au XVIII^{ème} siècle », *revue Olona* n°168, 1999, p. 30-39.
35 Colette DU GARDIN, « Le site de la plage aux Sables-d'Olonne ou quand la mer fouille », *Revue Olona* n°243, 2018, p. 3-11.



Carte n° 4 : Montaut, « Le plan de la ville des Sables-d'Olonne relatif aux ouvrages à y faire pendant l'année 1753 » (Bnf, Arsenal, ms 6437, plan 117), Mathias Tranchant, *Les origines des Sables-d'Olonne*, p. 162.

Le marais dit de *la Ville* est aux portes de l'espace urbain dans une zone que l'on pourrait qualifier de non-droit où l'on entrepose surtout les bois de construction servant aux chantiers navals situés à proximité immédiate. On ne peut pas y vivre, du moins on le suppose, car les habitations s'y font rares hormis l'hôpital et deux grands centres spirituels que sont les couvents des Capucins et des Bénédictines. Ces institutions religieuses mettent le sol en valeur avec des terres cultivées ; visibles sur les plans de la ville sous l'Ancien-Régime. À la veille de la Révolution (1787), le chevalier de La Coudray, un noble sablais écrit :

La ville est bâtie tout à fait au bord de la mer sur un platin de sable blanc et aux extrémités duquel on trouve des rochers […] Le platin, hors de l'atteinte des grandes marées, s'élève et forme des dunes suivant l'usage des côtes sablonneuses ; celles-ci sont d'un sable pur mais telle[ment] pressé et égal que c'est sur ce sable que l'on pose, très solidement aéré, le fondement des maisons qui, en général, n'ont pas plus d'un étage et dont un grand nombre ne sont que des échoppes. Ces dunes ont peu d'élévation et de largeur, de sorte que le revers de la ville, côté du port, est déjà surbaissé et se trouve, en plusieurs endroits, presque au niveau de l'eau, hors des hautes marées d'équinoxes. J'habite une des maisons les plus élevées, situées entièrement sur la crête d'une des dunes de sable qui est à vingt-trois pieds seulement au-dessus du niveau de la mer. La ville d'ailleurs est étroite, quoique longue et elle n'est point susceptible de s'étendre en largeur parce que le port et des marais salants l'entourent presque en totalité du côté des terres, ainsi la ville ressemble pas mal à une presqu'île […][36].

36 CHEVALIER DE LA COUDRAY, "Situation et description des Sables", *Revue Olona n°36*, 1965.

B- L'atout du site olonnais : le sel

La prospérité et le développement du pays olonnais repose, en plus de ses activités océaniques et maritimes, sur l'exploitation du sel ce qui a permis la mise en valeur d'un territoire entièrement domestiqué par l'homme[37]. Les Chroniques de Saint-Denis admettaient déjà que les salines olonnaises fournissaient en « *sel tout le centre de la Gaule* »[38]. Loin de nous la volonté de retracer l'histoire du sel en pays olonnais, là n'est pas la question. Nous cherchons simplement à comprendre les apports naturels ayant participé au développement du port des Sables.

L'envasement et l'obstruction progressive de l'ancien havre d'Olonne au nord ont ainsi favorisé la constitution des marais salants de part et d'autre du village de la Bauduère. Le sel, qualifié d'or blanc, va devenir le produit phare de l'Olonnais en tant que conserveur idéal. La naissance de l'économie morutière dès le début du XVII^{e} siècle aux Sables et dans le reste de la France va du reste exiger d'importantes quantités en sel[39]. C'est ainsi que les grands ports armant à la morue verte vont venir s'approvisionner dans cette vaste zone ouverte sur l'Atlantique dont l'économie sera rythmée par les allées et venues des bricks morutiers de l'époque moderne[40].

La façade atlantique, parsemée de marais salants depuis Guérande-Le Croisic jusqu'aux rives de la Seudre et de l'Aunis en passant par Noirmoutier et Bouin, va permettre au port olonnais d'entrer dans l'échiquier des lieux de production salicoles. Ainsi l'espace olonnais va-t-il s'affirmer comme un pivot de l'économie salicole atlantique en tant que lieu de production d'une part mais surtout comme un important lieu d'échanges avec des navires en provenance de toute l'Europe depuis les pays du nord jusqu'aux pays ibériques source d'un cabotage actif[41]. Le commerce florissant du sel apporte une richesse attendue dans tout le pays. Stimulé par une demande morutière croissante, le sel nécessite de plus grands espaces de récolte et la construction de nouvelles aires salantes afin d'accroître la production et d'honorer la demande nationale et internationale d'une part, d'assurer la prospérité au pays olonnais d'autre part. C'est ainsi qu'en amont de la ville des Sables vont être creusés de nouveaux marais au tout début du XVIII^{e} siècle. Un document conservé aux archives

37 Philippe BOSSIS, Jean-Luc SARRAZIN, Jean RENARD, *La Vendée des origines à nos jours,* Bordessoules, 1982.

38 Alain HUETZ DE LEMPS Alain, *Les Sables-d'Olonne*, 1951, p. 12.

39 Jean-Claude HOCQUET, Jean-Luc SARRAZIN, *Le sel de la baie. Histoire, archéologie, ethnologie des sels atlantiques*. Presses Universitaires de Rennes, 2006. Jean-Luc SARRAZIN estime : « *Que la mise au point du système des marais salants soit contemporain de la romanisation est une donnée quasiment certaine ; qu'elle résulte d'une simple translation technique est une assertion plus discutable. À lui seul le phénomène des marées constitue une différence notable entre les milieux méditerranéen et atlantique tout comme les conditions climatiques. […] Un fonds d'expériences indigènes, en particulier pour le dispositif hydraulique, doit être envisagé. À l'appui de l'hypothèse d'une origine romaine des salines du Talmondais, l'on peut avancer prudemment trois indices, le vocabulaire exclusivement latin des salines, les mesures également romaines et la fiscalité héritée de l'empire romain* », « Les campagnes maritimes du Talmondais », *Revue Olona* n°203, 2008, p. 3-16.

40 Charles DE LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale : des origines à 1789*, 2 volumes, Paris, Maisonneuve et Larose, 1962. Jean-Luc SARRAZIN, « Les marais salants d'entre Loire et Gironde au Moyen-âge et à l'époque moderne », Loïc MÉNANTEAU (s/d), *Sels et salines de l'Europe atlantique*, Presses Universitaires de Rennes, 2018, p. 127-137.

41 L'Espagne et le Portugal arrivent en tête des pays achetant du sel en Olonnais au cours du XVIII^{e} siècle. Collinet s'en fait régulièrement l'écho. Ainsi, le 13 juillet 1761 il écrit : « *On comptait en ce port dix navires espagnols, trois portugais, sept hollandais, deux prussiens et un danois* ». Il précise que 137 navires espagnols sont venus charger en sel pour la seule année 1761, Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche,* 2002, p. 108, p. 113. En 1763 (période de guerre), le port a accueilli neuf navires espagnols, cinq hollandais, deux danois, trois suédois et un de Lübeck, p. 124.

nationales l'atteste[42] et André Collinet le précise aussi sur une de ses cartes en mars 1765 quand il porte la mention : « *marais salants faits depuis 1700* »[43]. Ce développement des surfaces consacrées à la culture du sel pousse à certaines dérives. Monsieur de Richebourg écrit ainsi le 10 février 1715 à Pontchartrain pour dénoncer ces « *nouveaux marais salants que l'on vient de construire aux Sables d'Olonne* » sans autorisation royale. Le maire des Sables et le seigneur d'Olonne s'étant montrés favorables au projet, ils n'avaient pas cru nécessaire d'en informer le pouvoir royal. L'auteur de la lettre précise également « *qu'effectivement les nouveaux marais rétrécissent le terrain où s'étend ordinairement la mer* ». Cet exemple montre que des tensions surgissent entre le pouvoir royal qui cherche depuis le Moyen-âge à contrôler les littoraux et ses richesses économiques et les contre-pouvoirs locaux[44]. Or, prendre possession de l'espace libéré par l'élément liquide, sans autorisation de l'État, c'est en quelque sorte spolier le « domaine royal ». Selon Collinet, on compte en août 1792 quinze-milles aires saunantes aux Sables et vingt-mille à La Gâchère[45] et, le cadastre de 1830 fait état de treize marais salants sur la seule commune des Sables[46].

Le sel va jouer un rôle considérable pendant toute la durée de notre étude puisque Cavoleau en loue ses vertus au début du XIX^e^ siècle :

La grande fabrication du sel se fait sur la côte occidentale dans l'arrondissement des Sables. Le sel est beaucoup plus blanc et plus pur dans toutes les salines situées sur la rive de la Vie et au sud de cette rivière jusqu'au golfe de l'Aiguillon, que dans celles qui sont alimentées par les eaux du golfe de Noirmoutier, où la terre est beaucoup plus limoneuse. Le prix du sel est, en raison de sa qualité, toujours moins cher à Beauvoir ou Bouin qu'aux Sables[47].

La récolte du sel est évidemment tributaire des conditions météorologiques. Ainsi en est-il en novembre 1810 lorsque Pierre-Louis Moreau, saunier demeurant à La Roulière assisté d'Alexandre Doussier, François Boré, François Guérin, Jacques et Jean-Marie Lhommeau, André-François Joussement « *tous bateliers ou employés au chargement des navires* » et Jean-François Buchou cordier réunis à la demande de Jacques-Marie Moreau[48] négociant à La Chaume déclarent que

Depuis le 23 novembre dernier jusqu'au 30, les vents ont soufflé continuellement avec tant de violence et la mer a été tellement orageuse qu'il a été absolument impossible de conduire des bateaux aux marais salants et par conséquent d'effectuer aucun chargement de sel. Qu'en effet ; c'eut été s'exposer à une mort indubitable que d'oser tenter la moindre opération de ce genre le chasse-marée La Jeune-Aimée de Saint-Gilles capitaine Joubert qui

42 Marine G7455, A M. De Vaubourg le 10 février 1715, envoyé de Poitiers.

43 Carte conservée Bibl. nat., Cartes et plans, S.H., port. 54/div. 3/11. Publiée par Alain GÉRARD dans *Les Sables au temps de la grande pêche*, p. 373, 2002. Collinet évoque les mesures en sel aux pages 174 et 184.

44 Gérard LE BOUËDEC, François CHAPPÉ, *Pouvoirs et littoraux du XV^e^ au XX^e^ siècles*, Presses Universitaires de Rennes, 2000.

45 Alain GÉRARD, *Les Sables et la guerre de Vendée*, 2004, p. 84. Fazilleau annonce 400 aires de marais salants à La Chaume avant la Révolution (AM LS 59J 8-2), cahier n°3, p. 264. Le marais Bouclé était selon lui le plus vaste (196 ares), p. 270. Le village de la Gachère se situe sous l'Ancien-Régime dans la paroisse de Saint-Martin-de-Brem aujourd'hui commune de Brem-sur-Mer.

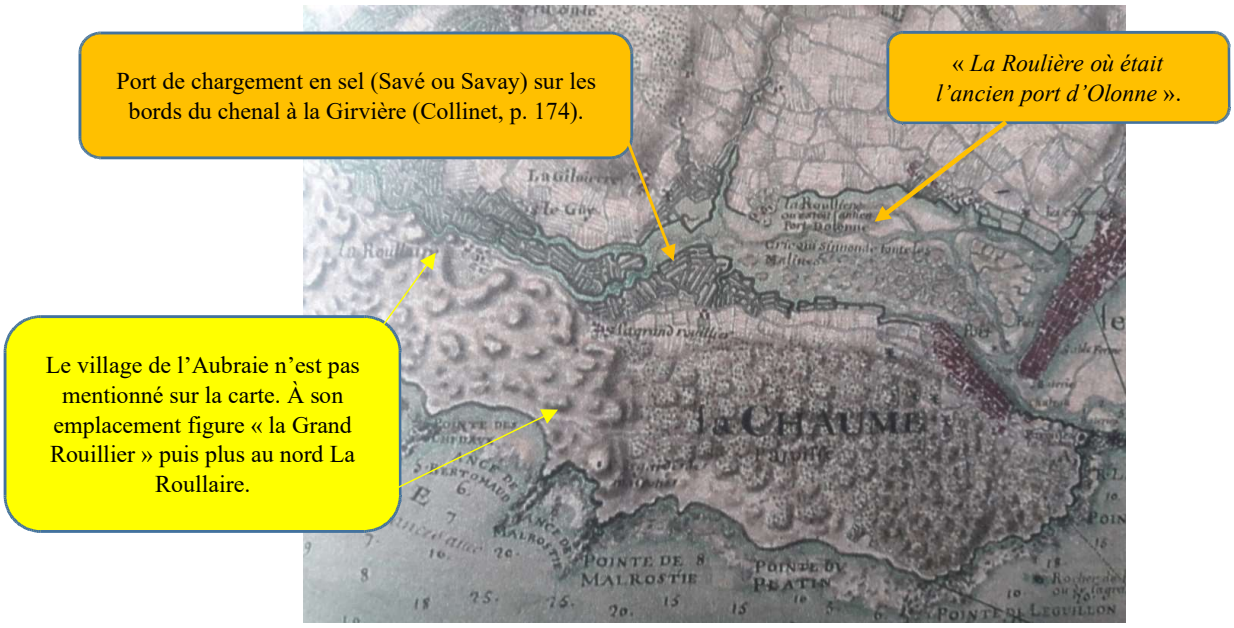
46 Cadastre section A (1830), AM LS GV. Il s'agit des marais Montporteau, Vieux, Chauvetière, Guiet, Cadry, Petit Marais, Clos-Tout, Giraud ou Noir, Cabaude ou Grand-Marais, Petite Cabaude, Cale (de la), Église (de l'), Prieur. Le négociant Pierre André Ocher de Beaupré figure comme l'un des plus gros propriétaires (six marais à son actif). Entre juillet et septembre 1822, il acquiert 114 aires de marais salants situées aux marais de La Maisonnette ou des Filées et Viollières sur la commune d'Olonne (Regain, not. 3^E^70/381, actes 73-74 et 87-90).

47 Jean-Marie CAVOLEAU, *Annuaire statistique du département de la Vendée*, Fontenay, an XII, p. 672.

48 Jacques-Marie Moreau (1774-1849), négociant et propriétaire natif de Challans, marié aux Sables le 21 août 1805 à Marguerite Thérèse Servanteau (1772-1853) veuve Guesneau.

était commencée à charger comme 1er expédié avant la tempête n'a pu recevoir le complément de son chargement de sel que samedi dernier 1er de ce mois de décembre et que les bâtiments qui ne pouvant passer qu'après lui selon l'ordre de leur inscription aux Douanes n'ont pu même commencer leur chargement avant le trois dudit […] Enfin, tout retard […] ne peut être attribué à aucun chargeur mais seulement à la tempête terrible que nous venons d'éprouver »[49].

Carte n°5 - Implantation des salines et de la zone des marais entre La Chaume et Olonne (gros plan sur la carte de Claude Masse). « Carte de partie du Bas-Poitou ou les environs des Sables-d'Olonne, qui est le 7ème quarré de la generalle, en l'esat que le pays estoit en 1703 » (SHD, J10C 1293, pièce 23), Yannis Suire, Le Bas-Poitou vers 1700, Cartes, plans et mémoires de Claude Masse, ingénieur du roi, éditions du Centre Vendéen de Recherches Historiques, 2017.



Ce document d'archive prouve que l'activité portuaire et le commerce des Sables drainaient dans leur sillage l'arrière-pays olonnais pourvoyeur en sel. Les villages sauniers situés sur l'ancien littoral ou havre fournissaient une main-d'œuvre importante de journaliers et de sauniers œuvrant à la prospérité économique du bassin olonnais. Paysans, sauniers et marins travaillaient avec un même objectif : assurer le développement du port.

S'il s'est implanté dans un site d'abri, le port des Sables doit aussi compter comme tout port sur des menaces naturelles extérieures[50].

49 ADV, Paliau not. (3E70/369), acte du 8 décembre 1810 (n°219).
50 Caroline LE MAO, *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne, XVIe-XVIIIe siècle*, A. Colin, Histoire coll. U, 2015.

C- **Les menaces locales, sable et océan**[51]

Le sable

Le sable n'a pas toujours été un atout et la période de notre étude le prouve car, dès le milieu du XVIII[e] siècle, le port est victime d'un ensablement chronique qui forme à lui seul une redoutable contrainte. En effet, les courants marins apportent continuellement du sable dans le port mais aussi le quartier du Passage formant une dune imposante. Collinet[52] en tant qu'élu et armateur se plaint du fait que le manque d'eau ne permette pas d'accueillir les morutiers qui doivent alors relâcher dans des ports en eau plus profonde comme à l'Aiguillon où vingt-cinq terre-neuviers se réfugient en décembre 1739 ou bien d'attendre en rade les marées adéquates. En juillet 1774, ce dernier transcrit les faits suivants relatifs à l'ensablement à l'intérieur même du port des Sables :

Dans les mois de novembre et de décembre, le sieur Morisset, ingénieur des Ponts et Chaussées, […], a fait faire un éperon en bois prévisionnel en lieu et place de celui qui avait été construit en 1758 par le sieur Lodre, alors maire de la ville, long de vingt-quatre toises sur dix-huit de large, qui a mis à couvert la partie de la ville exposée à la violence des flots. En retenant les sables en la partie de l'est, que les flots jetaient, tellement dans le port que depuis le bout des quais à ouest situés au nord de la ville jusqu'à la chapelle de Bon Secours[53], il n'était plus possible, par la hauteur des sables qui s'y sont accumulés, d'y placer des navires. De dessus le quai vis-à-vis le bureau des Traites, on va dudit quai de plain-pied sur les sables qui se sont accumulés auprès[54].

En février 1776, le conseil de ville déplore que le port ne puisse contenir plus de cinq à six navires en raison des apports permanents en sable ce qui confirme les écrits de Collinet ci-dessus[55]. Face aux difficultés d'accès au port, les Sablais avaient mis en place un système dit « l'enfermure » pour désensabler l'entrée du port, obstruée par deux imposants bancs : *La Fiche* et *La Barre*. Collinet le décrit et rapporte que les hommes disponibles

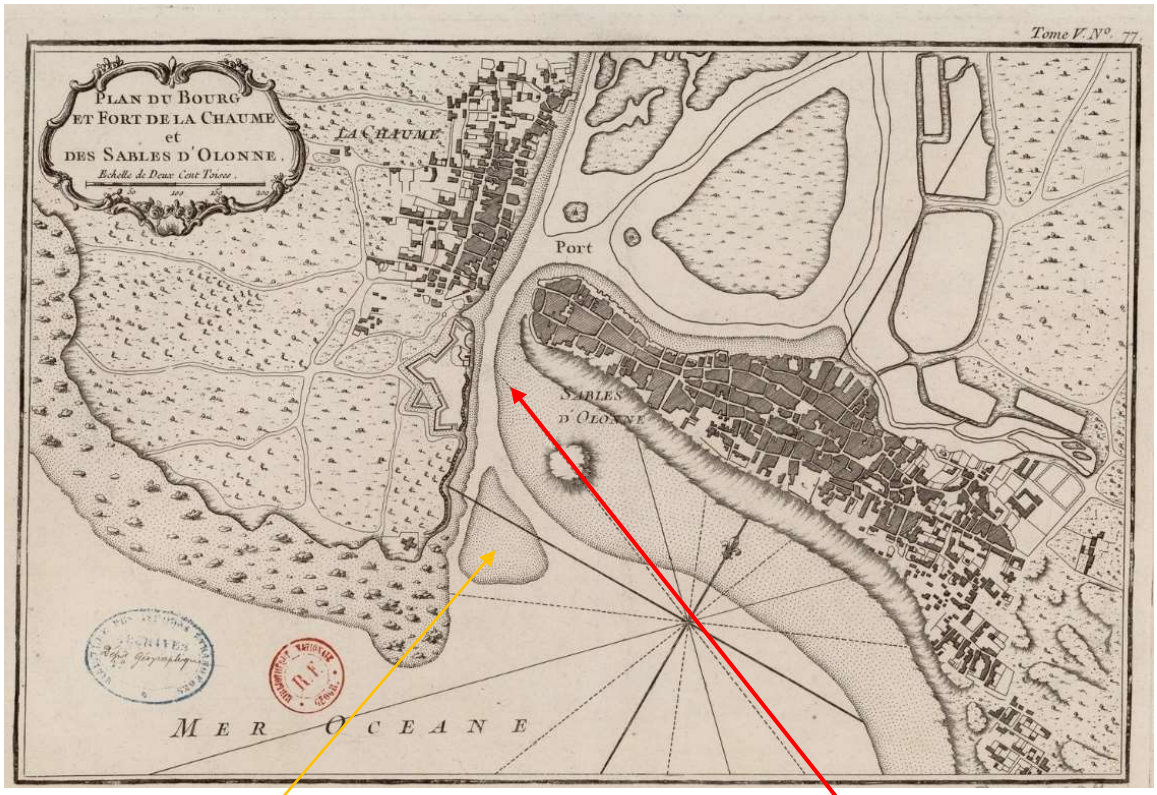
formaient un chapelet de bûches et de fagots attachés à un bon et fort grelin dont les deux bouts étaient retenus eux-mêmes à deux ancres, que l'on plaçait exprès à environ cent toises l'une de l'autre. Aux marées de flot comme aux jusants, le courant faisait tourner et détourner le grelin où étaient attachés les fagots, qui portaient leurs extrémités sur le sable et le faisaient mouvoir et chasser de manière que, dans une seule marée, il fixait et même approfondissait le chenal de cinq à six pieds, sur le milieu duquel on plaçait ensuite des balises pour l'indiquer, qui s'appelaient von[56], et pour l'entretien desquelles chaque bâtiment, grand comme petit, était obligé de payer cinq sous[57].

Avec les travaux d'aménagement portuaire entrepris dans les dernières années de l'Ancien-Régime, la situation s'améliore même si Collinet parvient à descendre « *à la basse mer sur la pointe des Sables appelée la Fiche, à pied sec* ». Il n'en demeure pas moins vrai que le port est moins ensablé puisqu'à

marée basse […], il y avait un bâtiment mouillé tirant au moins six à sept pieds d'eau, pour la plus grande preuve que l'entrée du port s'est bien approfondie.

---

51 Emmanuelle ATHIMON, « *Vimers de mer et sociétés dans les provinces de la façade atlantique du royaume de France (XIV[e]-XVIII[e] siècle)* », Thèse Université de Nantes, 2019.
52 Alain GÉRARD Alain, *Les Sables au temps de la grande pêche. Manuscrits de Collinet (1739-1782)*, La Roche-sur-Yon, Centre Vendéen de Recherches Historiques, 2002, p. 85.
53 Soit l'ancien bâtiment des douanes situé sur le quai des Sables.
54 *Ibid*., p. 123.
55 AM LS, DI-3, 17 février 1776.
56 Von : balise.
57 Alain GÉRARD Alain, *Les Sables au temps de la grande pêche. Manuscrits de Collinet (1739-1782)*, La Roche-sur-Yon, Centre Vendéen de Recherches Historiques, 2002, p. 52-53.



Carte n° 6 - Le banc de la Fiche à l'entrée du chenal est particulièrement visible sur cette carte de 1690 (source Gallica. Bnf.fr). La construction de la jetée des Sables après 1750 permit de bloquer l'intrusion du sable dans le port. Bloqué par la jetée, l'accumulation de sable qui en découle au sud du Passage « consolidera » le quartier et permit son extension au XIX^e^ siècle pour accueillir les infrastructures balnéaires naissantes.

Néanmoins, il revient sur cette acception quelques jours plus tard : « *D'après ces observations, il semblerait que le port ne se serait pas de beaucoup approfondi* »[58]. Les tempêtes apportent leur lot de craintes de voir les quartiers ensevelis notamment celui du Passage comme en février 1796 où un véritable ouragan a propulsé les sables qui se sont « *portés par les ruelles en abondance, en les rues Haute et Basse du Passage et menacent d'enfouir cette partie occidentale de la ville* »[59].

La question de l'ensablement sera récurrente jusqu'au milieu du XIX^e^ siècle et jusqu'à la construction d'écluses de chasses en fond du port[60].

On comprend mieux le paradoxe joué par le sable car, s'il fut à l'origine la raison d'être de la cité en favorisant son implantation naturelle puis son développement interne, il a pu aussi être considéré à certaines époques comme un ennemi à attaquer de front notamment dans le quartier du Bout-de-Ville et des corderies où des maisons disparaissent sous les « sables mouvants » auprès de la fontaine dite du Puits Landais[61].

58 Alain GÉRARD, *Ibid.*, p. 254, 12 juillet 1780 et p. 256 à la date du 1^er^ août.
59 Alain GÉRARD, *Les Sables et la guerre de Vendée*, p. 406.
60 AM LS, D-I-19, 15 juin 1858.
61 AM LS, D-I-15, 4 novembre 1833. "*Les environs de la fontaine étaient anciennement couverts d'habitations : le pavé, les murs trouvés ça et là et qu'avaient enfoui ces sables sont les témoins irrévocables de calamités que les vents de mer ont occasionnées sur cet espace assez étendu*". On propose de planter un talus de tamarins pour protéger le quartier.

Les ingénieurs du port des XVIII[e] et XIX[e] siècles s'attaquèrent à cette question de l'ensablement devenu, pour le développement du port, un véritable fléau en construisant des moyens défensifs tels que les jetées et en poursuivant le remblai.

Les attaques océaniques

Située face à l'océan, la ville a eu à subir les attaques continuelles des tempêtes hivernales que seule la construction d'un mur protecteur, parallèle à la mer, a pu, en partie, limiter. Ce remblai, qui va devenir avec les bains de mer un lieu de promenade pour les visiteurs, est avant tout à considérer comme une défense littorale face aux fureurs océaniques. Un document du 3 avril 1747 atteste que

la Ville des Sables d'Olonne est sur le bord de l'océan, dans une position à y faire un très beau port qui malheureusement a été négligé jusque à présent non seulement au point que l'État, la province et le pays n'en ont pas retiré chaque année la centième partie des avantages que l'on en pouvait espérer mais encore que ce port et la ville sont menacés d'être détruits par la mer faute d'y faire quelques entretiens, réparations ou constructions que les connaisseurs disent peu importantes […] Si elle était mise en sûreté du côté de la mer, on ne craint point de dire qu'elle deviendrait peut être une des villes du royaume la plus considérable et qu'il serait possible d'y former un port de mer exempt de l'injure des temps et des coups de mains des ennemis en temps de guerre[62].

Un premier mur avait été érigé sous François 1[er], en 1525, sur trois cents mètres pour protéger les maisons du centre-ville. Un chantier d'une plus grande envergure va se poursuivre de décembre 1751[63] jusqu'en 1756, entre la rue de la pie et la rue de la tour[64]. Une digue de remblai sera pavée, avec des pierres de lest provenant des navires entre 1762 et 1763[65], qui sera appelée quai Blossac en janvier 1768 puis promenade du Trocadéro en 1823[66]. En février 1776, on rappelait néanmoins avec insistance que

les ravages que la mer avait faits le long de la côte qui borde le flanc de la ville du côté du sud étaient excessifs, les rares maisons qui lui servaient de défense étaient renversées et elle était à la veille d'être submergée ; chaque année, la mer lui emportait sur toute la longueur, cinq à six toises de son terrain ; les rades étaient perdues par les décombres que la mer y entraînait[67].

Le port des Sables est donc exposé aux tempêtes et aux submersions marines. Par ailleurs, les risques maritimes ne touchaient pas uniquement la zone sud de la ville, la plus exposée mais également celle des marais de La Chaume puisqu'en octobre 1734, le curé Dorion témoigne d'une situation extraordinaire qui n'est pas sans rappeler les vimers médiévaux[68] :

---

62 Archives Olona, fond Ferdinand Ydier, acte du 3 avril 1747, mémoire anonyme adressé à l'intendant Berryer à Poitiers.

63 AM LS D-I-3, délibération du 10 décembre 1751 « *Travaux pour défendre la ville contre les envahissements de la mer* ».

64 Paul CASSIGNEUL, « Le port des Sables. Ses origines, ses transformations », *Revue Olona* n°29, 1963, p. 10-15. Constant FRICONNEAU, « Du havre d'Olonne au port des Sables », *Revue Olona* n°123, 1988, p. 13-18.

65 On remblaie la façade méridionale de la ville face à la mer avec des pierres de lest plutôt que de les jeter dans le port ce qui le rétrécissait considérablement. Les « *graviers serviront à faire le remblai vis-à-vis le place du moulin d'Eutrope* » (AM LS, D-I-3, délibération du 1[er] mai 1760). On continua longtemps cette tradition de déposer les pierres de lest sur le remblai (AM LS D-I-11, 26 août 1851) notamment vers la jetée des Sables. Le remblai fut ensuite poursuivi sur sa longueur en plusieurs phases : de la rue Travot au phare rouge de 1860 à 1863 (AM LS D-I-19, 7 novembre 1859) puis du phare rouge aux Présidents en 1908.

66 AM LS D-I-3, 26 janvier 1768 et D-II-7, 23 décembre 1823.

67 Henri RENAUD DE LA FAVERIE, Joseph RENOLLEAU, *Histoire des Sables. Les Origines,* p. 142. AM LS DI-3, 17 février 1776.

68 AM, GG1-13. Jean-Luc SARRAZIN, « Les campagnes du Talmondais au Moyen-âge », *Revue Olona* n°203, 2008, p. 3-16. Ce terme de vimer est utilisé jusque tard puisque dans un courrier du 25 Frimaire an X (16 décembre 1801) on déplore les « *désastres que le dernier vimer a occasionné à la jetée Saint-Nicolas, à la grande jetée du port et aux quais intérieurs* » (AM LS, DII-75). La tempête a été source de dégâts importants sur

La nuit du quatorze au quinze du mois et an que dessus a été terrible par un ouragan causé par un vent de sud forcé qui semblait devoir tout renverser et qui grossit tellement la mer qu'elle passe de beaucoup au-delà de ses grosses bornes, inonda ici plusieurs maisons, renversa aux Sables des corderies, rompit les chaussées de plusieurs marais entre autres de celui de l'Eglise dont elle gossa, sans renfoncer les blés semés depuis peu de jours sur les bossis, entraîna tous les meuilles, emporta des monceaux de sel tout entier et, entre les naufrages que cet ouragan a dû causer sans doute nous eûmes le lendemain quinzième le triste et douloureux spectacle de voir périr presque à terre un bâtiment assez grand que l'on reconnut anglais en son pavillon rouge qui à notre vue et à une distance si peu éloignée que sans le bruit des vents et de la mer, on aurait pu l'entendre et nous faire entendre à eux, fut englouti par les flots avec six hommes que nous vîmes pendant longtemps sur le bâtiment et qui en faisaient apparemment tout l'équipage. Le soussigné qui a cru devoir laisser à la postérité la mémoire de ce triste événement a eu la douleur d'en être témoin lui-même sans qu'il fût possible de ne leur donner aucun secours. Il était environ trois heures après midi lorsqu'on découvrit le bâtiment qui semblait venir des Coureaux dont peut-être l'ouragan de la nuit précédente l'avait détaché en rompant tous ses câbles et il était près de six heures du soir la messe dite. Depuis cet accident nous avons appris que le navire avait déradé de St Martin de Ré où il était en charge, qu'il était du Danemark et qu'un autre navire anglais de quarante pièces de canons avait aussi péri corps et biens du même accident.

La situation de la ville des Sables en bordure de littoral l'exposait donc à de violentes incursions océaniques notamment durant les mois d'hiver plus propices aux tempêtes et « ouragans » comme le souligne le curé Dorion. Il est probable que le curé exagère le terme mais, choqué par la violence des éléments qui détruire tout sur leur passage, il a utilisé ce terme hyperbolique pour bien montrer la force de cette nature déchaînée face à la petitesse de l'homme. Lui-même a voulu laisser une trace de cet épisode tempétueux à la postérité.

Après avoir donné un aperçu du contexte naturel local, intéressons-nous aux abords côtiers et au port.

---

les infrastructures portuaires en emportant 21 mètres carrés de la jetée Saint-Nicolas et en fragilisant les fondations des maisons du quai des Sables. L'auteur prévient : « *si le gros d'eau prochain la mer est aussi impétueuse, les maisons voisines du port s'écrouleront* ». Dans le Mémoire poitevin de 1451 cité par Jean-Luc SARRAZIN dans le même article on peut lire : « *[Ladite mer] est souvent moult impétueuse, enflée et orgueilleuse. Et tellement qu'il est nécessité auxdits habitants en ladite falaise [côte] pourvoir continuellement jour et nuit et résister contre ladite mer, et aucune fois y porter les bois et couvertures de leurs maisons, leurs ustensiles, tables, bancs, lits et autres pour y résister ; autrement elles submergent tout le pays* » (*Mémoires présentés au roi Charles VII par les délégués de la ville de Poitiers pour le détourner d'établir la gabelle en Poitou*, éditeur B. Ledain, *Archives historiques du Poitou*, tome 2, Poitiers, 1873, p. 255-284).

II - Description du littoral et du port

Certes, si la côte olonnaise est réputée dangereuse par ses contemporains, nous sommes loin des côtes rocheuses et sauvages bretonnes ou des tristement célèbres naufrages du raz de Sein. Les constructions et aménagements portuaires commencés au XVIII[e] siècle vont notamment permettre de briser la houle d'ouest tant redoutée des marins. L'entrée dans le chenal est alors très risquée puisque, sans jetée pour les protéger, les navires affrontent la houle la plus forte sur leur flanc ce qui, en cas de gros temps, leur est souvent fatal. Nombre de navires étaient alors jetés sur la parée des Sables avec parfois des dégâts considérables.

A - Le littoral olonnais

Dans son célèbre routier de la mer publié en 1520, Pierre Garcie dit Ferrande[69] signale aux navigants les difficultés d'accès au port d'Olonne. Pour ce fin connaisseur des espaces côtiers atlantiques, seuls les écueils rocheux des Barges (les petites et les grandes) apparaissent comme dangereux aux abords du littoral olonnais[70]. Il leur consacre d'ailleurs une page complète :

Au pied des Barges d'Olonne, il y a 14 brasses (22 m) et [de] la vase. Si tu navigues au Pertuis Breton, va à 15 brasses (24 m). Et fais attention aux Barges car à leur approche, il y a 10 brasses (16 m). Et, du Pertuis Breton, navigue sans crainte jusqu'à l'île d'Yeu car il y a 2 vues[71] (42 milles). Si tu viens du nord et que tu veuilles passer entre les deux Barges, mets la tour d'Arbondelle sur la Pointe de la Chaume, [que] la tour soit sur le bout de la pointe de sable. Et donc navigue sans crainte ni de l'une ni de l'autre Barge. Va à ces amers jusqu'à ce que tu aies [mis] le moulin qui est près de l'église de La Chaume sur de grosses dunes de sable, presque à l'aval des dunes. La dune est noire au-dessus et blanche du côté de la mer. Quand tu auras ouvert le côté sud-est de l'église de la largeur de deux traits[72] du château, tu seras à la hauteur de la petite Barge côté terre, car l'autre Barge, côté mer, est plus au nord. Si tu veux passer au large de toutes les Barges d'Olonne, il faut que tu mettes le clocher de l'église de La Chaume à ouvrir de la Pointe de sable de La Chaume, celle qui est entre l'église et la tour. Va à ces amers et navigue sans crainte [au large] des Barges. Tu auras [mis] le moulin, près de La Chaume, sur la terre d'une grosse dune, noire dessus et blanche du côté de la mer. Elle est la plus grosse dune des alentours. Et alors tu seras à la hauteur des Barges[73].

Cette navigation côtière, à l'estime, nécessitait des points de repères à terre que l'on appelle des amers. Ceux-ci pouvaient être une tour, des moulins, une dune comme le stipule Garcie. C'était encore une époque où les marins ne perdaient jamais la terre de vue trop longtemps ; la terre était alors intimement liée à la navigation. Le clocher ou un moulin devenaient le repère idoine sauf lorsqu'il est démoli comme lorsqu'en août 1794, les volontaires détruisent le moulin à vent de La Chaume « *servant de balise* »[74]. Le château de la Chaume, les moulins et l'église Saint-Nicolas sur la pointe rocheuse servent donc d'amers aux

69 Bernard DE MAISONNEUVE, *Le routier de la mer, Pierre Garcie Ferrande*, CRHIP, 2015. Mathias TRANCHANT et Michel BOCHACA, « Géographie littorale et navigation le long des côtes du Bas-Poitou d'après les cartes marines et les portulans de la fin du Moyen-Âge ». *La mer, l'aventure*, *La mer en ses représentations*, Centre Vendéen de Recherches Historiques, 2019, p. 39-54.

70 Écueils rocheux situés à 1,5 mille ouest des Sables et à 2 kilomètres de la côte.

71 1 veue (1520) : 21 milles/7 lieues ; c'est la limite de visibilité d'une voile sur l'horizon par temps clair qui détermine la vue, l'unité de mesure de distance en mer cité par De Maisonneuve, *Ibid*., p. 179.

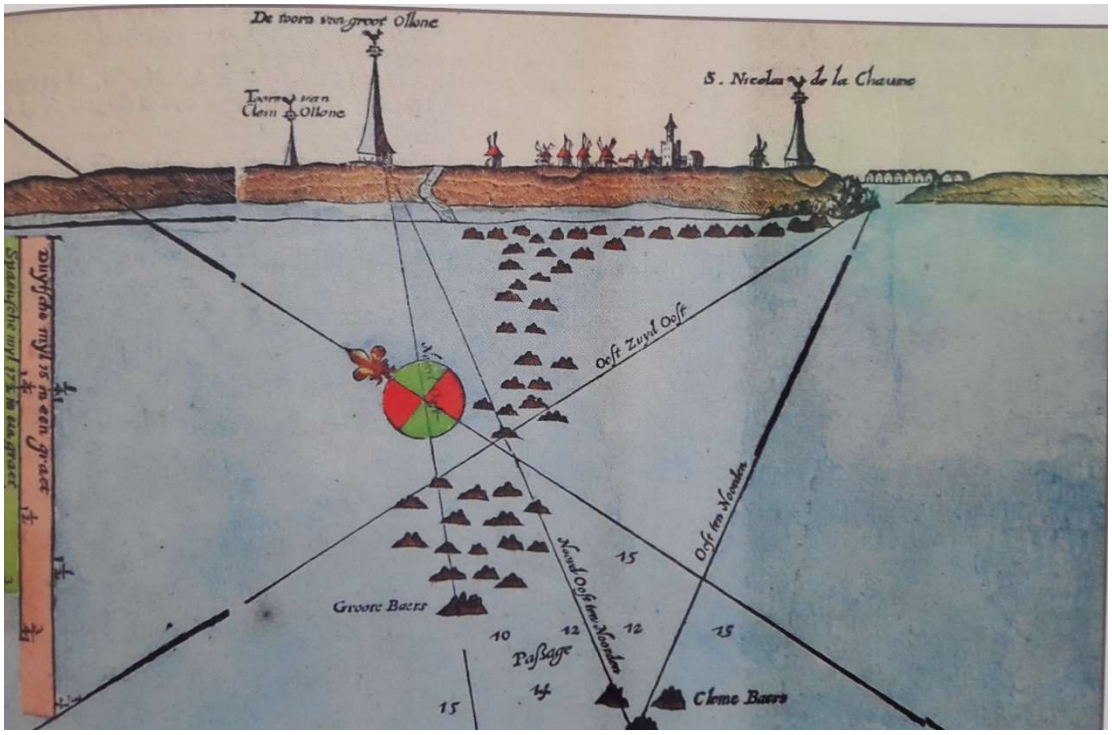
72 2 traits-trefs : la valeur en degré de deux voiles soit 4 à 5°, *Ibid*., p. 462.

73 René BOUGARD, *Le petit flambeau de la mer ou le véritable guide des pilotes côtiers*, Le Havre, 1763, on précise : « *Ce sont des rochers qui couvrent & découvrent toutes les marées, au travers desquels il n'y a point de passage, c'est pourquoi ils sont forts dangereux* ».

74 AM LS D-II-72, 11 Fructidor an II (28 août 1794).

navires désirant entrer dans le chenal comme le confirme Bougard[75]. Il prévient aussi de l'existence d'un banc de sable situé côté Chaume figurant déjà sur des plans plus anciens[76]

qui s'écarte assez loin de terre ; c'est pourquoi il faut approcher le côté des Sables d'Olonne & faire le Nord-Ouest jusqu'à ce que vous soyez-en-dedans dudit banc & auprès du château ; alors on peut suivre le micanal […] Les marques pour connaître Olonne, quand on vient de la mer, c'est un haut clocher pointu, avec encore deux autres qui sont plus petits.



Carte n°7 - Description d'Ollone par Pieter Goos, 1669 (Fond Musée de l'abbaye Sainte-Croix, Les Sables-d'Olonne). Les amers figurent sur ce plan (clochers, moulins) avec les écueils des Barges au premier plan. La tour d'Arbondelle n'apparaît déjà plus en place sur la pointe de l'Aiguille mais le feu de La Chaume est bien visible. Par ailleurs, aucune infrastructure portuaire n'est construite (jetées) et aucune maison ne figure sur la dune des Sables.

L'entrée dans le port d'Olonne est seulement signalée par une tour-fanal dite tour d'Arbondelle située sur la pointe rocheuse de l'Aiguille à l'extrémité sud de La Chaume[77]. Cette *Tor de Lona* est déjà mentionnée et cartographié dès 1313 par le Génois Petrus Vesconte[78] et en 1339 par Angelino Dulcert[79]. Au fil du temps, c'est le château de La Chaume, dressé sur l'éperon rocheux chaumois le long du chenal, qui sera équipé d'une tour avec un feu rendant obsolète l'antique tour précédemment citée[80]. Il s'agit donc là des tous premiers

75 *Ibid.*, p. 135-136.

76 Ainsi le plan de Goulet de Brevanne (1701) mentionne-t-il l'existence d'une « barre qui rend l'entrée difficile », Mathias TRANCHANT, *Les origines des Sables-d'Olonne*, 2012, p. 146, « Plan des Sables-d'Olonne et de la Chaume », Bnf, GE SH 18, PF 54, DIV 3, P 6D.

77 Soit aujourd'hui l'emplacement du phare de la jetée Saint-Nicolas de La Chaume.

78 Jean-Luc SARRAZIN, « Les campagnes maritimes du Talmondais au Moyen-âge », *Revue Olona* n°203, 2008, p. 3-16.

79 Mathias TRANCHANT, Michel BOCHACA, « Géographie littorale et navigation le long des côtes du Bas-Poitou d'après les cartes marines et les portulans de la fin du Moyen-Âge », *La mer, l'aventure. La mer en ses représentations*, Centre Vendéen de Recherches Historiques, 2019, p. 39-54.

80 Sur le plan de Milet, « *Les Sables d'Olonne et la Chaume vus de la rade, son mouillage et situations des batteries* » (1695), Bnf, GE SH 18, PF 54, DIV 3, P 5D, il n'en reste plus que des débris, Mathias TRANCHANT, *Les origines des Sables-d'Olonne*, 2012, p. 138-139.

phares du port d'Olonne marquant de fait l'accès et l'entrée du havre éponyme. En 1593, la tour du château était déjà considérée comme un phare puisqu'une lettre patente le mentionne comme tel en précisant qu'un droit plus ancien existait[81].

Pour accéder au port, les navigateurs doivent embouquer les passes naturelles car aucune jetée n'existe encore en 1724[82] :

la rade est exposée aux vents depuis l'Est-sud-Est jusqu'au Sud-sud-Ouest mais le port est fort bon et son entrée fort étroite sans aucun autre ouvrage que ceux de la nature. La barre a seize pieds d'eau aux grandes malines […]

Outre le sable, des roches affleuraient à même le port. Elles furent dynamitées par l'ingénieur Dorotte entre mars et juin 1782[83] :

Situées le long du coteau de La Chaume, de quarante toises de long, depuis les dernières maisons la plus au sud sur le port au bourg de La Chaume en tirant au nord. Ce rocher, appelé Les Borgnes, était très dangereux et la cause de la perte de plusieurs navires avançant d'un tiers en le chenal à l'est, eu égard à la largeur entière du chenal. Les rochers des Borgnes étaient inégaux et élevés plus que le fond du chenal de six à sept pieds et découverts au tiers des flots. Vis-à-vis l'anse des Fontaines, appelée anciennement l'anse de la Croix, presque au milieu du chenal, il s'étendait du coteau de La Chaume, qui découvrait d'un pied au-dessus de l'eau aux plus basses marées, une autre batture de roche appelée le Banc Piserot, que le susdit ingénieur a aussi fait miner et enlever en le courant du mois dernier.

La côte olonnaise s'inscrit dans cette dentelure parfois violente, marquée de rochers et de hauts fonds dans ce vaste golfe de Gascogne s'étendant de la pointe de Penmarch' au cap Ortegal. L'atout principal du port des Sables réside, avant toute chose, en sa rade que l'hydrographe Beautemps-Beaupré nuance quelque peu au XIX^{e} siècle[84] :

la rade joint au désavantage d'être petite celui d'être cernée par des fonds de roches sur lesquels il est dangereux de passer quand la mer est mauvaise … Les navigateurs qui ne connaissent pas bien les localités doivent éviter de s'engager dans ces passes dangereuses qui deviennent souvent le tombeau des marins les plus expérimentés du pays.

Pourtant l'intérêt de cette rade de quelques cent hectares est régulièrement vanté par les édiles qui ne manquent jamais de rappeler que la flotte de l'amiral Jurien de la Gravière s'y est abritée en février 1809 pourchassée par une escadre anglaise[85]. Un combat célèbre y avait eu lieu et effectivement, le port des Sables est présenté comme une escale possible pour les navires de guerre entre Brest et Rochefort. Une délibération du conseil municipal d'août 1818 insiste sur ce postulat arguant du fait que les Sables sont le « *seul port de refuge entre la Loire et la Gironde* »[86]. Toutefois, en août 1862, l'ingénieur Marin reconnaît que

---

81 Constant FRICONNEAU, Le château et le feu de La Chaume, *Société Olona*, p. 16. AM LS D-II-71 (6 mars 1792), le seigneur d'Olonne Montmorency-Luxembourg percevait un droit de 3 livres 4 sols par tonneau et par navire entrant dans le port pour « *dédommager de l'entretien du phare qui s'allume tous les soirs pour guider les marins dans la route qu'ils ont à tenir la nuit et les empêcher de périr sur nos côtes* ».

82 Archives Olona, fonds Ferdinand Ydier, document du 1er septembre 1724. Mémoires d'un soldat de l'Ancien-Régime.

83 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche*, p. 354-355.

84 BEAUTEMPS-BEAUPRÉ, *Pilote français (1824-1838, III), de l'île d'Yeu à la côte d'Espagne*, 1832.

85 Étienne TAILLEMITE, « Le combat des Sables-d'Olonne du 24 février 1809 »*, Revue Olona* n°201, 2007, p. 3-6.

86 AM LS D-I-14, août 1818. Situation également citée dans une délibération du 30 Pluviôse an IX (19 février 1801, AM LS DI-11) : « *[…] La guerre actuelle a donné de ce port une idée plus avantageuse encore par la quantité prodigieuse de bâtiments chargés pour le compte de la République et du commerce qui y ont relâché ; il s'y en est trouvé réunis plus de cent-cinquante à la fois qui n'attendaient que les vents favorables pour se rendre en Fromentine ou dans les pertuis, les approvisionnements de Brest ou de Rochefort seraient fréquemment interceptés (ou intéressés plutôt ?) par cette relâche car les autres petits ports fermés le long de la côte étaient d'un accès très difficile et même impraticables dans le mauvais temps* ».

le port des Sables est une de ces positions exceptionnelles qu'il semblerait nécessaire de créer, si elle n'existait pas et qu'il était bien juste de songer à perfectionner puisque la nature avait tout préparé pour cela[87].

B - Un port peu aménagé

À partir du milieu du XVIII[e] siècle, les maires successifs vont prendre la question des aménagements portuaires à bras le corps et, de véritables travaux vont se succéder jusqu'au milieu du XIX[e] siècle soit sur un temps long pour reprendre la formule braudelienne[88]. En effet, jusqu'à cette période, le port des Sables qui avait pourtant affiché sa place de grande place morutière était quasiment dénué de toute infrastructure solide.

C'est ainsi qu'en 1762, l'Administration des Ponts et Chaussées prend en charge les travaux des ports et, le port des Sables avec treize autres ports est intégré à cette nouvelle administration de tutelle[89]. Cette création étatique va révolutionner le destin des ports français et décider de profonds travaux. Dès juin 1764, une commission d'ingénieurs se déplace aux Sables pour juger des travaux à réaliser[90]. Jacques Mercier est alors maire depuis 1763 succédant à d'autres armateurs comme lui : les nommés Sourouille de La Mortière (1760-1763), René Lodre des Chasteigniers (1757-1760), Michel Massé de La Rudelière (1753-1756) et Aimé-François Dupleix (1749-1753). Leur fonction de négociant explique sans doute aussi leur souhait de voir le port être dignement aménagé et doté d'infrastructures pérennes. Avec les premiers ingénieurs des Ponts et Chaussées, les ports vont devoir concilier avec un nouvel acteur envoyé par l'État moderne, soucieux des demandes locales. Le ministre des finances de Louis XV, Daniel Trudaine (1703-1769), accompagna avec bienveillance les travaux sablais[91]. En août 1771 c'est l'Inspecteur des côtes du Ponant, le Comte d'Hérouville qui vient en inspection aux Sables et dix ans plus tard, en septembre 1781, c'est au tour de l'Inspecteur général des Ponts et Chaussées de confirmer la construction du quai de La Chaume et la poursuite de celui des Sables dit « grand quai » « *jusqu'à la partie ronde que l'on appelle La Tour* »[92]. André Collinet suit de très près les travaux et fournit d'ailleurs des plans pour la construction d'un bassin à flot qui ne sera réalisé qu'au siècle suivant[93].

Le 17 février 1776 se tient une assemblée au sujet des travaux à effectuer dans le port des Sables et les édiles sablais mesurent les efforts réalisés depuis vingt-cinq années. Ils soulignent que « *la mer emportait chaque année de cinq à six toises de son terrain* » et que les rades étaient « *perdues par les décombres que la mer y entrainait* ». Selon eux des progrès ont été réalisés notamment en ce qui concerne l'accès des navires de 120 à 150 tonneaux dans le

87 ADV, 1J 1869.

88 Fernand BRAUDEL, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV[e]-XVIII[e] siècle*, volume 3. *Le temps du monde*, Le livre de poche références, 1979, p. 89.

89 Anne COCHON, Éric SZULMAN, « Le département des Ponts et Chaussées et les entrepreneurs des ouvrages maritimes dans la seconde moitié du XVIII[e] siècle », *De l'estran à la digue*, *Histoire des aménagements portuaires et littoraux, XVI[e]-XX[e] siècle*, sd de Sylviane LLINARES, Benjamin EGASSE, Katerine DANA, Presses Universitaires de Rennes, 2018, p. 109-125.

90 Constant FRICONNEAU, « Les Ponts et Chaussées prennent en charge le port des Sables », Revue *Olona* n°124, 1988, p. 7-18. OLONA, *Histoire des Sables*. *Les origines*, p. 156, 1975.

91 Vincent GUIGUENO, « Une science des ports à l'École des ponts ? Genèse et évolution de l'enseignement des travaux portuaires (XVIII[e]-XX[e] siècle) », *De l'estran à la digue, Histoire des aménagements portuaires*, pp. 95-105. Trudaine donne 3000 livres aux Sablais pour couvrir les frais de l'éperon des Sables (AM LS D-I-3, 26 janvier 1768). Les Sablais souhaitèrent dénommer la digue du nom de son bienfaiteur.

92 Alain GÉRARD Alain, *Les Sables au temps de la Grande pêche*, 2002, p. 138, 141 et 292.

93 Alain GÉRARD, *Ibid.,* p. 360. Ce plan, proposé par Collinet en 1773 aux Ponts & Chaussées, sera accepté en juillet 1782 mais finalement jamais réalisé. « *Plan de la ville, du port et de la rade des Sables* », Bibl. nat., Cartes et plans, S.H., port. 54,/div.3/13 (1782).

chenal. Si auparavant quatre jours par mois étaient accessibles à ces navires, en 1776, on l'estime à huit jours[94].

Tableau n°3 : Chronologie synthétique des travaux du port des Sables entre le milieu du XVIII[e] et le milieu du XIX[e] siècle (entre parenthèses figurent les noms des ingénieurs**)**

Travaux :	**Jetées**		**Quais du port et remblai**	
Lieux	**Les Sables**	**La Chaume**	**Les Sables**	**La Chaume**
Période 1 (1751-1788)	Grande jetée 1767-1780 (Lamandé)[95]	Brise-lames St Nicolas : 1764-1765 (Morisset)	Remblai 1ère phase : 1751-1756 (Montaut[96]) Éperon en bois : 1758-1763 Cale au lard : 1769[97]	1ère phase : 1781-1787 (en aval de l'éperon)[98] (Dorotte) 1788 : Cale des fontaines
Période 2 (1819-1882)	Grande jetée (poursuite) 1846-1847	Passerelle de halage : 1846-1853 Prolongements : 1863-1871 puis 1879-1883	2ème phase du remblai : 1860-1871 Quais du port : 1819-1832 1879- Quai de la Cabaude : 1846-1882	1834-1838 (en amont de l'éperon, Chaigneau[99])

Dès lors, deux priorités se font jour dans le souci de protéger et favoriser l'accès au port. Les travaux vont donc s'organiser dans deux directions avec des objectifs différents. Du côté occidental, donc à La Chaume, il s'agit à l'aide d'une longue jetée, de casser les houles venues des hauts fonds des Barges, ce sera le brise-lames.

Du côté des Sables, une jetée est également construite mais dans un autre but puisqu'il s'agit ici de bloquer l'apport en sédiment qui se déversait insidieusement dans le port comme vu précédemment. Il convient de préciser que le remblai était considéré comme un quai de protection du quartier du Passage en proie à de fréquents assauts de l'océan. Le sable s'accumulait devant le quartier du Passage et se déversait jusque dans le port, le rendant par là-même accessible aux piétons ; seule une jetée pouvait contenir le sédiment.

La rade à l'embouchure du chenal se trouvait tellement encombrée qu'en 1772, un marin encore existant des plus dignes de foi, alla à pied sec depuis la place Carcado jusque sur le rocher de Gobias, aux environs duquel des navires peuvent présentement mouiller de mer basse. L'on a vu précédemment mouiller de mer basse, des cordiers sur la parée traverser le chenal et se rendre en filant jusque dans l'anse des Fontaines tandis qu'aujourd'hui à mer basse, on trouve dans cet endroit environ quatre pieds d'eau[100].

La construction des jetées débute donc par un brise-lames à La Chaume dès 1764-1765 puis, c'est aux Sables que se portent les regards avec la construction de la jetée entre 1767 et

94 AM LS DI-3, 17 février 1776.
95 ADV 1J 1868-1 (4 février 1788) et AN D² 54, 101 à 111. « *Mémoire concernant le port des Sables d'Olonne* ».
96 AM LS DI-3, 27 avril 1754 et 8 mai 1754, 21 février et 29 février 1764.
97 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche*, 2002, « *Le 17 novembre [1769], la voute de la Cale au Lard a été ouverte et occupée aujourd'hui* », p. 136.
98 AM LS DI-3, délibération du 22 juin 1781.
99 AM LS DII-79, délibération du 25 juillet 1832 et DI-15, alignement du quai de la Chaume (1er mars 1836).
100 ADV 1 J 1868-1, *Mémoire concernant le port des Sables-d'Olonne*, 4 février 1788.

1780 sous couvert de l'ingénieur Lamandé[101]. Cette jetée des Sables dite « grande jetée » car débutant à l'angle du quai et du quartier du Passage

a pris la naissance au bout de l'ouest des quais du Commerce, dix toises plus à l'est que la cale d'embarcadère dite du Passage sous les ordres du sieur Lamandé, ingénieur des Ponts et Chaussées, et s'est avancée seulement jusqu'aux dernières maisons de la rue basse dudit Passage.[102]

Une cohorte de tailleurs de pierres va s'établir aux Sables dans les années 1780 parmi lesquels des artisans originaires de Saint-Étienne-du-Bois comme le maître Jacques Barreteau ou encore Étienne Péraudeau « *tailleur de pierres aux travaux du port* », qui se marient en 1783 et 1784. Le bocage vendéen se déleste ainsi d'artisans compétents. La ville se couvre de divers chantiers tous orientés vers le port et accueille ces nouveaux arrivants qui, en proposant leur savoir-faire, y élisent domicile de manière durable.

Si des travaux importants sont entrepris à partir des quais au XVIII[e] siècle, à quelle époque remonte leur construction ? Si l'on en juge par les écrits de Claude Masse[103], des quais existaient avant 1703 puisqu'ils avaient été réparés[104]. On suppose qu'à une époque où les quais n'étaient pas encore construits sur toute la longueur de la rive, « *les opérations de commerce s'effectuaient, pendant la basse mer, au moyen de quelques cales en pierres sèches, ainsi que cela se pratique encore dans plusieurs ports à marée* »[105]. Louis Papy n'omet pas de souligner que les Sables et la Chaume, à l'image de La Flotte ou Saint-Martin en Ré, bénéficient de quais de pierre[106] ce qu'il considère comme un avantage. Aux Sables, comme l'atteste un plan de 1699[107], les quais étaient seulement construits sur la portion dite « quai du commerce » qui s'ouvrait dans le virage de l'éperon, pour n'aller qu'au-delà de la place du commerce appelée à l'époque place de l'église où une estacade dans la continuité de la place permettait l'amarrage des navires. Le « cœur du port » était donc situé autour de cette place comme nous aurons l'occasion d'y revenir. Après cette limite, le quai n'existait pas si bien que les demeures plongeaient à même le port, à flanc de coteau. Ces quais paraissent délabrés voire même « *menacent ruine de toute part* »[108] si bien qu'en juillet 1796, le conseil municipal déplore

l'état critique des anciens quais de l'intérieur du port qui compromet[tent] d'une manière effrayante la sûreté d'une grande partie de la cité et même celle du port[109].

101 François Laurent Lamandé, ingénieur du roi avait épousé Gabrielle Angélique Jacobsen, la fille de Cornil Jacobsen de Noirmoutier. Une fille Angélique Lamandé naît aux Sables le 10 octobre 1774.
102 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la Grande pêche*, 2002, p. 148.
103 Yannis SUIRE, *Le Bas-Poitou vers 1700. Cartes, plans et mémoires de Claude Masse, ingénieur du roi*, Centre Vendéen de Recherches Historiques, 2017, p. 185.
104 AN B2-167. Une lettre envoyée de Versailles le 17 juillet 1703 à M. de St Simon stipule « *le désordre que la mer a causé. J'en ai rendu compte au Roi et j'espère que Sa Majesté voudra bien avoir égard à ce malheur* ».
105 Fernand GAUTRET, *La question du port*. Rapport au conseil municipal à la séance du 21 octobre 1901, Les Sables-d'Olonne, imprimerie Tarde-Lambert, 1901, p. 5. En 1820 les quais des sables n'étaient pas entièrement construits, CAVOLEAU, *Annuaire statistique de la Vendée*, 1844, p, 720, cité dans la thèse p. 335.
106 Louis PAPY*, La côte Atlantique de la Loire à la Gironde. 2, L'homme et la mer: étude de géographie humaine*, Bordeaux, Delmas, 1941.
107 « *Bout de plan des Sables-d'Olonne et de la Chaume en Bas Poictou* », s.n ; 1699 (SHD, 1 VH 1600, pièce 17), Mathias TRANCHANT, *Les origines des Sables-d'Olonne*, 2012, p. 141.
108 AM LS DI-3, 1[er] février 1788.
109 AM LS DI-7 (1796-1797), délibération du 29 juillet 1796.



Carte n° 8- Ce plan de 1753 atteste bien de l'inexistence des quais dans la partie la plus orientale du port des Sables. Les quais apparaissent continus, d'ouest en est, de la « calle du port » à la place du commerce. Le plan montre très nettement que les maisons des armateurs et négociants situées dans la partie orientale des quais abritant les magasins et entrepôts s'ouvrent à même le port ce qui laisse supposer que les marchandises étaient véhiculées par les rues parallèles au quai à savoir la rue de la poissonnerie qui était donc une artère commerçante très active. Le port est quant à lui encombré de bancs de sable et le havre apparaît comme étroit. Montaut, « Le plan de la ville des Sables-d'Olonne relatif aux ouvrages à y faire pendant l'année 1753 » (Bnf, Arsenal, ms 6437, plan 117), Mathias Tranchant, *Les origines des Sables d'Olonne*, p. 162.

À La Chaume, le même plan fait état de portions de quai dans la partie la plus centrale ou l'existence de cales en certains endroits pour faciliter le débarquement des marchandises[110]. Le 1er février 1763, Collinet les mentionne quand il relate les effets d'une violente tempête :

Le 1er février, sur le minuit, les vents ont fraîchi de la part du sud-sud-ouest ; tourmente. La mer, qui se trouvait pleine à 5 heures et demie et extrêmement agitée, a passé sur ***tous les quais*** *et a renversé partie de ceux de La Chaume, abattu plusieurs maisons sur la côte des Sables, rompu les chaussées de plusieurs marais et causé beaucoup de dommages*[111].

Pourtant, ses plans de mars 1765[112] montrent des maisons à fleur de chenal, sans quai entre les dites maisons et le port. André Collinet possède quelques propriétés à même le quai et sa demeure qui lui est revenue en propre à la mort de sa cousine Catherine Servanteau veuve Leclerc de Launais, ancien Commissaire aux Classes, y était aussi située[113]. Si l'on se fie à ce plan, on peut supposer que les maisons bordant le port étaient construites à même la roche, épousant la déclinaison d'un léger coteau. La construction des quais à La Chaume a pu être également réalisée à l'initiative privée puisque Collinet ne manque pas de préciser en novembre 1774 : « *on a commencé à bâtir mon quai* » soit sept ans avant la construction officielle par les Ponts et Chaussées[114]. Les travaux du quai de La Chaume vont donc durer six

110 Le plan de Jean-Baptiste Jamon de 1733 (BNf, fonds d'Anville, GE C 1620), MathiasTRANCHANT, *Les origines des Sables-d'Olonne*, p. 156-157 stipule des quais à La Chaume. Le plan de Buache (1734) mentionne le « quai neuf de La Chaume ».
111 Alain GÉRARD Alain, *Les Sables au temps de la Grande pêche*, 2002, p. 121.
112 BNF, GE SH 18, Pf. 54, Div. 3, P. 11, « *Plan du port et de la rade des Sables de Olonne, avec les rochers aux environs* » par André Collinet, 17 mars 1765.
113 Alain GÉRARD, *Ibid*., p. 244. « *Par son décès, la rente viagère de 150 livres que je lui payais par an pour la maison où je fais maintenant ma demeure sur le port à La Chaume, se trouve finie* », septembre 1779.

114 GÉRARD Alain, *Les Sables au temps de la Grande pêche*, p. 151.

années et Dorotte[115], ingénieur y résidant va se charger de relever les noms des propriétaires de maisons du quai et de la rue Basse pour en établir l'alignement (1782)[116].

D'autre part, la construction du quai va boucher les quelques anses naturelles qui existaient jusqu'alors provoquant de dangereux remous et qui vont devenir des places. En plus des jetées, on avait également projeté dès 1764 la construction d'une écluse et d'un bassin qui ne verra pas le jour.

où les navires fins puissent être tenus à flot à mer basse, besoin non seulement intéressant pour le commerce, mais pour la marine du roi, en ce que, durant la guerre ou lors d'un gros temps, les frégates y trouveraient une retraite assurée[117].



Carte n°9 - Le quai de La Chaume en 1830 (AM LS G-V section C). Sur la parcelle C-989 figure le café Bruhay « en partie enfoncé dans le quai » et face à lui « l'échelle d'embarquement » (futur éperon).

Les maisons du quai de La Chaume qui donnaient à même le chenal furent donc obstruées par la construction progressive du quai si bien que les rez-de-chaussée devinrent des sous-sols ou caves comme le prouve cet exemple sis à l'angle de la rue de l'éperon et du quai de La Chaume. En août 1835 le douanier Bruhay par exemple acquiert une maison « *en face de l'échelle d'embarquement composée d'une petite chambre au rez-de-chaussée en partie enfoncée dans le quai tenant du levant au quai, du midi à un large terrain et du nord à la maison de la veuve Percot, ruelle entre deux* »[118].

115 L'ingénieur Nicolas Dorotte, né à Moulins vers 1732, a débuté sa carrière en 1757. En 1762, il est nommé ingénieur en chef à Rennes puis le 16 janvier 1788 Inspecteur des Ponts et Chaussées. Le 11 Brumaire an II il est Ingénieur en chef du département de la Vendée (états de service de N. Dorotte, ADV, Série S800, 25 Pluviôse an IX). Il est mort à la Chaume le 25 février 1814 après avoir fait l'ensemble de sa carrière aux Sables. On lui doit les travaux du port notamment mais aussi la construction de la route des Sables à Nantes. Il repose au vieux cimetière de La Chaume auprès de sa fille (Joël PÉROCHEAU, *Dictionnaire des rues de la Chaume*, Olona, 1987).

116 « *Plan d'alignement de la ville des Sables et plan des ouvrages projetés au mémoire du 20 avril 1782* », par l'ingénieur ordinaire Dorotte ; 1782 (ADV, 8Fi50).

117 Henri RENAUD DE LA FAVERIE, Joseph RENOLLEAU, *Histoire des Sables*. *Les Origines, p. 156*.

118 Cette maison deviendra par la suite un café (parcelle C-989) tenu par sa fille Pauline Bruhay (1819-1883) l'épouse du capitaine Théobald Naud (1814-1889) cohorte 2 n°530.

C - Les grands travaux portuaires du XIX[e] siècle (1819-1873)

Dès le début du XIX[e] siècle, le conseil municipal rappelle l'importance des travaux à exécuter sur la jetée Saint-Nicolas de La Chaume et les quais des Sables mais, les appels restèrent lettre morte[119]. La période révolutionnaire[120] n'est en effet pas propice aux grands travaux et pourtant les infrastructures portuaires continuent de se dégrader à l'image de la jetée précédemment citée qui subit des « *dégâts considérables* » en janvier 1796 puis en décembre 1801[121]. On alerte pourtant les administrations sur l'état inquiétant du port

Les quais du port sont dans une dégradation totale et sont menacés non seulement d'une ruine prochaine mais encore la ville court les plus grands dangers d'être coupée par la mer[122].

Des travaux furent amorcés par Dorotte dès octobre 1801 mais, faute de fonds, ceux-ci furent abandonnés. La visite de l'empereur Napoléon en Vendée (1808), avait suscité beaucoup d'espoir de la part des négociants et des édiles étant donné l'enthousiasme de celui qui avait entrevu le futur « *port d'entrepôt de toute la Vendée* »[123]. En juin 1814, la visite du duc d'Angoulême, fils de Charles X, Grand Amiral de France, à Bourbon-Vendée suscite le même engouement et, une adresse sollicite des subsides pour le port et la réfection des quais[124]. Il fallut attendre quelques années avant qu'une série de travaux relatifs à l'élargissement et au prolongement du quai des Sables s'échelonnent entre 1819 et 1820.[125] Ces derniers provoquèrent une levée de boucliers. En effet, en surélevant le quai de 18 pouces, les eaux usées des quartiers du Passage ne pouvaient plus s'écouler naturellement dans le port entraînant de fait un « *engorgement des égouts* » produisant un véritable cloaque dans ce quartier populaire de marins. Malgré deux courriers adressés au Préfet Rogniat à destination du Ministre de l'Intérieur rien n'y fit. Pourquoi dès lors avoir surélevé le quai sachant que « *la mer dans sa plus grande hauteur aux équinoxes, aux solstices et dans les plus furieuses tempêtes ne s'est jamais élevée au-dessus de l'ancien quai. C'est une vérité que peuvent attester tous les vieillards du pays* »[126].

Ces travaux créaient plus de mal que de bien car à cause de la suppression de quatre anciennes cales : les marins ne pouvaient plus descendre à leur guise dans le port[127].

Notre port a été rétréci de près d'une moitié dans sa partie la plus précieuse pour les navires. Tout accès sur la grève et dans les bateaux a été fermé à vos marins par la suppression de toutes les cales et depuis un an, les vieillards et les femmes qui arment et soignent les chaloupes de pêche sortent et descendent pour leur service au péril de leur vie et avec une indécence forcée par des échelles de maçon.

---

119 AM LS D II-75 (1799-1803), 25 Frimaire an X (16 décembre 1801).

120 « *Ces travaux dont l'utilité générale a été reconnue depuis si longtemps éprouvent depuis la Révolution une stagnation funeste aux ouvrages qui existent et qui bientôt seront démolis par la mer* », AM LS DI-11, 25 Ventôse an IX (16 mars 1801).

121 AM LS DI-7, 27 janvier 1796 et DI-11, 5 Nivôse an X (26 décembre 1801). Nicolas Dorotte établit un rapport sur l'état du quai le 23 novembre 1794 (DI-5).

122 AM LS DII-72, 26 Brumaire an III (16 novembre 1794).

123 AM LS DI-18, 4 février 1856.

124 AM LS DI-13. Pierre MÉNARD, « La frégate en argent « La Sablaise » », *Revue Olona* n°180, 2002, pp. 18-23. C'est le commandant René Guiné qui fut reçu à Paris par le Duc d'Angoulême et qui lui offrit cette frégate en argent.

125 ADV, plan quai des Sables, 11 Fi, 298. AM LS, registre des délibérations (DI 13-DI 16) du 19 décembre 1820 et du 12 mai 1821 « Mémoire relatif au quai » et DII-78 (1817-1820), lettre du 19 décembre 1820.

126 AM LS, Mémoire relatif au quai du 12 mai 1821.

127 Il existait aussi cinq cales en demi-cercles servant à chauffer les pots de brai pour caréner les bâtiments.

Ces cales s'avéraient plus que nécessaires aux activités portuaires. Il en était ainsi de la cale « *vulgairement appelée cale de Galipaud sur la rue poissonnière* »[128] ou de la *cale Ocher*, du nom du négociant éponyme, qui, ne pouvait pas accueillir « *plus de deux bâtiments à la fois* », on convint d'en construire une nouvelle, dite *Mourailleau*, un peu plus au nord. À la même époque, une cale existait conjointement à La Chaume et une seconde était en construction[129]. On poursuivit la construction du quai des Sables sur sa longueur tout en l'élargissant « *de manière excessive* » en certains endroits ce qui réduisit d'autant la largeur du port déjà bien entamé par l'îlot sableux de La Cabaude qui lui faisait face[130].

Mais, c'est finalement sous la Monarchie de Juillet que les travaux portuaires vont permettre de sortir la tête de l'eau corroborant les dires du géographe Louis Papy[131]

[…] jusqu'en 1846 rien, ou à peu près rien, n'est fait pour améliorer les Sables. Ce port, qui avait joué un certain rôle militaire au temps du Premier Empire, et avait servi d'abri à beaucoup de frégates, qui était encore un vivant port de pêche, semblait sous la Monarchie de Juillet, voué à l'abandon et à la ruine. Le ressac, très violent par vents du sud et du sud-ouest, rendait l'échouage dangereux ; la profondeur était de plus en plus insuffisante. Aucun navire calant plus de 4 mètres, aucun navire fin ne pouvait entrer […] Le port, bordé de quelques quais, était une immense vasière, au centre de laquelle se consolidait peu à peu l'île de la Cabaude et qui, dépourvue de chasses naturelles se comblait. D'autre part, l'entrée du port, entre les jetées et au-delà, s'encombrait de vases, de graviers, de galets ; dans le chenal, le passage à pied sec était possible à basse mer […]

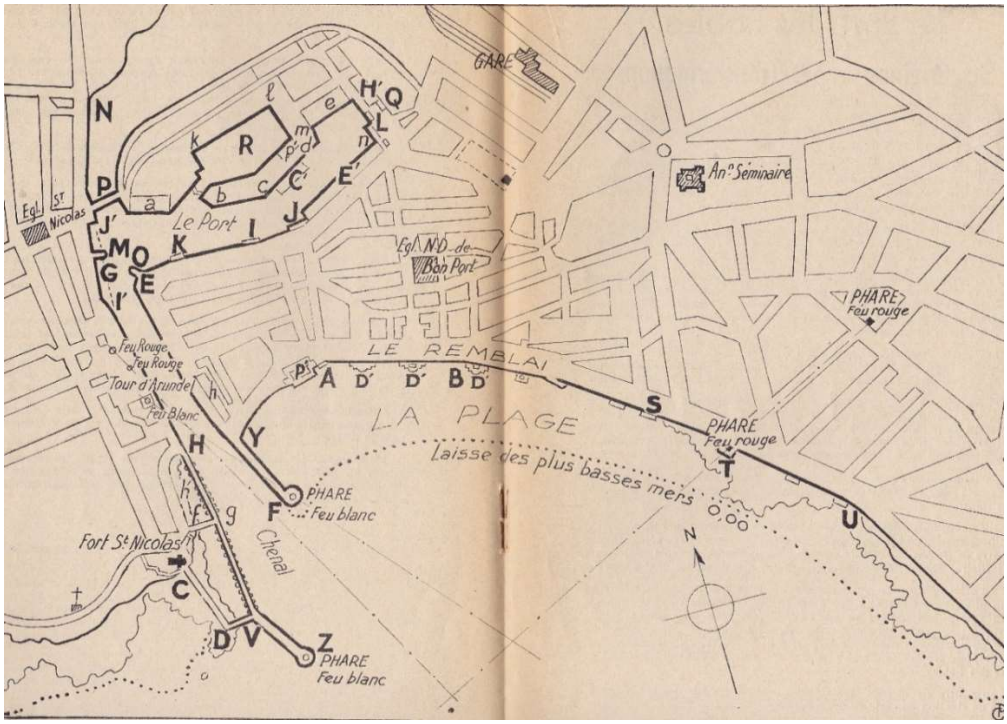
La loi du 16 juillet 1845 va ouvrir une nouvelle ère avec une série de grands travaux qui vont durer jusqu'en 1873[132]. L'année 1846 s'annonce comme l'aube d'un dynamisme économique fort, associé au développement portuaire. On avait beaucoup espéré de Napoléon mais c'est finalement Louis-Philippe qui va faire entrer le port dans sa pré-modernité même si la révolution de 1848[133] va interrompre les subventions et décaler l'avancement des travaux qui durèrent près de trente ans.

Voici en quoi consistèrent les travaux prévus par cette loi :

- Éperon de la Grande jetée (1846-1847)
- Écluse de chasse de La Chaume (1846-1853) inaugurées en 1861[134]
- Brise-lames et passerelle de halage (1846-1853)
- Écluse du bassin à flot (1846-1853)
- Bassin à flot (1846-1853)
- Quai de la Cabaude (1846-1853)
- Cale neuve de construction (1846-1853)
- Cale d'amenée des eaux de chasse. Barrage-écluse de fond de port (1857-1861)
- Prolongement du quai du remblai (1860-1863)

Entre septembre 1861 et novembre 1862, la plupart des infrastructures sont en place où en cours d'achèvement comme le bassin à flot très attendu pour accueillir les caboteurs de fort tonnage[135] auquel sera relié le chemin de fer[136]. Le quai Guiné par exemple est élargi par décision du 10 février 1870[137].

128 ADV, Paliau not. $3^{E}70/367$, acte 192 du 5 décembre 1807.
129 AM LS, DII-4, Arrêtés municipaux (1815-1822), 10 janvier 1821.
130 Aussi appelée « la grève de la mer », Paliau not., acte du 20 février 1815 (n°53), $3^{E}70/375$.
131 Louis PAPY, *La côte Atlantique de la Loire à la Gironde*, 1941, p. 75-76.
132 Jules DINGLER, *Port des Sables-d'Olonne, Ports maritimes de la France*, 1883, tome 5, p. 531-564.
133 AM LS DI-17, 26 juin 1848, crédits supplémentaires pour les travaux du port.
134 Alain HUETZ DE LEMPS, *Les Sables-d'Olonne. Origines et développement du port*, 1951, p. 25.
135 AM LS DI-19 (24 septembre 1861), DI-21 (12 janvier 1867) et DII-82 (26 novembre 1862).
136 Alain HUETZ DE LEMPS, *Ibid*., p. 25.
137 AM LS DI-21, 10 février 1870.



Carte n°10 - Légende des travaux du port (source : *Revue Olona* n°29, 1963, Paul Cassigneul).

AB : Digue du remblai (1751-1756)	**GN : Prolongement du quai de La Chaume (1834-1838)**
CD : Jetée Saint-Nicolas (1764-1765)	**O : Éperon des Sables (1846)**
EF : Jetée des Sables dite « grande jetée » (1768-1770)	**P et Q : Barrage de La Chaume et du fond du port**
GH : Quai de La Chaume (1782-1787)	**R : Bassin à flots**
EIJ : Quais intérieurs aux Sables (1812-1832)	**STU : Prolongement des quais du remblai (1860-1863)**
K : Estacade en charpente	**DV : Prolongement de la jetée Saint-Nicolas (1863-1870)**
L : Cales de construction	**AY : Brise-lames entre le remblai et la jetée**
M : Éperon de la Chaume (1834-1838)	
N : Petite cale	

La carte de 1862 (**annexe n°9A**) montre que si d'importants travaux ont bien été exécutés aux Sables, autour du port et sur le remblai et qu'un nouvel ilôt, celui de la Cabaude, a été construit, relié à La Chaume par le pont-vanne, les jetées du côté chaumois sont loin d'être achevées. En effet, l'observation du plan montre que la jetée des Sables a atteint la pointe mais, à La Chaume, le quai s'arrête peu après le niveau de la tour d'Arundel, au niveau du parc de la villa Tertrais & Ballereau. La jetée Saint-Nicolas ne figure pas sur le plan puisque les travaux débutèrent en 1863 et se poursuivirent pendant plus de vingt-cinq ans jusqu'en 1889. Seul le brise-lames réalisé un siècle plus tôt apparaît nettement sur le plan.

III - La lente domestication du littoral

La côte sablaise n'est pas considérée comme une côte excessivement dangereuse comparée au littoral breton, réputé pour ses dangers et ses courants insidieux. Néanmoins

comme tout port, ses abords méritent une vigilance particulière de la part des navigants surtout pour ceux qui les connaissent peu ou mal.

A - Une approche littorale malaisée

En 1786, le Chevalier de La Coudraye signifiait : « *Il est point d'année où il n'y ait des naufrages à cette côte et il n'est point où plusieurs bâtiments n'attribuent leur perte du mauvais état du feu* »[138]. André Collinet se fait le rapporteur de nombreux naufrages puisqu'entre 1740 et 1790, il n'en signale pas moins de 35 ayant causé la mort ou la disparition de 58 marins. La décennie la plus mortelle fut celle comprise entre 1760 et 1770 avec dix naufrages et 34 noyés, soit près de 30% du total. Ce n'est sans doute pas non plus un hasard si Collinet dresse plusieurs cartes dans lesquelles figure l'implantation des principales roches et écueils du port des Sables (voir ci-dessous)[139]. Il distingue outre les petites et grandes Barges une dizaine d'écueils aux abords de l'entrée du port, face à La Chaume soit du nord au sud : *Barjorie, Pirepou, La Jument, Les Pois, Les Poismarin*, le *Noura bassé* qui « *ne découvre jamais* », le *Noura*, le rocher du « *Nouc dangereux qui ne découvre jamais* », *la Sceptre ou coq*, la *Pierre Somme* ou *rocher de la rade*. Il précise l'existence d'une « *passe entre les Barges où un navire anglais de 40 canon a passé en 1747* ».

En couchant sur un plan les principaux dangers, il cherche à signaler les zones les plus à risques. Il est vrai qu'il connaît bien les atterrages des Sables pour être lui-même navigant et avoir été pilotin puis capitaine de navire.

138 AN D² 54, folio 89 à 99, « *Mémoire sur le feu de la côte de La Chaume des Sables-d'Olonne par Monsieur le Chevalier de La Coudraye ancien lieutenant des vaisseaux du roy* », 1786.

139 Cartes réalisées en mars 1765 « *Plan du port et de la rade des Sables de Olonne avec les rochers aux environs* » (BNF, GE SH 18, PF 54, DIV 3, P11) puis en 1782, « *Plan de la ville, du port et de la rade des Sables »* [plan de 1773 revu], BNF, GE SH 18, PF 54, DIV 3, P13). Cartes publiées par Mathias TRANCHANT, *Les origines des Sables-d'Olonne. À la conquête des eaux et des sables*, Geste, 2012, p. 166 et 172-173.



Carte n°11. Carte réalisée en mars 1765 par André Collinet « *Plan du port et de la rade des Sables de Olonne avec les rochers aux environs* » (Bnf, GE SH 18, PF 54, DIV 3, P11). Publiée par Mathias Tranchant dans *Les origines des Sables-d'Olonne. À la conquête des eaux et des sables*, Geste éditions, 2012, p. 166 et 172-173.

En 1832 paraît à Paris un livre intitulé *Recherches pour servir à l'histoire naturelle du littoral de la France* par M. Audouin et Milne Edwards[140]. Dans le chapitre VI intitulé « *Recherches sur les naufrages qui ont lieu sur les côtes de France, et particulièrement celles de la Manche et de l'océan* », les auteurs dressent une statistique effrayante.

Tableau n°4 : Répartition annuelle des 106 naufrages au large des Sables selon Audouin (1832)

Année	**1817**	**1818**	**1819**	**1820**	**1821**	**1822**
Nombre de naufrages	5	11	6	14	7	7
Année	**1823**	**1824**	**1825**	**1826**	**1827**	**1828**
Nombre de naufrages	19	10	4	3	5	15

Le quartier maritime des Sables s'affiche alors en tête des lieux les plus dangereux avec une moyenne de dix naufrages par an entre 1817 et 1828. Les seules années 1823 et 1828 recensent 19 et 15 naufrages. Il est suivi par Calais (92 naufrages) puis Brest (83). Le littoral français de la Manche et du Ponant eut à déplorer un total de 1 056 fortunes de mer et le seul port des Sables représente 10% des naufrages de l'espace étudié. Les auteurs semblent eux-mêmes surpris de telles catastrophes

140 AUDOUIN et MILNE EDWARDS, *Recherches pour servir à l'histoire naturelle du littoral de la France*, 1832, p. 372-373.

Tandis que l'on en compte cent-six dans le quartier des Sables-d'Olonne, il n'y en a plus un seul dans ceux de Granville, de Dinan et de Vannes[141].

Quels facteurs expliquent de tels naufrages au large des Sables-d'Olonne ? Les auteurs sous couvert de l'hydrographe Beautemps-Beaupré avancent la théorie suivante :

Si toute cette rade était aussi dangereuse c'était à cause de la nature de son fond formé par une multitude d'écueils, et parce que de nombreux courans [sic] très dangereux, par leur rapidité et leur disposition, y règnent sans cesse[142].

Le quartier des Sables dépend de l'arrondissement maritime de Rochefort qui arrive donc en seconde position des quartiers où le nombre de naufrages reste le plus important avec 33% du total derrière celui de Cherbourg (40,5%) mais devant Brest (20%) et Lorient (7%)[143]. Dans l'arrondissement de Rochefort, les Sables arrivent en tête, suivis par les côtes charentaises (118 naufrages entre Ré et Royan). L'embouchure de la Charente, pourtant redoutée pour ses passes difficiles, ne dénombre que 22 naufrages pour Oléron, 33 pour Marennes et 26 pour l'île de Ré. Les mois de fin d'automne et hiver compris de novembre à février concentrent 60,4% des naufrages de la décennie.

La moyenne de huit naufrages par an entre 1817 et 1828 diminue dans les années suivantes puisqu'entre 1852 et 1861 on en déplore encore quatre par an[144].

Outre les dangers liés aux récifs et écueils, il fallait aussi compter sur un aspect tout aussi insidieux, à savoir la brume. Aussi, pour guider les marins, une cloche était installée dans l'église Notre-Dame ce que confirme un avis de décembre 1793 qui demande aux marins du port de descendre les cloches

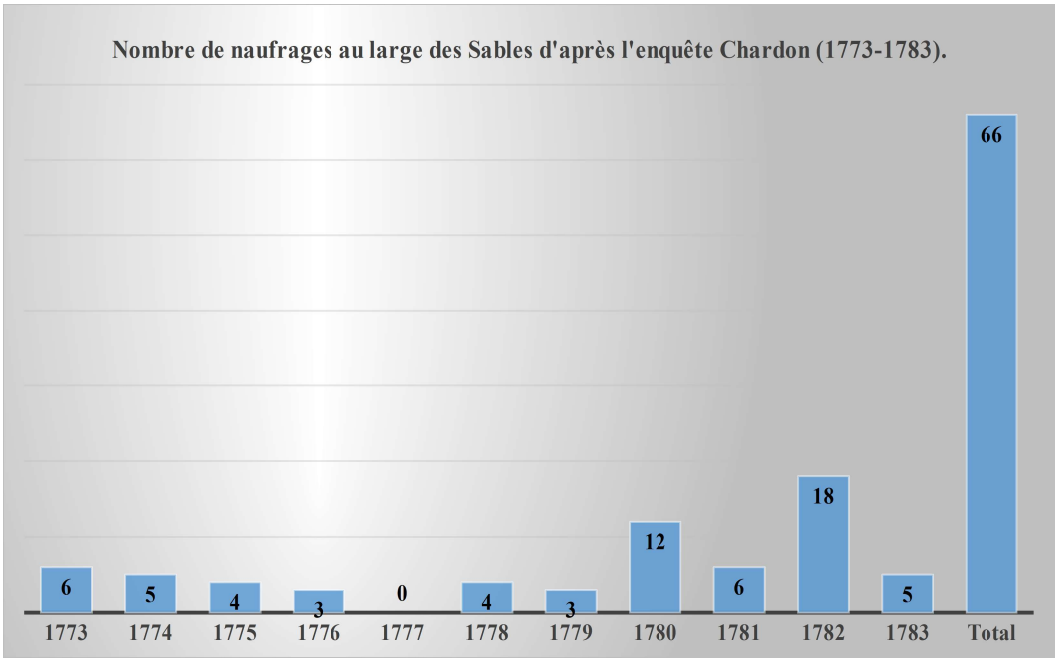
à l'exception de la grosse sur laquelle frappe l'horloge et qu'il a été jugé indispensable de conserver provisoirement et de la plus petite qu'il est aussi nécessaire de conserver pour le rappel et le salut des marins lorsqu'ils sont à la pêche en temps de brume »[145].

Puis, le 28 janvier 1832, on convient que le garde d'artillerie Mouchoux vivant à La Chaume tirerait le canon « *pour faire connaître l'entrée du port aux chaloupes de pêche surprises en mer par une brume très épaisse* »[146]. Un feu était également placé sur la grande jetée[147]. De mémoire, le port des Sables avait toujours été un lieu redouté des marins comme le confirment les résultats de l'enquête Chardon de 1783.

141 *Ibid.*, p. 374.
142 AUDOUIN et MILNE EDWARDS, *Recherches pour servir à l'histoire naturelle du littoral de la France*, 1832, p. 385-386.
143 Soit pour Cherbourg 428 naufrages, Rochefort 346, Brest 210 et Lorient 72.
144 ADV, 1J 1869.
145 AM LS DI-5, 11 décembre 1793.
146 AM LS, DII-7, 28 janvier 1832.
147 AM LS DII-8, 16 mars 1839.

B - Les naufrages à travers l'enquête Chardon de 1783

Le Commissaire du Roi Marc-Antoine Daniel Chardon est diligenté par le ministre de la Marine entre 1781 et 1785 pour dresser un inventaire des ports du Ponant[148]. En octobre 1783, il s'intéresse au port des Sables. Il recense, sur la côte bas-poitevine, 66 naufrages de caboteurs entre janvier 1773 et septembre 1783.



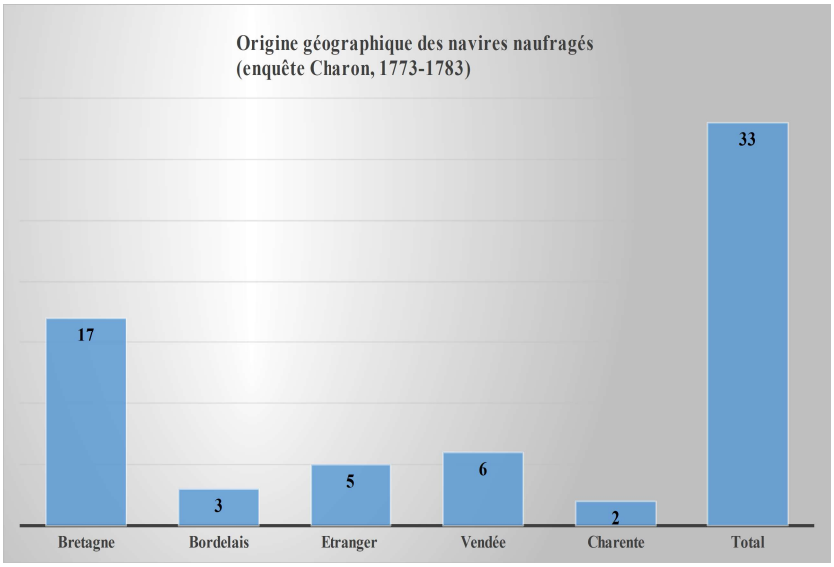
Histogramme n°4 : Nombre de naufrages relevés par Chardon (1773-1783)

L'étude des naufrages sur cette décennie montre que quasiment chaque année apporte son lot de catastrophes hormis l'année 1777. Par contre, deux années se distinguent du lot par un nombre plus important d'accidents. En effet, les années 1780 et 1782 concentrent à elles seules près de la moitié des naufrages de la décennie. Hormis le mois de mai 1782 comptabilisant à lui seul six naufrages soit le tiers des naufrages de l'année, il n'y a pas d'autres pics d'accidents. Il semblerait que le mois de mai ait été particulièrement venteux, comme le précise le chroniqueur Collinet, ce qui a pu être à l'origine de ces fortunes de mer :

Dans tout le courant du mois dernier, il a fait du mauvais temps, beaucoup de pluie et de vent[149].

148 Sylviane LLINARES, « De Brest à Bayonne : l'enquête Chardon dans les ports français à la fin de l'Ancien-Régime », *Les ports du Golfe de Gascogne, de Concarneau à la Corogne (XV^e^-XXI^e^ siècle)*, PUPS, sous la direction d'Alexandre FERNANDEZ et Bruno MARNOT, 2013, p. 61-74.
149 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche,* 2002, p. 351.

Histogramme n°5 : Origine géographique des navires naufragés



Quand l'origine des navires est connue, on s'aperçoit que ce sont les navires bretons qui sont les plus exposés, avec plus de la moitié dont l'essentiel est constitué de navires nantais. Ces naufrages sont-ils dus aux dangers de la côte, à une erreur de pilotage ou à la fatigue du capitaine ? Difficile à dire car l'enquête ne le précise pas et d'ailleurs elle ne relève aussi aucun navire des Sables. Il est vrai qu'elle fait exclusivement état de navires de commerce. Pourtant, durant cette décennie, bien des navires de pêche sablais ont fait naufrage auprès des Sables comme l'évoque Collinet. Cette enquête ne révèle donc qu'un minima des naufrages ayant sévi sur la côte olonnaise ; c'est un point de focalisation sur une période et un type de navire. Par exemple, André Collinet mentionne le naufrage de la chaloupe appartenant à la dame Boulineau-Servanteau qui n'apparaît nullement dans l'enquête. Celle-ci, commandée par le patron François Chal, s'échoua le 7 mai 1780

sur les rochers en dedans la pierre du port. Comme il y avait un commencement de flot et que la mer était très agitée, la chaloupe s'est entièrement brisée et venue en pièces deux heures après. L'équipage n'a couru aucun risque et l'on a sauvé tous les agrès[150].

Par contre, il relate dans le détail un accident survenu en avril 1780 non loin des Barges en apportant des précisions que ne mentionne pas Nicolas Chardon. Voici ce qu'il décrit de l'événement :

Le 10 dudit [avril 1780]. Les vents au nord-est, sur les 7 heures du matin, il est sorti trois bâtiments de ce port chargés de vin pour les côtes de Bretagne. Sur les 10 heures, il a paru en même temps une flotte considérable sortant du pertuis Breton et un corsaire anglais mâté en chasse-marée en le sud-ouest des Barges, un bateau et un dogre. Deux de ceux partis de ce port ce matin, étant en le travers desdites Barges, ont été aperçus par le corsaire ennemi qui leur a donné la chasse. La chaloupe, se voyant sur le point d'être prise, a échoué à la côte à cinq quarts de lieues de cette ville, en l'endroit appelé La Grande Pointe. L'équipage, composé de deux hommes et un mousse, se sont sauvés à terre en leur canot [...] Le bâtiment échoué est Le Saint Joseph, de Noirmoutier, du port de trente-six tonneaux, capitaine [blanc] allant à Concarneau chargé de vin[151].

150 *Ibid.*, p. 251.
151 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche*, 2002, p. 250.

Le 11 octobre un autre navire fait naufrage sur la côte chaumoise en un endroit particulièrement dangereux « *en l'anse des cailloux de Marie-Rôtie* » face au

corps de garde de l'Aubraie. Comme cette pointe est de rochers très coupants et beaucoup élevés, joint que la mer était extraordinairement agitée, le bâtiment était tout brisé de même que sa mâture […] Comme on n'a sauvé aucun papier et que malheureusement tout le monde a péri et que l'on [n']a sauvé aucun cadavre, on ne sait de quelle nation il est ni d'où il sortait […] On a trouvé un pavillon rouge à croix blanche avec un écusson sans armes au milieu de la croix : on n'a pu connaître de nation d'Europe qui porte ce pavillon[152].

L'enquête Chardon précise quant à elle la nationalité suédoise du bâtiment et la cargaison coïncide (eau de vie et vin)[153]. Nous ne multiplierons pas les exemples mais un tableau comparatif des deux sources aurait pu être intéressant pour vérifier la qualité des données fournies par Chardon.

C - Signaler les écueils des Barges

La navigation était donc malaisée au-dehors comme au-dedans du port. Au-dehors, en raison des écueils des Barges notamment et, au-dedans, en raison d'un fort ensablement gênant la circulation et la navigation dans le chenal. On a vu qu'aux plus basses marées nombre de navires ne pouvaient entrer sans risquer un échouement. L'entrée du chenal était signalée depuis le Moyen-âge par un feu situé au sommet de la tour improprement dénommée Arundel. Une tour plus ancienne avec un feu existait sur les rochers de l'entrée du port dans le prolongement du prieuré Saint-Nicolas. Le feu de La Chaume, d'origine seigneuriale, était qualifié de « *ridicule et dangereux* » en 1786[154] puisque le 3 décembre 1785, le morutier *La Sainte-Anne* de Granville avait fait naufrage « *presque sur la ville même, à terre de rochers très dangereux nommés les Barges d'Olonne. Bientôt ce navire échoua et fut mis en pièces, plusieurs matelots périrent sous les yeux d'une foule de spectateurs, les autres abordèrent sur les débris* ». Le capitaine du navire n'avait pas vu le feu de La Chaume. Cette situation perdure dans le temps puisqu'en 1839, on se plaint encore de la mauvaise qualité du feu de la grande jetée des Sables[155].

Déjà, en octobre 1747, un terrible naufrage avait eu lieu sur le plateau des Barges et la description du sauvetage par Collinet est saisissante[156]. Ce jour-là le navire de commerce nantais *La Placelière*, capitaine Le Monnier, s'échouait sur les écueils du Gros Ringue. S'il n'y eut aucune victime, l'équipage, secouru par d'intrépides marins chaumois guidés par le capitaine François Boivin (v. 1701-1760) réussit à sauver une partie de la cargaison en provenance des Antilles. Il apparaît donc que le secteur des Barges fut le point noir de la côte olonnaise et que les navires se devaient d'être extrêmement vigilants à l'approche de ses brisants.

152 Dans ce cas présent ce n'est pas le secteur des Barges qui est particulièrement accidentogène mais la rencontre avec un corsaire ennemi ; précisons que nous sommes en pleine guerre d'Indépendance américaine et que, plutôt que d'être pris par l'ennemi, les équipages préfèrent faire côte. Le mauvais temps n'entre pas non plus en ligne de compte d'ailleurs Collinet précise quelques lignes plus loin : « *il n'a point fait de mauvais temps* » (juin 1780) », Alain GÉRARD, *Ibid*., 2012, p. 253.
153 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche,* p. 270-271.
154 Chevalier de COUDRAYE, *Mémoire sur le feu*, AN D²4, 1786.
155 AM LS DII-8, 16 mars 1839.
156 Alain GÉRARD, *Ibid.*, 2002, p. 62-63.

Un siècle plus tard, on envisagea la construction d'un phare en lieu et place du plateau rocheux des Barges d'Olonne (Grande et Petite) où « *les courants de marée ne sont pas très forts mais, les grandes lames de l'Atlantique y sont d'une violence extraordinaire. Une lame de fond venant généralement du sud-ouest s'y fait sentir avec plus ou moins de force toute l'année, à l'exception d'une dizaine de jours dans la saison d'été* »[157].

Dès le 28 avril 1844, l'établissement d'un nouveau phare à La Chaume « *sur un autre emplacement* » que l'actuel[158] fut proposé et, du fait du nombre grandissant de naufrages en ce secteur on décida, le 8 juin 1852, la construction du phare éponyme. Le chantier approuvé par les Ponts et Chaussées le 15 juillet 1857 commença par le dérasement. Cette année-là un chantier colossal qui devait durer quatre ans[159] s'ouvrit sous la direction de l'ingénieur Marin. Les premiers travaux ne démarrèrent véritablement qu'en 1859. Il donna naissance au seul phare en mer de Vendée : haut de plus de 27 mètres, sa mise en service débuta le 14 octobre 1861[160] mais dès la mi-juin 1861 on annonçait dans la presse :

> *Les navigateurs sont prévenus que les travaux de construction du Phare des Barges d'Olonne sont assez avancés pour qu'on ait l'espoir d'allumer ce nouveau feu vers la fin de la campagne. Ce phare signalera les écueils qui constituent la Grande Barge d'Olonne. Il présentera un feu fixe blanc qui sera varié de trois en trois minutes par des éclats rouges […] La Petite Barge d'Olonne sera prochainement signalée par une bouée à cloche*[161].

En l'espace d'un siècle, ce plateau rocheux, réputé pour être le tombeau des navires et des marins, va petit à petit être domestiqué par l'homme pour protéger les abords côtiers et prévenir du danger. Il n'est pas dans notre propos de revenir sur la genèse des phares et de celui-ci en particulier, néanmoins, à partir de sa construction, les accidents, dans ces parages-là, seront moins nombreux même si on en déplore encore dès ses premières années de mise en service[162]. Ainsi en octobre 1863 un brick de 149 tonneaux *Le Guillaume* de Saint-Servan revenant du banc de Terre-Neuve à destination de La Rochelle « *a fait côte entre le phare des Barges et la côte de La Chaume. Trompé par une nuit obscure et brumeuse, le capitaine avait pris le phare des Barges pour celui de la Baleine* »[163]. Les abords restent cependant redoutables car des navires font naufrage au pied même du phare comme ces veilles de Noël 1866 où une chaloupe sombre à seulement trente mètres de l'extrémité nord de la jetée du phare[164].

157 Alberto MALASSAGNE, « La construction du phare des Barges : un exploit technique et humain », *Revue Olona* n°217, 2011, p. 42-49.

158 AM LS DII-8, 28 avril 1844. Le phare était situé au sommet de la tour d'Arundel.

159 C'est l'entreprise de Séraphin Chaigneau des Sables qui fournit les matériaux de construction. Nous le précisons ici car il sera question de cet homme à maintes reprises dans nos travaux où nous le retrouverons comme armateur et négociant important du port.

160 Martine ACERRA, « Les feux de la mer. Phares et balises en Atlantique », *Revue 303, « La mer »,* avril 2019, p. 49-55. Alberto MALASSAGNE, « Les moyens de levage et de montage (apparaux) utilisés au XIX^{e} siècle pour la construction du phare des Barges », *Revue Olona* n°223, 2013, p. 33-39.

161 AM LS, *Journal des Sables*, 16 juin 1861.

162 Jean-Christophe FICHOU, « Construire les phares en France au XIX^{e} siècle. Le service des phares et les entrepreneurs de travaux publics », *De l'estran à la digue. Histoire des aménagements portuaires et littoraux*, XVI^{e}-XX^{e} siècle, Sylviane LLINARES, Benjamin EGASSE, Katherine DANA, Presses Universitaires de Rennes, 2018, p. 191-202. GUIGUENO Vincent, *Au service des phares, la signalisation maritime en France XIX^{e}-XX^{e} siècle*, Presses Universitaires de Rennes, 2001.

163 AM LS (4J-2), *Journal des Sables*, 22 octobre 1863.

164 AM LS (4J-2), *Journal des Sables*, 30 décembre 1866.

Deux ans après la mise en service du phare des Barges, un sémaphore est construit dans les dunes de la Vigie à La Chaume pour avertir des dangers venus de la mer (1863). Le littoral olonnais semble un peu plus protégé et la vie des marins apparaît comme une priorité.

Après avoir décrit le cadre géographique général dans lequel vivaient les gens de mer sablais, intéressons-nous à la population à travers le prisme démographique.

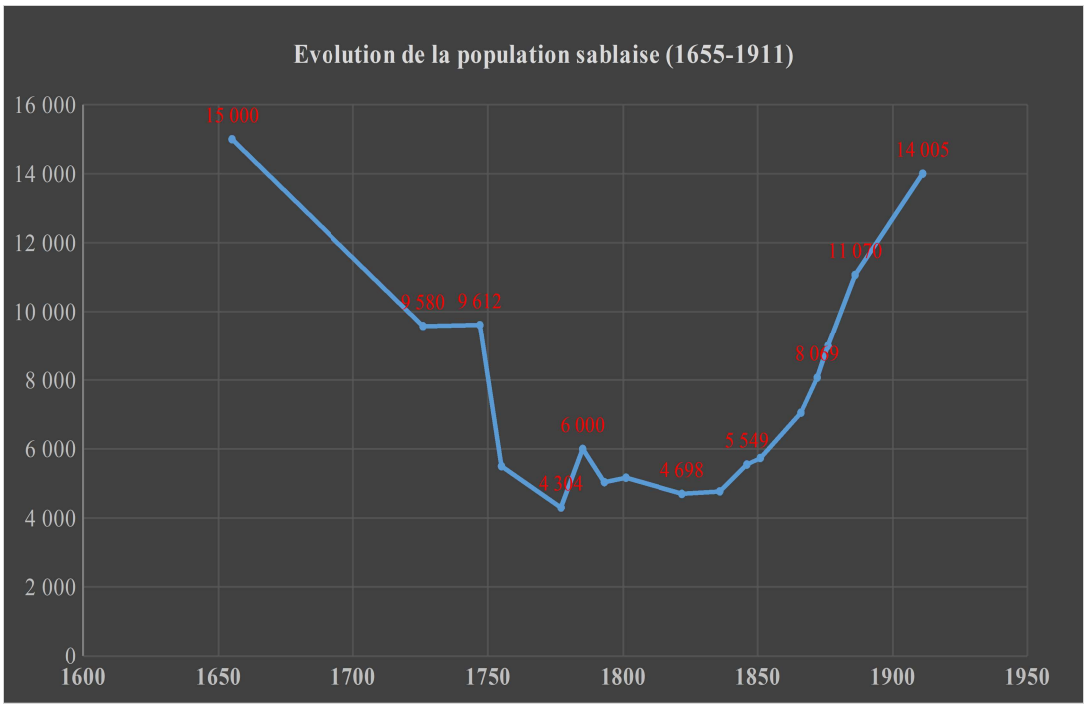
Chapitre II – DÉMOGRAPHIE ET PEUPLEMENT

Il n'est pas dans notre propos d'étudier par le menu la démographie sablaise sur la longue durée. Ce n'est donc pas une approche globale que nous proposons mais plutôt une approche explicative pour tenter de saisir l'influence de la conjoncture sur les structures démographiques et, par là même, sur l'évolution générale de la population locale.

I - Évolution générale de la population sablaise (1747-1866)

Tenter de quantifier les populations avant le XIX[e] siècle relève parfois de la gageure tant les sources chiffrées officielles manquent et qu'il convient de rester prudent avec les estimations données. Ainsi, pour la période de l'Ancien Régime, en l'absence de recensement, l'historien doit-il se contenter de sources éparses à la fiabilité parfois relative. En traitant ces sources quantitatives, on se trouve devant les premières difficultés : ces données reflètent-elles pour autant la réalité ? Nous avons construit ce graphique à partir de données issues de sources éparses : estimations de Collinet, recensements de population du XIX[e] siècle, sources civiles.

Graphique n° 1: Évolution générale de la population sablaise (1655-1911)



Au milieu du XVII[e] siècle, la population sablaise a pu atteindre jusqu'à près de 15000 habitants, soit son effectif maximal. Il faudra plus de deux siècles et demi à la ville pour approcher à nouveau ce chiffre (recensement de 1911). Entre ces deux périodes, la population a connu deux phases singulières : l'une marquée par une décroissance continue tout au long du XVIII[e] siècle alors que le XIX[e] siècle affiche une phase de croissance soutenue.

Entre 1747 et 1866, la population affiche une baisse de près de 27% - passant ainsi de 9612 habitants à 7052 - même si l'on constate, à partir de 1822, un début de reprise démographique. Il est alors intéressant de scinder notre étude sur ce temps long en deux périodes distinctes. Nous nous focaliserons tout d'abord sur la période 1747-1822 puis sur celle s'échelonnant jusqu'en 1866.

Il convient de préciser en amont que la ville des Sables-d'Olonne est composée de deux paroisses distinctes : Saint-Nicolas de La Chaume et Notre-Dame-de-Bon-Port des Sables. Nous distinguerons parfois dans nos propos les deux paroisses pour tenter de faire des comparaisons sur la période de l'Ancien-Régime.

A - Évolution de la population sur un long XVIII[e] siècle (1726-1822)

Tableau n°5 : Évolution de la population sablaise (1726-1822).

Années	1726[165]	1747[166]	1755	1773[167]	1785[168]	1794[169]	1795[170]	1801	1822[171]
population	9 580	9 612	5 500	7821	6 000	5 039	5 875	5 168	4 698
Taux de croissance en %		+ 0,3	-42,8	+ 42	-23,3	-16	+16,6	-12	-9,1
Gain (en nombre d'habitants)		+32	-4112	+2321	-1821	-961	+836	-707	-470

À partir des 9580 habitants recensés par Saugrain en 1726, on est en mesure de suivre l'évolution de la population sur un siècle, soit jusqu'en 1822. Sous le règne de Louis XV, la population sablaise accuse une réelle décroissance puisque force est de constater qu'elle a déjà perdu près de 36% de la population estimée en 1655[172]. Cette tendance touche l'ensemble de l'élection des Sables[173]. Le XVIII[e] siècle confirme cette baisse inéluctable[174]. La tendance

165 Joseph DEHERGNE, *Le Bas-Poitou à la veille de la Révolution*, Paris, 1963, p. 172.
166 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche*, 2002, cite 7134 habitants p. 60 et 9612 pour la même année dans le volume 2, p. 501. Il est probable qu'il distingue 7134 habitants aux Sables et 2478 habitants à La Chaume soit un total de 9612 habitants. Selon ses calculs la population chaumoise représenterait près de 26% de la population totale. Il cite un autre chiffre « *En 1746, on comptait à La Chaume quatre cent-dix-huit feux et mille huit cent quatre-vingt-dix-huit habitants* ».
167 Alain GÉRARD, *Ibid.*, p. 145.
168 AM LS DII-78, délibération du 22 avril 1823.
169 AM LS DI-5.
170 AM LS DII-73.
171 Ferdinand YDIER, *Histoire d'un siècle*. *Le centenaire de la plage des Sables-d'Olonne (1826-1926),* Revue de la société Olona, 1930, p. 23.
172 Joseph DEHERGNE, *Ibid*., p. 172.
173 DEHERGNE, *Le Bas-Poitou à la veille de la Révolution*, Paris, 1963, p. 173. Le port de Beauvoir par exemple se dépeuple lui aussi : « *Fait inexplicable, à contre-courant du mouvement ascensionnel de la population française au cours du XVIII[e] siècle, qui va se haussant, de 1715 à 1789, de 18 à 26 millions soit une augmentation de 45%* », p. 173. Dehergne avance la théorie selon laquelle la création des milices garde-côtes aurait incité les fils à quitter l'arrière-pays côtier pour échapper au tirage au sort (p. 178-179).
174 Le *Mémoire sur les manufactures et le commerce du Poitou* (1747) affirme que la ville : « *est à la veille de de venir entièrement déserte ou dénuée de bons habitants, parce que, d'une part, on ne remédie point à sa sûreté, et, de l'autre, la taille arbitraire écarte les gens riches, qui préfèrent aller s'établir dans les villes franches, au moyen de quoi, il n'y a que de petits particuliers peu fortunés, dénués de crédit, et qui ne sont point en état d'entreprendre par eux-mêmes aucun armement* », Joseph DEHERGNE, *Ibid.*, p. 196. Entre 1698 et 1770, Les Sables tombent de 1718 à 1421 feux et La Chaume de 418 à 250 soit une diminution de 17,3% pour Les Sables et 40,2% pour La Chaume, p. 172.

sera néanmoins inversée après la guerre de Sept Ans (1756-1763) où la population s'accroît de 42%. La ville des Sables perd ainsi la moitié de son niveau d'origine en l'espace d'un siècle (1726-1822) soit près de 5000 habitants. En ce sens, elle accompagne le déclin d'autres ports tel celui de La Rochelle[175]. Comment peut-on expliquer cette baisse si régulière de la population locale constatée par les contemporains ? André Collinet, contemporain des faits, constate ce phénomène et déplore une diminution de près de 1800 habitants entre 1747 et 1773, soit une baisse de 18,6%. C'est ainsi que dans le même temps, la population chaumoise passe de 418 feux à 322 soit une baisse encore plus forte qu'aux Sables de 23%[176]. Doit-on y voir un maigre indice de l'exil des Chaumois vers les Sables pour échapper aux pressions fiscales[177] ? Le curé Fazilleau avance la théorie suivante quant à cette diminution « de plus de la moitié » qui

> *Portait surtout sur la classe marine ce qui indique assez qu'elle a été occasionnée par les guerres continuelles que la France a eu à soutenir contre l'Angleterre et par les voyages du Sénégal, de La Guadeloupe et de La Martinique qui emportaient chaque année un grand nombre de marins*[178].

Il semble que les causes conjoncturelles soient à l'origine de cette diminution constante et, en particulier, la diminution constante de l'armement morutier à partir du règne de Louis XV à laquelle s'ajoutent les guerres maritimes. En effet, cette période est marquée par les guerres successives des règnes de Louis XIV à Louis XVI que Jean Meyer[179] a qualifié de « Seconde guerre de Cent ans » qui a considérablement nui à l'essor démographique de cette ville portuaire. En effet, comme nous le verrons au cours de la thèse, les départs des marins pour Rochefort et les campagnes lointaines sur les vaisseaux du roi ont eu des effets catastrophiques sur la démographie sablaise. L'absence des hommes entraînait une chute de la natalité et bien souvent une rupture des familles par la mort prématurée de l'époux au service du roi. Qui plus est, les levées pour le service du roi touchaient des hommes mariés mais aussi de jeunes célibataires qui, aspirés dans les tourments conflictuels, y laissaient parfois leur vie, n'ayant, de ce fait, pas le temps de convoler en justes noces. Le système des Classes et les guerres maritimes (1688-1793) ont de lourdes parts de responsabilité dans cette baisse et expliquent en partie la démographie déficitaire propre aux villes portuaires. Le cas des Sables n'est pas ici un cas isolé mais reflète une tendance connue dans d'autres ports. Des historiens comme Pierre Gouhier pour Port-en-Bessin[180], Alain Cabantous pour les ports de la Manche[181] ou Jean-François Henry pour l'île d'Yeu[182] ont prouvé le lien entre guerres maritimes et démographie portuaire. Nous tenterons d'estimer les effets des guerres sur la démographie locale. En 1794 par exemple, la ville compte 5039 habitants soit son niveau d'une quarantaine

175 Caroline LE MAO, *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne : XVIe-XVIIIe siècle, Paris, Armand Colin, 2015. « Le nombre de baptêmes décline, passant de 800 par an à 700-750 vers 1730, puis 600-650 vers 1765-1770* », p. 110.

176 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la Grande pêche*, p. 145 et p. 234. Le curé Fazilleau avance le chiffre de 1740 âmes à La Chaume en 1755 et de 1400 en 1789 soit une nouvelle baisse de 19,5% en 35 ans, AM LS 59 J 8-2, p. 80 et 179. Le curé stipule que depuis la réunion de La Chaume aux Sables (août 1754) : « *il y avait eu beaucoup d'émigration […] un grand nombre d'habitants avaient quitté la marine et s'étaient fait laboureurs* ».

177 Anton LAVIGNE, « La réunion des Sables et de La Chaume, conséquence de l'instauration du tarif au milieu du XVIII[e] siècle », *Revue Olona* n°168, 1999, p. 30-39.

178 AM LS, Fonds Constant Friconneau, 59J-103. *Notice historique L'histoire de La Chaume selon les cahiers de l'abbé Fazilleau, curé de La Chaume de 1834 à 1858*, p. 115.

179 Jean MEYER, « La guerre de cent ans 1680-1815 », François BÉDARIDA, François CROUZET, *De Guillaume le Conquérant au Marché commun. Dix siècles d'histoire franco-anglaise*, Paris, Albin Michel, 1980.

180 Pierre GOUHIER, *Démographie d'un port français sous l'Ancien-Régime, Port-en-Bessin (1597-1792)*, 1962.

181 Alain CABANTOUS, *Dix mille marins face à l'océan*, Publisud, 1991.

182 Jean-François HENRY, *Des marins au siècle du roi Soleil. L'île d'Yeu sous le règne de Louis XIV*. Salmon éditeur, 1982.

d'années plus tôt ce qui la place entre Saint-Valéry-en-Caux (4795 habitants) et Granville (6649 habitants)[183]. Cependant ne nous y trompons pas ce rattrapage de la population est lié à l'afflux de réfugiés fuyant les colonnes infernales et la guerre civile qui fait rage dans le bocage vendéen et l'arrière-pays sablais[184]. En février 1794, on recense 602 réfugiés soit 12% de la population locale[185]. Collinet écrit la date du 21 Pluviôse ou 9 février :

Il est arrivé en ville quantité d'habitants des bourgs de la campagne avec leurs bagages, qui viennent se réfugier en cette ville, la plupart de leurs maisons, en les bourgs qui servent de retraite aux brigands, ayant été incendiées par les troupes de la République[186].

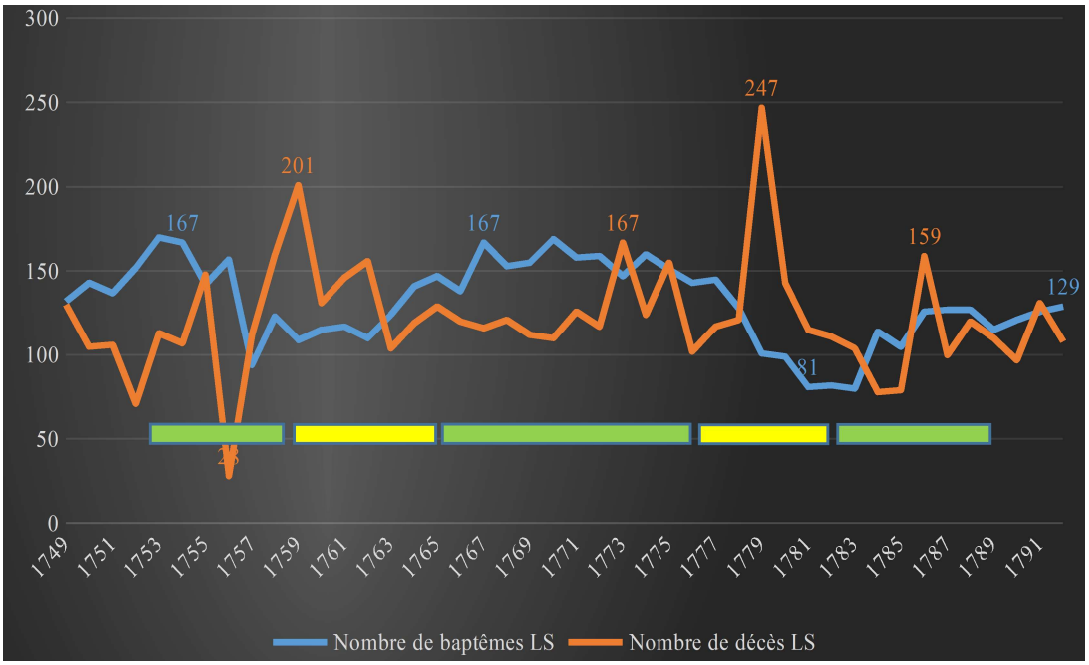
La part des réfugiés passe à 26,6% en 1795[187].

Joseph Dehergne,[188] explique quant à lui cette diminution du milieu de XVIII[e] siècle par un phénomène d'exode des familles sablaises vers des paroisses rétro-littorales afin d'échapper aux levées de gens de mer ou des garde-côtes. Nous serons plus nuancés sur ce point car nombre de vieilles familles de marins sont restées fidèles au port. Par contre, il est fort possible que la mesure de Colbert pour pourvoir les équipages de sa flotte ait dissuadé des familles de venir s'installer sur le littoral. Quoi qu'il en soit, reprenant le constat de Nicolas Cochard[189], les Sables font bien partie de ces « *ville(s) moribonde(s) au lendemain de l'Empire* » puisqu'entre 1794 et 1801, la ville n'a gagné que 129 habitants. Même passés les lendemains révolutionnaires et impériaux, la démographie ne se relève pas rapidement puisqu'entre 1801 et 1822, la ville continue son déclin avec une diminution de 9,1% et une perte de 470 personnes. Le maire des Sables le déplore par ailleurs quand il relate en novembre 1817 : « *la ville se dépeuple dans une progression désespérante* »[190]. Malgré tout, le pôle sablais reste démographiquement plus dynamique que le reste du département puisque l'arrondissement des Sables représente en janvier 1806 32,1% de la population vendéenne loin devant celui de Fontenay-le-Comte (4,6%) et devant celui de Bourbon-Vendée avec 24,3%[191]. La Vendée de l'intérieur a subi les effets catastrophiques des guerres révolutionnaires et les exactions meurtrières des Colonnes infernales[192] alors que le bastion républicain sablais a somme toute été relativement épargné. La période 1793-1815 reste marquée par une redoutable saignée démographique dans l'ensemble du département et le port sablais n'y déroge pas.

Entrons dans l'analyse des courbes démographiques grâce à l'étude des baptêmes et des sépultures entre 1749 et 1792 pour tenter d'apporter des explications chiffrées à une période marquée par deux guerres maritimes.

183 Caroline LE MAO, *Ibid.,* p. 233-234.
184 Guy-Marie LENNE, *Les réfugiés des guerres de Vendée*, Geste éditions, 2003.
185 AM LS DI-5, 11 février 1794.
186 Alain GÉRARD, *Les Sables et la guerre de Vendée*, p. 210. Des citoyens de Challans arrivent journellement en ville (DI-5, 17 avril 1794). Ces réfugiés auxquels se joignent 2583 militaires (DII-71, 3 novembre 1793) posent d'importants problèmes de logement puisqu'il faut trouver ou saisir 541 logements (DII-71, 13 Pluviôse an I ou 1er février 1793). Le 12 août 1793 (DII-71) on signale qu'il n'y a plus de logement, « *nos habitants sont écrasés, une grande partie d'entre eux est obligée de coucher sur la dune* ».
187 AM LS DII-73, 28 Thermidor an III (15 août 1795) : 1560 réfugiés sur 5875 habitants soit 26,6 %. Le 13 Floréal an IV on signale qu'une « *infinité de réfugiés sont rentrés dans leurs foyers* » (DII-74, 2 mai 1796).
188 Joseph DEHERGNE, *Le Bas-Poitou à la veille de la Révolution,* 1962, p. 178-179.
189 Nicolas COCHARD, *Les marins du Havre*, Presses Universitaires de Rennes, 2016, p. 17 et 23.
190 AM LS, Adresse au Duc d'Angoulême, DI- 14, 4 novembre 1817.
191 J-A CAVOLEAU, *Statistique ou description générale du département de la Vendée*, Fontenay-le-Comte, 1844, p. 492.
192 Jacques HUSSENET, *Détruisez la Vendée ! Regards croisés sur les victimes et destructions de la guerre de Vendée*, Centre Vendéen de Recherches Historiques, 2007.

Graphique n° 2 : Évolution des baptêmes et des décès aux Sables entre 1749 et 1792 (paroisse Notre-Dame-de-Bon-Port).



Légende : Temps de guerres et temps de paix

Paix

Guerre maritime

Si l'on observe la courbe des baptêmes et des sépultures sur les cinquante dernières années de l'Ancien Régime (1749-1792), il apparaît très nettement que le solde naturel reste faible avec toutefois un solde positif de 410 personnes ; les baptêmes (5786) l'emportant néanmoins sur les morts (5376). Pourtant la ville perd plus de 4500 habitants en cinquante ans (4573 personnes entre 1747 et 1794) accompagnant une baisse de 47,6% de la population totale. Au début de cette période, le port sort d'une guerre maritime, la guerre de Succession d'Autriche (1744-1748) qui avait été catastrophique pour la population des marins[193] :

on a estimé la perte des officiers et matelots à 226 personnes, lesquels ajoutés [aux] 327 morts et renfermés en les prisons d'Angleterre, fait le nombre 553 marins détruits en cette ville en l'espace de trois années.

Aussi, peut-on imputer la baisse démographique aux seules guerres maritimes ?

Certes, l'économie morutière connaît une période difficile et les armements déclinent, nécessitant de fait moins d'équipages. Il est alors probable que les hommes quittent la ville pour d'autres ports plus attractifs puisqu'entre 1750 et 1792 le nombre de morutiers diminue de plus de 22% selon Collinet[194]. Le port avait eu bien du mal à armer des morutiers au lendemain de la guerre de Succession d'Autriche :

193 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la Grande pêche*, 2002, p 61.
194 On recense 49 morutiers en 1750-1755 contre 38 en 1787-1792.

vu la perte que la ville des Sables avait éprouvée pendant la guerre de Quatre Ans, [elle] ne fut plus en état que d'en armer seize navires pour la pêche de la morue au Grand Banc, en cette présente année, au lieu de quarante-cinq navires qu'elle y occupait lorsque les hostilités ont commencé en 1744.

En écrivant cela Collinet admet que la baisse se chiffre à près d'un tiers[195]. Il est par contre difficile de connaître la part des Sablais qui auraient quitté le port pour des raisons économiques. Pour le savoir, il faudrait entreprendre un dépouillement des registres matricules de tous les ports de France.

On peut aussi se demander de quelle manière les guerres maritimes affectent démographiquement la ville ? En effet, les années pré-révolutionnaires ont été marquées par deux autres guerres maritimes majeures : la Guerre de Sept ans (1756-1763) tout d'abord puis celle de la guerre d'Indépendance américaine (1778-1783) si bien qu'au cours de cette période les Sablais ont vécu quatorze années de guerre réparties en deux phases soit plus d'un tiers du temps. Le Chevalier de la Coudraye avait lui-même remarqué que ces « *années de paix et de guerre influent sensiblement sur la population dans un lieu composé presque uniquement de marins* »[196].

Tableau n°6 : Comparaison du nombre de naissances et de décès en temps de paix et en temps de guerre.

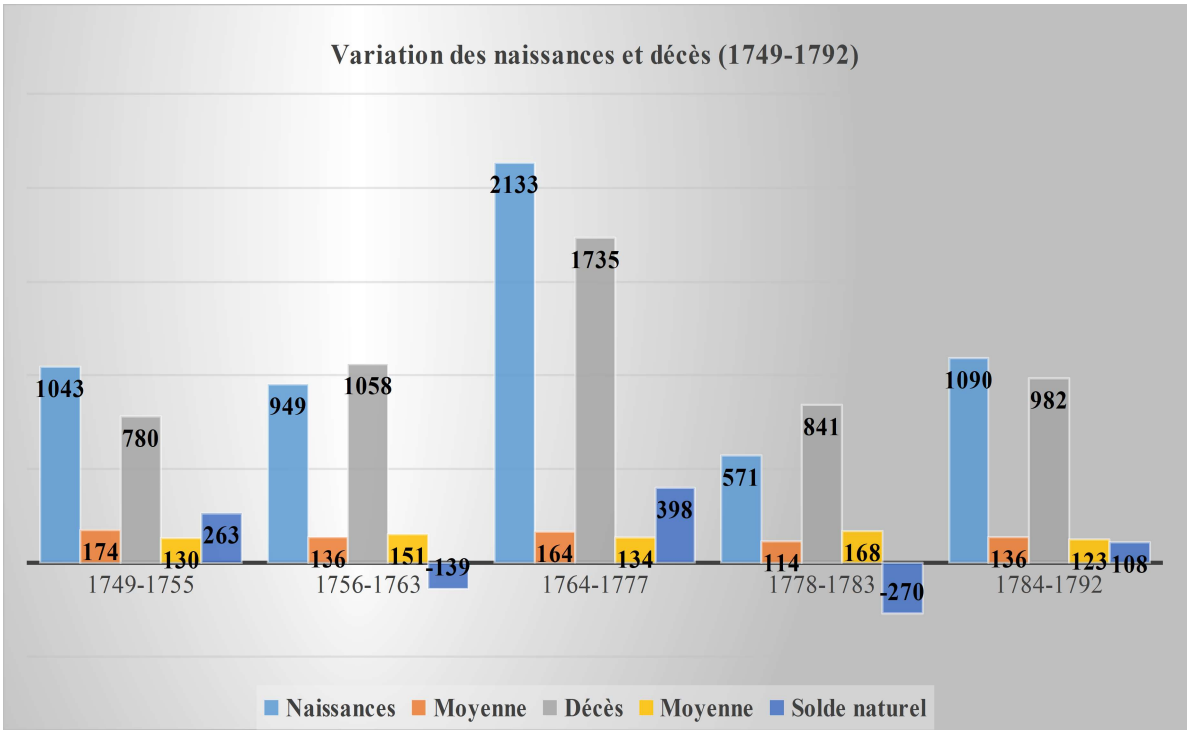
	Nombre de naissances (1749-1792)			**Nombre de décès (1749-1792)**		
Nombre total	**5786**			**5376**		
Périodes	**En temps de Guerre (14 années)**	**En temps de Paix (30 années)**	**Total**	**En temps de guerre (14 années)**	**En temps de paix (30 années)**	**Total**
Répartition	1520	4266	**5786**	1879	3497	**5376**
Moyenne annuelle	108,6	142,2		134,2	116,6	
	26,3%	73,7%	100%	35%	65%	100%

L'analyse du tableau ci-dessus montre un solde naturel positif de 410 individus :les naissances l'emportent très largement en temps de paix avec presque 74% du total et, si l'on met en relation ce tableau avec celui des moyennes annuelles, on note une fréquence plus importante des naissances en temps de paix (142) qu'en période de conflits (108,6) ce qui peut sembler logique. Comme les durées de paix et de guerre ne sont pas identiques selon les périodes, nous avons divisé le nombre de naissances par le nombre d'années de paix et/ou de guerre ce qui permet d'apprécier le poids des naissances en fonction de la situation.

La statistique ainsi établie confirme bien des naissances plus fréquentes et nombreuses durant les périodes de paix avec par exemple 174 naissances entre 1749 et 1755 en moyenne contre 136 entre 1756 et 1763. Ce déficit de 22% est très probablement lié à l'absence des hommes levés au service du roi.

195 Alain GÉRARD, *Ibid.*, 2002, p. 64.
196 Chevalier de LA COUDRAYE, « Description médico topographique de la Ville des Sables-d'Olonne », *Revue Olona* n°36, 1965, p. 1-5.

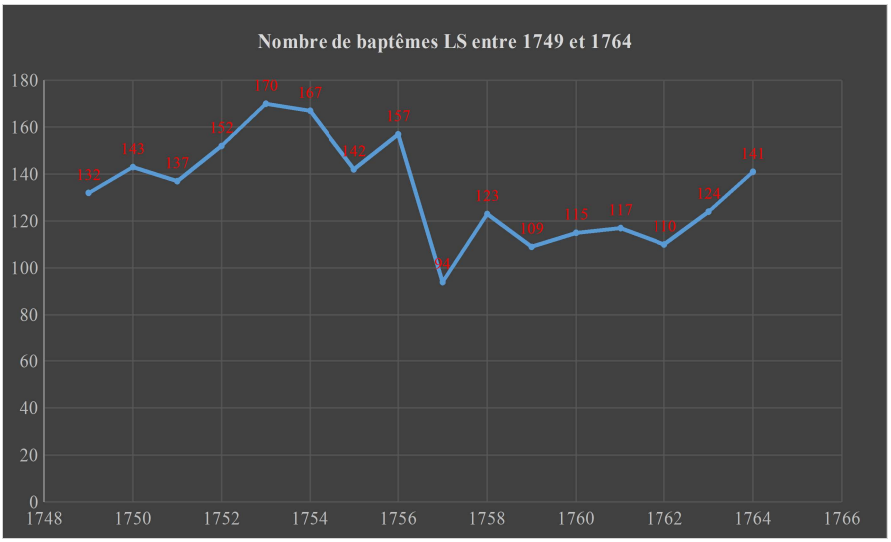
Histogramme n°6 : Variation des naissances et des décès entre 1749 et 1792.



Par ailleurs, on constate le phénomène inverse pour les décès qui, eux, sont plus nombreux en temps de guerre qu'en temps de paix : 151 contre 130. Les décès moyens augmentent ainsi au début de chaque guerre maritime dans toute la population locale et pas uniquement chez les marins : de 16,2% au moment de la Guerre de Sept ans et de 25,4% pour la Guerre d'Indépendance américaine. Ainsi, c'est toute la population locale qui est impactée par ces entrées en guerre successives.

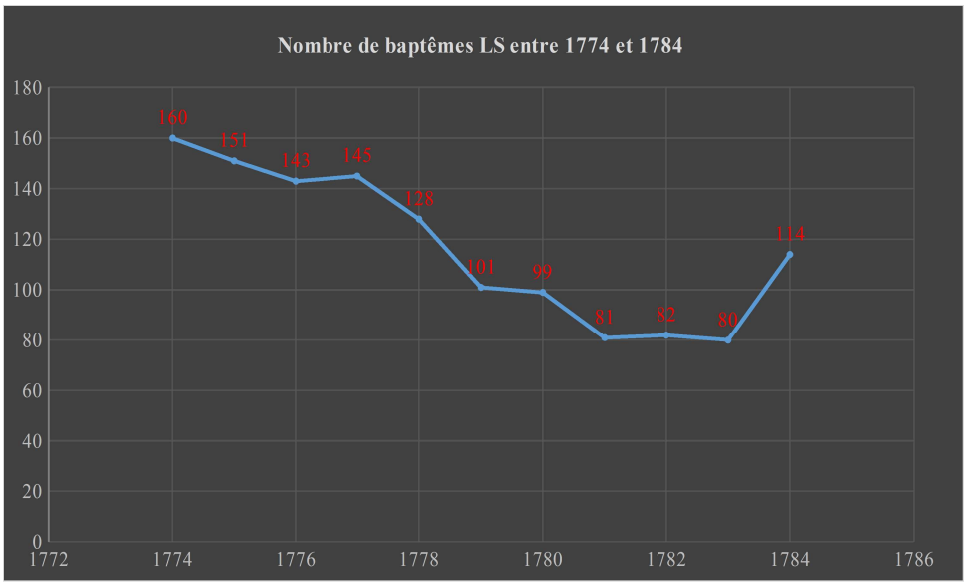
Examinons la courbe des naissances au début de la Guerre de Sept Ans (1756-1763) alors que les années 1753-1754 avaient été marquées par un nombre croissant de naissances. En effet, entre 1751 et 1753, les naissances avaient augmenteé de 24%. La guerre va interrompre cette envolée démographique de courte durée.

Graphique n°3 : Nombre de baptêmes aux Sables entre 1749 et 1764.



Dès la première année d'entrée en guerre, soit en 1757, les naissances chutent de 41% par rapport à l'année précédente passant de 157 baptêmes à 94. Même si l'on constate une reprise en 1758 de 32,3% ; les naissances restent toujours inférieures à la dernière année de paix. Par contre, dès le retour à la paix (1763), les naissances reprennent avec une croissance de 13,7% mais l'on ne retrouvera jamais les chiffres de 1756 avec un différentiel de - 10,2%. Les retours de paix sont donc des marqueurs d'une reprise de la natalité.

Graphique n°4 : Nombre de baptêmes aux Sables entre 1774 et 1784.



Le même mouvement, encore plus marqué, se confirme lors de la guerre d'Indépendance américaine où entre 1777 et 1778, on remarque une première baisse de 11,7% des naissances, accentuée l'année suivante à 21% puis, en 1783, dernière année de guerre, à 38%. La reprise des naissances est plus timide en 1784 (114) que lors de la dernière guerre et équivaut au nombre de naissances de l'année 1761 (115) en pleine guerre. Ne négligeons pas le fait que les hommes en âge de procréer en 1784 sont nés vers 1760 soit durant les « classes creuses » de la Guerre de Sept Ans.

On peut aussi affirmer que les décès l'emportent sur les naissances en temps de guerre puisque 1879 actes de sépultures ont été dressés ce qui n'est qu'un minima quand on sait que de nombreux décès de marins ne figurent pas dans les registres et en particulier en temps de guerre contre 1520 actes de baptême. Les morts représentent au moins 56% des actes dressés en temps de guerre (sans tenir compte des actes de mariages).

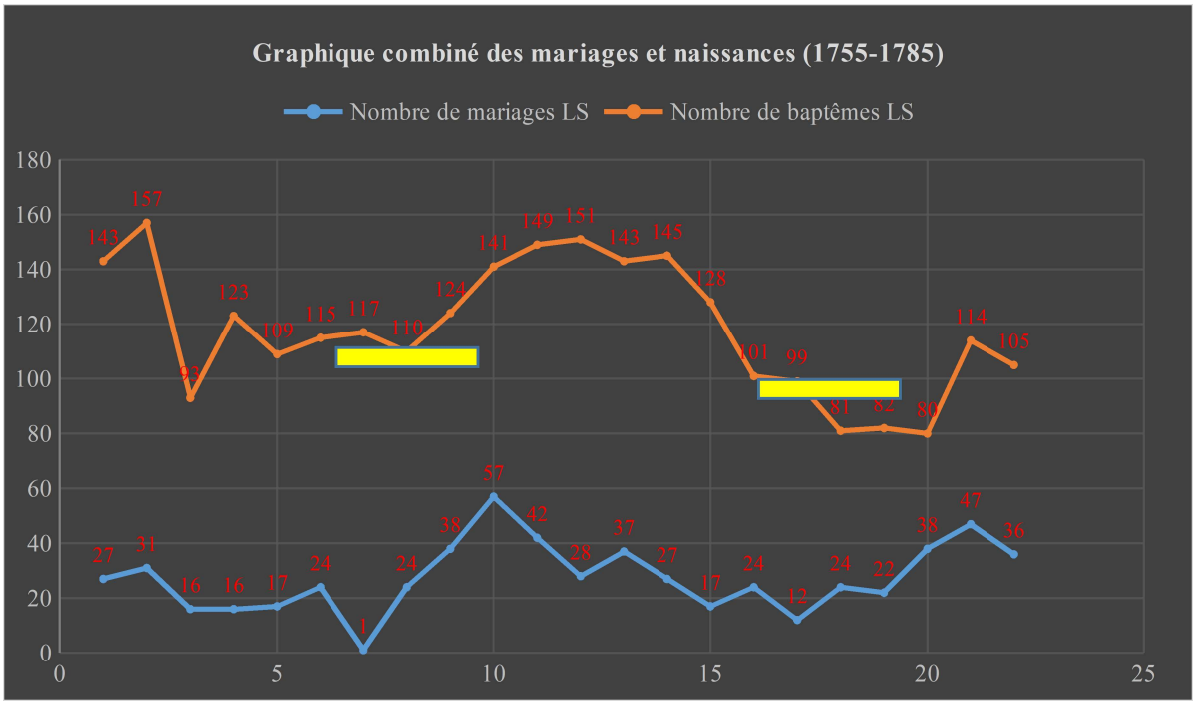
Ces deux guerres maritimes ont fortement fait diminuer la courbe démographique de la population sablaise. Après le traité de Versailles de 1783 qui met fin aux hostilités, la courbe des naissances reprend sa croissance et gagne 42,5%. Le solde naturel négatif en temps de guerre redevient positif en temps de paix. Le nombre de décès est donc supérieur aux naissances à chaque guerre maritime. Lors de la guerre d'indépendance américaine, la seule année 1779 enregistre 247 sépultures soit un maximum jamais atteint durant ces quarante-trois années (1749-1792). Ne négligeons pas le fait que cette année-là, une épidémie de dysenterie fait des ravages en Bas-Poitou[197]. Pour la seule paroisse des Sables, on dénombre 18 décès en août pour atteindre 42 en septembre et culminer à 61 en octobre puis retomber à 31 en novembre soit 152 décès en quatre mois alors que l'année précédente, le curé n'avait

197 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la Grande pêche*, 2002, p. 245.

enterré que 42 personnes soit autant que le seul mois de septembre 1779. Pour la seule paroisse de La Chaume, le curé Fazilleau avance des chiffres impressionnants « *plus de six-cent personnes moururent de dysenterie* » et de véritables « *cadavres ambulants* » jonchaient les rues[198].

Nous venons de montrer que les naissances avaient fortement diminué au cours de ces deux guerres maritimes. Que peut-on dire des mariages ? Suivent-ils la même courbe que celle des naissances ? Nous avons choisi de ne cibler cette question que sur la trentaine d'années où se tiennent les deux guerres maritimes précitées.

Graphique n°5 : Étude combinée des mariages et des naissances entre 1755 et 1785



Il apparaît que la courbe des mariages et celle des baptêmes sont en étroite corrélation et restent largement influencées par les guerres maritimes. En effet, dès l'entrée en guerre, le nombre de mariages chute brutalement : soit de 48,4% entre 1756 et 1757 puis de 37% entre 1777 et 1778. Ainsi, pour la période qui précède la guerre de Sept Ans, alors que l'on compte en moyenne 38 mariages par an, ce chiffre passe à moins de 24 aussitôt la guerre déclarée. Cette tendance à la chute des mariages en temps de guerre et de reprise au retour de la paix se vérifie aussi avec la guerre d'Indépendance américaine. Comme pour les naissances, l'arrivée de la paix annonce un phénomène de rattrapage des unions. Les hommes de retour des arsenaux ou des prisons retrouvent leurs promises et peuvent enfin s'unir. Ainsi, l'année 1764, voit-elle une hausse de 50% des mariages par rapport à l'année précédente et l'année 1784 de 24%.

La guerre, en levant les marins pour le service du roi, vide le port de ses forces vives masculines ce qui se traduit inexorablement par une baisse très nette des mariages, des naissances et inversement une hausse des décès. De plus, en période de guerre, il apparaît probable que les célibataires non marins, en quête de travail, fuient les ports pour échapper au système des Classes plus pressant à l'approche d'un conflit. Les ports deviennent alors des espaces répulsifs pour des migrants en quête de travail. Au siècle suivant, la tendance va

198 FAZILLEAU, AM LS, 59J 8-2, p. 233 et 234.

s'inverser et le port gagne alors en attractivité dans un contexte de paix favorable à l'essor et au développement économique.

B - Le sursaut démographique du XIX[e] siècle

Le XIX[e] siècle s'annonce comme une période charnière et de profondes mutations touchent différents pans. La démographie est l'une des composantes les plus singulières mais correspond à une tendance propre aux grands ports français comme le confirme Alain Cabantous : « *En 1846, Marseille, Bordeaux, Nantes, Rouen, Brest et Toulon sont parmi les dix premières villes de France* »[199]. En l'espace de quatre-vingt-dix ans, la population sablaise est en passe de tripler partant de 4 698 habitants en 1822 à un peu plus de 14 000 en 1911.

Tableau n°7 : La population sablaise aux divers recensements (1822-1911).

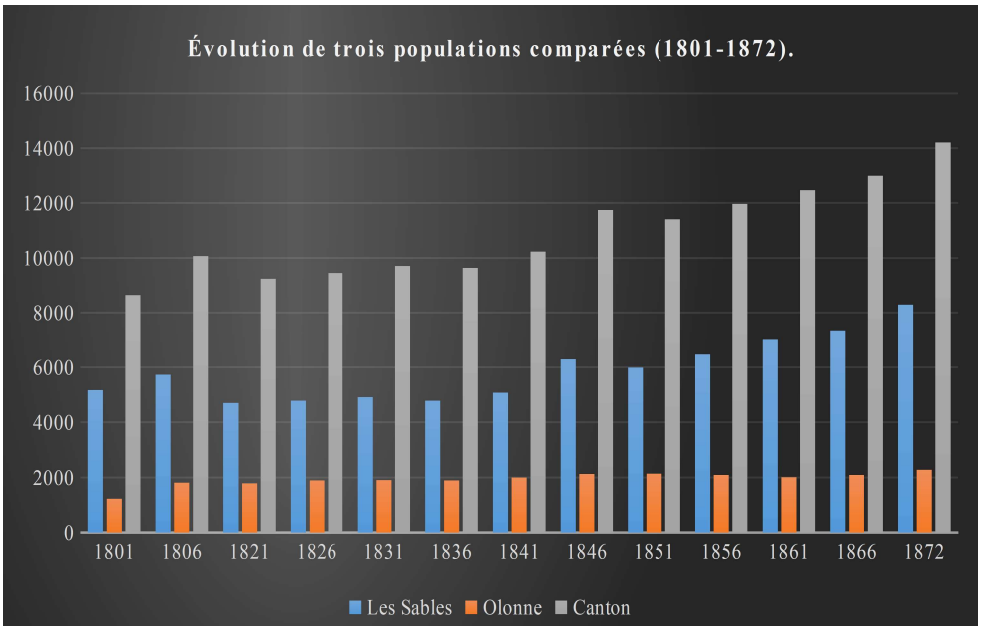
Années	1822[200]	1836	1846	1851	1866	1872	1876	1886	1911
Nombre d'habitants	4698	4772	5549	5739	7052	8069	8992	11 070	14 005
Gains en habitants entre deux périodes		+74	+777	+190	+1313	+1017	+923	+2078	+2935
Taux d'évolution en % par rapport à 1822		1,6%	18,1	22,2	50,1	71,8	91,4	135,6	198,1
Taux d'évolution par rapport à N-1		1,6%	16,3	3,4	22,9	14,4	11,4	23,1	26,5

Si le XVIII[e] siècle a été le siècle du déclin démographique, le XIX[e] s'annonce comme un siècle fécond accompagné d'une croissance démographique continue et en constante augmentation. En l'espace d'un siècle, la population a ainsi crû de 83,3% entre 1785 et 1886 passant de 6000 habitants à plus de 11000 ; mouvement qui se confirmera jusqu'à la veille de la Grande Guerre comme l'attestent les recensements successifs. L'ère du déclin démographique semble révolue comme le confirment la très forte progression comprise entre 1866 et 1886, où en l'espace de vingt ans, la population gagne plus de 4000 habitants et croît de 57%.

La croissance démographique a été longue à se relancer puisqu'entre le recensement de 1822 et celui de 1836, la ville commence timidement à inverser la tendance et gagne quelques 74 habitants, une évolution qui - si elle reste encore très faible (1,6%) - n'était cependant pas arrivée depuis un siècle. Le recensement suivant (1846) montre que la population a gagné dix fois plus d'habitants en dix ans (777 contre 74) et, entre 1851 et 1866, la ville s'accroît de plus de 1300 habitants. Le Second-Empire est vécu comme un boom démographique et, en 1886, la population sablaise avait retrouvé son niveau louis-quatorzien. Le port vit, en quelque sorte, un second « Siècle d'argent » pour établir une métaphore avec la richesse locale, la pêche à la sardine. En l'espace de vingt-cinq ans (soit entre 1851 et 1876), la population sablaise progresse de 56,7% et représente de 49,6% (1836) à 58,4% (1872) de la population du canton[201]. La croissance démographique s'est installée et accompagne le développement économique de la ville-portuaire.

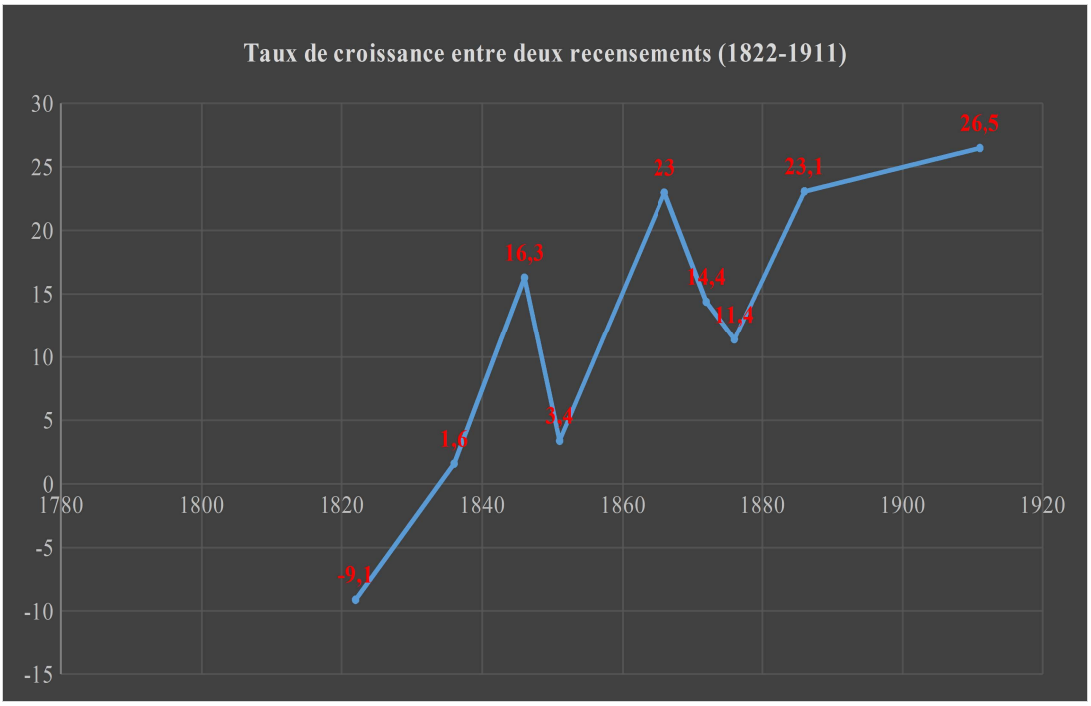
199 Alain CABANTOUS, « Vers l'affirmation des spécificités », *Les Français, la terre et la mer, XIII[e]-XX[e] siècle*, Fayard, 2005, p. 368 et ss.
200 Ferdinand YDIER, *Histoire d'un siècle. Le centenaire de la plage des Sables-d'Olonne (1826-1926),* p. 23. Les registres de recensement ne commencent qu'en 1836 (ADV, 6M 309).
201 AM LS, Population par commune de 1801 à 1962, INSEE, département de la Vendée (archive non cotée).

Histogramme n° 7 : Comparaison de l'évolution de trois populations : celle des Sables, d'Olonne et du canton des Sables (1801-1872).



À titre comparatif par exemple, la commune limitrophe d'Olonne voit sa population augmenter de 6,7% entre 1851 et 1872[202] tandis que celle du canton progresse sur la même période de 24,5%. Il est notable qu'au moment où la population sablaise gagne en habitants – soit entre 1851 et 1866, celle d'Olonne en perd (- 42). La démographie sablaise atteste d'une singulière croissance insoupçonnée aux alentours et intègre des migrants olonnais par ailleurs. La ville-portuaire polarise la croissance démographique de l'Olonnais dans son ensemble.

Graphique n°6 : Taux de croissance entre deux recensements (1822-1911)



202 Passant de 2130 habitants à 2272.

La période de décroissance qui était encore négative en 1822 (-9%) est suivie d'une période de croissance à partir de la Monarchie de Juillet. Pourtant, le nombre de naissances entre 1822 et 1866 ne l'emporte pas sur les décès. Avec 6882 naissances pour 7343 décès, le solde naturel demeure négatif (461 individus). Ce constat quantitatif sans appel implique de ce fait une croissance démographique imputable au solde migratoire.

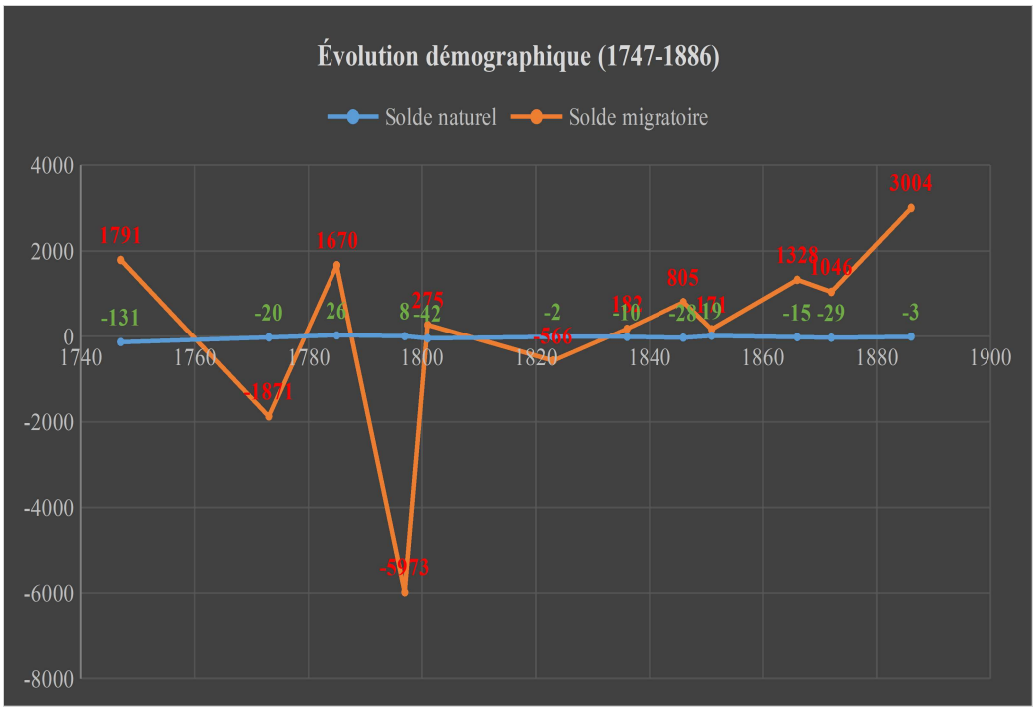
Entre 1866 et 1911, la population va presque doubler en effectif passant de 7052 habitants à 14 005. Comme de nombreux ports français, le port des Sables participe au mouvement général de forte croissance entamé sous La Restauration et qui touche par exemple le port du Havre. Dans le port normand, la ville voit sa population multipliée par 6,8[203]. Alors que le reste de la France continentale est encore marqué par ce que Fernand Braudel a qualifié de « *point de départ d'une réelle médiocrité* »[204], les ports sont, quant à eux, insérés dans une dynamique croissante touchant à la fois l'économie et, par là-même, la démographie.

Un port en croissance économique attire inévitablement des populations extérieures en quête de travail. Voyons quelle est la physionomie de ces populations exogènes.

C - L'effet migratoire du XIX[e] siècle

Si l'on en juge par les résultats démographiques précédents, la croissance de la population sablaise au XIX[e] siècle n'est pas liée au seul fait d'un solde naturel positif. Il faut donc chercher ailleurs les causes de l'augmentation avérée de la population sablaise à partir du milieu du XIX[e] siècle. Il convient donc de nous intéresser à la seconde hypothèse d'un accroissement de population, à savoir mesurer ou estimer le solde migratoire. Ce siècle fut celui d'une forte mobilité de populations. Les ports apparaissent alors comme des pôles fixant une population nouvelle en quête de travail. La mobilité semble alors succéder à la sédentarité ?

Graphique n°7 : L'évolution démographique de la ville des Sables entre 1747 et 1886. Les chiffres en rouge correspondent au solde migratoire et les chiffres en vert au solde naturel.



203 Nicolas COCHARD, *Les marins du Havre*, 2016, p. 25.
204 Fernand BRAUDEL, Ernest LABROUSSE, *Histoire économique et sociale de la France*, 1979, p. 476.

Au XIX[e] siècle, avec un solde naturel encore très faible et régulièrement négatif donc fragile (seul le solde naturel de l'année 1851 est positif), force est de constater que la population sablaise augmente néanmoins. Le nombre des décès n'excède plus que de 5,2% celui des naissances[205] ; la population entame une ère nouvelle dans une dynamique exceptionnelle.

Sur la même période, le solde migratoire décuple quant à lui entre 1801 et 1886. L'observation des chiffres du tableau permet de distinguer différentes phases car l'augmentation n'a pas suivi un profil linéaire. En effet, vif entre 1836 et 1846 en lien avec les travaux portuaires et la naissance de l'industrie de la conserve, le solde migratoire diminue au cours des cinq années suivantes pour connaître une formidable croissance à compter de 1851. En effet, le boom migratoire se produit dès les débuts du Second Empire puisqu'entre 1851 et 1866, la croissance progresse de 591%. Le solde migratoire est donc bien le facteur majeur du véritable développement démographique.

Tableau n°8 : Comparaison des soldes naturel et migratoire entre 1726 et 1886

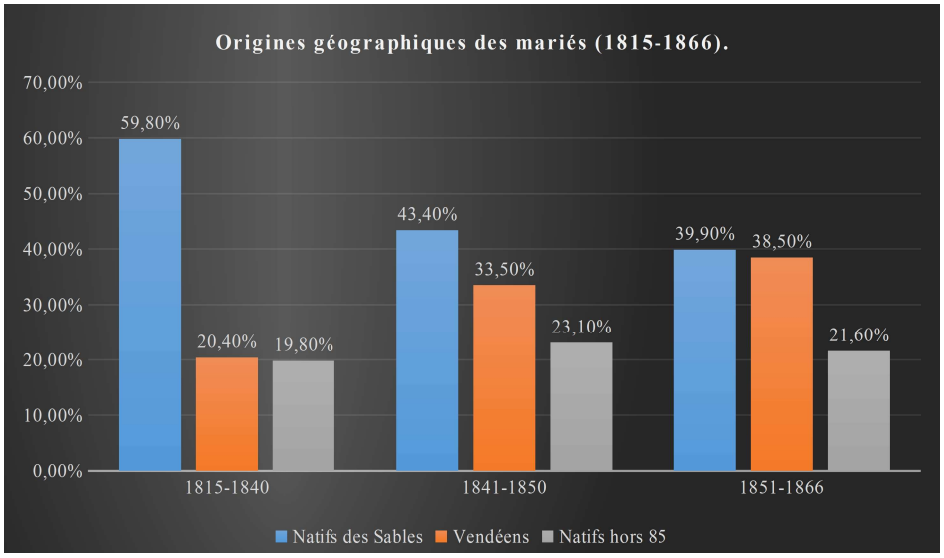
Année	Population	Taux d'évolution	Solde (en habitants)	Naissances	Décès	Solde naturel	Solde migratoire
1726	**9580**						
1747	**9612**	+0,3%	+ 32	113	244	-131	+1791
1773	**7821**	-19,7%	-1891	147	167	-20	-1871
1785	**6000**	-22,3%	+ 1696	105	79	+26	+1670
1797	**4851**	-19%	-1149	192	184	+8	-1141
1801	**5168**	+6,5%	+ 317	162	204	-42	+275
1823	**4600**	-11%	-568	130	132	-2	-566
1836	**4772**	+3,7%	+ 172	107	117	-10	+182
1846	**5549**	+16,3%	+ 777	159	187	-28	+805
1851	**5739**	+3,4%	+ 190	155	136	+19	+171
1866	**7052**	+22,9%	+ 1313	231	246	-15	+1328
1872	**8069**	+14,4%	+ 1017	202	231	-29	+1046
1886	**11070**	+37,2%	+ 3001	327	330	-3	+3004

Cette période coïncide, comme nous le verrons dans le 3[ème] chapitre, avec un essor à la fois économique, démographique et urbain. La ville s'étend dans des faubourgs jusqu'alors inhabités pour accueillir une population de migrants. C'est ainsi que ce que l'on pourrait qualifier de zones périphériques à savoir le faubourg de La Chaume et le quartier dunaire du Bout-de-Ville gagnent en habitants. Le quartier du Bout-de-Ville par exemple voit sa population doubler. Il passe ainsi de 955 habitants en 1846 à 1944 habitants en 1866 soit une croissance de 103,6%.

Pour tenter de mesurer le poids des nouveaux arrivants aux Sables, nous nous sommes intéressés aux mariages qui permettent de combiner plusieurs informations : l'origine des époux dans un premier temps et les métiers occupés dans un second temps. Nous privilégierons ici l'analyse des origines géographiques de ces hommes sur le temps long soit sur la période comprise entre 1815 et 1866, à l'époque où le port entame sa phase de décollage économique en lien avec le développement de l'activité sardinière.

205 Soit 1583 décès contre 1473 naissances entre 1801 et 1886.

Histogramme n°8 : Origines géographiques des mariés (1815-1866), voir Annexes n°10 à 14.

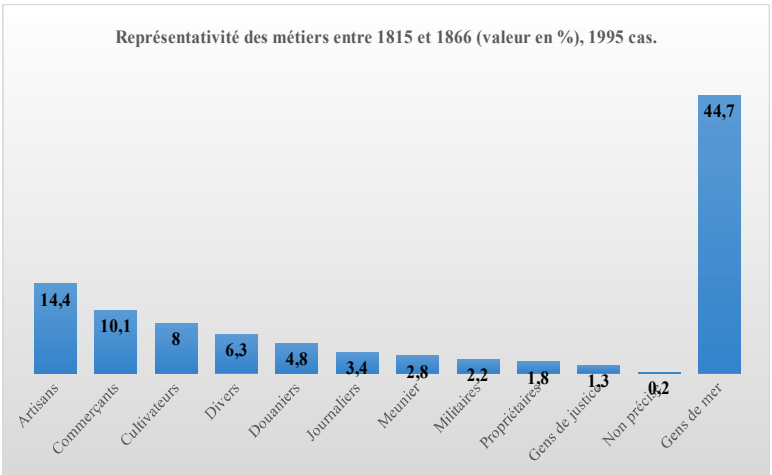


La part des mariés originaires des Sables reste majoritaire sur la durée avec 49,5% des unions (1995 mariages) même si leur représentativité diminue au fil de la période passant de près de 60% entre 1815-1840 à moins de 40% sous le Second Empire. Cette décroissance est continuelle ce qui prouve l'importance prise par les apports masculins extérieurs. La ville des Sables accueille donc de jeunes hommes en âge de se marier. Il est bien évident qu'une part des migrants (célibataires, veufs, déjà mariés) nous échappe ici.

A contrario, la part des apports extérieurs augmente continuellement passant de 40,2% en début de période à 60,1%. L'immigration vendéenne est la plus forte à tel point qu'elle représente presque autant que les Sablais sur la période la plus récente. Entre 1815-1830 et 1851-1866, c'est bel et bien la proportion des Vendéens qui a le plus augmenté avec un taux d'évolution de 55,7%[206]. La ville des Sables polarise l'émigration de proximité issue de l'exode rural des campagnes alentour.

Nous étudierons un peu plus loin, les provenances géographiques de ces migrants en quête de travail, population qui n'était pas exclusivement maritime même si plus de 40% des mariés sont des gens de mer.

Histogramme n°9 : Les professions au mariage (1815-1866).



206 Passant de 183 mariages à 285.

Durant cette cinquantaine d'années (1815-1866), le poids des marins et des gens de mer reste prépondérant dans la société sablaise avec 44,7% du total ce qui confirme le statut de ville-portuaire et maritime à la ville des Sables-d'Olonne. Les marins forment à eux seuls plus du tiers des unions soit 37,4%.

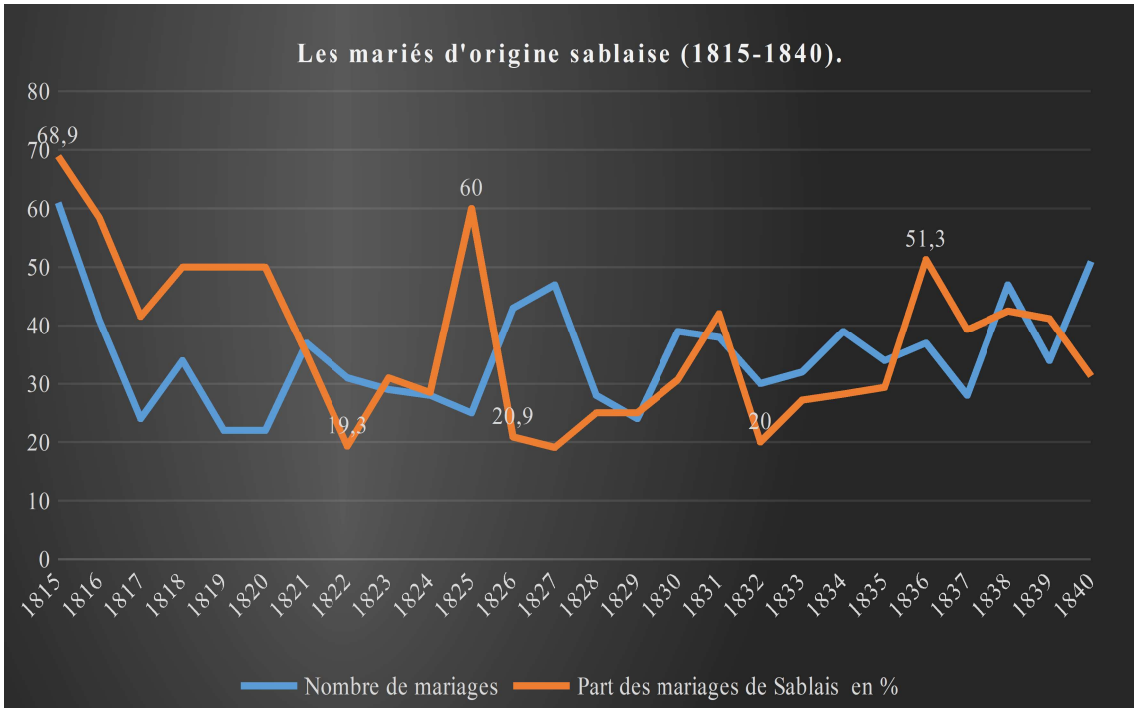
En seconde position se placent les métiers de l'artisanat (maçons, tailleurs de pierre) avec 14,4% des unions ce qui peut s'expliquer par l'importance prise, à cette période, par les travaux du port (1819-1862). Enfin, arrivent les commerçants (10,1%), puis les métiers de la terre à hauteur de 8%. Les métiers de l'ordre (douaniers, militaires, gens de justice) représentent quant à eux 8,3% du total. Cette étude consacre néanmoins le poids écrasant des marins. Qu'en est-il à la période suivante ?

La ville intègre ainsi de nouveaux venus, par le mariage et son dynamisme démographique a donc été réalisable grâce aux apports extérieurs de ces populations allogènes. Collinet en visionnaire n'avait-il pas écrit à la date du 8 mai 1801 :

En l'année 1747, la population des Sables et de La Chaume s'élevait à 9612 âmes ; en 1773, environ 26 ans après, à 7721 âmes ; en 1799, encore 26 ans après, 5182 âmes. Si la ville diminue de population tous les 25 à 26 ans, ladite ville sera réduite à rien en 1850, sans quelque événement extraordinaire[207].

La physionomie de la ville a donc changé sous l'effet de ces vagues migratoires continues et palpables après 1826, année où la station balnéaire est lancée[208]. Les débuts des bains de mer auraient-ils été un facteur déclencheur, propice à l'installation de nouvelles populations ?

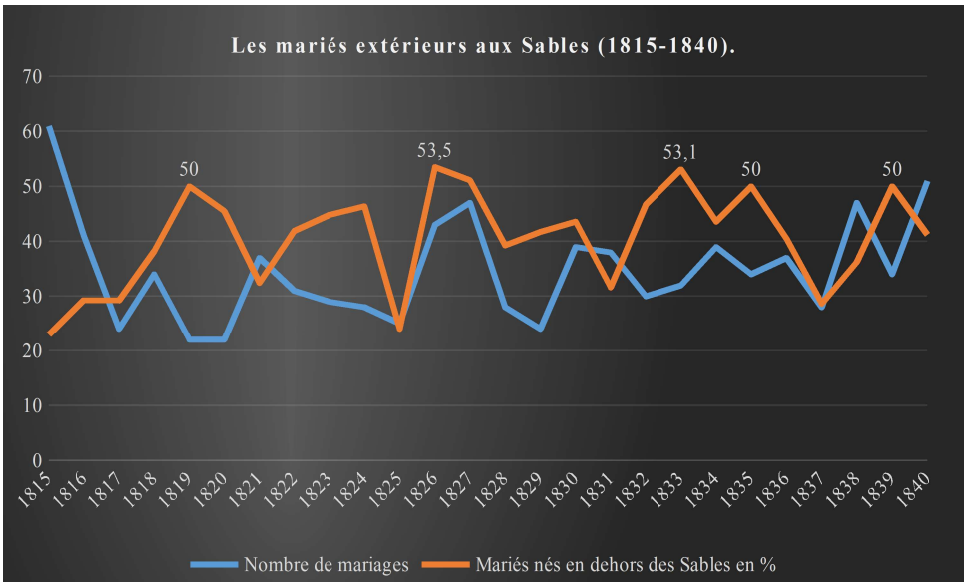
Graphique n°8 : Les mariés d'origine sablaise (1815-1840).



207 Alain GÉRARD, *Les Sables et la guerre de Vendée*, 2004, p. 501.
208 Johan VINCENT, *L'intrusion balnéaire. Les populations littorales bretonnes et vendéennes face au tourisme (1800-1945)*, Presses Universitaires de Rennes, 2007, p. 131.

Ce graphique de la 1ère génération (1815-1840) montre que certaines années comme 1815, 1825 ou 1836 consacrent la prépondérance des mariages de Sablais avec, en 1815, près de 69% du total. Sur ces vingt-cinq années, 37,2% des unions sont le fait de Sablais. Qu'en est-il des mariages de horsains[209] sur cette même période ?

Graphique n°9 : Les mariés extérieurs aux Sables (1815-1840).



Sur la période, on recense 40,6% de mariages de non-natifs des Sables ce qui montre une certaine attractivité du port, tendance qui se confirmera et s'amplifiera au cours du siècle. Certaines années (1819, 1826, 1833, 1835 et 1839), le poids des mariés extérieurs aux Sables l'emporte.

Focalisons-nous sur la période du Second-Empire, époque où l'apport migratoire est le plus fort.

Tableau n°9 : Origines géographiques des mariés (1851-1866), (Annexes n°19 à 22)

Années	Nombre de mariages	Mariages de Sablais	Mariages de Vendéens (hors Sablais)	Autres départements	Nombre de marins
1851-1866	740	295	285	160	292
Valeur en %	100%	39,9	38,5	21,6	39,5

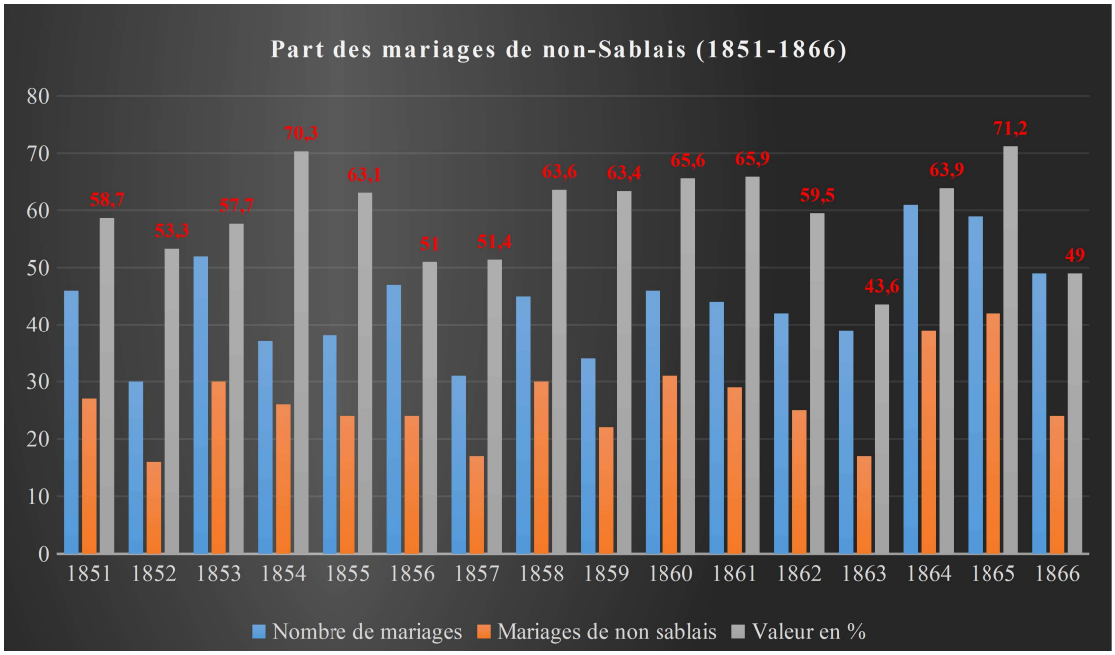
Au cours de cette période, 40% des mariés sont natifs des Sables ce qui les place en tête mais les Vendéens les talonnent à 38,5 % si bien que près de 80% (78,4%) des époux sont vendéens. Cela signifie donc qu'un peu plus d'un-cinquième des mariés (21,6%) sont nés en dehors du département. Parmi les Vendéens mariés aux Sables, pendant cette période, on distingue deux aires de recrutement principales : le marais-breton pour 22% et l'arrière-pays olonnais pour 16%. En ce qui concerne les départements extérieurs, deux zones géographiques se démarquent du lot : un ensemble que nous avons dénommé Bretagne pour 17,5% et la Charente-Inférieure pour 15%, données que nous analyserons au chapitre suivant.

Les hommes sont beaucoup plus mobiles que les femmes puisque seulement moins de 5% d'entre elles sont nées en dehors du département. Les mariées sont sablaises à 58,6% et

209 Horsain : personne née en dehors de la commune.

vendéennes à presque 95%. Ces chiffres prouvent que l'émigration est essentiellement masculine[210].

Histogramme n°10 : Part des mariages de non-Sablais (1851-1866).



Pendant cette période de quinze années (1851-1866), 60% des mariés sont nés en dehors des Sables, ce qui prouve un fort renouvellement de la population autochtone. Certaines années, la part des mariés de l'extérieur est largement supérieure à celle des Sablais. À partir de 1851, tous les mariages de non-sablais dépassent les mariages de locaux. Ils représentent ainsi 70,3% des mariages de l'année 1854 pour atteindre 71,2% en 1864. La part des mariés nés en dehors des Sables affiche une moyenne de 60,4% entre 1851 et 1866[211] alors qu'elle n'était que de 35% entre 1815 et 1825[212]. On constate donc une forte attractivité de la ville, ce qui explique ce flux migratoire continu durant le Second Empire ; flux migratoire à l'origine du développement démographique du port des Sables en lien direct avec le développement économique lié à l'essor de la pêche à la sardine.

Quel est le poids des marins dans ce port de pêche en plein développement ?

210 Même si sur cette chronologie, trois femmes sont étrangères à la France alors que l'on ne trouve aucun étranger masculin marié aux Sables.
211 Soit 423 mariages sur 700.
212 Soit 124 mariages sur 354.

II - Pour une pesée quantitative et qualitative des gens de mer sablais au XIX[e] siècle

Après avoir défini ce que l'on entend par gens de mer, nous tenterons d'en saisir la quantité sur la période étudiée avant de nous intéresser à leurs origines géographiques. Pour reprendre la formule usitée par l'historien Pierre Chaunu[213], la pesée permet de mesurer le poids d'un groupe social à l'intérieur d'une analyse plus vaste. Il s'agit ici d'évaluer la part représentée par la gent maritime dans une ville portuaire comme les Sables. Pour Alain Cabantous, les gens de mer représentèrent à l'époque moderne environ 0,5% de la population française[214] ce qui reste ultra minoritaire. Si l'on se fie aux données relevées par Th. Le Goff, il apparaît qu'à la fin du XVII[e] siècle, on comptait, au sein du royaume de France, 43000 officiers mariniers et matelots et qu'entre 1775 et 1784, on arrivait à un ordre compris entre 53000 et 64000 soit une progression maximale de près de 49%[215]. Quelle fut la situation quantitative, sur la longue durée (vers 1750-1860) de la population de marins des Sables-d'Olonne quand, par définition et dans l'imaginaire populaire, la ville des Sables reste avant tout une terre, un foyer, une « pépinière de marins » pour reprendre la formule de l'Ancien Régime.

A - Pour une définition élargie des gens de mer

Définir avec précision ce que l'on entend par gens de mer prête, depuis plus de deux siècles, à équivoque tant cela paraît complexe à appréhender comme le stipule à juste titre Alain Cabantous : « *rien n'est plus difficile que de définir les métiers de la mer, s'il faut entendre par là toutes les professions qui ont un rapport plus ou moins direct avec elle* »[216]. Tout dépend ce que l'on englobe sous ce terme. En effet, selon l'historiographie choisie, on peut y inclure ou non les métiers du paramaritime ce qui signifie donc que la pesée des gens de mer peut varier selon le contenu que l'on donne à la définition.

Appréhender les gens de mer n'est donc pas chose aisée. En ce qui concerne notre approche, nous avons fait le choix d'y inclure en plus des navigants, les professions annexes au monde de la pêche et qui en sont indissociables tels les artisans de marine comme les charpentiers de navire et calfats, les voiliers et cordiers, poulieurs ou forgerons. Formant une minorité active indispensable à l'activité portuaire, ces corps de métier font bel et bien partie du monde global des gens de mer et du port en général. Ne pas les intégrer au corps plus vaste des gens de mer relève d'une acception jugée « étroite » par Gérard Le Bouëdec[217]. On peut évidemment émettre une réserve à cette définition quant aux métiers tels que les cordiers, tonneliers ou forgerons qui ne travaillent pas exclusivement pour la marine. Ils sont aussi intégrés au monde du port du fait même de leurs activités professionnelles mais forment un monde plus ambigu, jouant le rôle d'acteurs à la jonction entre deux mondes, le monde des marins et celui des terriens[218]. En 1846, les métiers paramaritimes représentent 18% des effectifs masculins des gens de mer soit près d'un actif sur cinq. La définition que donne Vial du Clairbois (1781) se veut plus large puisqu'elle inclut « *tous ceux qui sont employés dans la*

213 Pierre CHAUNU, *La pesée globale en histoire*, Droz, 1968.
214 Alain CABANTOUS, *Gens de mer de Dunkerque aux XVII[e] et XVIII[e] siècle*, Dunkerque, Kim, 1977, p. 142.
215 Selon les estimations de Thimothy Le Goff, citées par Caroline LE MAO dans *Les villes portuaires*, p. 141.
216 Alain CABANTOUS, *Gens de mer de Dunkerque*, p. 9.
217 Gérard LE BOUËDEC, « Gens de mer, sociétés littorales et pluriactivité : l'évolution de la recherche », *Entre terre et mer. Sociétés littorales et pluriactivités (XV[e]-XX[e] siècle),* Presses Universitaires de Rennes, 2004, p. 41-48.
218 Alain CABANTOUS, *La mer et les hommes, pêcheurs et* m*atelots dunkerquois*, Westhoek, 1980, p. 17.

marine »[219] et l'on pourrait y ajouter « *par la marine* ». C'est bien cette approche plus globale également défendue par Michel Mollat du Jourdin mais aussi « *plus ouverte, venue d'Angleterre, où les gens de mer sont tous ceux dont l'existence dépend de la mer* »[220] que nous tentons de percevoir y compris comme l'a précisé ce même auteur : « *À terre, l'éventail inclut les personnels des chantiers […] les femmes, elles aussi, appartiennent au milieu des gens de mer* »[221]. Le spectre de notre travail porte bien sur les « *Gens de mer et la société littorale* » ce qui inclut en plus des actifs masculins, leurs femmes et leurs enfants. Notre approche se veut donc globale en associant aux navigants, leurs collègues artisans travaillant à terre lesquels ont, pour certains tout au moins, une expérience de navigants et sont inscrits maritimes. Mais, notre vision ne se limite pas aux hommes puisque les femmes, les filles et les enfants de marins font partie de la définition que nous donnons au monde des gens de mer.

Si l'on jette un regard sur l'historiographie force est de constater qu'à une époque les navigants gardaient la primeur dans l'imaginaire collectif. C'est ainsi que le *Code Michau* de 1629 et l'*Hydrographi*e du Père Fournier de 1643 ne retiennent comme gens de mer que les seuls navigants. Deux siècles plus tard, en 1848, Bonnefoux et Paris considèrent que « *Les Gens de mer sont, dans un sens général, ce qu'on entend par tous les hommes dont la profession est de servir sur mer, soit à bord des bâtiments de l'État, soit à bord de ceux du commerce* »[222]. C'est faire fi de la définition élaborée par Colbert dans son *Ordonnance de la Marine* d'août 1681 qui y intégrait les charpentiers et calfats de fait astreints au système des Classes. De multiples exemples prouvent que les charpentiers sont levés au service du roi comme ce 5 mai 1779 où l'Intendant de la Marine à Rochefort, Monsieur Marchais, réclame « *environ 650 charpentiers des bâtiments civils pour aider ceux de la Marine qui se trouvent insuffisants* […] *votre intention serait qu'il en fut commandé 150 dans la Généralité de Poitiers* ». Le Comte de Blossac précise qu'il a « *exhorté les charpentiers de toutes les villes de mon Département de se rendre dans ce port et, à l'exception de quatre ou cinq qui s'y sont effectivement rendu, tous ont marqué une si grande répugnance à se déplacer de crainte d'y être retenu plus longtemps* ». Blossac paraît donc dans l'impossibilité de fournir un tel effectif arguant du fait que « *cette province fournit par elle-même un très petit nombre d'ouvriers* […] *outre qu' l'on s'y occupe peu de construction on est accoutumé à voir venir, chaque année dans la province des ouvriers du Limouzin et d'Auvergne, ce qui fait que peu de gens du pays se livrent aux métiers de charpentier, scieur de long, maçon* »[223].

Ce terme de gens de mer est d'autant plus difficile à distinguer lorsque certains hommes sont tantôt déclarés, à l'État-civil notamment mais aussi dans les registres matricules, comme « matelots », tantôt comme « charpentiers de navire » par exemple. Il en est ainsi pour une frange très marginale et minoritaire de notre corpus, ce qui sous-entend que les marins sablais s'adonnent à leur métier de manière exclusive[224]. S'agit-il de personnes exerçant les deux professions de manière purement saisonnière et, dans ce cas-là, est-on en présence d'une forme de pluriactivité alternant construction navale en hiver et pêche sardinière à la belle saison ? C'est probable.

---

219 VIAL DU CLAIRBOIS, *Dictionnaire encyclopédique de marine*, 3 volumes, Paris, 1783-1797.

220 Gilbert BUTI, Jacques PÉRET, « Gens de mer et sociétés littorales en France à l'époque moderne », *Revue d'Histoire Maritime* n°10/11, PUPS, 2010, p.135-158. Alain CABANTOUS, « Histoire maritime ou histoire sociale ? L'approche des gens de mer », *Colloque de Barcelone*, novembre 2006, p. 84-96.

221 Michel MOLLAT DU JOURDIN, *L'Europe et la mer, Faire l'Europe*, Seuil, 1993, p. 218.

222 BONNEFOUX et PARIS, *Dictionnaire de la marine à voiles et à vapeur*, 1848.

223 AN Série B3/673, réquisition des charpentiers (pièce 115-116), Poitiers le 5 mai 1779.

224 Il est cependant permis de penser qu'ils pouvaient cultiver un lopin de terre entre deux campagnes de pêche. De nombreux actes de vente ou d'achats de jardins à La Chaume sont le fait de marins. Ces jardins pouvaient aussi être cultivés par les épouses restées à terre ou les plus jeunes enfants pas encore inscrits maritimes.

Que signifie alors le terme de pluriactivité ? Emmanuelle Charpentier reprend la définition qu'en a donné Ronald Hubscher en la transposant aux gens de mer :

On parlera de pluriactivité lorsque le travail de la terre [de la mer] s'accompagne de l'exercice d'une activité non agricole [non maritime], qu'elle soit le fait d'un seul individu ou d'un ménage dont les membres occupent des emplois différents[225].

Après avis de notre Directrice de Thèse, nous avons pris le parti de les inclure en tant que charpentier de navire plutôt que marin car c'est leur savoir-faire et leur rapport à la construction navale qui les démarque de la masse des matelots et qui atteste de leur valeur professionnelle au sein de la société maritime. Et cela d'autant plus que deux charpentiers-marins sur les trois recensés dirigent un modeste chantier naval[226]. Comme le montrent les exemples suivants, si les charpentiers embarquent et naviguent c'est aussi pour se former à la manière dont le navire, la coque et le gréement se comportent une fois en mer. C'est une valeur ajoutée apportée à leur savoir-faire empirique que ces embarquements en haute mer car dans la plupart des cas, les charpentiers naviguent au long-cours soit vers les Antilles, Buenos-Aires ou Terre-Neuve[227]. En effet, il n'y a aucun intérêt professionnel à ce qu'ils embarquent sur des canots sardiniers sauf s'ils n'ont pas trouvé un emploi dans un chantier à terre auquel cas, l'embarquement à la pêche devient un palliatif à une période de chômage. En partant pour de longs mois avec les équipages, les charpentiers se mêlent au monde des navigants et en comprennent les mentalités. Dès lors, le charpentier, même s'il reste un terrien, sait de quoi il parle quand il négocie un contrat avec un armateur puisqu'il a lui-même navigué pendant de longs mois et assuré l'étanchéité du navire en toutes circonstances. Sa parole pèse alors dans la négociation pour le choix des matériaux et les finitions à réaliser. Le négociant qui lance la construction d'une unité doit se sentir en confiance.

Le « matelot-charpentier » Jean Blandineau (1790-1872) par exemple, embarque à Nantes sur *La Cornélia* à destination de Port-au-Prince[228] et, alors qu'il est marié depuis le 19 octobre 1814 et après quatre voyages au long-cours vers les Antilles (1816-1819), il est levé le 4 décembre 1819 pour l'arsenal de Rochefort. Le cursus des charpentiers de navire ressemble en bien des points à celui des matelots : embarquements, levées et même désertion pour ce dernier qui abandonne *Le Claude* à Port-au-Prince pour rejoindre *L'Éveillé*[229]. Il rentre néanmoins dans son port d'attache où il fit toute sa carrière en alternant entre pêche et

225 Ronald HUBSCHER, « Présentation » dans Gilbert GARRIER, Ronald HUBSCHER (dir), *Entre faucilles et marteaux : pluriactivités et stratégies paysannes*, Paris, Presses Universitaires de Lyon, éd. De La maison des Sciences de l'Homme, 1988, p. 715. Cité par CHARPENTIER Emmanuelle, *Le peuple du rivage. Le littoral nord de la Bretagne au XVIII^e siècle*, Presses Universitaires de Rennes, 2013, p. 222.

226 Cohorte 2 n° 630 et 87 et cohorte 3 n°90. Jean et Jean-René Blandineau père et fils et Charles-Simon Rousseau. Les états de service de Jean-René Blandineau alternent entre les registres de matelots et ceux de charpentiers de navire ce qui prouve la double activité de cet homme.

227 SHD, 3P7-25, n°21 Rousseau Charles-Simon (1796-1848) embarque pour Terre-Neuve sur *Le Télégraphe* (1^er mars 1819-3 septembre 1819), sur *Le Printemps* (novembre 1819-avril 1820) au grand cabotage avec le capitaine Guinement, sur *Les Deux Sœurs* au départ de Nantes le 22 janvier 1821 pour un voyage à Buenos-Aires avec le capitaine Lucet jusqu'au 20 octobre 1821. Jean-René Blandineau (1815-1880) embarque, dès l'âge de 24 ans avec le grade de maître-charpentier le 13 juillet 1839 sur *L'Atlas* en partance pour Batavia (SHD, 3P7-44 n°45). Il est probable que l'armement négrier nantais ait embarqué des charpentiers de navire pour notamment transformer le navire à l'approche des côtes africaines pour rajouter l'entrepont destiné à recevoir les esclaves. Nos recherches ne nous ont pas permis, à ce jour, de les repérer. Jacques Ruchaud, maître-charpentier meurt à « San Yago » de Cuba de fièvre jaune le 19 mars 1822 alors qu'il est embarqué sur *La Bonne Amélie*, un négrier nantais commandé par le capitaine sablais Charles Pelletier (SHD, 3P7-25 n°7). Il était parti de Nantes depuis le 11 octobre 1821.

228 SHD, 3P7-25 folio 13.

229 Déserteur le 30 juillet 1819 et embarqué le 28 juillet sur l'*Éveillé* qui le débarque au Havre le 4 octobre.

construction navale tout comme Charles-Simon Rousseau (1796-1848) également de La Chaume.

B - Quantifier les gens de mer sur la durée, trois sources associées

Les navigants forment inévitablement l'essentiel des gens de mer de notre corpus comme nous le verrons ci-après avec 81,4% du total en 1846. À l'intérieur même du groupe des navigants, il convient de dissocier des catégories hétérogènes entre les hommes d'équipage, c'est-à-dire les matelots, novices et les mousses et les hommes du commandement composés de capitaines, pilotes et maîtres au cabotage. Après avoir défini quelles professions composaient le monde des gens de mer, nous allons tenter une approche quantitative.

Pour mener à bien cet objectif, nous nous sommes référés à différentes sources pour mesurer le poids des marins sablais sur cette longue période (1750-1866). La catégorie professionnelle des marins reste une strate assez bien cernée sur le plan quantitatif car pour des raisons militaires – le système des Classes[230] - l'administration maritime les suivait tout au long de leur carrière en relevant leurs embarquements dans des registres matricules ce qui permet d'avoir des données chiffrées fiables sur toute la période. En effet, le marin est répertorié par l'administration tout au long de sa vie, par grade, depuis le stade primitif de mousse jusqu'à celui de matelot en passant parfois par celui de novice. Les capitaines et maîtres au cabotage sont quant à eux classés à part mais commencent comme tout autre marin par les mêmes étapes (mousses et/ou novices). Les marins étant levés tous les deux ou trois ans, pour les besoins de la marine de guerre du roi, étaient donc scrupuleusement répertoriés dans ces volumineux registres comme nous l'aborderons dans la seconde partie. Procéder à une pesée des marins est intéressant dans la mesure où elle permet de cerner le poids des marins en fonction des périodes.

Cependant l'historien doit composer avec une difficulté majeure relative à ces données car il est complexe d'avoir une idée précise, pour une année donnée, du nombre exact de marins en exercice car cela ne se résume pas à la simple addition de tous les marins dans chaque corps de métiers précités. Comme le reconnaît Murielle Bouyer « *Pour effectuer une pesée correcte des gens de mer, il faudrait disposer de l'ensemble des grades, à une même date, ce qui est presque impossible et réduit encore le champ d'étude* »[231].

Dès lors, on peut se demander combien furent-ils à arpenter les quais du port des Sables-d'Olonne sur la période étudiée ?

Il apparaît qu'entre 1660 et 1720, à l'âge d'or de l'activité morutière, la ville des Sables ait connu son plus grand nombre de marins. Ainsi Claude Masse[232] écrit-il :

> *On y en a compté jusqu'à 2 000 et 1 500 matelots sur les classes.*

230 Jacques CAPTIER, *Étude historique et économique sur l'Inscription maritime*, 1907.
231 Murielle BOUYER, *Les gens de mer de la rivière de Loire, étude d'un bassin de main-d'œuvre du commerce nantais au XVIII^e siècle*, 2004, p. 169 et ss.
232 Yannis SUIRE, *Le Bas-Poitou vers 1700. Cartes, plans et mémoires de Claude Masse, ingénieur du roi*, Centre Vendéen de Recherches Historiques, 2017, p. 195.

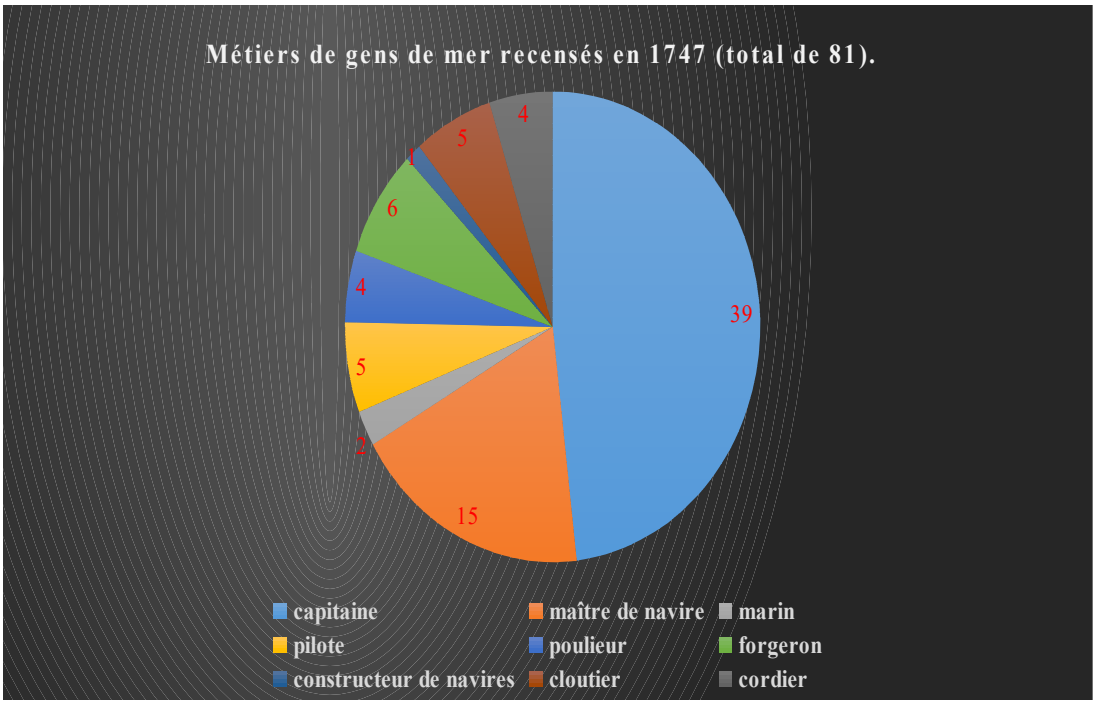
Ces chiffres corroborent ceux mentionnés dans d'autres sources imprimées telles que dans l'ouvrage *La Marine de Louis XIV*[233], où Alain Demerliac recense, entre 1682 et 1686, pour le port des Sables, près de 1180 marins occupés à Terre-Neuve pour 84,2% d'entre eux, à la pêche fraîche pour 10%, au cabotage pour 3% et au transport du sel pour 2,5%. Une quarantaine d'années plus tard, Rostan précise que les 1503 matelots représentaient 73% des navigants, soit la catégorie professionnelle la plus importante[234]. Le nombre de marins semble avoir été, dans son estimation la plus haute, de l'ordre de 1500 marins sous le règne du roi Soleil. En une quarantaine d'années (1686-1724), le nombre de marins a crû de 27,4% ce qui coïncide avec la période la plus prospère.

Tableau n°10 : Les gens de mer sablais en novembre 1724 selon Rostan

Catégories	Maîtres de navires et de barques	Officiers mariniers	Matelots de service	Invalides	Matelots fuyards	Mousses	Ouvriers	Total
Nombre	116	151	1 189	125	38	286	150	2 055
Valeur	5,6%	7,3%	57,9%	6%	1,8%	13,91%	7,3%	
Valeur		73%						
Valeur des gens de mer	92,7% (1905 gens de mer)							

En 1747 d'après un état de la population réalisé au sujet de la construction de la muraille[235], sur 154 métiers recensés, les gens de mer représentent 52% des notables de la ville des métiers en sachant que les matelots y sont sous-représentés comme le prouve le graphique récapitulatif ci-dessous.

Histogramme n°11 : Métiers de gens de mer recensés en 1747.



233 Alain DEMERLIAC, *La Marine de Louis XIV. Nomenclature des vaisseaux du Roi-Soleil de 1661 à 1715*, éditions Omega, Nice, 1992. Il a dénombré 993 hommes pour la pêche à Terre-Neuve, 120 hommes à la pêche fraîche, 36 au cabotage et 30 pour les activités salicoles.
234 AN D²55, 2 novembre 1724. Il recense 1905 gens de mer.
235 AM LS, fond D-VIII-10, Tarif, 3 juin 1747. La liste donne 295 individus dont 69 vides, 42 veuves et 29 filles majeures.

On peut s'étonner de ne pas y trouver de charpentiers de navires. Les capitaines et pilotes forment près de 73% de l'échantillon. Les 54 capitaines de navire sont plus nombreux que les autres métiers non-maritimes les plus nombreux. En effet, si l'on ajoute les dix notaires aux chirurgiens, orfèvres et marchands au nombre de cinq chacun, les quatre négociants, trois bourgeois, serruriers et médecins aux six tailleurs d'habits qui forment 44 personnes on peut affirmer que les capitaines sont surreprésentés. On retrouve par ailleurs quelques artisans de marine indispensables à l'activité portuaire formant un quart des gens de mer (24,6%). Ces derniers jouissent d'ailleurs d'un certain prestige dans la ville comme le montre l'exemple du mariage de l'armateur Dupleix en 1781 où sont témoins les forgerons Borgnet et Louineau[236].

Hormis les sources imprimées, l'historien peut compter sur d'autres sources complémentaires pour nuancer ces propos. Des sources qui vont nous permettre d'appréhender, dans sa globalité, le poids des gens de mer sur la période étudiée. C'est ainsi que nous fonderons nos travaux sur les registres de recensements de la population, sur l'analyse des registres matricules conservés au Service Historique de la Défense de Rochefort et sur des sources civiles. En croisant les sources, nous tenterons d'approcher, au mieux, la part des gens de mer dans la société sablaise.

Percevoir les gens de mer du XIX^e^ siècle à partir des recensements de population

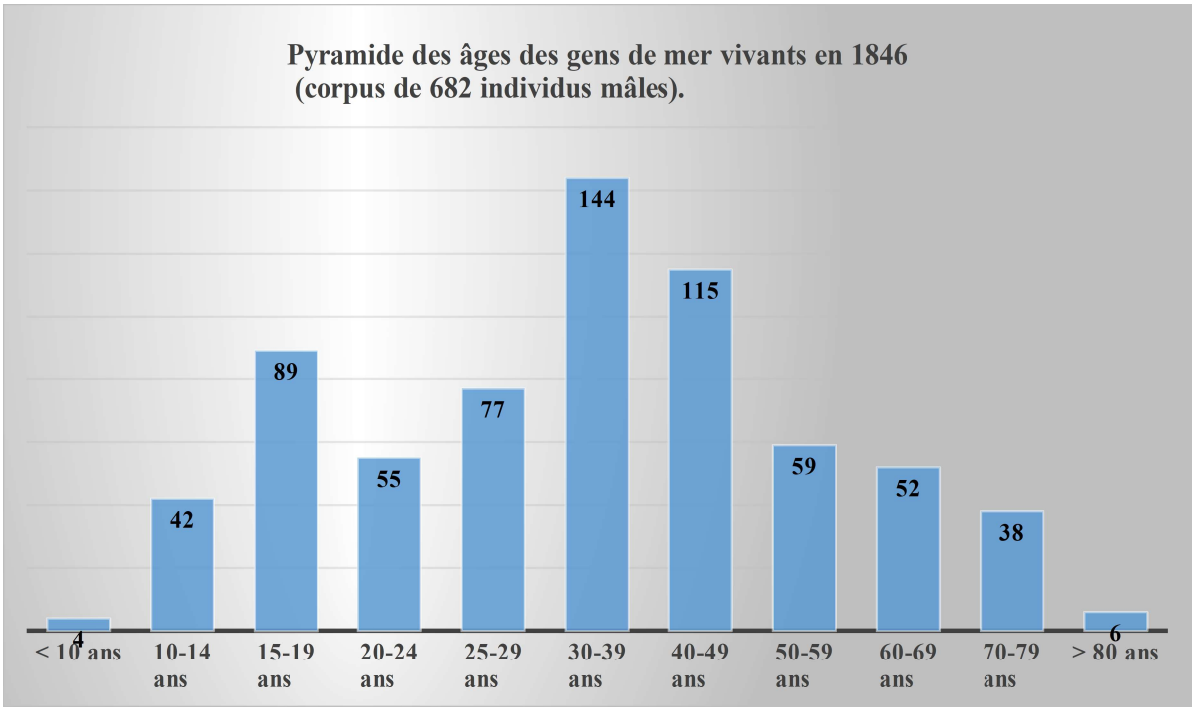
Grâce au recensement de 1846[237], on dénombre - selon notre approche méthodologique - 1342 gens de mer soit 682 hommes, 367 femmes et 293 enfants.

Les femmes représentent un peu plus d'un quart de la population maritime et, avec les enfants, elles sont presque aussi nombreuses que les hommes. Le groupe des gens de mer (hommes, femmes et enfants inclus) représente ainsi en 1846, 1342 personnes soit 24,2% de la population locale estimée alors à 5549 habitants. Nous retrouvons ici un taux semblable à ce que Gilbert Buti a signalé pour Saint-Tropez[238]. Par contre, nous sommes au-dessus des ports de la Manche et de la mer du Nord où les gens de mer représentent entre 9,3% et 16,4% de la population de Dunkerque ou de Dieppe[239]. De son côté, Dominique Guillemet a estimé, pour les îles du Ponant, une population de gens de mer comprise entre 15 et 20% de la population insulaire totale[240]. Les Sables seraient donc bien dans une configuration de ville-portuaire à forte population maritime où l'on vit de la présence de la mer génératrice d'emplois.

Quelle est la configuration de la population maritime masculine du corpus par tranche d'âge ? Nous avons tenu compte dans ce corpus des personnes du recensement de 1846 faisant état d'une profession maritime ; c'est la raison pour laquelle on dénombre quelques enfants de moins de dix ans reconnus comme mousses lors de l'enregistrement.

236 AM LS, année 1781, p. 53.
237 ADV 6M309.
238 Gilbert BUTI, *Les chemins de la mer*, p. 160. Les gens de mer forment 23,5% de la population tropézienne en 1788.
239 Alain CABANTOUS, *Dix mille marins face à l'océan*, p. 125, 128.
240 Dominique GUILLEMET, *Les îles de l'Ouest de Bréhat à Oléron, du Moyen-âge à la Révolution*, La Crèche, Geste, 2000, p. 185.

Histogramme n°12 : Pyramide des âges des gens de mer recensés en 1846.



Ce graphique nous permet de constater que la classe jeune, celle des moins de 20 ans, reste minoritaire avec 19,8% des gens de mer recensés. Les moins de 20 ans correspondent aux naissances de l'après-guerre napoléonien soit des garçons nés après 1817. La catégorie des 15-19 ans forme 13% de l'ensemble soit des mousses ou novices nés entre 1827 et 1831.

La classe la plus nombreuse est celle des 20-39 ans représentant 40,5% et, passé 40 ans, leur nombre diminue sensiblement perdant 20,1%. La chute est encore plus nette à la dizaine suivante avec une baisse de 48,7% des effectifs encore vivants. Les octogénaires restent ultra minoritaires avec seulement six anciens marins. Notons que ces six personnes sont tous d'anciens navigants dont quatre capitaines[241] ce qui laisse supposer une meilleure santé dans cette classe sociale privilégiée. Aucun charpentier de navire ne dépasse l'âge de 67 ans et seuls 4,6% d'entre eux atteignent la soixantaine. Les plus de 50 ans (nés avant 1796) correspondent à une génération de marins ayant subi dans leur jeunesse les guerres maritimes – les French wars – ils furent touchés par les hécatombes et sont donc minoritaires en terme de représentation dans la société (22,2%) et les plus de 70 ans ne représentent que 6,5% de la population maritime masculine. L'ancien matelot Pierre Barré (1765-1848)[242] est âgé de 81 ans et fait figure de patriarche parmi sa classe sociale puisqu'il est le seul marin encore vivant, en 1846, parmi des capitaines de navire. Cet homme a un parcours singulier ce qui explique peut-être la raison pour laquelle, il est encore présent à son âge ? Il fut classé hors-service à l'âge de 38 ans, le 10 novembre 1803, car l'inspecteur des classes de la Marine l'avait jugé inapte à la navigation puisque « *marchant avec des béquilles* »[243]. Sans doute doit-il sa longévité exceptionnelle pour sa catégorie sociale à l'inactivité professionnelle qui l'a finalement protégé de bien des dangers ? Pierre Barré n'était pourtant pas le seul invalide sur les quais des Sables car, en 1819, on dénombrait dans le quartier du Passage 300 marins

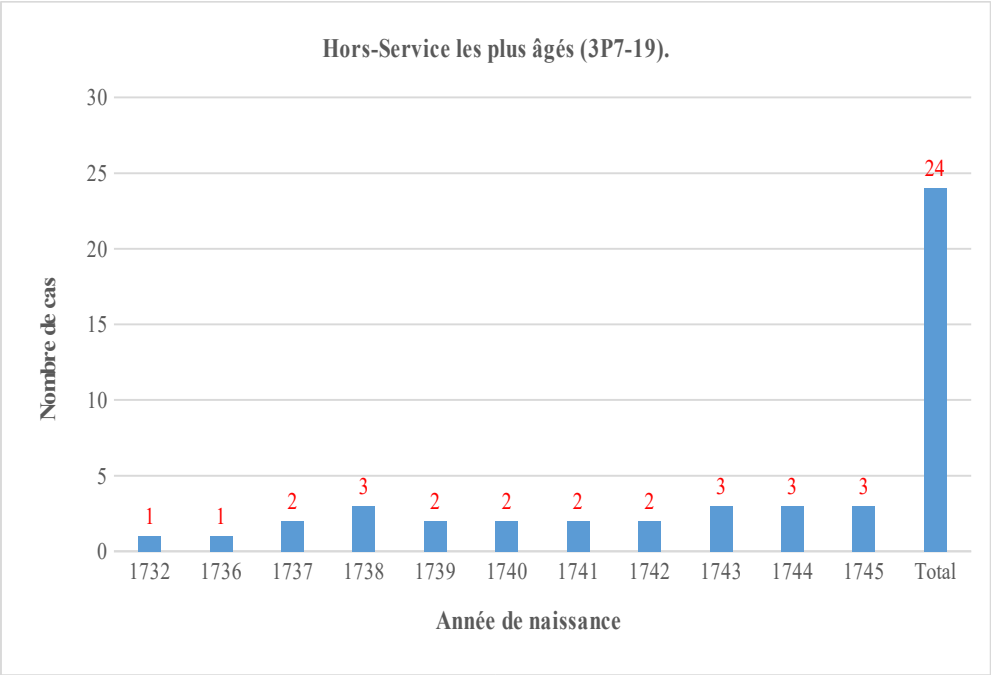
pour la plupart accablés d'infirmités et privés de quelques membres. Ils ont appris à souffrir dès la jeunesse et à braver la mer. Ils en conservent l'habitude jusqu'au tombeau. Aussi n'est-il point rare de voir dans

241 Il s'agit de Jean-Aimé Durand (1757-1850), cohorte 3 n°252, Jacques Samuel Lucet (1764-1848), n°456, Jean-Guillaume Trouvé (1764-1849), n°666 et Jean-Jonathas Pommeray (1766-1848), n°594.
242 Cohorte 3 n°36.
243 SHM, 3P7-16 folio 238 (cohorte 3, n°2).

nos chaloupes des invalides octogénaires ? Seront-ce donc ces vieillards malheureux dont une béquille soutient la caducité qui se suspendront à des mains de cuivre pour descendre dans le port ? »[244].

Pierre Barré meurt donc à 82 ans le 26 mars 1848. Le commissaire aux Classes exagère quelque peu quand il évoque ces « *invalides octogénaires* » car être octogénaire en 1819 implique d'être né en 1739 hors, ils sont rares les marins de cet âge encore en activité à cette époque comme le prouve le graphique ci-dessous.

Histogramme n°13 : Les marins classés hors-service du registre 3P7-19 (1804-1816).



Le registre matricule des Hors-Services[245] recense 150 marins alors que les matelots de la même période sont cinq fois plus[246]. Les Hors-services pèsent le même poids que les capitaines et maîtres au petit-cabotage[247]. Le personnel navigant âgé est donc minoritaire dans le port sablais. Les marins nés entre 1732 et 1745 ne forment que 16% des inscrits du registre des Hors-Service. Le plus âgé d'entre tous, Jean Baradeau, né en 1732 est donc âgé de 72 ans ce qui montre qu'aucun octogénaire ne figure dans le registre[248]. Le Commissaire de l'Inscription Maritime a-t-il exagéré l'âge de ces soi-disant gérontes pratiquant toujours la pêche ou s'agit-il de vieux marins non-inscrits dans les registres mais continuant à naviguer ?

244 *Mémoire du port*, 1821. AM LS, D-I-14.
245 SHD 3P7-19 (1804-1816) soit 150 marins.
246 SHD, 3P7-16 (1803-1816) soit 558 marins.
247 SHD, 3P7-18 (1804-1816) soit 135 marins.
248 SHD, 3P7-19, n°1. Jean Baradeau était classé hors-service depuis 1783 donc depuis l'âge de 51 ans.

Quelle est la part des différents grades de ces marins en 1846 ? Pour les navigants, la répartition socio-professionnelle se répartit comme suit.

Tableau n°11 : Répartition des métiers masculins de gens de mer en 1846 (source : recensement de la population).

Type de métier navigant (en 1846)	Nombre recensé	*Valeur en %*
Marin	458	*82,5*
Batelier	5	*0,9*
Maître au cabotage	49	*8,8*
Capitaine de navire	38	*6,8*
Officier de marine retraité	5	*0,9*
TOTAL	**555**	*100%*

Tout d'abord, les marins (en y incluant les bateliers) forment la catégorie la plus importante avec 83,4% de l'effectif suivis des capitaines et maîtres au cabotage représentant une certaine élite sociale à hauteur de 15,6%. Leur part, plus importante qu'au XVIII[e] siècle, atteste du poids grandissant de cette catégorie sociale et du rôle du cabotage plus important à cette période qu'au siècle précédent où ils ne pesaient qu'un peu plus de 5% des effectifs masculins (1724). Les matelots sont les plus nombreux en raison du nombre de navires en activité et surtout parce qu'à cette époque encore la propulsion à la voile exige des bras[249]. En juillet 1853, on recense 600 marins, une catégorie jugée « *si digne d'intérêt* »[250] et ce chiffre est porté jusqu'à 1500 marins à l'été 1861. On peut donc constater que les chiffres de 1853 sont proches de ceux de 1846. Entre 1836 et 1853, le nombre de marins est donc stable soit près de 500 personnes.

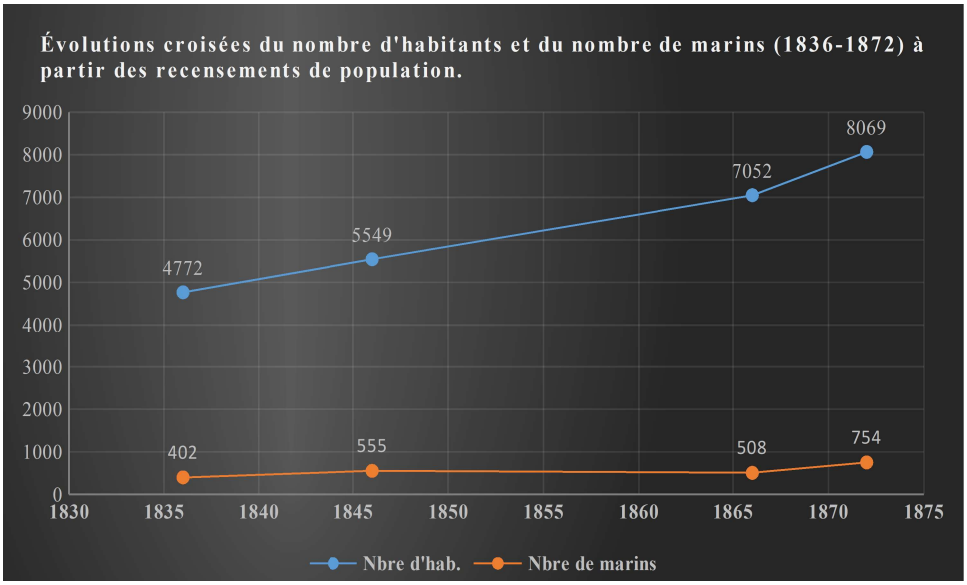
Voyons maintenant, grâce aux registres de recensement, quelle est la part représentée par la catégorie des navigants dans la population totale au cours du XIX[e] siècle ?

Tableau n°12 : Le poids des marins des Sables entre 1836 et 1872.

Marins adultes demeurant aux Sables-d'Olonne (marins et capitaines de navire uniquement sans les mousses et novices) d'après les recensements de population					
Année	Nombre d'habitants total	Solde du nombre d'habitants d'un recensement à l'autre	Nombre de marins recensés	Solde du nombre de marins d'un recensement à l'autre	% des marins dans la population totale
1836	**4772**		**511**		10,7
1846	**5549**	+777	**555**	+ 44	10
1866	**7052**	+1503	**508**	- 47	7,2
1872	**8069**	+1017	**754**	+ 246	9,3

249 Jean-Louis LENHOFF, *Les hommes en mer de Trafalgar au Vendée-Globe*, 2005.
250 AM LS DII-81, 31 juillet 1853 et AM LS DII-82, 4 février 1861.

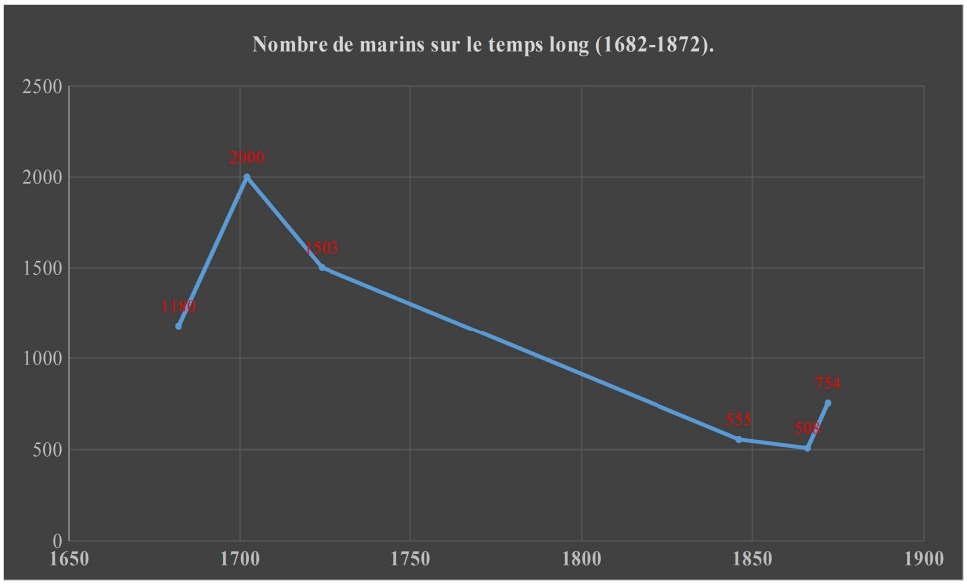
Graphique n°10 : Évolution croisée du nombre d'habitants et de marins (1836-1872).



Est-ce que la population maritime suit la même croissance que la population totale ? Si la population sablaise croît de 42,8% entre 1846 et 1872, la part des marins croît, quant à elle, de presque 36%. La croissance concomitante du nombre de marins et de la population montre un réel engouement pour les métiers de la mer et une véritable spécialisation de la ville. Les besoins en main-d'œuvre pour armer la flottille locale en pleine expansion sont, sans aucun doute, à mettre en relation avec cette tendance. Si le nombre de marins diminue de 8,5% entre 1846 et 1866, la croissance s'envole entre 1866 et 1872 avec une augmentation fulgurante de 48,4% en six ans. En 1872, leur part dans la population totale représente de 9,3% alors qu'il est de 52,7% de la population masculine active. On peut donc considérer que plus d'un actif sur deux est marin. Même si le nombre de marins augmente, il augmente moins vite que la population totale néanmoins il est fort probable que la croissance de la population sablaise soit le fait de l'accroissement du nombre des gens de mer en ville.

Récapitulons ces données quantitatives sur le temps long.

Graphique n°11 : Nombre de marins sur le temps long (1682-1872).



Les marins et avec eux leurs familles sont donc la population la plus représentée aux Sables-d'Olonne même si leur part est moindre qu'elle ne l'était au début du XVIII[e] siècle : il est vrai que l'activité morutière nécessitait des équipages nombreux. Entre 1724 et 1846, le nombre de matelots a donc chuté de 63%. Il est vrai que les besoins en marins ont diminué du fait du changement des pêches pratiquées. Quelle comparaison établir entre un morutier qui embarquait vingt hommes d'équipage et un canot sardinier qui ne nécessite plus que trois ou quatre matelots ? La reconversion professionnelle jointe à la mutation technologique a entraîné une diminution du nombre d'acteurs. Cependant le métier recrute à nouveau après 1866 avec 754 marins soit 36% de plus qu'en 1846.

L'enseignement quantitatif fourni par les registres matricules

Hormis les recensements de population du XIX[e] siècle, il existe une autre source quantitative qui constitue, par ailleurs, la base de notre corpus, à savoir les registres matricules des gens de mer conservés au Service Historique de la Défense de Rochefort[251]. Ces derniers vont permettre une analyse plus fine des effectifs des navigants, par grande période et par grade, ce qui permettra de dégager des tendances et d'analyser les effectifs en fonction de la conjoncture et des besoins de recrutement. Les effectifs de marins sont inévitablement tributaires des besoins des armateurs si bien que pour les jeunes marins, en période creuse, l'entrée sur le marché du travail peut s'avérer plus difficile.

Les chiffres vont permettre de mettre en lumière la dure loi de l'offre et de la demande. Pour des questions de cohérence chronologique, nous avons regroupé les données matriculaires quantitatives en trois grandes périodes. Tout d'abord afin d'avoir une vision globale sur un temps long de quatre-vingt ans allant des dernières années de l'Ancien Régime au Second Empire (1788-1865), nous avons découpé cette période en trois phases.

Tout d'abord, la période s'étirant des prémices de la période révolutionnaire jusqu'aux lendemains de la chute de Napoléon (1788-1816) puis, deux décennies s'étendant de la fin de la Restauration à celle de la Monarchie de Juillet (1826-1848) et enfin la première décennie du Second Empire (1849-1865). On peut certes reprocher à ce découpage chronologique son manque de cohérence en terme de durée puisque la première période s'échelonne sur vingt-huit ans et la dernière sur seulement quinze ans mais nous avons privilégié la cohérence chronologique.

251 Dans la série 3P-7.

Tableau n°13 : Estimation de la population des navigants (1788-1864)[252]

	1788-1816	% des grades par période	1826-1848	% des grades par période	1849-1864	% des grades par période
Mousses	**568**[253]	41,8	**656**[254]	64,3	**1107**[255]	53,1
Novices	**235**[256]	17,3	**112**[257]	11	**880**[258]	42,2
Matelots	**556**[259]	41	**253**[260]	24,8	**96**[261]	4,6
Total indicatif	**1359**	**100**	**1021**	**100**	**2083**	**100**

Cette méthode de pesée qui a nécessité de longues investigations et réflexions nous a été recommandée par Thierry Sauzeau qui l'avait testée pour les marins charentais[262]. Si l'on observe les chiffres dans leur globalité et sur le temps long, force est de constater que la population maritime navigante a suivi une croissance remarquable entre 1788 et 1865 de l'ordre de 53,3% passant de 1359 marins potentiels à la veille de la Révolution à 2083 sous le Second Empire soit un gain d'environ 724 individus. La période intermédiaire (1826-1848) est, quant à elle, marquée par un creux très net avec seulement un peu plus de mille marins ce qui correspond aux « classes creuses » arrivant sur le marché. Les novices âgés d'environ vingt-ans et les matelots (entre 20 et 50 ans) ne sont autres que les survivants des périodes révolutionnaire et impériale. Entre 1826 et 1836 par exemple naviguent encore des hommes ayant connu les combats de Prairial (juin 1794) ou de Trafalgar (octobre 1805). Les Hors-services de 1836, âgés de 50 ans, étaient nés en 1786. Ces hommes avaient 19 ans à Trafalgar et ils font partie d'une génération sacrifiée. La pyramide des âges (histogramme n° 12) montre que les hommes nés entre 1777 et 1786 ne représentent que 7,6 % de l'effectif des marins encore en vie en 1846 soit 52 personnes.

252 Il ne s'agit ici que d'un minimum puisque nous n'avons pas pris en compte les capitaines de navire et maîtres au cabotage ainsi que les marins classés hors-service.

253 Le cumul des deux registres (3P7-3 et 3P7-13) recense 637 mousses auxquels nous avons soustrait 69 doublons soit un effectif réel de 568 mousses enregistrés sur la période.

254 Registre des mousses 3P7-26 et 3P7-27.

255 Registres des mousses 3P7-50, 3P7-51, 3P7-52 et 3P7-53 (ces deux derniers n'ont pas été comptés car il s'agit de doublons des deux précédents).

256 Nous avons dépouillé les deux registres 3P7-5 et 3P7-14 avec respectivement 396 et 275 enregistrements parmi lesquels 436 individus étaient déjà passés par le grade de mousse.

257 Registre 3P7-30 comportant 312 individus parmi lesquels 220 garçons provenant des mousses. Nous n'avons relevé que les nouveaux inscrits. Le registre des novices de la période suivante (1839-1849) est manquant. Ce chiffre de 112 est donc un minimum.

258 Registres matricules 3P7-55, 3P7-56, 3P7-79 et 3P7-80.

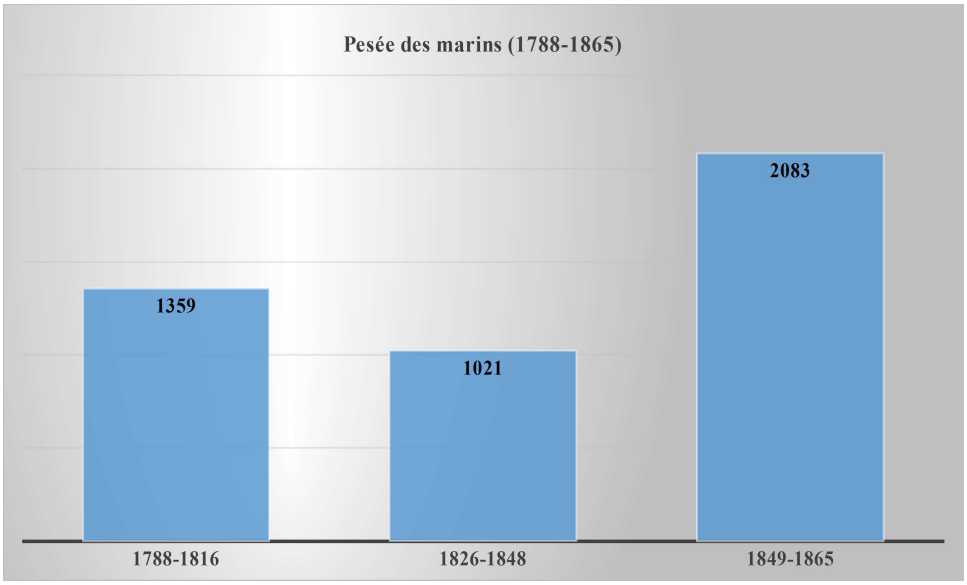
259 Dépouillement des registres 3P7-6, 3P7-7 et 3P7-16 soit 1281 matelots dont 725 étaient déjà inscrits précédemment.

260 Dépouillement des registres 3P7-34 et 3P7-35 (751 marins) parmi lesquels 498 déjà inscrits.

261 Registres matricules 3P7-59, 3P7-60, 3P7-61, 3P7-62, 3P7-63 et 3P7-64.

262 Thierry SAUZEAU, *Les gens de mer de la Seudre (milieu XVIII^e^-milieu XIX^e^). Prosopographie de trois générations de marins du Quartier de Marennes, inscrits entre 1760-1825*, Thèse, Université de Poitiers, 2002.

Histogramme n°14 : Pesée des marins (1788-1864) d'après les registres matricules.



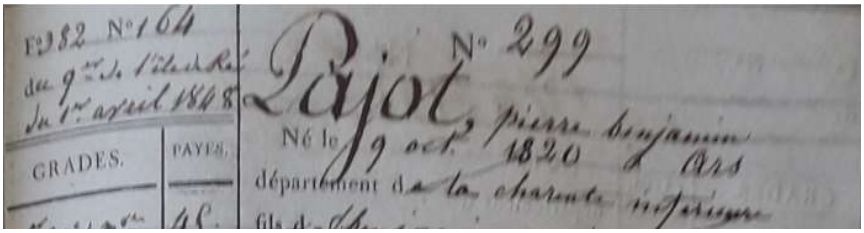
Ces calculs restent, ne nous y méprenons pas, des estimations, des ordres de grandeur car, si nous sommes certains du nombre de mousses enregistrés, il resterait hasardeux de vouloir certifier les autres chiffres comptabilisés sur ces mêmes périodes.

Voici la méthode que nous avons abordée pour appréhender et estimer le nombre de marins par période.

Après avoir relevé tous les mousses inscrits dans les registres correspondants, chaque « nouvel inscrit » est comptabilisé selon cette méthode et ce, à chaque nouveau grade (novice, matelot). Nous ne tenons pas compte du temps qu'il passera dans le métier ni non plus son éventuelle reconversion professionnelle ou sa mort. Nous nous en tenons ici aux chiffres bruts : un marin, une ligne de calcul Excel et, si son nom revient ensuite en tant que novice ou matelot, il n'est pas nécessaire de le réinscrire puisqu'il a déjà été quantifié une première fois. La part de ce que l'on pourrait qualifier « d'évasion » est palpable à travers l'exemple des novices et du registre 3P7-30 (voir ci-après). D'autre part, l'historien reste tributaire – telle est sa péremptoire contrainte – des lacunes. Hors, pour la période 1826-1848, il manque un registre de novices sur les deux ouverts ce qui peut expliquer cette baisse d'effectif (- 25%) par rapport à la période précédente[263]. Les capitaines et maîtres au cabotage n'ont pas été inclus dans la pesée puisqu'ils sont passés par les stades précédents. Par contre, la période suivante (1849-1865) est marquée par une hausse sensible de 104 %.

Voici l'exemple d'un cas atypique, celui d'un marin non issu des Sables et *nouvellement inscrit* comme matelot. Il a dû franchir les étapes de mousse et de novice dans son quartier d'origine à savoir l'île de Ré mais, dans notre décompte, il n'apparaît qu'à partir du moment où il est inscrit la première fois ici avec le grade de matelot.

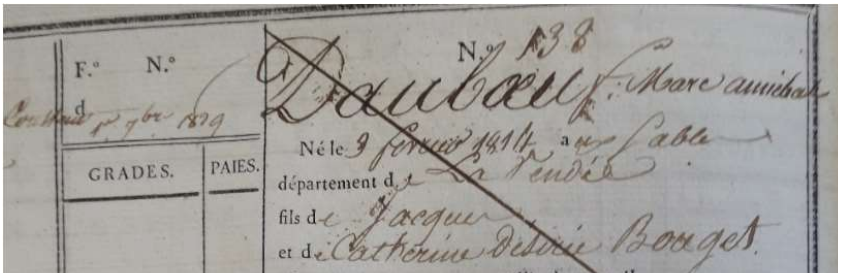
263 Le registre des matelots 3P7-35 recense 272 matelots parmi lesquels 49 nouveaux inscrits (18%) et 223 provenant des novices (registre manquant).



Document n°6 - Registre 3P7-35, n°299. Pierre Benjamin Pajot (1820-1880) né à l'île de Ré provient de ce même quartier quand il est porté sur le registre matricule des matelots des Sables le 1er avril 1848. Il fait donc partie des nouveaux inscrits et fut donc quantifié en tant « qu'entrant » alors que les matelots déjà passés par le stade de novice ou de mousse ne le furent pas pour ne pas doubler les effectifs et ainsi éviter les erreurs. Ce registre recense 25 marins en provenance de quartiers maritimes extérieurs. Les Charentais sont au nombre de quinze et les Bretons dix. On compte ainsi les nommés Charles Vigier installé aux Sables ou Frédéric Harouet venus en 1841, aussi issus de Charente-Inférieure et précédemment inscrits au quartier maritime de La Rochelle. Pierre Benjamin Pajot épousa le 19 février 1849 Alphonsine Augustine Sémiramis Berge avec qui il eut cinq enfants (1850-1867). Pajot fit donc souche aux Sables mais ne figure pas dans le corpus puisqu'il n'était pas encore établi aux Sables en 1846. Il fait donc partie de cette génération de migrants venus sous La Monarchie de Juillet.

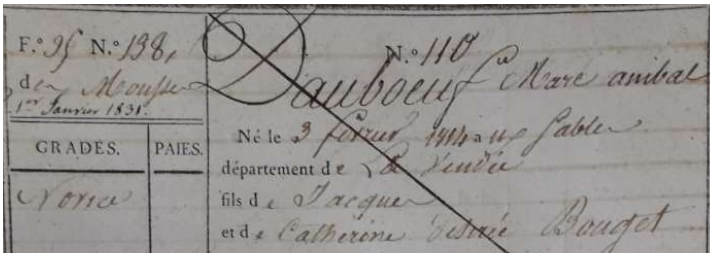
En règle générale, les marins sablais débutent leur carrière en tant qu'apprenant c'est-à-dire mousse ou novice donc très jeunes. Prenons l'exemple d'un marin chaumois, Marc Annibal Dauboeuf (1814-1888)[264], ayant suivi le cursus professionnel « classique ». Il commence le métier comme mousse puis suit les étapes de classement habituelles : novice puis matelot.

1ère étape : mousse (1829-1831)



Document n° 7 - Registre 3P7-26, n°138 registre des mousses. Marc Annibal Dauboeuf est inscrit mousse le 1er septembre 1829 à l'âge de 15 ans et demi.

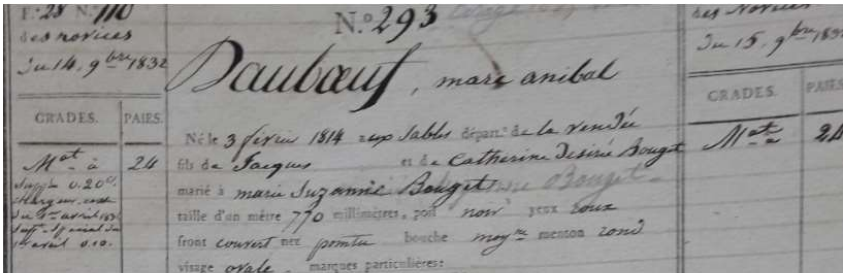
2ème étape : novice (1831-1832)



Document n°8 – Registre 3P7-30, folio 28, n°110, registre des novices. Marc Annibal Dauboeuf provient du registre des mousses. Nous ne l'avons donc pas recompté dans la pesée.

264 Cohorte 2 n°227.

3ème étape : matelot (1832)


N.° 293

Daubœuf, marc anibal

CRADES. PAIES.

Mot à 24

Né le 3 février 1814 aux Sables dépt.t de la vendée

fils de Jacques et de Catherine Desiré Bougé

marié à marie Suzanne Bougé

taille d'un mètre 770 millimètres, poil noir yeux bons

front couvert nez formé bouche moyne menton rond

visage ovale marques particulières:

Document n°9 – Registre 3P7-34 n°293, registre des matelots. Marc Annibal Dauboeuf a déjà été enregistré au préalable dans les registres 3P7-26 et 3P7-30. On ne l'a donc comptabilisé que lors de son entrée dans les mousses en 1829.

Il convient donc de ne pas surestimer la population navigante puisque s'en tenir aux seuls décomptes de l'administration maritime induit une représentation quantitative faussée. On peut dire que, pour les véritables familles de marins traditionnelles, ce schéma se vérifie avec des lignées reproduisant le métier depuis des générations de manière endogène où chacun passe inévitablement par les étapes mousse-novice-matelot mais qu'a contrario l'administration maritime enregistre aussi des novices, personnes qui découvrent le métier de marin, qui vont poursuivre sans être passés par le stade initiateur de mousse.

Cette méthode comptable est applicable à toutes les périodes à la seule condition de disposer des registres matricules adéquats. Ne relever que le total fourni par les matricules constituerait donc une source d'erreur bien réelle qui fausserait grandement les effectifs en les surévaluant ; il faut donc être extrêmement vigilant à ces pesées globales qui finalement se transforment en *pesée individuelle* car on est inexorablement confronté au cas par cas. C'est ainsi que pour la période 1788-1816 nous sommes confrontés à une première difficulté puisque deux registres de mousses se superposent entre 1801 et 1805 si bien qu'il a fallu soustraire un total de 69 doublons. Nous affirmons donc que sur cette période, le port a enregistré 568 jeunes garçons dans le métier alors que les registres en ont relevés 637.

Ainsi, un mousse comme Pierre Jean Berjonneau, né en 1789 aux Sables, d'un père marin, figure dans deux registres matricules de mousses. Il est inscrit le 7 Frimaire an X (28 novembre 1801) puis embarque le 26 Ventôse suivant (17 mars 1802) pour Terre-Neuve sur *Le Bienfaisant* avec le capitaine Millot pour une campagne de cinq mois et vingt-cinq jours. Il est porté toujours comme mousse « *à la nouvelle matricule folio 7, n°26* » probablement en l'an XI. Il rejoint le grade de novice en 1808 avant d'être « *porté à l'inscription maritime folio 100, n°399* » comme matelot cette fois-ci[265]. Dans son cas, son nom revient donc quatre fois.

265 Registre des mousses, 3P7-3, folio 67, n°254 et 3P7-13 folio 7, n°26. Registre des novices, 3P7-14 folio 19, n°112. Il est d'ailleurs condamné au supplice de la bouline le 17 octobre 1808 à bord de l'*Aquilon*. Puis poursuit dans le registre des matelots et officiers-mariniers 3P7-16 folio 399.

L'exemple ci-dessous des mousses dont le patronyme commence par la lettre « B » prouve qu'ils suivent le rythme et continuent dans leur grande majorité comme novice.

Tableau n°14 : Suivi professionnel des mousses devenus matelots dont le patronyme commence par la lettre « B » (registres 3P7-26, 3P7-30).

Nom	Mousses (3P7-26) N° enregistrement	Année	Novice (3P7-30) N° enregistrement	Année	Durée apprentissage
Borré Jean Jules	89	1828	183	1833	5
Bossuet Jean Aristide	222	1833	279	1837	4
Bouet Charles René	129	1829	204	1834	5
Bouget Pierre Eugène	219	1833	250	1836	3
Boulanger Michel	98	1828	154	1832	4
Blandineau René Jean	32	1826	132	1832	6
Bignonneau Fidèle Constant	197	1829	114	1831	2
Berthomé Vincent Parfait	146	1830	266	1837	7
Berthomé Vincent Parfait	31	1826	123	1831	5
Berthomé Désiré Placide	107	1828	125	1831	3
Berjonneau Charles Victor	152	1830	209	1834	4
Berge Désiré Jean-Charles	132	1829	217	1835	6
Bruneteau Edouard Joseph			**76**	**1828**	
Barbeau Frédéric Raymond	155	1830	159	1832	2
Barbeau Firmin	27	1826	113	1831	5

Le tableau ci-dessus atteste qu'un seul novice – Édouard Joseph Bruneteau – n'était pas passé par les mousses et fut enregistré novice avec la mention « *nouvel inscrit* » comme 109 autres garçons soit 35% du registre[266]. Dans 65% des cas, les mousses continuent comme novices à cette période afin de les amariner davantage avant de passer matelot vers l'âge de 18 ans. Ils suivent donc une carrière longue que nous étudierons dans le menu détail en troisième partie.

Tableau n°15 : Analyse du registre 3P7-30 (novices 1826-1839).

Nombre de novices inscrits	Nouveaux inscrits	Anciens mousses	Morts	Sans nouvelles	Renonciataires	Changement de quartier	Portés matelots
312	109	203	7	1	9	3	93
100%	35	65	2,2	0,3	2,9	1	29,8

Ce tableau met en lumière la déperdition des matelots potentiels puisque sur 312 novices – matelots potentiels en devenir – moins de 30% accèdent véritablement à ce grade.

266 Le registre des novices 3P7-30 enregistre 312 novices dont 109 nouveaux inscrits et 203 anciens mousses.

Pour bien mesurer la complexité de ce type de méthode de calcul, nous avons choisi de cerner la dernière période d'étude, soit 1849-1865, période qui fournit les effectifs les plus nombreux tout en étant la plus courte.

Tableau n°16 : Tableau récapitulatif des calculs de la décennie 1849-1865.

Registre matricule	Grade	Quantités recensées		Sous-total	Effectif global	Valeur en %
		Les Sables	La Chaume			
MOUSSES						
3P7-50	**Mousses**	482	198	**680**	**1107**	**53,1%**
3P7-51	**Mousses LS**	427		**427**		
NOVICES						
3P7-55	**Novices**	149		**149**	**880**	**42,2%**
3P7-56	**Novices**	189		**189**		
3P7-79	**Novices**	330		**330**		
3P7-80	**Novices**		212	**212**		
MATELOTS						
3P7-60	**Matelots**	48		**48**	**96**	**4,6%**
3P7-61	**Matelots**		6	**6**		
3P7-62	**Matelots**		36	**36**		
3P7-64	**Matelots**		6	**6**		
TOTAL					**2083**	

La prudence avec les relevés matricules reste donc le mot d'ordre pour de telles évaluations. En effet, pour saisir la masse des matelots – au nombre de 96 – il a fallu ouvrir et recenser huit registres dont seulement quatre ont été source d'enseignement puisque les matelots qui y étaient recensés avaient déjà été comptabilisés aux grades précédents[267]. Ceci revient donc à dire que les 96 matelots comptabilisés sont des hommes qui n'avaient aucune expérience de la mer et qui ont été embauchés pour répondre aux besoins du moment. Ne nous y méprenons pas cependant, cela ne signifie pas qu'il n'y ait pas de matelots sur les navires sablais puisque les mousses et les novices enregistrés en 1846 sont devenus matelots quelques cinq années plus tard, cela prouve que les matelots en activité ont derrière eux une solide expérience, qu'ils ont apprise et acquise très jeunes.

Tableau n°17 : Statistique des matelots « utiles » au calcul de la pesée 1849-1865.

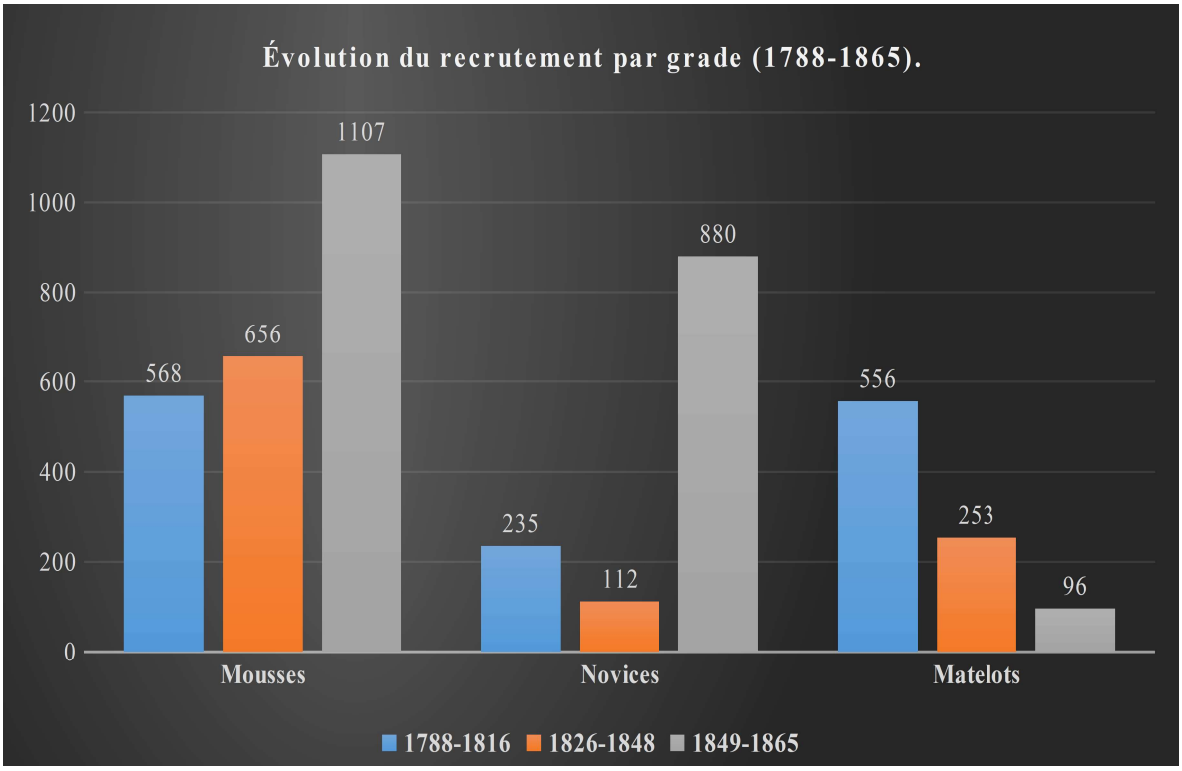
Registre	Nombre de marins enregistrés	Nombre de marins retenus	Valeur en %
3P7-60	380	48	12,6
3P7-61	260	6	2,3
3P7-62	676	36	5,3
3P7-64	97	6	6,2
TOTAL	**1 413**	**96**	**6,8%**

Le tableau est révélateur du nombre de registres dépouillés pour atteindre – au mieux – le nombre effectif de marins présents sur une période. Il apparaît qu'à peine 7% des marins

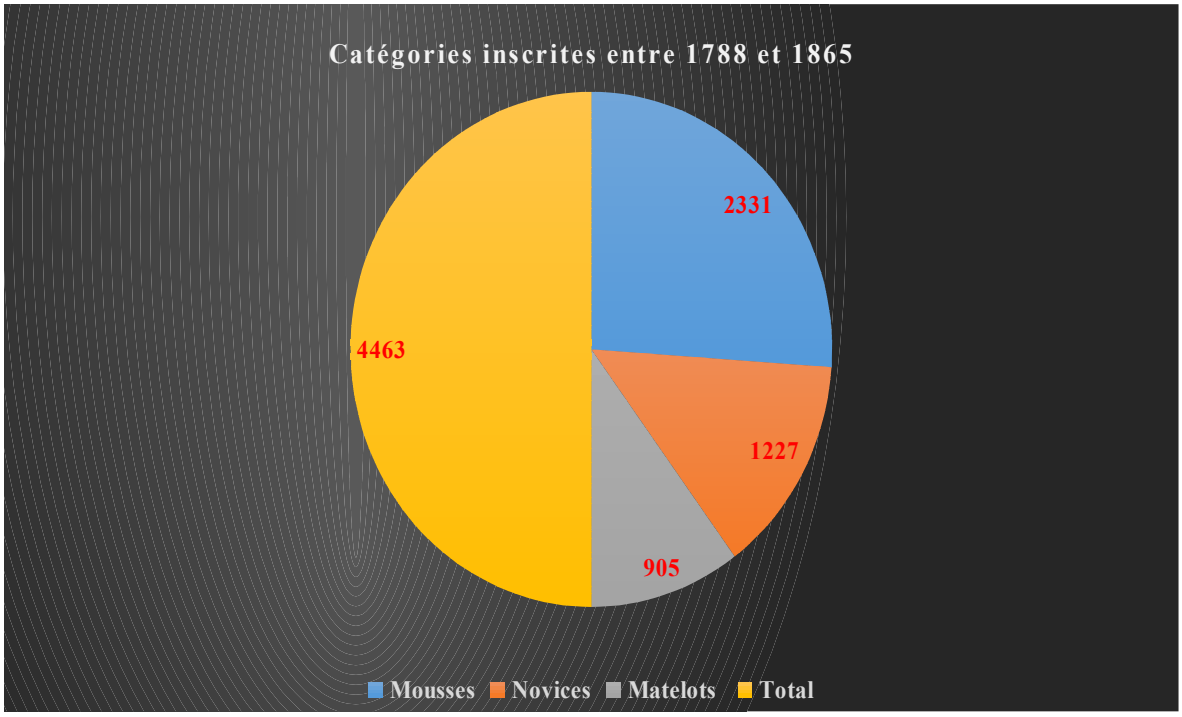
267 Quatre registres ne nous ont pas été utiles : le 3P7-59 (427 marins) recensait des marins déjà inclus dans les pesées précédentes, le 3P7-63 est un doublon du 3P7-60 et les registres 3P7-79 et 3P7-80 sont les mêmes que les registres 3P7-50, 3P7-52, 3P7-53 et 3P7-59 confondus. Cette pesée « affinée » permet de prendre conscience qu'il ne s'agit pas d'ajouter les nombres de matelots inscrits dans chaque registre pour attester d'une quantité de marins. Le calcul est plus subtil qu'il n'y paraît. Comme l'administrateur des affaires maritimes qui ne conservait de ces volumineux registres que les marins « bons à classer », nous avons opéré la même sélection.

étaient recrutés « à la volée » ; tous les autres étaient passés par les stades antérieurs et étaient donc comptabilisés dans les pesées précédentes.

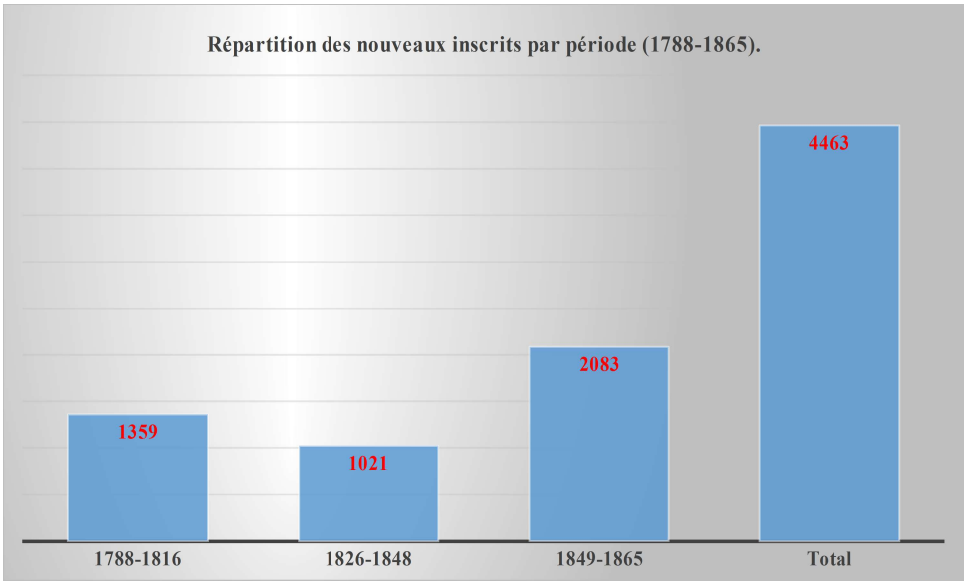
Histogramme n°15 : Évolution des effectifs de marins selon les grades (1788-1865).



Histogramme n°16 : Catégories navigantes en quantité inscrites entre 1788 et 1865.



Histogramme n°17 : Répartition chronologique des nouveaux inscrits (1788-1865).



Après avoir analysé la méthode voici ce qu'il ressort de nos pesées par périodes. Le nombre de marins est en croissance entre 1788 et 1865 puisqu'il a augmenté de 53,3% passant de 1359 individus à 2083 marins. Rappelons qu'il s'agit d'inscrits différents à chaque enregistrement. La période intermédiaire semble une phase de crise marquée par une diminution des enregistrements mais il existe des lacunes sur la période comme nous l'avons mentionné.

Pour rester cohérent avec les chiffres, il convient de peser le poids du recrutement par période et non par transversalité chronologique. Ainsi, sur la période 1826-1848 par exemple, 656 garçons ont été enregistrés comme mousse rejoints ensuite par 112 novices puis par 253 matelots. Il faut être prudent avec ces chiffres et toujours les mettre en perspective sur la durée propre à la période de référence.

Il est un constat sans appel qui doit amener à réfléchir l'historien des gens de mer c'est le sureffectif des mousses sur la longue durée puisque ces derniers représentent 52,2% des inscrits soit 2331 garçons loin devant les novices (27,5%) et les matelots (20,3%). En effet, dominant largement l'ensemble des autres catégories, ils forment 42% de l'effectif en début de période, plus de 64% entre 1826 et 1848 et 53% ensuite. On peut à proprement parler de « vivier » ce que Thierry Sauzeau a qualifié de « naissain »[268]. Ce chiffre par catégorie est riche d'enseignement car il donne la mesure du recrutement.

Un port qui embauche autant de mousses n'est pas pour autant le signe d'un port en développement. En effet, les mousses qui embarquent jeunes sont avant tout, une bouche de moins à nourrir pour ces familles qui frôlent la misère et ces jeunes garçons pallient aussi une carence en main-d'œuvre adulte. Il faut donc rester extrêmement vigilant quant à l'analyse des pics de recrutement. Hors, entre 1788 et 1865, ce nombre a presque doublé alors que dans le même temps la part des matelots diminuait de 83%. Les mousses étaient donc surreprésentés dans le port des Sables ; toutefois leur nombre pléthorique ne suffit pas à compenser la pénurie en forces vives plus âgées, décimées par les guerres révolutionnaires et impériales et insuffisamment remplacées par les classes creuses, nées entre 1793 et 1815. Le réveil démographique des années 1816-1825 ne donnera de bons matelots que vers 1836-1845.

268 Thierry SAUZEAU, *Les marins de la Seudre, entre sel charentais et sucre antillais*, *XVIIIe-XIXe siècle*, 2005, p. 129.

Cette période de « creux » est à mettre en relation avec la démographie sablaise étudiée précédemment. Preuve une nouvelle fois que le port a subi de plein fouet ces hécatombes humaines, phénomène que Murielle Bouyer a également constaté pour les quartiers du Croisic et de Bourgneuf[269]. Malgré tout le métier apparaît comme porteur puisqu'il continue d'attirer vers lui de jeunes recrues. En ont-elles vraiment le choix et, disposent-elles d'autres opportunités professionnelles sur la place des Sables ? C'est peu probable. Outre la recrudescence des mousses, celle des novices est remarquable sur la dernière décennie où ils sont huit fois plus nombreux[270]. Ces garçons sont embauchés en pleine période de pêche sur les sardiniers et les récentes usines à sardine qui ouvrent leurs portes tournent alors à plein régime. Le port recrute des jeunes gens issus des campagnes, peu rompus à la pêche mais utiles pour compléter les équipages traditionnels (voir partie 3). On leur confie, à bord, des tâches peu qualifiantes mais cet apport de main-d'oeuvre est rendu nécessaire par le développement de la pêche sardinière.

Finalement, nous avons dénombré 555 marins dans le recensement de 1846 ce qui apparaît cohérent avec le chiffre des mousses élaboré à partir de nos calculs (556 en 1849). Faut-il y voir une analogie ou est-ce le fruit du hasard ? Cette théorie laisserait supposer que le vivier de jeunes recrues semble, somme toute, révélateur du nombre de marins en activité à l'âge adulte. Il y aurait donc une certaine similitude entre la quantité de mousses inscrits et le nombre de matelots à venir puisque pour la période 1788-1816 on se trouve face à des quantités semblables (568 mousses pour 556 matelots). C'est une hypothèse motivante pour les chercheurs qui pourrait demander de plus amples études et des comparaisons envisageables avec d'autres ports de pêche.

S'il est intéressant de dénombrer les marins à partir des registres matricules car ceux-ci offrent des interprétations multiples, par grade, par période, il existe d'autres sources qui permettent là aussi de tenter une approche quantitative.

Dénombrer les marins à travers les registres paroissiaux et l'État-civil

En dehors des registres matricules émanant du pouvoir central, on peut appréhender la population maritime à travers d'autres sources : les registres paroissiaux et l'État-civil. Il existe, jusqu'à la création de l'État-civil (1792), deux paroisses distinctes si bien que les deux communautés restent bien scindées. Nous allons nous focaliser tantôt sur la paroisse de La Chaume considérée comme un quartier maritime homogène, tantôt sur celle des Sables. Quelle est alors la part des marins et quelle évolution suivent-ils au cours du XVIII^{e} siècle ? Il faut cependant rester vigilant car ces données chiffrées sont parfois compliquées à interpréter dans la mesure où, comme l'affirmait Jacques Dupâquier, « *en torturant les chiffres on finit par leur faire tout avouer* ».

Si l'on se fie à Collinet, les marins chaumois chefs de famille représentaient, en 1779, un peu plus de 72% de la population chaumoise avec

Dix-huit capitaines de navire qui ont commandé, cent trente matelots occupés maintenant au service du roi, cinquante-trois matelots invalides dont trente servent encore ce jour, cinquante-six laboureurs, vingt et un artisans comme meuniers, serruriers, menuisiers, cordonniers etc[271] *...*

269 Murielle BOUYER, « 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 », *Enquête et document, Économie et société de la France de l'Ouest atlantique*, Presses Universitaires de Rennes, 2004, p. 171-185.
270 Les registres des novices font défaut pour la période 1839-1855.
271 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche,* 2002*,* p. 234-235.

Les marins devancent largement les laboureurs[272] et les artisans, catégories représentant respectivement 20% et 7,6% de la population. La Chaume reste donc une terre de marins. La Chaume n'échappe pas à la phase de déclin qui touche le territoire sablais comme nous l'avons déjà mentionné puisqu'entre 1731 et 1779 le quartier a perdu 39,4% d'habitants chaumois passant de 1830 à 1109[273]. Même si les marins forment la part majeure de la population, celle-ci est en diminution tout au long du XVIII[e] siècle. Il peut être intéressant d'observer la part représentée par la catégorie maritime dans la population chaumoise globale. Quelles données livrent alors les registres paroissiaux ? Il nous a fallu prendre une période où le curé note rigoureusement les professions des pères, c'est la raison pour laquelle nous avons pris appui sur les baptêmes entre 1734 et 1742.

Tableau n°18 : Baptêmes à La Chaume selon les catégories socio-professionnelles

Baptêmes	enfants de marins	enfants de journaliers	enfants de laboureurs	enfants de sauniers	enfants de fariniers	autres professions	Total
1734	35	5	5	2	3	6	56
1735	40	4	2	6	3	5	60
1736	45	6	1	2	3	4	61
1737	44	5	1	6	0	3	59
1738	43	8	5	5	3	4	68
1739	30	4	3	5	4	4	50
1740	31	1	3	4	4	3	46
1741	45	7	5		2	6	65
1742	28	4	4	2	1	8	47
Total	**268**	**33**	**20**	**30**	**20**	**29**	**512**
Valeur en %	**52,3**	**6,4**	**3,9**	**5,9**	**3,9**	**5,7**	**100**

Ce tableau met en évidence le poids des enfants de marins nés à La Chaume entre 1734 et 1742, catégorie socio-professionnelle qui représente 52,3% des naissances ce qui atteste d'une forte présence maritime dans ce quartier, loin devant les gens de la terre formant à peine 10% du total. Les années 1736-1737 par exemple ont consacré plus de 74% des naissances dans des familles de marins soit le maximum de la décennie. Cette période est aussi, soulignons-le, une période de paix pour les marins. Qu'en est-il du nombre de mariages sur cette même période ?

272 Les villages de l'Aubraie de la Bernardière, excentrés du bourg de La Chaume et composés exclusivement de laboureurs et sauniers comptent 16 feux soit un peu plus de 50 personnes.
273 *Ibid.*, p. 234-235. Se reporter aussi aux travaux de Véronique DELHOMMEAU, *La Chaume aux XVII[e]-XVIII[e] siècles (1623-1792). Approche d'une société maritime*, Maîtrise Poitiers, 1996, p. 75 et ss.

Tableau n°19 : Les mariages de marins à La Chaume (1730-1740)

	Nombre de mariages	Nombre de mariages de marins	Valeur en %
1730	**18**	**13**	**72,2**
1731	**26**	**18**	**69,2**
1732	**17**	**7**	**41,2**
1733	**13**	**8**	**61,5**
1734	**24**	**13**	**54,2**
1735	**18**	**13**	**72,2**
1736	**17**	**13**	**76,5**
1737	**23**	**14**	**60,9**
1738	**12**	**5**	**41,7**
1739	**10**	**7**	**70**
1740	**16**	**10**	**62,3**
Total	**194**	**121**	**62,4**

Au cours de la même décennie (1730-1740) les mariages de marins représentent 62,4% du total[274] avec pour les années 1735-1736 des taux élevés de 72,2% et 76,5% ce qui corrobore les forts taux de naissance des années 1736-1737. Avant la Guerre de Succession d'Autriche (1744-1748), les familles de marins représentent donc pour la seule paroisse de La Chaume, selon nos calculs et ceux de Collinet, près de 70% des ménages. Cependant, durant les années qui suivent, le nombre de marins est en chute à La Chaume, ce qui peut se traduire à travers le nombre de mariages qui sont quatre fois moins nombreux qu'aux Sables.

Tableau n°20 : Nombre de mariages comparés dans les deux paroisses (1775-1785)

Nombre de mariages	Paroisse Notre Dame	Dont mariages de marins	Valeur en %	Paroisse Saint-Nicolas de La Chaume	Dont mariages de marins	Valeur en %
1775	28	9	32,1	6	1	16,7
1776	37	15	40,5	15	3	20
1777	27	11	40,7	5	0	0
1778	17	1	5,9	7	2	28,6
1779	24	6	25	3	0	0
1780	12	0	0	5	1	20
1781	24	5	20,8	6	0	0
1782	22	7	31,8	8	3	37,5
1783	38	16	42,1	9	3	33,3
1784	47	31	66	12	7	58,3
1785	36	23	63,9	16	8	50
Total	**312**	**124**	**39,7%**	**92**	**28**	**30,4%**

Il semble qu'entre 1775 et 1785, la décrue s'accentue plus fortement à La Chaume où le nombre de mariages de marins est en chute comparé aux années 1730-1740[275]. Alors que plus de 60% des mariés étaient des marins à cette époque, la part n'est plus que de 30% quarante ans plus tard soit deux fois moins. La Chaume se distingue donc de sa voisine sablaise où les mariages de marins représentent encore près de 40% des unions. Comme on l'a vu précédemment, la période n'est pas propice aux unions en raison de la guerre d'Indépendance américaine. Les mariages de marins avant la guerre (1775-1777) représentent

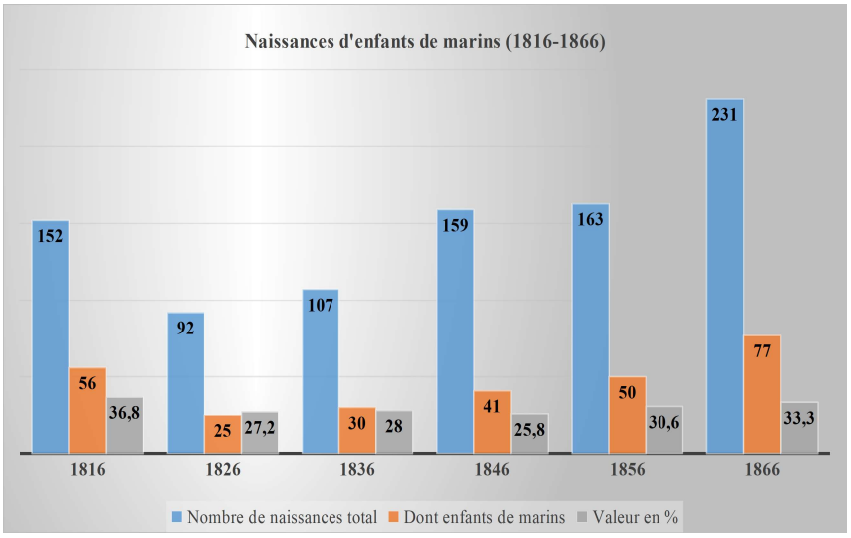
274 Soit 121 mariages sur 194.

275 Nous ne pouvons pas établir de statistique comparative avec la paroisse des Sables puisque sur cette décennie, les prêtres n'indiquent que très rarement les professions des époux.

de 32 à 41% des unions aux Sables mais, dès l'année suivante et jusqu'en 1782 les mariages de marins sont faibles voire inexistants certaines années (1778, 1780). Au retour de la paix (1783), les mariages reprennent avec deux tiers des unions contractées par des marins entre 1784 et 1785. Le retour à la paix est donc synonyme de mariages.

Au XIX^{e} siècle, les données de l'État-civil, incluant cette fois-ci à la fois La Chaume et Les Sables, permettent d'appréhender, sous un autre angle, le monde des marins.

Histogramme n°18 : Part des naissances d'enfants de marins (1816-1866).

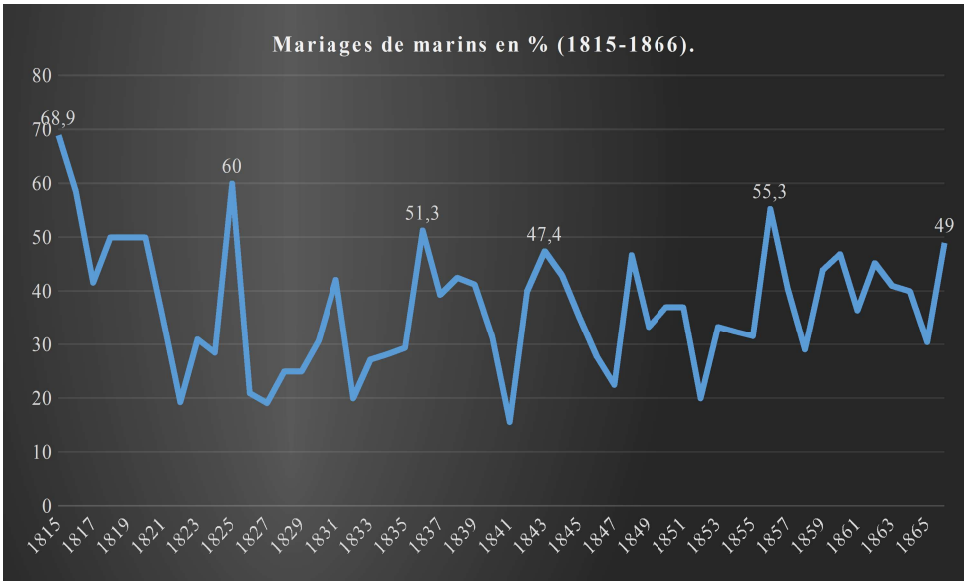


En prenant une année par décennie se terminant par le chiffre 6 entre 1816 et 1866, nous avons pu nous focaliser sur les enfants de marins. Les naissances d'enfants de marins représentent près de 31% du total des naissances ce qui laisse supposer qu'une famille sur trois est composée d'un marin[276]. La part des naissances la plus forte est marquée par deux pics : le premier de presque 37% en 1816 avec le retour des prisonniers de guerre à partir de mai-juin 1814 et leurs mariages dans la foulée et, en 1866 avec 33,3% en raison de l'essor des pêches côtières et des débuts des conserveries de poisson apportant une population jeune en ville.

La part du nombre de mariages de marins est quant à elle de 37,4% entre 1815 et 1866 avec des années où cette part atteint 69% (1815) ou 60% (1825)[277]. Les marins, au fil des années de ce premier XIX^{e} siècle, ne représentent plus la majorité qu'ils occupaient sous l'Ancien Régime où ils pouvaient former jusqu'à 70% de la population totale. En l'espace d'un demi-siècle (1815-1866), ils sont passés de 69% des unions à 49%.

276 Soit un total de 904 naissances pour les six années de référence (1816-1866) dont 279 sont le fait de marins.
277 Soit 746 mariages sur 1995.

Graphique n°12 : Le poids des mariages de marins (1815-1866)



Ces chiffres varient en fonction des périodes et montrent néanmoins une forte proportion de marins dans une ville comme les Sables-d'Olonne préfigurant par là-même les caractéristiques démographiques et surtout sociales d'une ville portuaire. Ces chiffres attestent surtout que la population maritime pèse moins lourd dans la population globale au XIX^{e} siècle qu'au XVIII^{e} démontrant ainsi, de manière insidieuse, les mutations internes de la ville.

Intéressons-nous tout d'abord aux origines géographiques des navigants du corpus. Où sont nés les marins vivant aux Sables en 1846 ?

C - Les origines géographiques des gens de mer de 1846

Cas des navigants (Annexes n°10, 11)

On est en présence d'un recrutement extrêmement local puisque 82% d'entre eux sont nés en pays Olonnais et dans plus de 96% des cas, les marins sont nés aux Sables ou à La Chaume. Dans l'arrière-pays immédiat, c'est la commune d'Olonne qui fournit le plus de marins comme les trois frères Elbert[278], originaires du village saunier de la Girvière et qui ont suivi leur mère à La Chaume. La mort de leur père qui succomba à l'épidémie de choléra en août 1832, à l'âge de 47 ans, a sans aucun doute contraint cette mère de famille, chargée d'au moins quatre enfants âgés de deux à onze ans, à quitter son village natal. Cette famille a ainsi fait souche à la Chaume. Le port a alors fourni du travail à ces frères tous trois devenus inscrits maritimes[279]. Dans cette famille, la mer a très certainement joué un rôle salvateur. La place du bourg d'Olonne est singulière dans la mesure où elle a donné davantage de novices que de matelots sur la période 1849-1865. Les jeunes sans formation préalable aux métiers de la mer trouvaient facilement un embarquement sur un sardinier alors que les hommes d'un âge mûr – assez vieux pour être matelots – étaient plus rares. On peut supposer que le métier de marin attirait davantage les jeunes aussi plus faciles à former et plus sûrs de continuer le métier de marin à la suite de leur apprentissage.

278 Cohorte 1, n°257, 258 et 259.
279 Charles Eustache Elbert né en 1821, Pierre Louis né en 1826 et Constant né en 1830. Les deux derniers figurent dans le registre 3P7-27 inscrits en mai 1841 (n°119 et 120).

Tableau n°21 : Nombre de marins olonnais inscrits sur les registres de la période 1849-1865

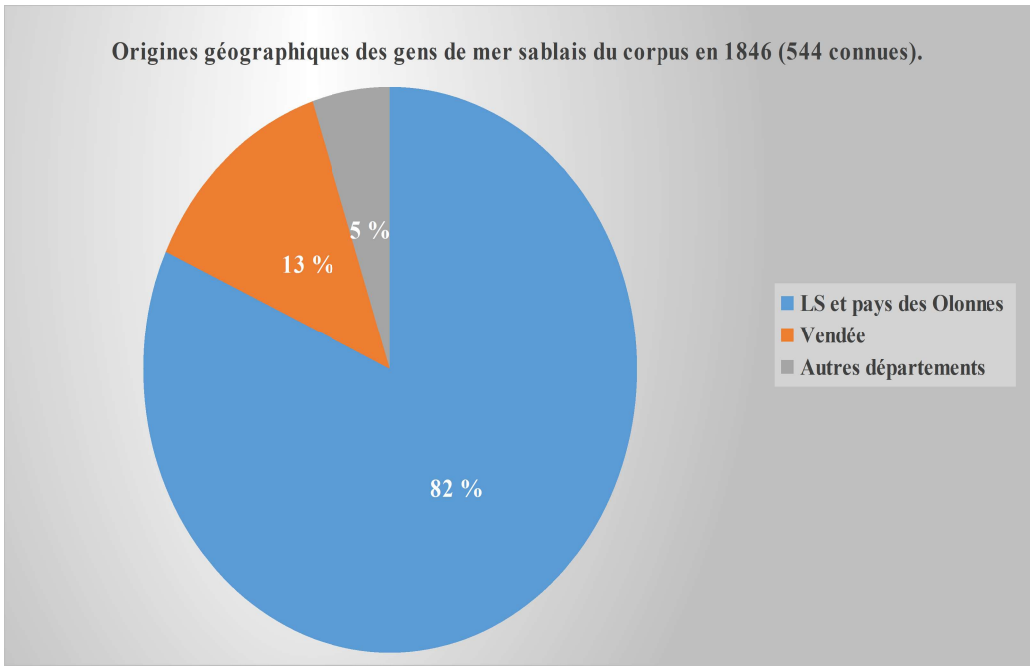
Novices	Matelots
111	17

Hormis l'arrière-pays olonnais, la seconde aire de recrutement est vendéenne avec 13% des effectifs. Quelques aires géographiques se distinguent dans ces migrations masculines qui voient arriver des frères. Les ports de Saint-Gilles et de Croix-de-Vie perdent ainsi vingt marins avec les frères Gaborit, Milcent, Morvant ou Noleau[280] ou encore des communes du marais comme Soullans ou Commequiers avec les trois frères Barranger[281] et Caillonneau[282]. Des communes qui n'ont pas de vocation maritime comme Avrillé, Apremont, Challans ont pourtant fourni des marins mais dans de moindres proportions que le port gillo-crucien. Dès 1846, on voit déjà se dessiner les prémices d'un mouvement migratoire en provenance du marais nord-vendéen (Soullans, Bois-de-Cené, Saint-Jean-de-Monts) qui s'amplifiera à la décennie suivante.

Enfin, seulement 5% des marins sablais sont nés en dehors de la Vendée. Deux aires géographiques se démarquent avec, en tête, La Bretagne pour 39,3% dont cinq marins originaires de l'île de Groix. Nous aurons l'occasion de revenir sur cette migration durable puisqu'une colonie groisillonne s'est implantée dans le quartier du Passage[283]. En second lieu arrive la Charente-Inférieure à hauteur de 28,6% : l'île d'Oléron et l'environnement proche autour de Marennes (Les Mathes, La Tremblade, Le Gua) est le berceau de cinq d'entre eux soit autant que pour Groix. On note un marin originaire de Marans alors port de cabotage actif[284]. Enfin, un seul marin sablais recensé en 1846 était natif d'outre-mer en la personne du capitaine Louis Armant[285] né à Saint-Domingue en 1787 au lieu-dit *La Savane Limonade*. Ce marin « exotique » quitta donc les Antilles pour s'établir en métropole. Il s'allia à la fille d'un capitaine au long-cours qui avait lui-même bourlingué dans les parages des Antilles durant la Guerre d'Indépendance américaine puisqu'il avait servi l'escadre de l'amiral De Grasse et avait participé au combat des Saintes d'avril 1782 à bord du *Sceptre*[286].

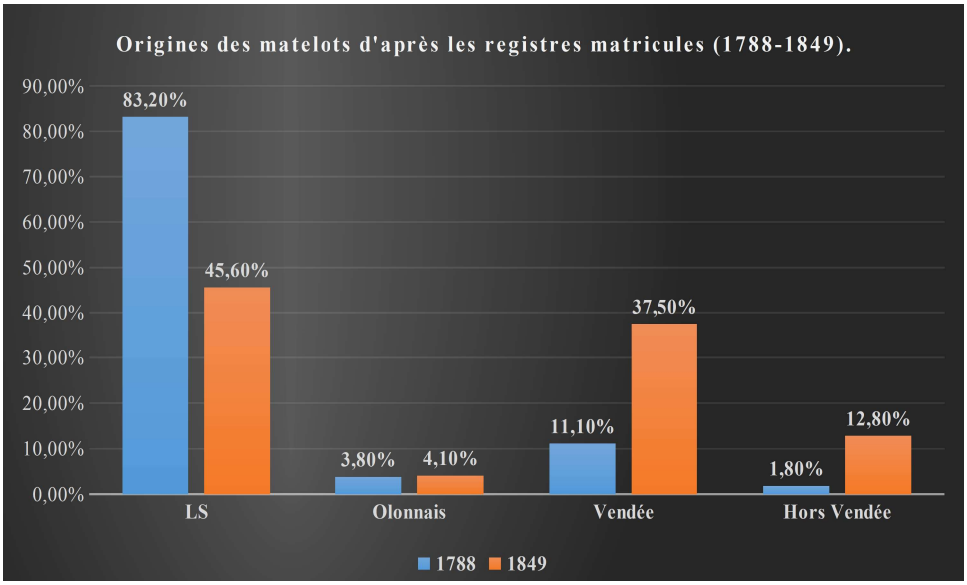
280 Cohorte 1, n°287, 288, 500, 501, 517, 518, 520 et 536, 537.
281 Cohorte 1, n°31, 32 et 33.
282 Cohorte 1, n°160, 161, 163.
283 Hervé RETUREAU, « L'intégration d'une colonie groisillonne aux Sables-d'Olonne au XIX^{e} siècle », *revue Olona* n° 184, p. 2-18, 2003.
284 Cohorte 2, n°452 (Lorit Jean-François).
285 Cohorte 2, n°7.
286 En la personne de Jean-Aimé Macouin (1742-1829) ce dernier tint un journal de campagne qui fut publié, Patrick VILLIERS, « Journal de campagne d'Aimé Macouin », *Revue Olona* n°210, 2009, p. 9-47.

Histogramme n°19 : Origines géographiques des gens de mer recensés en 1846 (voir cartes Annexes 10-11).



Si les marins du corpus restent essentiellement sablais, une comparaison de l'origine des matelots à partir des registres matricules semble révéler une certaine évolution dans l'aire de recrutement des forces vives du port sur une période d'à peine un siècle (1788-1865)[287].

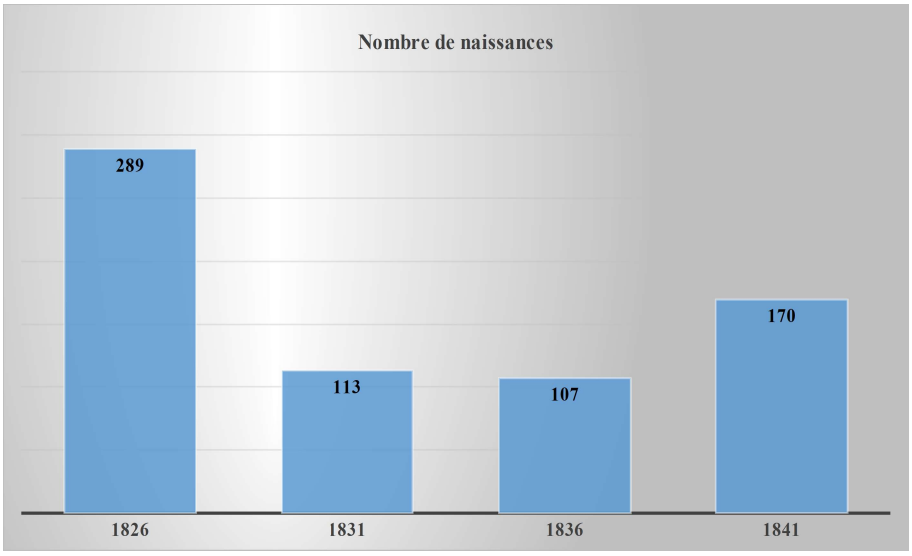
Histogramme n°20 : Comparaison de l'origine des matelots entre 1788-1805 et 1849-1865 (sources SHD, registres 3P7-7, 3P7-62, 3P7-63 et 3P7-79). (Annexes 12 à 16).



287 SHD, Registre des matelots 3P7-7 (1788-1805) composé de 507 enregistrements dont l'origine géographique est connue pour 495 matelots (97,6%). Pour la période 1849-1865, nous nous sommes appuyés sur les registres 3P7-62, 3P7-63 et 3P7-79 recensant 810 matelots.

En effet à la veille de la Révolution, 87% des marins étaient natifs du bassin olonnais avec seulement à peine 2% de matelots nés en dehors des limites départementales. On est en présence d'un recrutement interne laissant peu de place aux apports extérieurs ce qui prouve que le port s'autosuffisait et gérait son propre recrutement « en interne » pourrait-on dire. Quelques soixante ans plus tard, l'aire de recrutement s'est largement ouverte sur l'extérieur puisque la part des Olonnais représente à peine la moitié des effectifs (49,7%). Le port recrute en provenance du département dans 37,5% des cas quand 12,8% des marins sont natifs d'un autre département. Le port manquerait-il de bras pour compléter les équipages de ses navires ? C'est ce que les chiffres tendent à montrer. Il est vrai que la décennie 1830 avait accusé un déficit de naissances comme l'atteste le graphique ci-dessous. La ville a dû élargir son bassin de recrutement conjointement aux explications démographiques déficitaires et au regain de la pêche sardinière qui nécessitait d'importants effectifs de marins.

Histogramme n°21 : Nombre de naissances aux Sables-d'Olonne (1826-1841).



Dès lors d'où viennent ces néo-marins ? Les matelots d'origine vendéenne viennent de communes éparses mais un espace circonscrit se démarque sur l'échiquier vendéen avec les maraîchins dont il sera question ci-après qui forment une minorité cohérente de 9,6% des navigants[288].

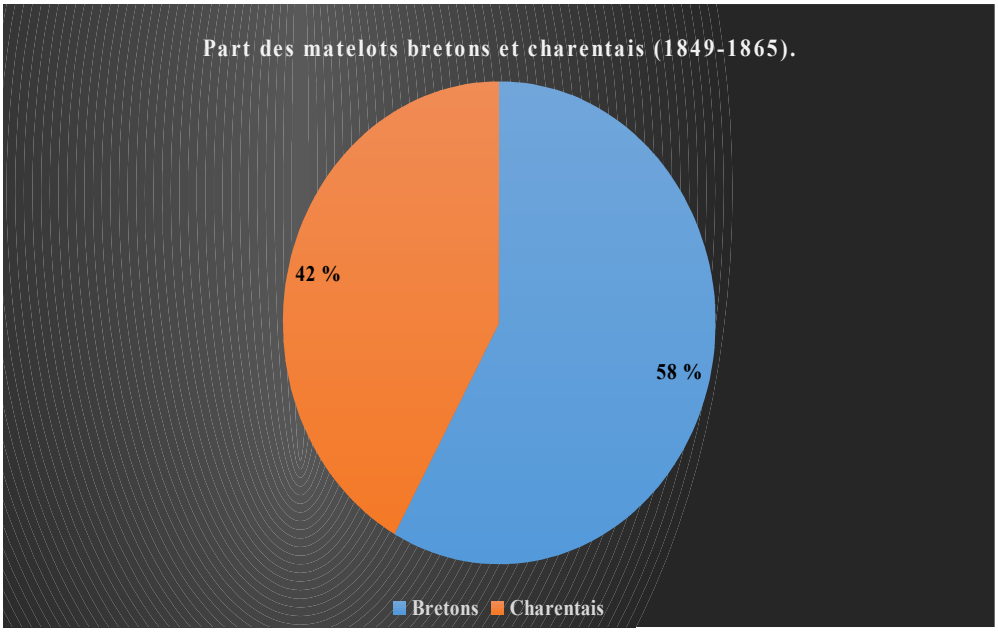
Tableau n°22 : Principales communes d'origines des matelots inscrits entre 1849 et 1864 (Annexes n°15-16).

La Roche sur Yon	Talmont	La Mothe-Achard	Brétignolles	Jard	Brem
15	10	10	5	5	3

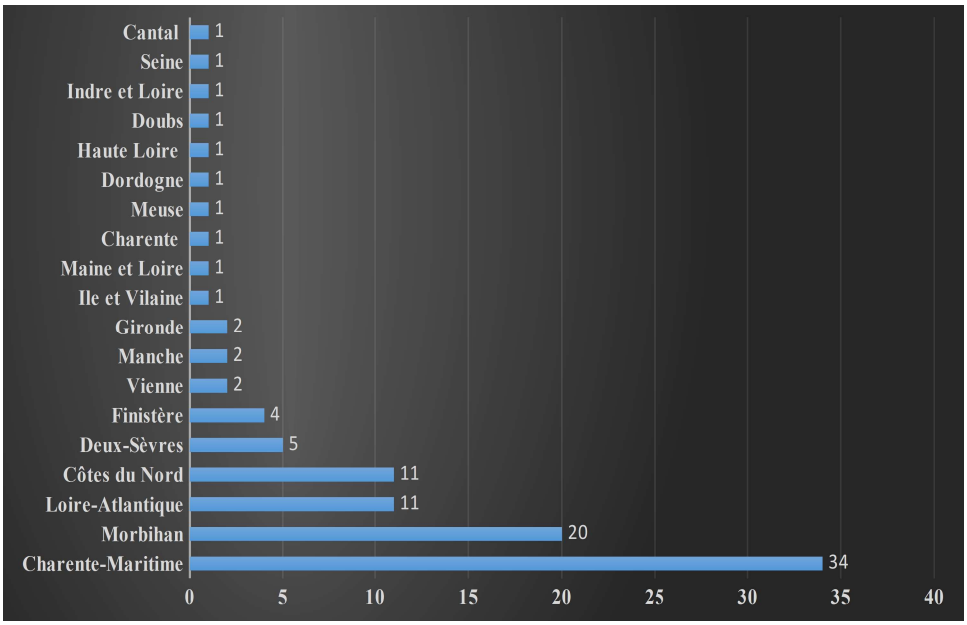
À peine 13% des inscrits maritimes proviennent d'autres départements. L'histogramme ci-dessous confirme la place prépondérante des Bretons et des Charentais formant 80,1% de l'immigration masculine maritime.

288 Soit 78 inscrits en provenance de Croix-de-Vie (25), Saint-Hilaire-de-Riez (18), Saint-Jean-de-Monts (13), Saint-Gilles (5), Soullans (5), Challans (4) principalement.

Histogramme n°22 : Part des matelots bretons et charentais (1849-1865).



Histogramme n°23 : Départements d'origine des matelots inscrits entre 1849 et 1864 (Annexe n°15).



Le port appelle les métiers de navigants mais qu'en est-il des professions maritimes à terre ?

Cas des non-navigants

En ce qui concerne les artisans de marine classés dans notre corpus parmi les non-navigants, les origines géographiques apparaissent beaucoup plus disparates ce qui les distingue des navigants au recrutement essentiellement local.

Tableau n°23 : L'origine géographique des artisans de marine en 1846 (111 connues). Annexes n°17-18.

Métiers	Nombre	Natifs des Sables	Valeur en %
Charpentier de navire	52 (48 connus)	34	70,8%
Scieurs de long	13	0	0%
Tonneliers	9	6	66,6%
Cordiers	11	10	90,9%
Forgerons	13 (9 connus)	4	44,4%
Cloutiers	3	1	33,3%
Voiliers	3	3	100%
Poulieurs	2	2	100%
Voituriers/portefaix	17 (13 connus)	3	23,1%
Total	**123 (111 connus)**	**63**	**56,8%**

En effet, plus de 43% de ces hommes composant la sphère paramaritime, ne sont pas natifs des Sables ce qui prouve que les métiers à forte compétence professionnelle tels que les forgerons, cloutiers et scieurs de long ne sont pas formés in situ et que l'on a besoin de faire appel à des spécialistes venus de provinces plus lointaines. La catégorie professionnelle la plus mobile reste celle des charpentiers et surtout des scieurs de long comme le précisait déjà le comte de Blossac en 1779[289]. Si 30% des charpentiers sont natifs des Sables, aucun scieur de long ne l'est. Si près de 71% d'entre eux sont nés aux Sables, il reste qu'un tiers est né hors des limites vendéennes. Parmi ce tiers, 45,5% sont natifs de la Creuse ou de la Corrèze parmi lesquels les trois frères Joulleau ou Joulot qui firent halte dans les forêts de Grosbreuil où ils trouvèrent épouse avant leur installation définitive aux Sables de même que la famille de Michel François Faugeron (1805-1870)[290]. Tous les scieurs de long épousèrent des Vendéennes. Le port des Sables a donc capté et attiré une main-d'œuvre artisanale qualifiée.

Si le métier de scieur de long est issu de l'émigration lointaine, au-delà du département, des métiers comme celui de cordier ou de poulieur se recrutent dans le giron local pour plus de 90% des hommes avec des familles bien identifiées dans l'exercice et la transmission de ce savoir-faire ancien. Pour la catégorie des cordiers, on note l'existence de la famille Buchoux qui file ses cordages sur le cours Blossac[291] composé à cette époque d'espaces sablonneux face à la mer. En février 1847, le maître-cordier Jean-François Buchoux (1784-1861) achète une maison voisine de sa corderie aux héritiers du marin Lazare Tesson (1796-1833). Il s'agit d'une

Maison composée d'une seule chambre basse sous la tuile, une cave au-dessous et une cour y joignant renfermée de murs à pierres sèches, située aux Sables-d'Olonne, quartier des corderies confrontant du levant et du couchant à l'acquéreur, du midi à des dunes et du nord aux corderies[292].

289 AN Série B3/673, réquisition de charpentiers (pièces 115-116), Poitiers le 5 mai 1779.
290 Cohorte 2, n° 260.
291 La corderie Buchou-Champot figure sur le cadastre au n°493, AM LS GV, section E. En février 1854, la corderie fit l'objet d'un alignement pour construire une rue dans le quartier (AM L O XIX-12). Une corderie Barbier existait encore en 1836 (DI-15, délibération du 16 juillet 1836). On trouve trace de cette famille dès 1701 avec le mariage de Charles Barbier, cordier, fils de maître Charles Barbier aussi cordier avec Marie Louineau, fille de forgeur.
292 ADV, Duret not. 3E71/117 (acte n°51), 22 février 1847, vente au prix de 370 francs. Cette maison avait été acquise par les grands-parents des vendeurs, Henri Renaud, maçon le 1er avril 1848 de M. Libaudière.

Le patron lui-même fils de cordier laisse la place à ses fils André Henri (1816-1870)[293] et Jean Aimé (1810-1896). Il est probable que les cordiers mentionnés dans le recensement aient travaillé pour le compte de cette famille. Les corderies disparaissent du paysage local avec l'urbanisation du quartier du Bout-de-Ville sous le Second-Empire et les cordiers durent s'expatrier « *sur un terrain en dedans de la grande muraille de manière que les cordiers puissent filer leurs câbles soit au nord, soit au midi* »[294]. Des corderies avaient aussi existé au sud du quartier du Passage entre les maisons et les dunes comme le confirme l'acte de vente d'une « *maison servant autrefois d'atelier de cordier* » par Louis Georges Eschtz ou Hecht (1813-1850)[295] au propriétaire-limonadier Antoine Julien Lafeuille, qui tint le premier établissement de bains sur le boulevard de l'ouest[296]. Signe fort d'un redéploiement d'activités professionnelles : les anciens ateliers se transforment pour devenir des lieux de villégiature.

Enfin, l'autre catégorie sociale la plus mobile est celle des voituriers et portefaix qui trouvent à s'employer sur les quais au débarquement des marchandises. Ces métiers précaires sont l'occasion pour ces migrants de trouver un emploi rapidement. Si trois portefaix sont natifs du Château-d'Olonne (Kirié et Sarazin entre autres[297]), le nommé Georges Léonard Hecht (1780-1851)[298], originaire de Hambourg, en a fait sa profession de longue date. Cette immersion dans le milieu maritime pour cet homme qui était natif d'un port a probablement facilité son intégration pour devenir par la suite mesureur de sel donc une personne digne de confiance. Ce « *soldat retraité bavarois* » avait demandé à être naturalisé le 25 octobre 1816 soit trois ans après son mariage[299]. Le cas de figure des migrations en 1846 est l'occasion d'analyser plus en profondeur la question de la mobilité des populations ayant choisi les Sables comme terre d'accueil au fil du temps.

293 Cohorte 2 n°148 et cohorte 1 n°147.
294 AM LS DI-19, 2 mai et 23 mai 1858.
295 Cohorte 2, n°373.
296 ADV, Petiteau, not. $3^{E}70/395$, acte n°146 du 16 décembre 1845. Il fit construire en lieu et place le Grand hôtel des Bains (1848) où siégea le tout premier casino. Louise ROBIN, *Villas et édifices balnéaires*, p. 54 et ss.
297 Cohorte 2, n°407 et 639.
298 Cohorte 3 n°374.
299 AM LS, Série DII-4 (1815-1822), 25 octobre 1816. Cet homme se distingua lors de l'incendie d'une maison le 12 juillet 1816 (AM LS DII-77) avec deux autres personnes.

III- Mobilité géographique et immigration dans une ville-portuaire (milieu XVIII[e]-milieu XIX[e] siècles)

Les ports restent des lieux de passage et de brassage de population puisqu'à « *l'exception de Bordeaux dont seulement un tiers des époux entre 1740 et 1790 n'est pas natif de la ville, les études soulignent que, durant tout le XVIII[e] et le début du XIX[e], les conjoints sont majoritairement étrangers à la ville portuaire : la moitié des hommes à Rouen ; à Nantes 78% pour les époux et 60% pour les épouses* »[300]. Est-ce qu'un port d'envergure moyenne comme celui des Sables capte dans son sillage les gens de l'extérieur et suit cette tendance attractive attestée dans ces autres ports ? Existe-t-il aux Sables, une chronologie particulière propre au phénomène migratoire ? Si tel est le cas, est-ce que ces personnes se fixent aux Sables de manière durable ? Nous nous appuierons sur deux sources complémentaires - les registres matricules et d'État-civil - pour apporter des tentatives d'explication à diverses périodes marquées par des mouvements migratoires.

A- Tentatives d'évaluation des immigrations successives

Nous avons fait le choix de tenter une approche de la question migratoire à travers trois périodes différentes en raison de données incomplètes dans les registres paroissiaux. En effet, tantôt le desservant de la paroisse de la Chaume n'indique pas les origines géographiques des mariés, tantôt c'est son homologue sablais. Nous tenterons donc une approche du concept de migration à travers le prisme des mariés captés à travers les actes de mariages des registres paroissiaux ce qui exclut de nos statistiques les migrants venus s'installer aux Sables déjà mariés ou célibataires. Cet état de fait sous-entend que ces chiffres ne sont que des minima. Il y a donc une part des migrants « volatiles » qui nous échappe car ne figurant pas dans les sources. Nous avons bien conscience que les registres paroissiaux ne donnent qu'une tendance et ne reflètent en aucun cas la part des étrangers au port y vivant véritablement sur ces périodes.

C'est la raison pour laquelle les migrations sous l'Ancien Régime seront vues à travers trois coupes à la fois singulières sur le plan chronologique mai aussi géographique puisque nous aborderons successivement les deux paroisses avant de tenter une approche globale pour la période contemporaine. C'est ainsi que nous étudierons tout d'abord La Chaume pour la période 1730-1740 puis Les Sables entre 1763 et 1776 soit, dans ces deux cas, durant des années de paix, ce qui peut être un facteur déterminant dans l'analyse des comportements migratoires. Par contre, pour le XIX[e] siècle soit entre 1815 et 1866, nous avons dépouillé près de 2000 actes de mariages civils avec des données de qualité.

Le poids des migrants à La Chaume entre 1730 et 1740

Commençons par la paroisse de La Chaume qui vit à l'écart de la ville des Sables du fait même de son isolement géographique naturel. Est-ce que cette communauté maritime accueille des gens de l'extérieur à l'aube de notre période d'étude ?

En relevant les origines des mariés de La Chaume entre 1730 et 1740, force est de constater que la part de l'immigration pour les hommes est faible, de l'ordre de 15,5% et, cette proportion est encore moindre pour les femmes atteignant un peu plus de 6%. Les mariages entre locaux représentent ainsi 78,4% des unions et les mariages entre un Chaumois et une fille extérieure au pays olonnais ne forment que 3,6% des mariages. Les mariées sont toutes vendéennes et originaires de paroisses très proches du port sablais telles que celles de Grosbreuil, Saint-Martin-de-Brem, Landeronde, Sainte-Flaive-des-Loups, Talmont ou

300 Alain CABANTOUS, *Les Français, la terre et la mer, XIII[e]-XX[e] siècle*, Fayard, 2005, p. 373.

Brétignolles donc dans un rayon géographique ne dépassant pas la journée de marche. Aucune des mariées n'est extérieure au Bas-Poitou ; phénomène que Jacques Péret a également vérifié dans le pays d'Arvert pour les mêmes périodes[301]. La sédentarité des époux est une caractéristique probante à La Chaume surtout chez les épouses beaucoup moins mobiles que les hommes. On se marie dans un entre-soi.

Les migrants sont dans la majorité des cas des personnes originaires d'Olonne (36,6% des mariés et 25% des mariées) ; la part des mariés vendéens[302], non issus du port, représente quant à elle 93,3% des mariages des gens de l'extérieur. On se marie donc entre soi et entre bas-poitevins à tel point que l'on peut parler de micro-migration. On ne recense que deux mariages bretons : l'un originaire de Quimper en 1732 et l'autre de l'île Tudy en 1738.

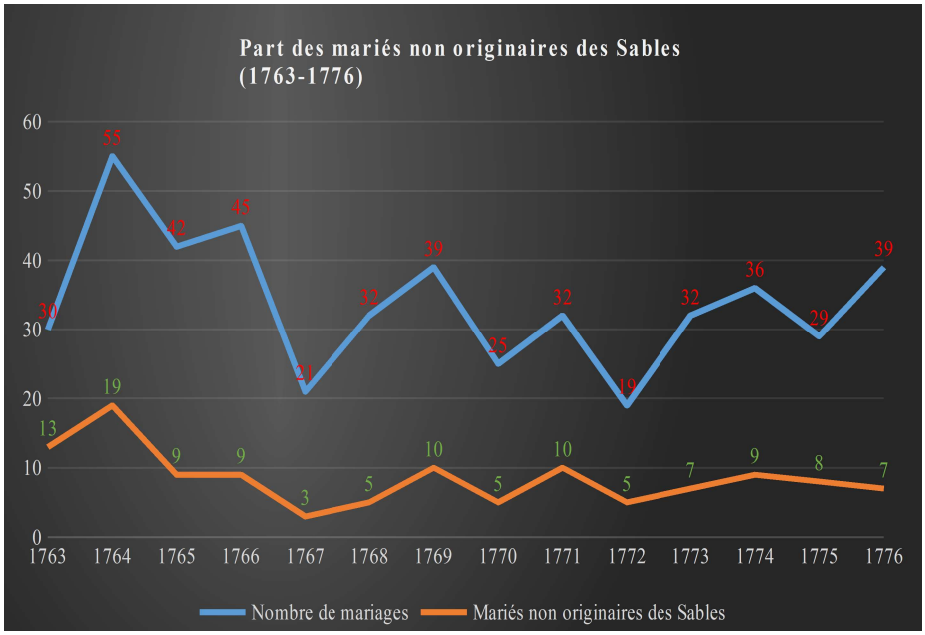
La paroisse de La Chaume apparaît donc comme un isolat matrimonial presque un îlot confirmant des pratiques à la fois endogames et homogames comme dans le port de Port-en-Bessin étudié par Pierre Gouhier[303]. Les hommes trouvent donc à se marier avec des filles de leur entourage, une voisine en quelque sorte car les limites territoriales du faubourg chaumois sont très réduites sous l'Ancien Régime. Il n'existe que deux hameaux, celui de La Bernardière et de l'Aubraie, en bordure de marais, où ne vivent que des sauniers et des laboureurs. La majorité de la population est donc concentrée à 95% dans le bourg d'ailleurs Collinet le confirme en 1779 lorsqu'il dresse un état quantitatif de la population chaumoise. Il distingue la population agglomérée avec 306 feux de celle des dits villages dénombrant seulement 16 feux[304]. Qu'en-est-il aux Sables vingt-cinq ans plus tard ?

Le poids des migrants aux Sables entre 1763 et 1776

Pour réaliser une étude sur l'origine géographique des mariés encore faut-il des registres bien tenus. Le curé de La Chaume, Jean Dupuy a laissé des lacunes très importantes pour la seconde moitié du XVIII^{e} siècle et les curés des Sables n'indiquent pas systématiquement les professions des époux. Nous avons dû opérer cette étude sur des périodes fragmentaires comme ici la période 1763-1776 comprise entre la fin de la Guerre de Sept ans et la veille de la Guerre d'Amérique[305].

301 Jacques PÉRET, « Mobilité sociale et géographique en pays d'Arvert (XVIII^{e}-XIX^{e} siècle) », *Les sociétés littorales du Centre-Ouest Atlantique*, Colloque du GERHICO, 1995, p. 585-604.
302 La Vendée n'existant pas à cette époque j'utilise ce terme avec les limites géographiques d'aujourd'hui.
303 Pierre GOUHIER, « *Port-en-Bessin 1597-1792, étude d'histoire démographique* », Cahier des Annales de Normandie, n°1, Caen, 1962.
304 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche*, 2002, p. 234.
305 Pierre GOUBERT, « Des registres paroissiaux à l'histoire », *Bulletin d'Histoire Moderne et Contemporaine du Comité des Travaux Historiques et Scientifiques*, Paris, Imprimerie Nationale, 1956. Louis HENRY, « Une richesse démographique en friche : les registres paroissiaux », *Population* 8-2, 1953, p. 281-290.

Graphique n°13 : Part des mariés non originaires des Sables (1763-1776)



Entre 1763 et 1776, l'étude des mariages sablais confirme un fort recrutement local à hauteur de 75% soit sensiblement les mêmes proportions qu'à La Chaume trente ans plus tôt. On note cependant un flot régulier de non-sablais qui se fixent tous les ans par le mariage[306]. Ainsi, pendant cette période, seuls 25% des mariés ne sont pas natifs des Sables. Les années 1763 et 1764 concentrent, à elles seules 27% des mariages étrangers. Ces 32 jeunes hommes, issus d'ailleurs, sont sans doute venus compléter les pertes masculines dues à la guerre de Sept Ans ; phénomène également constaté à Dunkerque par Alain Cabantous[307]. Ces hommes ont-ils fuit la guerre dans leur province et ont-ils cherché refuge aux Sables et dans ce cas, les pertes humaines causées par la guerre leur ont permis de trouver un emploi vacant d'autant que les armements morutiers reprennent et qu'il faut des équipages pour repartir vers Terre-Neuve.

Quelle était la provenance de ces hommes pour ces deux années ?

Tableau n°24 : Provenance des mariés non-originaires des Sables (1763-1764).

Provenances des mariés (1763-1764)	Pays Olonnais	Vendée	Départements limitrophes	Autres départements	Etranger	Total
	3	16	5	7	1	32

Hormis l'île de Ré, terre d'origine de trois hommes, les autres horsains proviennent de contrées diverses et éparses dont un Antillais natif de « *Sainte-Rose en Léogane, île françoise de la mérique* » (octobre 1763), un Bourguignon et un Montpelliérain ; aucune province ne sort véritablement du lot et l'on ne dénote pas de flux migratoire collectif mais plutôt des installations individuelles à contrario de la Saintonge proche où Thierry Sauzeau a pu remarquer de nombreux mariages en provenance de l'Europe du nord et en particulier des

306 Cette approche ne concerne que les mariés. Nous n'avons pas tenu compte de l'origine des femmes ici.
307 Alain CABANTOUS, *La mer et les hommes. Pêcheurs et matelots dunkerquois de Louis XIV à la Révolution, Dunkerque, Westhoek éditions, 1980*, p. 45.

communautés protestantes. Aux Sables-d'Olonne, ce n'est aucunement le cas. L'aire d'attraction sablaise est donc beaucoup plus limitée que le littoral saintongeais qui, il est vrai, appelle des hommes d'origines diverses : colons des Antilles de retour au pays, rapatriés du Québec ou soldats venus en renfort sur un littoral fortement militarisé avec le port de La Rochelle comme pôle attractif[308]. Pour l'ensemble des non-sablais, la majorité provient cependant d'une ville littorale voire rétro-littorale bas-poitevine dans 42% des cas avec des paroisses comme Jard, Talmont, l'Île d'Olonne, Olonne, ou Saint-Jean-de-Monts. Mentionnons qu'aucun des mariés de la période n'est natif des ports de Saint-Gilles ou de Croix-de-Vie par exemple contrairement au siècle suivant. L'origine géographique des mariés reste locale et vendéenne dans 93% des cas[309]. Après 1764, le poids des migrants sera beaucoup plus faible avec seulement un léger pic en 1769, 1771 et 1772 sans doute à mettre en relation avec les travaux de la jetée des Sables qui nécessitent des corps de métier spécifiques (tailleurs de pierres notamment).

Tableau n°25 : Mariages aux Sables (1764-1776) : le poids des migrants.

Année	Nombre de mariages	Mariés non originaires des Sables	Valeur en %	Mariés nés hors-Vendée	Valeur en %
1763	30	13	43,3	6	20
1764	55	19	34,5	7	12,7
1765	42	9	21,4	0	0
1766	45	9	20	1	2,2
1767	21	3	14,2	0	0
1768	32	5	15,6	0	0
1769	39	10	25,6	5	12,8
1770	25	5	20	4	16
1771	32	10	31,2	2	6,3
1772	19	5	26,3	0	0
1773	32	7	21,9	1	3,1
1774	36	9	25	3	8,3
1775	29	8	27,6	3	10,3
1776	39	7	18	2	5,1
Total	**476**	**119**	**25%**	**34**	**7,1%**

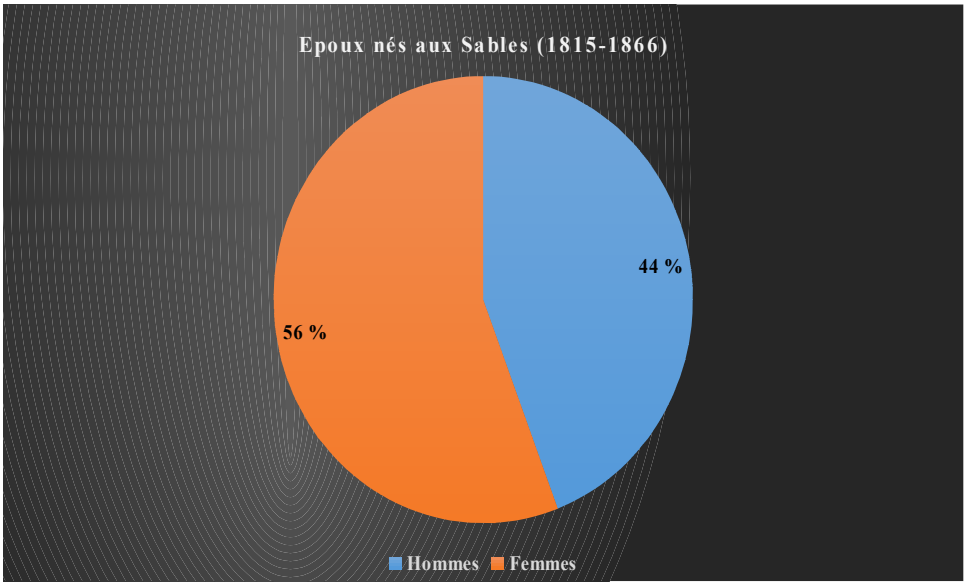
Entre la Guerre de Sept Ans et la veille de la Guerre d'Amérique, le port des Sables attire peu de population masculine extérieure au Bas-Poitou. Le port semble s'auto-suffire en terme de besoins en main-d'œuvre masculine.

308 Thierry SAUZEAU, « Le littoral saintongeais, terre d'accueil pour les étrangers au XVIII[e] siècle ? », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, Tome 117, n°1, mars 2010, p. 123-133.
309 Soit 442 mariages sur 476.

Le poids des migrants aux Sables entre 1815 et 1866

Qu'en est-il au siècle suivant sur une période d'une cinquantaine d'années s'étirant de la chute de Napoléon en 1815 aux années où règne le Prince-Président en 1866 ? Les comportements ont-ils changé ? Pour mesurer l'attractivité du port sablais, nous nous sommes appuyés sur l'étude des actes de mariage.

Histogramme n°24 : Le poids des époux sablais (1815-1866).

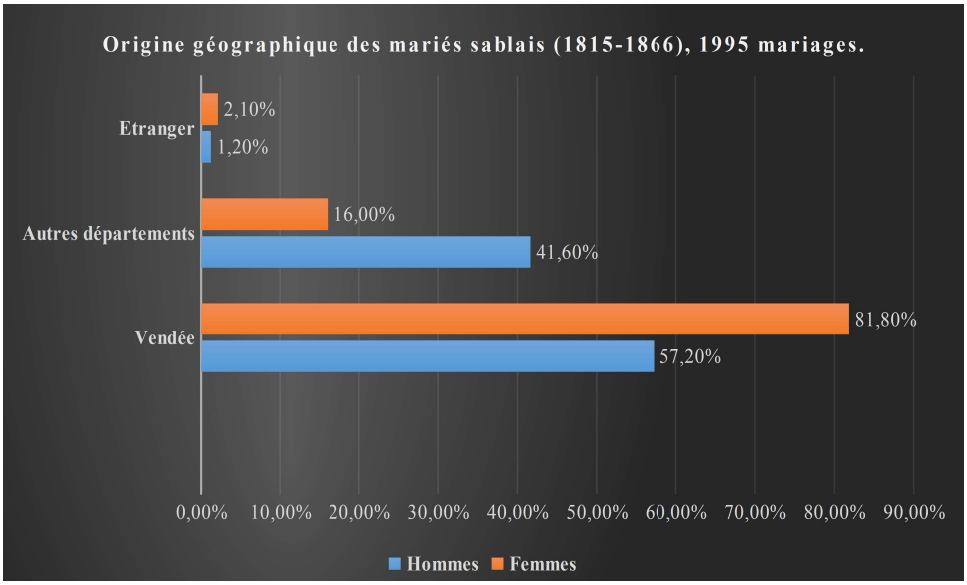


Si nous souhaitons aborder la question de la migration dans cette partie, il convient de préciser avant tout le poids de la stabilité des hommes et surtout des femmes originaires des Sables. En effet, l'étude des actes de mariage sur la période 1815-1866 atteste du fort ancrage originel des marié(e)s puisque 49,5% des époux sont natifs des Sables ou de La Chaume et 62,4% pour leurs épouses. La part des hommes est portée à 54,2% et à 80% pour les femmes en y incluant les Olonnais et Olonnaises[310] (**Annexes 19 à 22**).

Ces chiffres permettent donc d'affirmer que 50,5% des époux sont nés en dehors du port des Sables contre seulement 37,6% des femmes. D'où proviennent alors ces mariés qui choisissent la ville des Sables-d'Olonne pour se fixer ou tout au moins s'y marier ?

310 Mariés natifs d'Olonne, de l'Ile d'Olonne ou du Château-d'Olonne.

Histogramme n°25 : Origine géographique des marié(e)s 1815-1866.



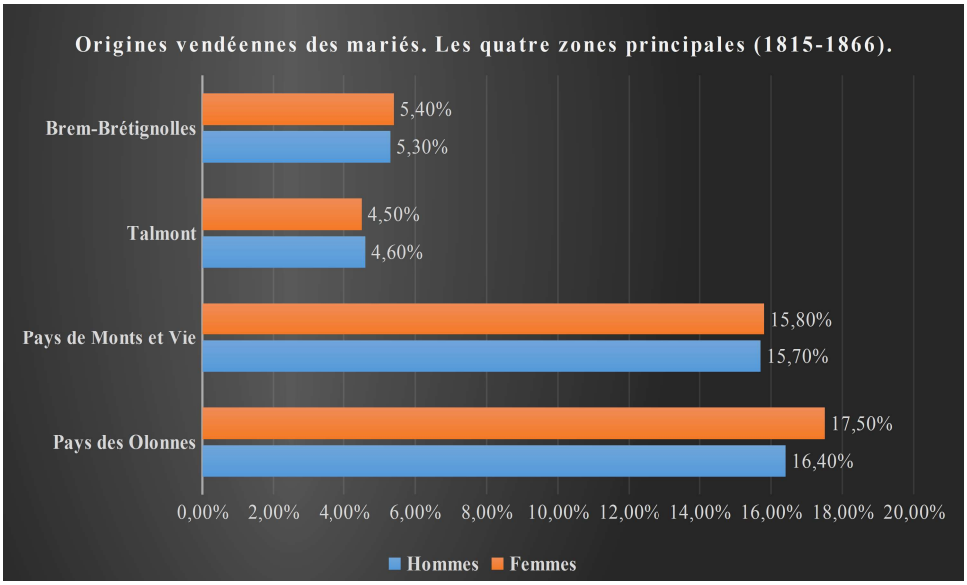
Il y a donc eu, en l'espace de quelques décennies, une mutation des comportements migratoires puisque si 7% des mariés étaient natifs d'un autre département que la Vendée entre 1763 et 1776, ils sont 41,6% au siècle suivant. Le port sablais joue donc un rôle attractif pour une catégorie de personnes et polarise ainsi une forme de dynamisme à la fois démographique et économique. Dès lors, d'où viennent ces nouveaux arrivants qui choisissent le port des Sables comme terre d'élection[311] ? Qu'est-ce-qui les pousse aussi à quitter leurs communes d'origine ?

Le port sablais exerce donc une relative attraction pour les ruraux ce que les historiens ont identifié sous le terme de *pull*. Les travaux du port entamés dès 1819 et qui vont se poursuivre durablement tout au long du XIX[e] siècle ont inévitablement amené une population d'ouvriers en ville. Certains ont pu s'y marier. On sent donc, à travers la lecture des archives civiles, une ville qui « bouillonne », qui attire à la fois des hommes et des femmes qui s'y fixent de manière durable grâce au mariage ou qui s'y fixent après un mariage scellé dans leur commune d'origine mais cette catégorie-là est plus difficilement palpable. Si l'on compare le port sablais à celui de Saint-Gilles, le constat est sans appel. Alors que le port des Sables polarise des populations extérieures, à Saint-Gilles sur quarante mariages seuls six mariés sont issus d'un autre département que la Vendée quand trente-et-un sont natifs soit de Saint-Gilles, de Croix-de-Vie, du Fenouiller ou de Saint-Hilaire-de-Riez communes limitrophes du port giras[312]. Presque toutes les mariées sont quant à elles originaires des communes de la proche couronne suscitées (38 femmes sur 40). Le port des Sables et la ville dans son ensemble attirent quant à elles les populations extérieures ce qui n'est pas le cas dans le port de Saint-Gilles. Un marin de Croix-de-Vie qui se marie dans sa commune d'origine le 19 novembre 1856 est dit être « *domicilié à La Chaume* ». La Chaume et Les Sables jouent le rôle d'aimant attractif pour ces populations du marais nord-vendéen. Si l'on prend la commune d'Olonne qui jouxte celle des Sables, la situation est semblable puisque 64 mariages sur 69 (pour les

311 En octobre 1826 déjà, on signalait 224 nouveaux domiciliés constitués en grande partie par les effectifs de « *l'établissement du séminaire, à celui des religieuses et aux travaux que le gouvernement fait exécuter en ce port* » AM LS DII-78, Mouvement de la population entre le 1[er] janvier 1822 et le 30 septembre 1826. Il est bien évident que les séminaristes et les religieuses n'entrent pas dans nos statistiques matrimoniales.
312 Nous avons pris comme années de références : 1826, 1836, 1846, 1856 et 1866 pour les communes de Saint-Gilles et d'Olonne.

mêmes années) sont le fait de mariés vendéens parmi lesquels trente-six Olonnais. Cette étude comparative prouve que seul le port des Sables est concerné par les migrations et la proche périphérie – comme ici Olonne – n'en profite pas. Il convient néanmoins de relativiser l'ampleur du phénomène migratoire qui s'il existe bien est d'ordre micro-régionale.

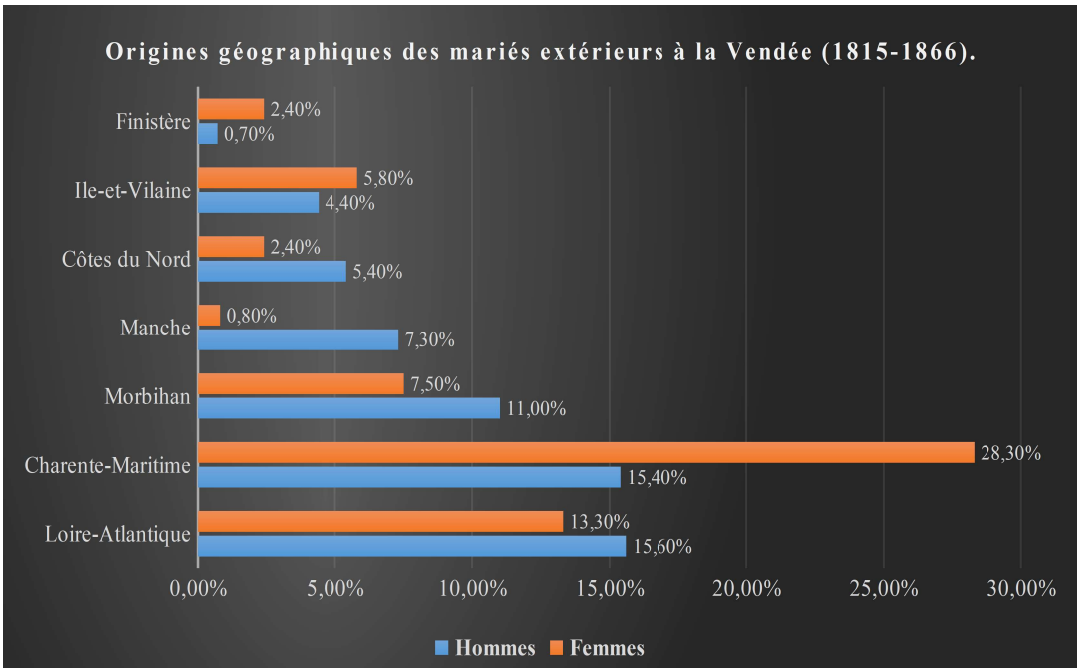
Histogramme n°26 : Les marié(e)s d'origine vendéenne. Les principales aires d'origine (Annexes n°20, 22).



Il apparaît que le port des Sables capte une population issue principalement de quatre zones géographiques originelles : le bassin olonnais suivi dans les mêmes proportions (entre 15,7% et 17,5%) par la zone comprise sur le littoral entre Saint-Gilles, Croix-de-Vie, Saint-Hilaire-de-Riez et Saint-Jean-de-Monts. Enfin, une troisième aire s'affirme avec le pôle Brem-Brétignolles (5,4%) puis la ville de Talmont (4,5%). L'attraction vendéenne est avant tout une attraction de proximité et essentiellement littorale. Nous détaillerons ci-après la migration en provenance du Pays de Monts dite aussi maraîchine, la plus nombreuse en quantité. On est aussi surpris par l'extrême coïncidence entre la migration masculine et féminine.

Quand ils ne sont pas Vendéens ou Vendéennes, les mariés proviennent de départements parfois différents par contre.

Histogramme n°27 : Les mariés nés en dehors de la Vendée. Départements d'origine (voir Annexes n° 19, 21).

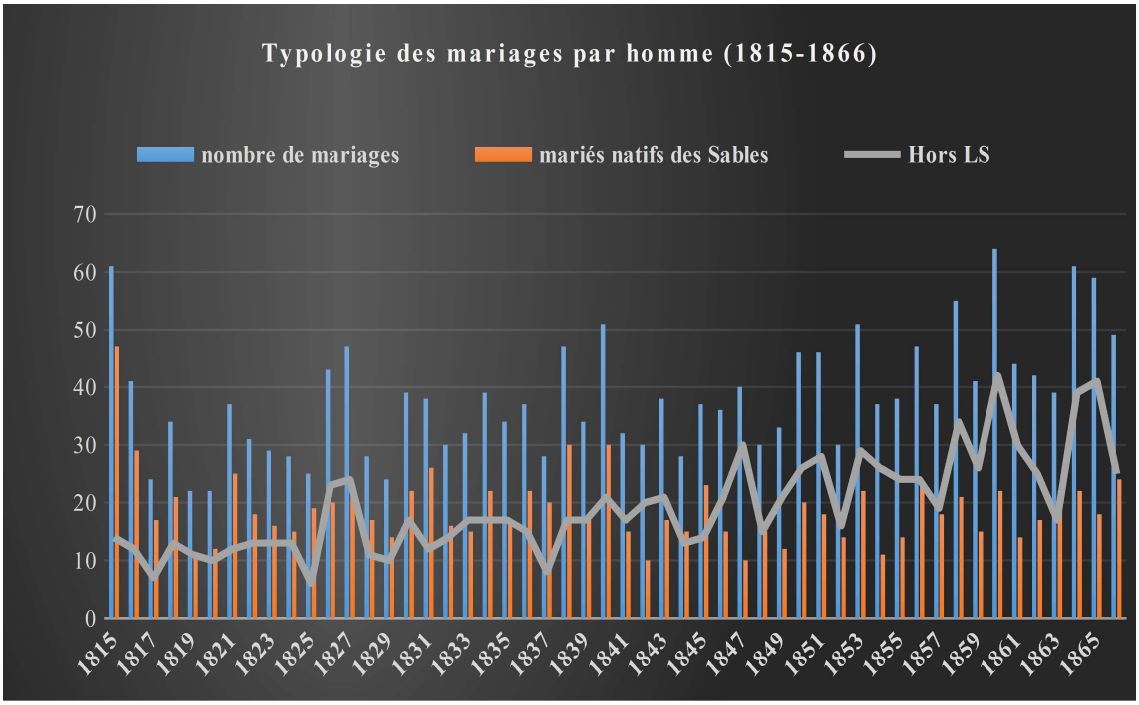


Ces données chiffrées montrent une différence notable entre hommes et femmes. Les hommes proviennent essentiellement des départements limitrophes (36,4%)[313] à la Vendée puis, en seconde position des quatre départements bretons (21,5%). La Manche a fourni 7,3% des mariés français avec un fort contingent, presque exclusif d'ailleurs, de douaniers.

L'origine géographique des épouses, non vendéenne, se distingue quelque peu des hommes par le poids plus important pris par les départements limitrophes (47,5%) et notamment de La Charente-Inférieure et, par la moindre représentativité bretonne avec 18,3%. Malgré tout, La Loire-Inférieure et La Charente-Inférieure forment les deux espaces pourvoyeurs de migrants non-vendéens. Si l'on considère ces deux seuls espaces, indépendamment des autres départements, 54,8% des effectifs sont charentais (97 personnes) contre 45,2% de ligériens (80 personnes) avec davantage d'hommes que de femmes (71,8%).

313 Soit les départements 17, 44, 49 et 79 (149 hommes sur 409).

Graphique n°14 : Chronologie des mariages

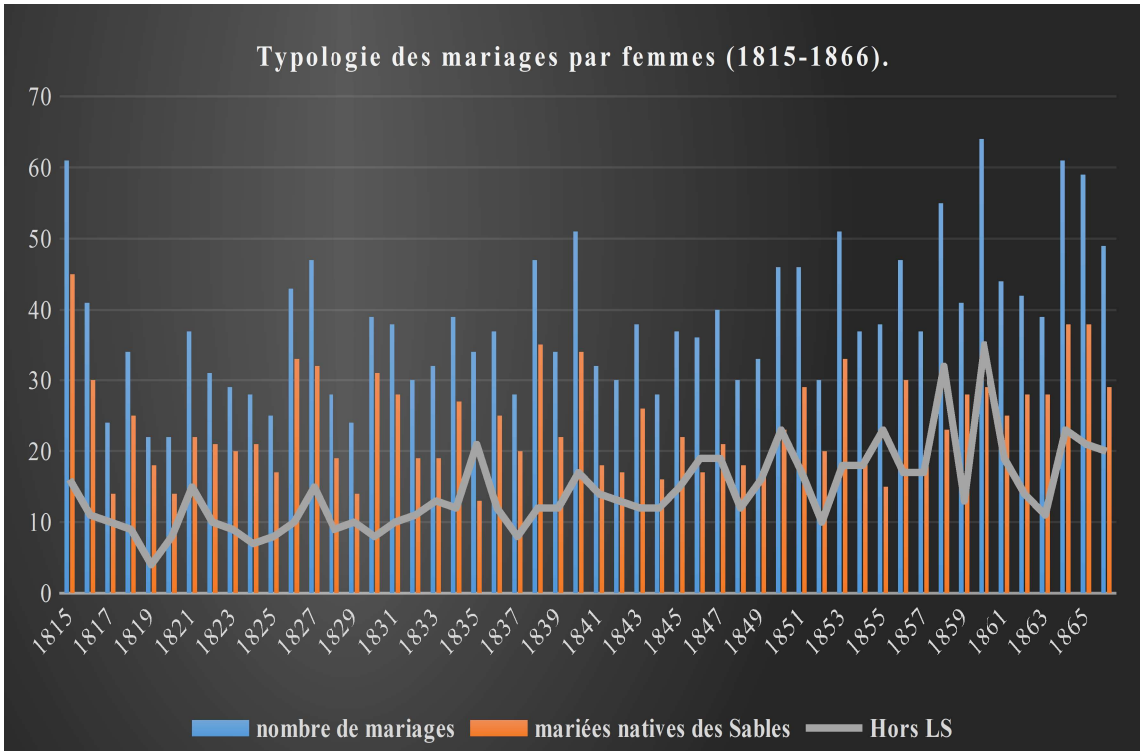


Certaines années les mariés non natifs des Sables sont en quantité supérieure aux locaux notamment entre 1846 et 1866 alors qu'entre 1815 et 1845 seules six années (1826, 1827, 1833, 1841, 1842 et 1843) avaient été marquées par davantage de mariages d'hommes extérieurs aux Sables. La tendance va s'inverser après 1845. En effet, si en 1845 le nombre de mariages de Sablais l'emporte encore sur les horsains (23/14), dès l'année suivante, le mouvement s'inverse (15/21) durablement et des années comme 1854 ou 1864 voient 70,3% et 69,5% de mariages d'hommes extérieurs aux Sables. La ville attire donc des hommes de l'extérieur dans des proportions qui ne sont plus celles de la période étudiée précédemment (1763-1776) où seuls 7% des mariés étaient nés en dehors des Sables.

Qu'en est-il chez les femmes ? La tendance est nettement moins forte puisque si 50,5% des mariés arrivent de l'extérieur, cette part n'est que de 37,6% chez les épouses ce qui prouve que les femmes sont moins mobiles que les hommes. Comme pour les hommes c'est après 1845 que les mariages de horsaines sont les plus nombreux représentant 55% du total[314] avec des années notables comme 1858 ou 1860 avec 32 mariages contre 23 et 35 mariages contre 29.

314 Soit 412 mariages entre 1845 et 1866 sur 750 unions de femmes extérieures aux Sables. Entre 1815 et 1845 seule une année avait été supérieure avec 21 mariages contre 13 (1835).

Graphique n°15 : Typologie des mariages par femmes (1815-1866).

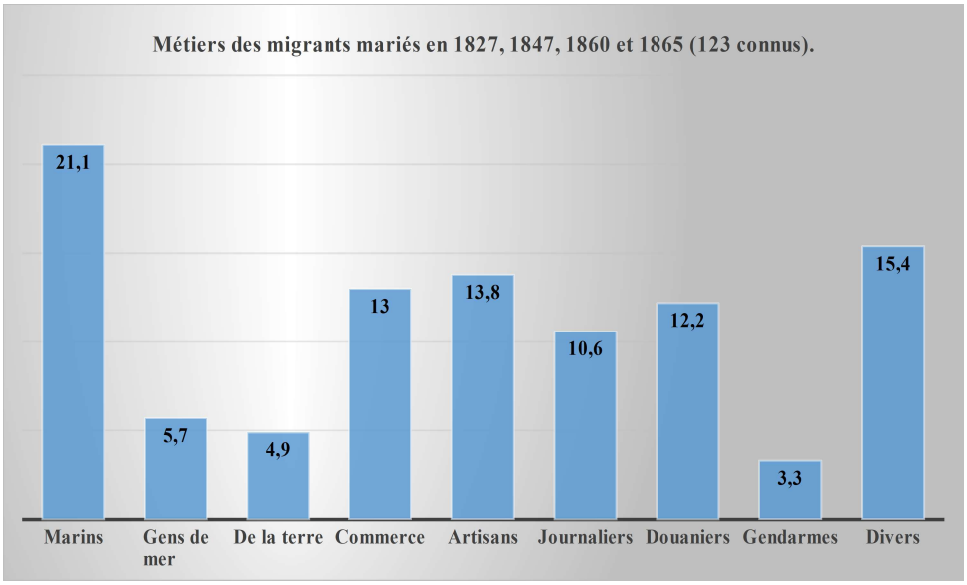


Le tableau met aussi en évidence une différence entre les sexes. En effet, les femmes sont moins mobiles que les hommes puisque 62% des mariées sont natives des Sables contre 49,5% pour les hommes. Ce tableau prouve que l'immigration globale en terre sablaise concerne, dans la grande majorité des cas, des hommes et des métiers masculins ; la part des hommes et des femmes issues d'autres départements le montre très nettement puisque seulement 6% des femmes sont natives d'un autre département alors que les hommes sont 20%. À contrario, seize femmes sont d'origine étrangère dont trois d'origines belge[315] pour douze hommes. On compte aussi deux Hollandaises, deux femmes de Saint-Domingue, deux Suisses, une New-Yorkaise.

Quel savoir-faire ces hommes d'origine extérieure apportent-ils aux Sables ? Issus d'un milieu de terrien vont-ils, pour autant, épouser la cause maritime ou, au contraire conserver un métier de terrien ?

315 Notamment Clémentine Markès, née en août 1811 à Anvers d'un père officier de marine, natif de la région de Groningue (Hollande) et d'Olive Brochard (1790-1868), une Olonnaise qui l'avait épousé en juin 1808 aux Sables. Les hasards ou vicissitudes de l'histoire expliquent ici cette naissance. C'est également le cas singulier de Marie-Anne Cury (1800-1887), mariée aux Sables en octobre 1828 au marin Jacques Étienne Valade (1802-1830). Cette dernière était née à Londres en juin 1800 d'une mère chaumoise, domestique chez la famille Vaugiraud de Rosnay qui émigra à Londres, et qui rentra après les tourments révolutionnaires à La Chaume. La mémoire familiale a conservé le surnom de cette femme dit « Marianne l'Anglaise » (entretien avec Mlle Louisette Hervouet, février 2011).

Histogramme n°28 : Métiers des migrants mariés aux Sables en 1827, 1847, 1860 et 1865.



Nous n'avons pas élaboré un dépouillement systématique des métiers de migrants, mais en prenant en compte, les quatre années où le nombre de mariages de migrants est important (1827, 1847, 1860 et 1865) on arrive à un échantillon de 123 personnes. Le métier de marin arrive en tête avec 21,1% des mariés voire près de 27% si l'on y inclue les métiers paramaritimes. L'année 1860, 42 migrants se marient aux Sables parmi lesquels 13 sont qualifiés de marins. L'activité sardinière attire des hommes extérieurs au monde de la pêche ce que Louis Papy avait relevé en ces termes[316] :

au temps de l'essor de la pêche sardinière, toutes sortes de gens s'improvisèrent pêcheurs et l'on vit venir l'été, de l'intérieur des terres vers les ports, des artisans, des commerçants, des cultivateurs […] Des paysans se sont faits hommes de peine à bord des embarcations, chargés de ramer et de débarquer les sardines sur le quai.

Si l'on compare ces chiffres avec les choix des mariés natifs des Sables, le constat est là aussi sans ambiguïté, en opérant une coupe décennale entre 1816 et 1866, les Sablais sont entre 40 et 83% à choisir le métier de marin-pêcheur avec une baisse continue sur cette cinquantaine d'années puisque si 82,8% des Sablais prennent la mer en 1816, ils ne sont plus que 66,7% en 1866. D'autres métiers semblent aussi les attirer. La ville des Sables est donc, à l'image d'autres ports sardiniers bretons[317], touchée par ces vagues migratoires que nous allons analyser. Des populations en quête de travail sont attirées par les ports et fournissent ainsi les cohortes de l'exode rural de l'arrière-pays vendéen. Le développement et l'orientation voulue vers la pêche à la sardine dans la décennie 1850, avec l'ouverture de trois usines entre 1853 et 1856 (voir partie 2), stimulent le marché du travail et conduisent à d'importantes migrations.

316 Louis PAPY, *La côte Atlantique de la Loire à la Gironde*, Tome II, p. 237. *Ibid*., p. 312 constate le même phénomène à la fin du XIX[e] siècle « *Quand ils sont cinq ou six [à bord], le deuxième et le troisième matelot sont ordinairement des hommes qui ne sont pas marins de profession ; ce sont des paysans des environs du port qui, pendant l'été, abandonnent l'agriculture pour se livrer à cette pêche, jadis si rémunératrice* ».

317 André-Marie D'AVIGNEAU, *L'industrie des conserves de poissons en France métropolitaine*, 1958, p. 200-228. Concarneau et Douarnenez figurent parmi les ports à forte croissance à partir de 1856 pour l'un et après 1866 pour le second. Le port de La Turballe est créé de toute pièce grâce à l'activité sardinière (p. 212).

Tableau n°26 : Part des mariages de marins (1816-1866).

Année	Nombre de mariages	Nombre de mariages de Sablais	Nombre de mariages de marins	Valeur en %
1816	41	29	24	82,80%
1826	43	20	9	45%
1836	37	22	15	68,20%
1846	36	15	6	40%
1856	47	23	16	69,60%
1866	49	24	16	66,70%
Total	**253**	**133**	**86**	**64,70%**

La chronologie prouve que la période de la fin de la Monarchie de Juillet (1846-1848) et du Second Empire s'affichent comme étant particulièrement attractives sur le plan migratoire.

B- Analyse des vagues migratoires du Second Empire

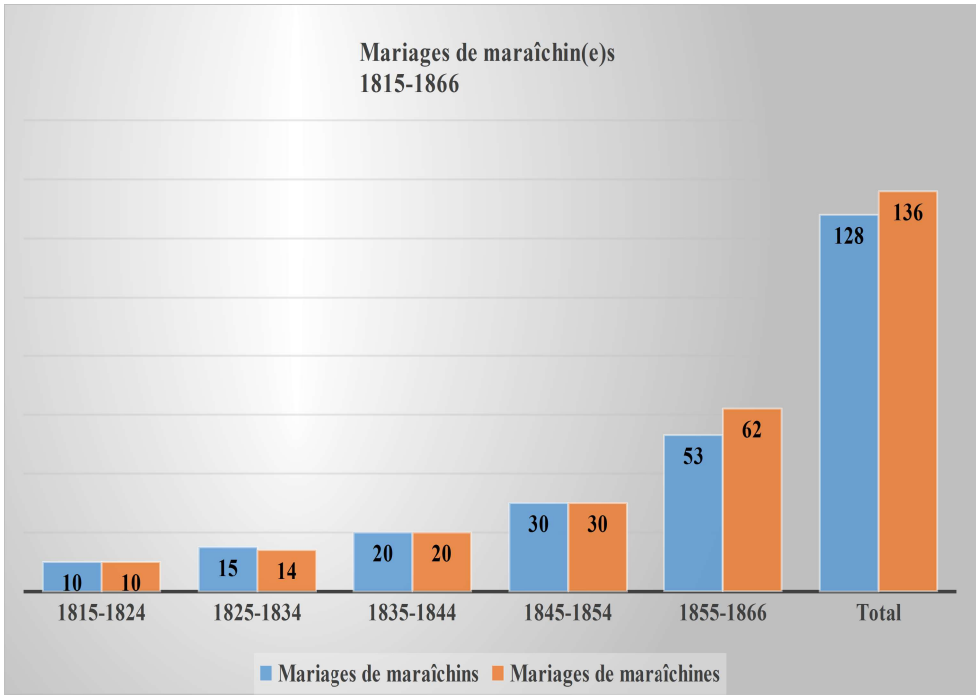
Entre la chute de Louis-Philippe (1848) et les premières années du Prince-Président (1852), le port des Sables va connaître une arrivée inégalée de personnes issues de l'extérieur. Ces migrations sont en provenance de deux aires géographiques distinctes : le marais de Monts d'une part et les littoraux breton et charentais d'autre part. Alors que la période précédente était caractérisée par une forte sédentarité, le mouvement migratoire devient plus fort au milieu du XIX^{e} siècle, une tendance attestée dans le reste de la France[318].

Une première vague maraîchine

Si près de 30% des mariés de la période (1815-1866) sont originaires de Vendée, 22% d'entre eux proviennent du marais-breton nord-vendéen, avec 128 unions. Bernard Pineau constate une même vague migratoire Nord-Sud en provenance du pays montois en direction de la commune de Saint-Michel-en-l'Herm entre 1826 et 1831 donc antérieure d'une décennie à la migration en direction des Sables[319].

318 Jacques DUPÂQUIER, *Histoire de la population française*, volume 3, de 1789 à 1914, Presses Universitaires de France, 1988, p. 170.
319 Bernard PINEAU, « La migration de Montois à St-Michel-en-l'Herm, à partir de 1825 », *Recherches vendéennes* n°20-2013, p. 199-243 soit 26 mariages entre 1826 et 1831 ou « 21% des 538 nouveaux arrivants ».

Histogramme n°29 : Les mariages de maraîchins (1815-1866).



Outre cette première tendance du début du siècle, le nombre de mariages maraîchins par décennie – hommes et femmes confondus - atteste d'une croissance nette après 1854, année au cours de laquelle, le nombre de mariages double presque, passant de 60 à 115.

Un test mené sur les mariées vendéennes pendant vingt ans (1840-1859) montre le poids des maraîchines dans l'émigration féminine.

Tableau n°27 : Mariages de Vendéennes aux Sables (1840-1859)

Décennie	Mariages de Vendéennes	Taux d'augmentation	Mariages de maraîchines	Taux d'augmentation	Part des maraîchines parmi les mariages de Vendéennes
1840-1849	120	33,3%	24	70,8%	20%
1850-1859	160		41		25,6%
Total	**280**		**65**		

Si le nombre de mariages de Vendéennes croît de plus de 33% entre 1840 et 1860, la part des Maraîchines augmente quant à elle de près de 71%. On peut donc affirmer que ces dernières gagnent en représentativité dans la ville. Le graphique précédent montre aussi que les maraîchines sont légèrement plus nombreuses que les hommes de même origine (136 contre 128). Il est probable que ces femmes laborieuses trouvèrent un emploi comme domestique dans les établissements de bains, les hôtels et villas particulières à une époque où la ville-portuaire s'affirmait aussi comme station balnéaire et se couvrait de belles demeures bourgeoises sur le remblai[320]. C'est ainsi que Rosalie Barranger (1827-1877) ou bien encore

320 Louise ROBIN, *Villas et édifices balnéaires des Sables-d'Olonne*, éditions de Beaupré, 2011.

Marie-Louise Chartier se marient avec le statut de domestiques. Le marais se déleste de ses bouches à nourrir pléthoriques. Le port des Sables devient de fait une terre d'accueil pour des dizaines de familles fuyant la misère du marais. En l'espace d'un siècle, le mouvement migratoire a bouleversé la démographie locale et la composition de la population.

Avec qui se marient ces jeunes gens quittant la misère de leur marais natal ? Choisissent-ils leurs époux(se) dans leur environnement géographique ou au contraire épousent-ils (elles) des gens du cru ?

Tableau n°28 : Choix des conjoints des mariages maraîchins

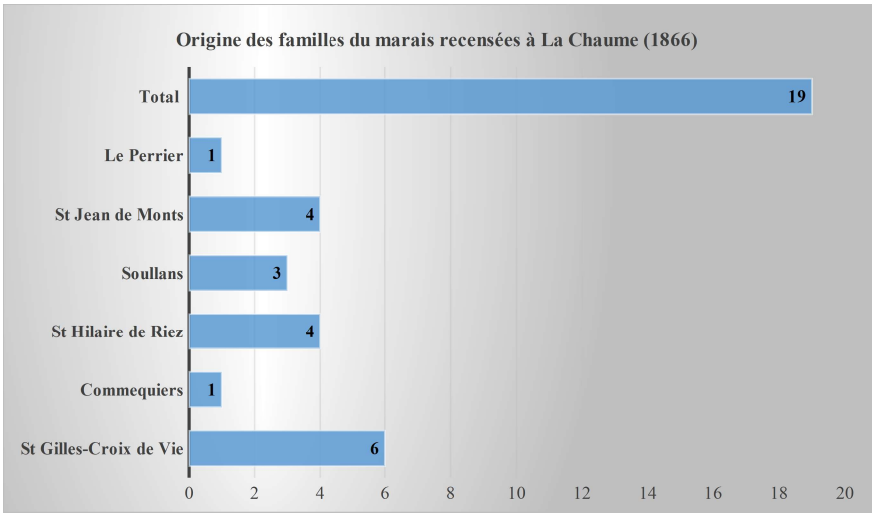
	Mariés d'origine maraîchine	
Origine du conjoint	**Homme**	**Femme**
Maraîchine	24,1%	21,4%
Sablaise	46,4%	34,4%
Vendéenne	25,9%	29,8%
Extérieure à la Vendée	3,6%	13,7%

Les maraîchins s'unissent à des Vendéennes (qu'elles soient maraîchines, sablaises ou d'une autre commune de Vendée) dans 96,4% des cas contre 86,3% pour les maraîchines. L'ouverture géographique conjugale des femmes semble donc un peu plus large (13,7% contre 3,6%) que les hommes. Malgré tout, les maraîchins tout sexe confondus cherchent à se marier dans leur univers originel dans près d'un cas sur quatre pour les hommes (24,1%) et un cas sur cinq pour les femmes (21,4%).

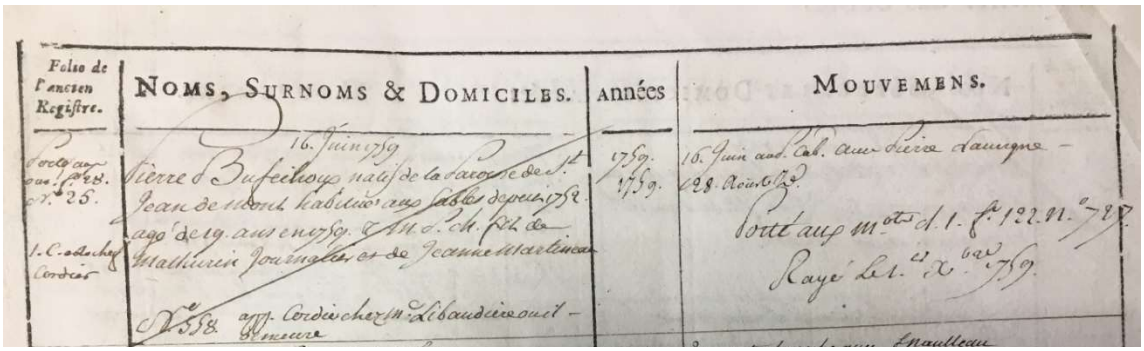
La tendance majoritaire, pour l'un comme pour l'autre des époux, est quand même de s'intégrer à la vie sablaise en y choisissant un époux dans 34,4% des cas ou une épouse dans 46,4% des cas. Le mariage peut devenir un accélérateur d'intégration à la cité sablaise.

Après avoir présenté, les mariés d'origine maraîchine, nous allons changer d'échelle et nous focaliser, grâce au recensement de la population de 1866, sur les couples de maraîchins ayant élu domicile à La Chaume. Ces familles restent malgré tout minoritaires dans l'espace urbain puisqu'elles ne représentent alors que dix-neuf foyers sur 463 soit 4,1% de la population chaumoise.

Graphique n°16 : Origine des familles du marais vivant à La Chaume au recensement de 1866.



En comparant le recensement de 1846 à celui de 1866 on vérifie l'installation progressive de ces familles issues de l'émigration maraîchine ; la part des maraîchins a ainsi quintuplé passant de quatre familles à dix-neuf en vingt ans. Signalons cependant une particularité géographique qui montre que ces gens-là s'établissent principalement dans le quartier de La Chaume. On trouve en 1866, aux Sables, seulement six familles du marais installées de fraîche date. Une seule y est implantée depuis le milieu du XVIII[e] siècle : la famille Buffechoux devenue au fil des transcriptions Buchou. Originaire de Saint-Jean-de-Monts, elle est présente aux Sables depuis 1752 comme l'atteste le registre ci-dessous[321].



Document n°10- Registre des mousses (3P7-1, 1750-1764, n° 558). « Pierre Bufechoux natif de la paroisse de St Jean de Monts, habite aux Sables depuis 1752, âgé de 19 ans en 1759. Taille moyenne, poils châtains, fils de Mathurin, journalier et de Jeanne Martineau. Apprenti-cordier chez M. Libaudière où il demeure. Porté aux matelots, rayé le 1er décembre 1759 ».

Ces familles sont issues par ordre d'importance de Saint-Gilles et de Croix-de-Vie, de Saint-Hilaire-de-Riez et de Saint-Jean-de-Monts. Ces familles implantées de longue date dans le marais quittent tout et vendent leurs biens mobiliers pour ne plus jamais revenir : on est face à une forme réfléchie d'exode[322]. Ainsi Jacques Alexandre Toublanc (1817-1899) de Croix-de-Vie s'installe à La Chaume entre janvier 1846 et octobre 1847 et prend soin de vendre au négociant Charles Romulus Collinet en avril 1847 « *le tiers d'une maison à Croix-de-Vie, rue de la Broche, dite le couvent* »[323] qu'il possède en indivision avec sa cousine Adélaïde Chevrier (1812-1891) épouse Tougeron qui le suivit elle-aussi aux Sables. Jacques Toublanc s'intègre rapidement à la cité chaumoise puisqu'il se voit confier par l'armateur Bernard Mandé Daubeuf (1812-1864) le commandement de canots sardiniers dont *Le Coureur Moïse* en 1860[324]. Quelques années plus tard, la veuve Migné, âgée de 32 ans, et ses quatre petits quittent le coeur du marais breton, après avoir vendu une « *maison bourrine à Soullans* » et, avec son maigre pécule, elle achète aux époux Charrier, une modeste maison de deux pièces, rue de la boulangerie, à La Chaume[325]. Ce quartier devient ainsi la terre d'accueil

321 Pierre Buchou né en 1740 à Saint-Jean-de-Monts se marie le 18 septembre 1764 aux Sables avec Aimée Pénisson (1740-1816). Il meurt le 30 mars 1822, à 82 ans, dans le quartier du Passage où il exerçait la profession de batelier et « gabarrier de sel ».

322 Didier BLANCHET, Denis KESSLER, « La mobilité géographique de la naissance au mariage », p. 343-377, Jacques DUPÂQUIER, Denis KESSLER, *La société française au XIX[e] siècle. Tradition, transition, transformations.* Fayard, 1992.

323 ADV Duret not. 3[E]71/117, acte d'avril 1847, n°152.

324 SHD, 3P10-62.

325 ADV, Lécrivain not. 3[E]69/69, acte du 8 juin 1866 (n°219). Maison-bourrine vendue 1100 francs (notaire Bouhier, Challans, acte du 6 juin 1866) et maison achetée 1000 francs à La Chaume à Pierre-Auguste Charrier et Armance Masson. Il s'agit de Marie, Victoire Barranger (1834-1911) mariée à l'âge de 18 ans à Soullans le 4 octobre 1852 à Pierre Julien Migné (1821-1864). Son fils de dix ans, Pierre, Jean-François Migné meurt en août 1866 l'année même de son arrivée à La Chaume. Ses deux autres fils deviennent marin-pêcheurs et l'aîné Pierre Julien Migné (1854-1887) disparaît en mer.

des plus modestes, de ces malheureux déracinés qui vont devoir s'adapter à un nouvel univers et en même temps adopter les mentalités et les comportements des marins que l'on imagine totalement inconnus pour eux. Malgré tout cette mobilité géographique confirmée participe à la réussite économique d'une ville-portuaire comme les Sables et explique aussi son décollage économique.

Certains migrants en s'installant à La Chaume étaient déjà en couple à l'image d'un Joseph François Pajot (1805-1887)[326] marié le 20 août 1833 à Saint-Hilaire-de-Riez, marin sur des chaloupes de Croix-de-Vie qui finit par s'installer au quartier maritime de La Chaume en mai 1837[327]. En octobre 1840, leur fils Pierre Paul Daniel naît rue de la boulangerie[328]. À l'image des Pajot qui se fixent à La Chaume durant la Monarchie de Juillet, près de 22% des migrants et migrantes vendéen(ne)s sont des maraîchin(e)s. À cette même période, des cousins des Pajot se fixent également sur le sol chaumois. Il s'agit de Marie Pontoizeau (1789-1873) veuve de Mathurin Barranger (1773-1829), originaire de Soullans elle aussi, qui s'installe rue Basse avec ses sept enfants. Sa fille aînée Marie-Jeanne (1811-1863) se marie en mai 1840 au marin chaumois Étienne Clerjeau (1793-1875)[329] ; est-ce ce mariage qui a incité la famille à suivre cette sœur aînée désormais mariée ? Louis Girard (1811-1868) s'est installé à La Chaume après 1851 quittant une borderie à *La Petite Guenerie* de Saint-Hilaire-de-Riez. Lui et son épouse, Marie Ricolleau (1813-1881), furent suivis par une sœur de son épouse, Françoise (v. 1808-1892) épouse Girardeau.

Les migrations semblent donc concerner plusieurs membres d'une même génération emmenant avec eux leurs vieux parents. C'est toute une société qui se recompose dans ces nouveaux quartiers. C'est ainsi que la même année 1866 décèdent, à dix jours d'intervalle, Charles Naulleau (1799-1866) et son épouse Marie-Jeanne Guibeau (1802-1866) originaires de Saint-Jean-de-Monts et venus s'installer à La Chaume avec leurs enfants, lui en tant que charpentier d'assemblage sur les cales et elle comme journalière. Une de leurs filles se marie en juillet 1866[330] mais sa sœur aînée, Rose-Aimée (1836-1916) qui s'était mariée à Saint-Jean-de-Monts en septembre 1859 était installée aux Sables depuis au moins novembre 1860 puisqu'une de ses filles Victorine y était née, rue nationale. Son époux, Pierre Aimé Retureau (1834-1910), lui aussi natif de Saint-Jean-de-Monts a fait souche aux Sables avec ses quatre frères et sœurs qui tous y mourront[331]. Les unions entre maraîchins sont tenaces dans cette famille puisque deux sœurs Retureau ont épousé un maraîchin et le benjamin Charles Florent Retureau (1844-1908) deux montoises. Les maraîchins semblent rester entre eux à la manière de leur vie d'avant, celle d'un marais isolé, loin du monde et d'un autre monde alors que les Bretons nous le verrons adoptent des comportements matrimoniaux complètement différents et n'hésitent pas à épouser des Sablaises d'où l'existence de mariages mixtes plus importante chez cette population.

326 Cohorte 2, n°547.

327 Le registre matricule 3P7-34 n°407 indique comme date d'arrivée au quartier des Sables : 29 mai 1837.

328 Père du peintre Paul-Émile Pajot (1873-1929). GÉRARD Alain, *Mes aventures. Journal inédit de Paul-Émile Pajot (1873-1929)*, Centre Vendéen de Recherches Historiques, 2015.

329 Cohorte 2, n°204.

330 Il s'agit de Louise Victorine Naulleau née en 1839 à Saint-Jean-de-Monts et mariée le 18 juillet 1866 avec Pierre Aimé Bardon natif de Saint-Hilaire-de-Riez.

331 Les sœurs Retureau : Marie-Rose Félicité (1833-1896) épouse Marie Alexandre Monneron (1833-1904) natif de Saint-Hilaire-de-Riez ; Marie-Rose Virginie (1838-1904) épouse Alexis Pajou (non maraîchin) ; Marie-Aimée (1842-1918) épouse René Henri Poissonnet natif du Fenouiller et Charles Florent Retureau (1844-1908) eut deux épouses maraîchines.

Des familles entières quittent donc le marais en direction du port sablais. Elles abandonnent définitivement les terres du marais pour se reconvertir dans la pêche puisque tous ces hommes qui étaient cultivateurs vont embarquer comme Louis Girard (1811-1868) qui, au 30 avril 1861, alors qu'il était versé aux Hors-Services en raison de son âge (il avait 50 ans passés) accumulait 77 mois de navigation à la petite pêche[332] ; pêche qu'il avait pour l'essentiel pratiquée aux côtés du patron chaumois Elbert à bord de *La Jeune Léontine*. Un rapide calcul montre qu'il avait un peu plus de six ans de navigation ce qui le fait débuter approximativement vers 1854 ce qui semble cohérent avec une arrivée à La Chaume après 1851[333]. Il termina sa carrière à 54 ans ½ le 20 octobre 1865 avec 101 mois de navigation[334].

Si les maraîchins sont de plus en plus nombreux à se fixer sur le sol chaumois, on trouve aussi des familles originaires de contrées plus lointaines. Hormis les Bretons et les Charentais que nous évoquerons ci-après, on trouve ponctuellement des migrants de régions très différentes. Un Corrézien du nom de Jacques Pradas (1824-1897) par exemple ou bien encore une famille complète de vignerons bourguignons. Les Ledeuil firent souche à La Chaume avant 1849 puisque le maire stipule « *qu'à l'épidémie de choléra de 1849* […] *il autorisa le sieur Ledeuil à se charger de l'enlèvement des fumiers et immondices de La Chaume* […] *aujourd'hui le sieur Ledeuil consent de continuer le service pendant trois années à partir du 1er janvier* »[335].

Bertrand Ledeuil (1803-1859), chargé de huit enfants arrive donc à La Chaume entre 1846 et 1849 puisqu'en 1846, il ne figure pas dans le recensement alors qu'en août 1850 naît son dernier fils, Louis Dieudonné (1850-1895). Issu d'un milieu géographique où la mer est totalement inconnue, Bertrand va tenter quelques marées à la sardine puisqu'il est inscrit novice le 14 septembre 1854 mais en raison de son âge – il a plus de 51 ans – il se voit classé aux Hors-service. Il navigue néanmoins à la pêche de septembre 1855 à novembre 1857[336]. Il s'intègre parfaitement à la société chaumoise puisqu'il est recruté par la ville comme éboueur et si deux de ses enfants épousèrent des migrants, les quatre autres s'unirent à des Chaumois ou Chaumoises. Tous ses fils sauf le dernier (il prit le métier de menuisier) furent par ailleurs inscrits maritimes ce qui montre aussi une volonté d'ancrage au nouveau milieu. Ici un facteur extérieur a pu décider de l'émigration de cette famille de terriens vers la mer. Est-ce que leur exode est à mettre en relation avec une crise de phylloxera qui toucha les vignes bourguignonnes durant cette période ? La question mérite d'être posée.

332 SHM, 3P7-61, folio 226.
333 Son fils Pierre naît à Saint-Hilaire-de-Riez en juin 1851.
334 SHM, 3P7-75, n°113.
335 AM LS DI-18, acte du 5 novembre 1851.
336 SHM 3P7-75, n°59.



Document n°11 - Cette carte postale prise, rue du village-neuf, à La Chaume en 1903 illustre et témoigne de ce cosmopolitisme géographique et d'un certain brassage humain. À gauche assise Adelina Louise Ledeuil épouse Brochet (1871-1945) est née à La Chaume d'un père Dijonnais et d'une maraîchine mariés le 2 mai 1860. Elle se marie en octobre 1893 à Louis Gustave Brochet (1867-1953) dont le père est natif de Rosnay près de Mareuil-sur-Lay. Debout en noir, Rose Girard née en 1879 est aussi fille d'un maraîchin Pierre Jean-Marie Louis Girard (1851-1910) et d'une chaumoise. Elle épousa en octobre 1899 Émile Legoffe, arrière petit-fils d'un marin de Belle-Île-en-Mer. Si ces Chaumois du début du XX^e^ siècle, sont tous nés dans le quartier maritime, leurs propres parents n'en sont pas majoritairement issus. Ces femmes ici représentées sont le reflet d'une société maritime cosmopolite fixée dans ce port en mutation favorable aux migrations (coll. Claude Thomas).

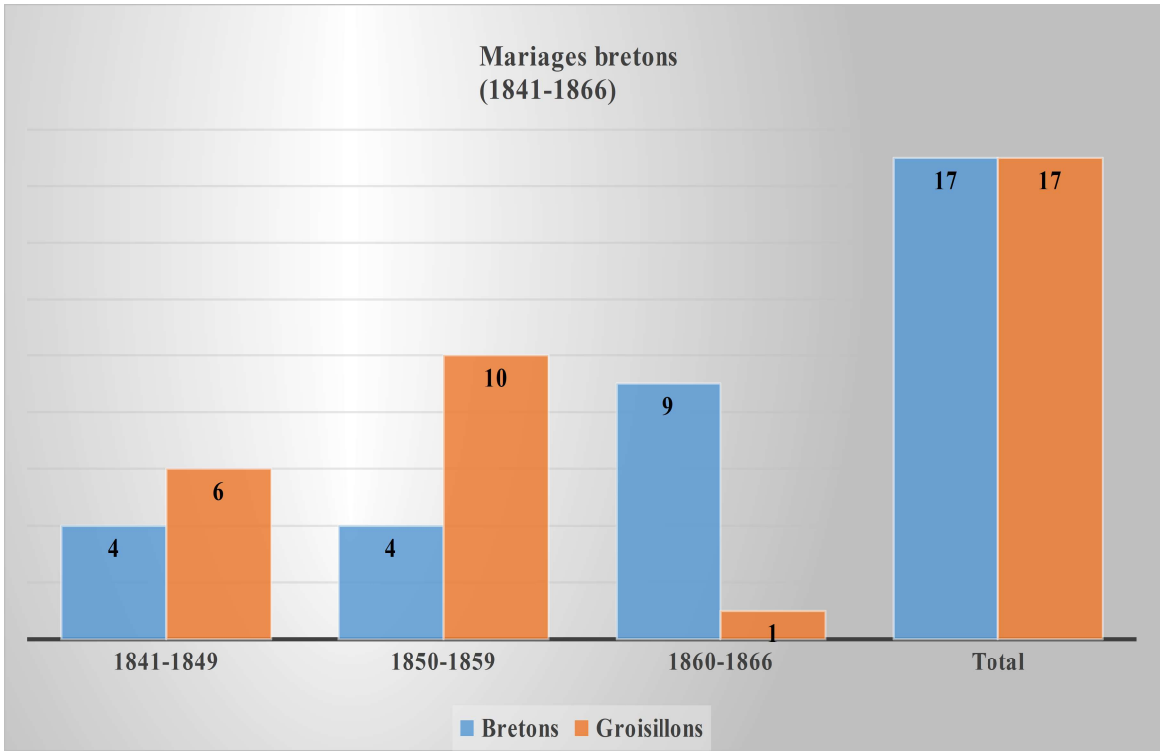
L'identité maritime chaumoise[337] est en quelque sorte le fruit d'une forme de syncrétisme issu de ces populations hétérogènes qui se retrouvent, en un même espace, en une même période avec les mêmes préoccupations : trouver un emploi, s'intégrer, se loger et subvenir aux besoins de leurs proches. Derrière ces questions de migrations économiques se cachent des notions d'intégrations culturelles que nous pourrons évaluer, modestement, à travers l'exemple des marins groisillons. La Chaume aurait-elle été au XIX^e^ siècle le fruit d'un véritable melting-pot comme l'a suggéré Alain Gérard[338] ? À observer de plus près ces données quantitatives et qualitatives, c'est fort envisageable.

337 Alain CABANTOUS, *Les citoyens du large. Les identités maritimes en France*, 1995.
338 Alain GÉRARD, « Sauvetage en mer, patriotisme et foi dans l'œuvre de Pajot », *La mer, l'aventure*. La mer en ses représentations, Centre Vendéen de Recherches Historiques, 2019, p. 169-189, cité p. 173.

Les vagues littorales bretonne et charentaise

Hormis les Vendéens, un peu plus d'un quart des mariés (hommes et femmes confondus) sont originaires d'un autre département français parmi lesquels deux zones géographiques se démarquent : près de 21% viennent de Bretagne et 13,7% de Charente-Inférieure.

Graphique n°17 : Les mariages de Bretons aux Sables (1841-1866).

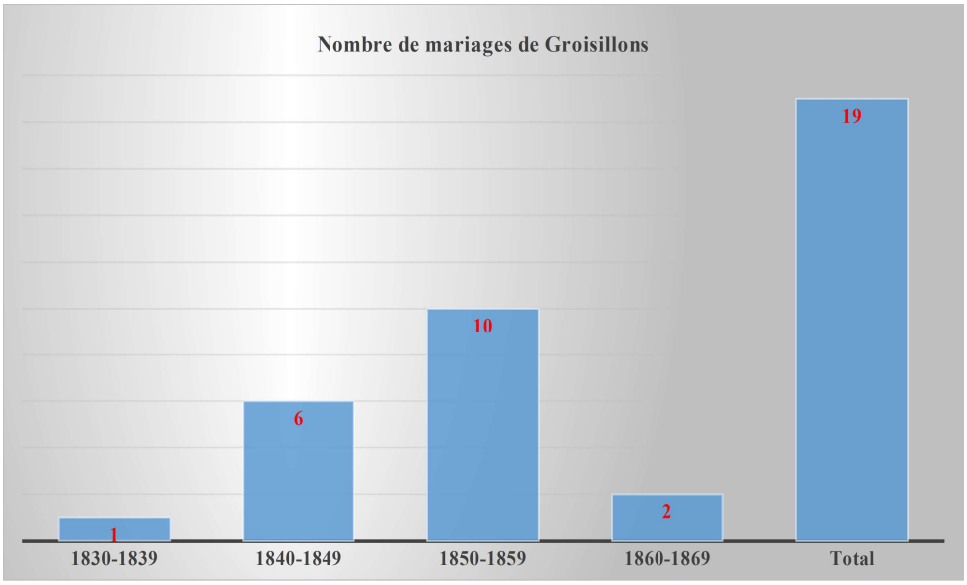


Si l'on affine l'étude sur ces deux espaces et notamment pour la Bretagne, il apparaît que le Morbihan arrive en tête avec 46,4% suivi du Finistère à hauteur de 31,4%. Entre 1841 et 1866, la moitié des mariages bretons sont le fait de Groisillons, ce qui conforte leur place et leur importance numérique dans la société maritime locale. On peut qualifier cette migration de « colonie groisillonne » à l'image de ce qui s'est produit à La Rochelle quelques décennies plus tard[339]. Ce mouvement migratoire concerne en majorité de jeunes marins d'une trentaine d'années qui, assez rapidement, franchissent le pas en devenant inscrits maritimes aux Sables et abandonnent de fait leur quartier d'origine à savoir celui de Lorient[340]. Les marins groisillons représentent 19,4% des marins bretons inscrits maritimes aux Sables (voir liste complète en **Annexe n°23**). Tous sont fils de marins sauf François Marie Jégo dont le père est tonnelier.

339 Henri MOULINIER, *La pêche industrielle de La Rochelle : les grands chalutiers (1871-1994),* Presses Universitaires de Rennes, 2015.
340 SHM Rochefort : 3P7-35, 59, 60, 61 et 62.

Quelles raisons ont poussé les Groisillons à quitter leur île pour s'établir aux Sables ? Des raisons économiques vraisemblablement. Alors que les conserveries sablaises sont déjà en place, l'île de Groix tarde à en implanter sur son sol puisque la conserverie Jégo n'ouvre qu'entre 1860 et 1864 soit plus de vingt ans après les usines sablaises[341]. Il est un autre facteur explicatif : l'île, trop prolifique, forte de 1200 marins en 1862[342], n'arrive plus à nourrir ses enfants. Il faut donc chercher ailleurs le pain quotidien : ce sera vers le sud Morbihan. Cette période de migration bretonne est à mettre en relation avec ce que Philippe Ariès a qualifié « *d'émigration de la faim* »[343]. Pour ces Groisillons l'exil reste la seule échappatoire[344]. Nul doute que le développement du port, la présence de la poissonnerie depuis 1832, des chantiers de navire actifs et la présence de zones de pêche à proximité ont pu inciter ces Bretons à s'installer définitivement dans le port sablais. Observons la chronologie des mariages de cette communauté pour tenter de comprendre leur intégration au port sablais.

Graphique n°18 : Les mariages groisillons aux Sables-d'Olonne (1830-1869)



C'est ainsi que 19 marins groisillons viennent se marier aux Sables entre 1830 et 1869[345]. Très peu sont restés célibataires excepté François Laurec. Le pic des mariages, comme pour la colonie maraîchine, a lieu durant la décennie 1850-1859. On suppose que ces jeunes hommes fréquentant le port sablais pour la pêche y trouvèrent l'âme sœur et s'y fixèrent durablement comme le laissent supposer les registres d'armement Jégo. Ce dernier, installé le premier aux Sables en tant qu'armateur, embauche des équipages composés uniquement de Groisillons

341 Dominique DUVIARD, *Groix, l'île des thoniers. Chronique maritime d'une île bretonne*, 1992, p. 107-108. Pierre TROMELEUE, « De la presse à la conserverie 1860-1870 », *Les cahiers de l'île de Groix* n°2, 1994, p. 53-61.
342 Gérard LE BOUËDEC, *Les Bretons sur les mers*, Rennes, Éd. Ouest-France, 1999.
343 Philippe ARIÈS, *Histoire des populations françaises et de leur attitude devant la vie depuis le XVIII^e siècle*, Paris, Elf, 1948, p. 45.
344 Jean LEGOY, « Une migration maritime : les Bretons au Havre », *Migrants dans une ville portuaire*, PURH, 2005, p. 19-29.
345 Hervé RETUREAU, « L'intégration d'une colonie groisillonne aux Sables-d'Olonne au XIXe siècle » », *Revue Olona* n°184, 2003, p. 2-18.

dont certains vont se marier aux Sables[346]. Il s'agit donc essentiellement d'une émigration masculine en quête de travail ici.

Après 1860, on assiste à une autre immigration bretonne beaucoup plus diffuse en provenance de sites parsemés tels Lorient et Port-Louis (famille Le Carrour), l'île aux Moines (Jouan). Aucun port ne se distingue du lot hormis Lorient avec trois marins qui en sont originaires mais on est très loin de la cohésion groisillonne. On note aussi la volonté d'un ancien marin estropié originaire de Lorient, repris de justice de la maison d'arrêt de Fontevraud (Maine et Loire), de s'installer aux Sables où « *il se propose de faire la pêche* »[347]. Cependant, cette immigration bretonne se distingue nettement de celle des Groisillons par son importance numérique. Là, il s'agit d'une migration individuelle alors que pour les Groisillons on était face à une immigration collective voire communautaire.

Le port des Sables à l'image de ce qui se déroule au Havre à la même période semble donc attirer la vague migratoire bretonne[348]. Cette migration vers le sud Loire est bien avérée et se fixe sur le littoral atlantique aux Sables tout d'abord avec des mariages dès 1838-1843. Cette installation en terre sablaise semble pionnière sur le plan chronologique puisque même si les Groisillons furent nombreux à se fixer dans le port de La Rochelle qualifié par Dominique Duviard de « port d'exil » et où ils y établirent d'ailleurs leur propre quartier (le « quartier grec ») à l'entrée de la rue de la Chaîne, c'est bien aux Sables que les Groisillons s'installèrent en tout premier lieu[349]. Ils ne s'établirent dans le port de La Rochelle qu'après 1872, soit dans le dernier tiers du XIX^{e} siècle et trente ans après leurs premières fixations aux Sables[350]. Dominique Duviard[351] écrit :

Au XIX^{e} siècle, beaucoup de marins bretons débarquèrent à La Rochelle. Ils disposent là d'un havre accueillant et de l'important débouché qu'est pour les produits de la mer la capitale de l'Aunis. Ils s'y fixent nombreux, prennent possession avec leurs familles de maisons vétustes de la vieille ville. Au fur et à mesure que s'éteint la race des marins rochelais, ils se font de plus en plus envahissants. À la fin du XIX^{ème} siècle, on estimait qu'il y avait avec les femmes et les enfants, environ 3000 Bretons établis dans les quartiers Saint-Nicolas et Saint-Sauveur. Ils ont pris possession du cours des Dames : on les voit là, sous les tilleuls, ramender leurs filets et laver leurs voiles à plein seaux …

346 Yves Jégo arme la chaloupe *La Marie-Joseph* dès 1838 avec un équipage groisillon dont Jean-Jacques Laurec qui se marie aux Sables en 1843 (SHD, 3P10-32). Il possède également deux chaloupes en janvier-février 1846 : *La Jeune Uranie* (folio 7) et *La Jeune Henriette* (folio 16) montées par sept Groisillons chacune. On relève cinq Tonnerre, trois Yvon, deux Jégo, un Legrêle, un Garrec, un Bernard, un Stéphan. Une chaloupe baptisée *Groisillonne* lui appartient en septembre de la même année (SHD 3P10-221).

347 AM LS, DII-79, 1er juillet 1834.

348 John BARZMAN et Éric SAUNIER, *Migrants dans une ville portuaire : Le Havre (XVI^{e}-XXI^{e} siècle)*, Publication des Universités de Rouen et du Havre, 2005, « *Une migration maritime : Les Bretons du Havre* », par Jean LEGOY, p. 19-29.

349 Dominique DUVIARD, *Le temps des thoniers. Voiliers de Groix, d'Étel, des Sables-d'Olonne, de Consarneau, d'Yeu …*, Voiles/Gallimard, 1979, p. 182 et suivantes.

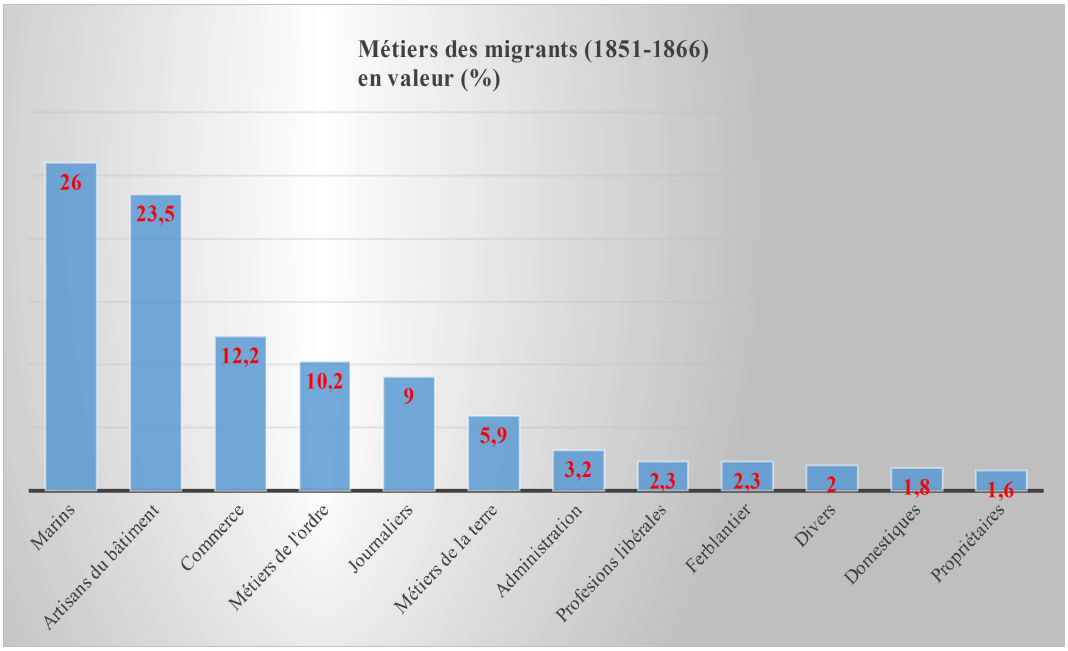
350 Les tables décennales des mariages de La Rochelle (1843-1852, 1853-1862 et 1863-1872) ne mentionnent aucun mariage Tonnerre, Yvon ou Legrêle. Nous n'avons relevé qu'un seul mariage Yvon en la personne de Pierre Louis le 14 février 1860 mais il était natif de La Rochelle (né le 29 novembre 1834 fils de Jacques Louis Yvon, marin de 28 ans et Marie-Thérèse Faubert). Ses parents mariés à La Rochelle le 25 avril 1831 n'avaient aucun lien avec Groix étant tous deux natifs de La Rochelle (2^{E} 312/585). Pour affiner notre propos, nous aurions pu consulter les recensements.

351 Dominique DUVIARD, *Groix l'île des thoniers. Chronique maritime d'une île bretonne*, Alpha bleue, 1992, p. 241, 1992. Louis PAPY avance le chiffre de 3000 Bretons installés à La Rochelle « en deux quartiers », *La côte atlantique de La Loire à la Gironde*, Tome 2, 1941, p. 243.

Derrière les Bretons (21%), la minorité charentaise arrive en seconde position (13,7%) avec des marins originaires des îles de Ré et surtout d'Oléron dans 65% des cas. Les marins à proprement parler ne forment que 42,6% des mariés de ces deux communautés, ce qui montre que l'émigration bretonne ou charentaise ne touche pas uniquement le monde de la pêche.

Si une nouvelle population masculine se fixe aux Sables, quels métiers exerce-t-elle quand elle ne choisit pas la mer ?

Histogramme n°30 : Professions aux mariages des gens de l'extérieur mariés aux Sables (1851-1866)[352] :



Les mariés occupant la profession de marin restent largement majoritaires avec plus d'un quart des unions (26%) surtout en 1864-1865. Cependant cela signifie surtout que la majorité des mariés, non natifs des Sables, exerce une autre profession. Quelle valeur ajoutée apportent-ils en ville ? Les métiers du bâtiment restent la principale profession exercée par ces gens de l'extérieur, on englobe sous ce terme les maçons, les tailleurs de pierre qui trouvent de l'emploi grâce aux travaux du port qui, démarrés en 1846 ne s'achèveront que sous la III^{e} République. Nous avons isolé la catégorie des ferblantiers qui, s'ils sont encore minoritaires, témoignent d'une activité nouvelle dans le port des Sables avec le développement de l'industrie de la conserve (voir partie 3). Le premier ferblantier se marie aux Sables en 1855. On peut avancer plusieurs hypothèses quant à l'installation de ces professions non-maritimes aux Sables. Profitent-ils de la croissance économique insufflée par ce port alors en pleine croissance à l'image des villes-ports françaises[353]? Si l'on comprend assez bien les mouvements migratoires des douaniers ou gendarmes voire des scieurs de long, ferblantiers ou tailleurs de pierre, quelles raisons poussent un journalier du Bas-Rhin à épouser une domestique de Saint-Révérend en juin 1856 ? Nous n'aurons sans doute jamais de réponse. Toujours est-il que cette décennie apparaît comme un tourbillon d'unions bigarrées.

Voyons à travers ce tableau synthétique, les conséquences du phénomène migratoire sur la composition démographique des deux quartiers principaux, La Chaume et le Passage où l'écart se creuse au cours de la vingtaine d'années étudiée (1846-1866).

352 Échantillon de 442 mariés.
353 Bruno MARNOT, *Les villes portuaires maritimes en France, XIX^{e}-XXI^{e} siècle,* A. Colin, 2015.

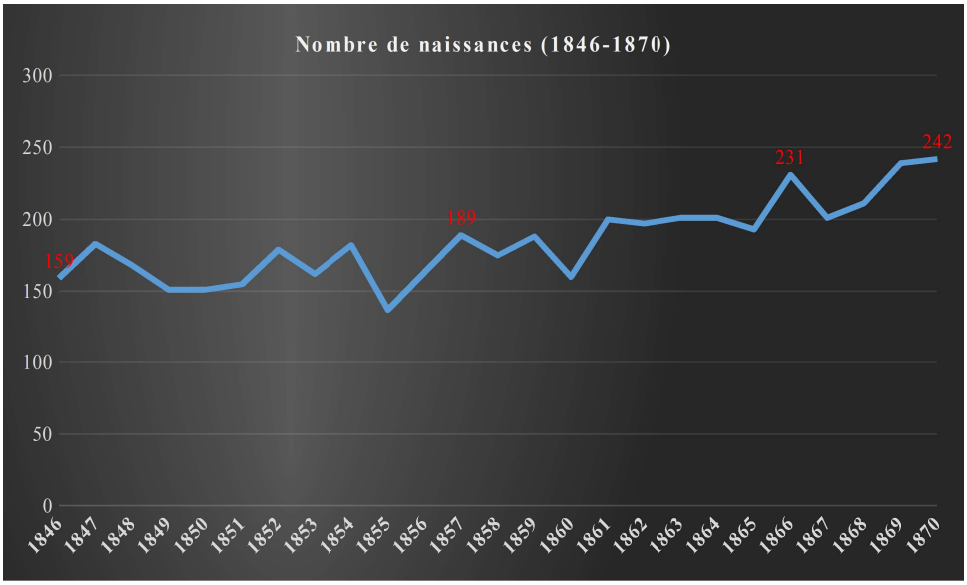
La Chaume comptait en 1846 déjà 352 habitants de plus qu'au Passage ; la différence est portée à 560 en 1866. La Chaume est donc le quartier maritime le plus peuplé. Quelles raisons expliquent cette différence numérique entre les deux rives du chenal ?

Tableau n°29 : Comparaison de l'évolution de la population par quartier maritime (1846-1866)

Quartiers	1846	*Valeur en % du total*	1866	*Valeur en % du total*	Augmentation en nombre d'habitants	
La Chaume	1300 hab.	*57,8%*	1758 hab.	*59,5%*	+ 458	*64,7%*
Le Passage	948 hab.	*42,2%*	1198 hab.	*40,5%*	+ 250	*35,3%*
Total	**2248**	***100%***	**2956**	***100%***	**+ 708**	***100%***

Cette population migrante notamment maraîchine se fixe principalement à La Chaume c'est une des raisons pour laquelle la part de la population chaumoise croît de 64,7% pendant la période 1846-1866 alors qu'au Passage elle n'augmente que de 35,3%. La part de La Chaume progresse donc nettement par rapport au quartier du Passage durant cette vingtaine d'années. Le quartier chaumois, très attractif, accueille six habitants sur dix des deux quartiers. Le solde migratoire n'est pas le seul facteur explicatif puisque ces migrants nouvellement installés participent aussi à la croissance naturelle.

Graphique n°19 : Nombre de naissances (1846-1870).



La courbe des naissances va connaître une croissance remarquable au cours du XIX^{e} siècle passant de 141 naissances annuelles en 1815 à 242 en 1870 soit une augmentation de 71,6%. Différentes périodes se distinguent :

Périodes	1815-1845	1846-1870	1866-1870
Nombre de naissances moyennes	132,3	184,7	224,8

Dès 1846, les naissances sont en forte croissance (+ 39,6%) et le nombre maximal est atteint sur les quatre dernières années d'étude soit 1866-1870 où l'on arrive à une moyenne de 225 naissances par an. L'afflux massif de migrants explique en partie cette hausse des naissances. Cette dernière accompagne celle des unions puisque le nombre de mariages croît de 40,4% entre 1815 et 1869[354] avec une augmentation continue du nombre de mariages moyens par an comme l'atteste le tableau ci-dessous. Les dernières années (1864-1869) confirment cette tendance à la hausse avec une majorité de mariés venus de l'extérieur : 64% des mariés en 1864 et 71,2% en 1865 par exemple.

Tableau n°30 : Nombre de mariages moyens par période (1815-1869)

Périodes	1815-1845	1846-1869	1864-1869
Nombre de mariages moyens	34,5	47,7	61,5

C- Focalisation sur l'immigration groisillonne, un modèle d'intégration réussie ?

Nous avons choisi d'établir un focus sur le groupe de 19 Groisillons mariés aux Sables pour tenter de comprendre comment leur assimilation a pu se dérouler. Quels facteurs ont joué en faveur d'une implantation pérenne pour ces jeunes hommes qui fréquentaient le port, de façon éphémère, pour des questions professionnelles[355] ?

S'il est une immigration qui s'avère singulière sinon par le nombre mais aussi par le poids économique qu'elle va jouer dans son nouveau port d'attache, c'est bien celle des Groisillons. Les Groisillons, fidèles à l'image de leurs confrères bretons, jouissent d'une excellente réputation d'hommes durs à la mer, qualité par ailleurs vantée par un document sablais de juillet 1853[356]. Par ailleurs, ce groupe social va particulièrement bien s'intégrer aux Sables, par le mariage notamment, mais aussi par le rôle que certains de ses membres vont jouer au sein même du port. Faut-il y entrevoir un modèle d'assimilation ou d'intégration en quelque sorte.

Certes, les marins bretons fréquentaient le port des Sables depuis fort longtemps ; il existait des relations commerciales anciennes entre les deux provinces mais ces échanges n'avaient pas été pour autant suivis de d'installation humaine durable. En 1819, les pêcheurs bretons font craindre une forme de concurrence illégale aux pêcheurs sablais et le maire en instruit le préfet à deux reprises jusqu'en 1831[357]. En mars 1828, ils sont même « accueillis » à coup de pierres par les Chaumois[358].

Intéressons-nous aux Groisillons de la 1ère génération. Yves Jégo (1812-1888)[359] déjà évoqué fut le premier à s'établir aux Sables. Il se marie le 3 septembre 1838 à une marchande

354 Nous n'avons pas pris en compte les mariages de l'année 1870 qui sont plutôt faibles en raison du conflit sans doute (45 mariages contre 80 l'année précédente).

355 AM LS DII-78, 17 chaloupes bretonnes fréquentent le port des Sables (21 mars 1819). En novembre 1859, on signale « soixante ou quatre-vingt bateaux bretons » qui viennent se joindre aux Sablais (AM LS DII-81).

356 AM LS F I-13, 30 juillet 1853.

357 AM LS DII-78, 14 et 21 mai 1819 et 19 février 1831.

358 AM LS DII-78, 4 mars 1828. Les Bretons fréquentent le port en hiver pour le pêche du poisson frais comme le confirme ce fait-divers de mars 1836 par exemple, où une chaloupe, *La Marie-Anne* patron Gilles Calloch' fait naufrage à l'entrée du port et se retrouve « *engloutie dans les flots presque à l'entrée du port de cette ville à la vue d'un grand nombre d'habitants* ».

de sel Marie-Aimée Jouve (1815-1904). La famille Jouve avait déjà noué des contacts avec la communauté groisillonne puisqu'en 1827, le propre frère de Marie-Aimée, Frédéric Jouve (1810-1865), futur pilote à Alger où il mourra, avait vendu pour 1400 francs à François Tonnerre la chaloupe *La Mère de famille*[360]. Le cas de cette famille n'est pas isolé puisque de multiples transactions commerciales eurent lieu pendant toute la période entre Sablais(es) et Groisillons. Ainsi, Henriette Renaud (1820-1894), la veuve du groisillon Laurec, vend-elle, en juin 1864 à Jean-Marie Tonnerre, les 2/8ème de la chaloupe *Marie-Angèle*[361]. On pourrait multiplier les exemples de transactions navales.

Les Groisillons vivent exclusivement aux Sables et y achètent des biens immobiliers. Yves Jégo a choisi une demeure importante qu'il acquiert le 16 décembre 1845 de la veuve Machard :

Une maison située aux Sables sur le quai du commerce et sur la rue du port et dont l'autre moitié appartient à monsieur Pierre Barbotin et Anne Frédérique Buchou[362] *consistant en plusieurs pièces basses et hautes, greniers, cave et servitudes confrontant du levant à la maison de M. Drouet*[363]*, du couchant à Malescot, du midi à Drouet et du nord au quai*[364].

En achetant la moitié de cette maison qu'il transformera en débit de boissons[365], Jégo recompose l'unité parcellaire de la demeure puisque l'autre moitié est la propriété de sa belle-mère Jouve. Quant à Jean-Jacques Laurec et son épouse ; ils achètent, rue du port, une maison spacieuse composée de « *deux chambres basses dont une sert de boutique, de deux chambres hautes, cave, cour et chambres de décharge* »[366]. L'épouse Laurec tient un commerce de poisson prospère et c'est d'ailleurs elle qui livrait la table du président Thiers deux fois par semaine[367]. L'acte d'achat d'une propriété montre ainsi leur souhait d'implantation dans l'espace sablais à l'intérieur du quartier maritime et de la communauté sablaise. En devenant propriétaires, les Groisillons se fixent ainsi de manière permanente dans le port sablais. Ils affichent ostensiblement leur réussite.

D'autre part, cette communauté bretonne apparaît soudée et unie aux autochtones. Le mariage semble être le ciment de cette cohésion inter-communautaire puisque 87,5% des Bretons s'unirent à des Sablaises, ce que confirme aussi le recensement du quartier du Passage de 1872[368]. Ainsi les deux sœurs Girault, filles d'un cabaretier du port, se marient-elles à deux Groisillons, l'une à un nommé Jégo en février 1857 et l'autre à un fils Éven en

359 Cohorte 2 n°387. On trouve la trace d'une Groisillonne Marie Vincente Garrec veuve Linial mariée en juin 1822 à un certain Villeneuve.

360 ADV Regain, not. 3E70/383, acte du 22 juillet 1827 (n°73).

361 ADV, Petiteau not. 3E70/420, acte du16 juin 1864.

362 Anne Frédérique Buchou, cabaretière de métier est la mère de Aimée Jouve épouse Jégo. Veuve du gendarme Jean-Pierre Jouve en avril 1818, elle se remaria le 23 juin 1819 au marchand poissonnier Pierre Barbotin. Ils occupaient cette vaste maison par un bail signé le 25 février 1823 chez Regain, notaire, appartenant à la famille bourgeoise Duroussy 3E70/381.

363 Directeur de l'usine de conserves éponyme.

364 ADV, Louineau not. 3E69/35, acte n°555 du 16 décembre 1845. Vente faite pour 2200 francs. Le recensement de 1846 confirme que la maison est occupée par ces deux couples.

365 ADV, Recensement de 1866. Des chambres sont louées aux marins de passage.

366 ADV, Louineau not. 3E69/40, acte du 23 juillet 1846 (n°326). Ils achèteront le 14 décembre 1849 à Olivier Laborde, une autre maison rue du port pour 800 francs (notaire Duret).

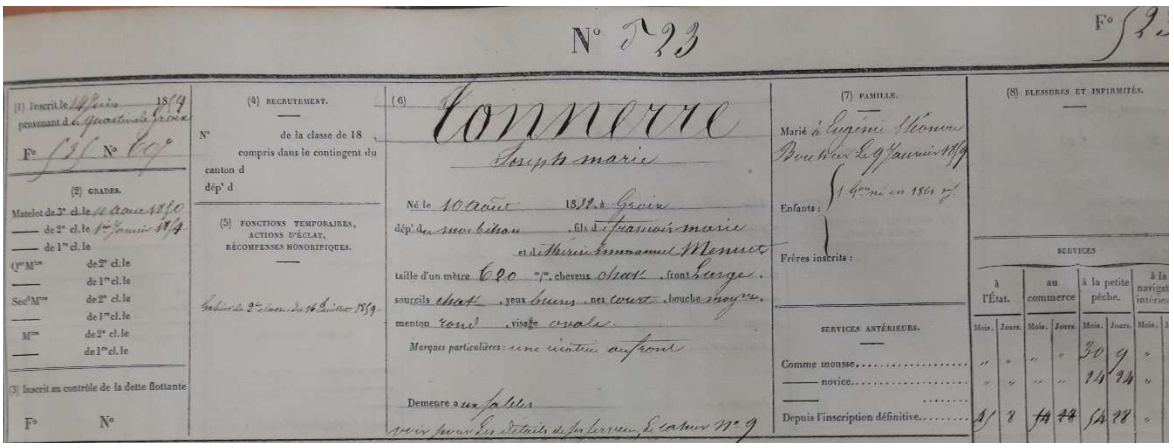
367 OLONA, *Le XIXe siècle aux Sables-d'Olonne*, 1980, p. 73.

368 Les nommés Yvon, Briand, Le Dref, Jégo et Tonnerre.

janvier 1859 dont le mariage sera rompu dès la fin de l'année par la mort prématurée de l'époux dans un naufrage[369].

Cette solidarité bretonne se retrouve également dans la géographie des quartiers puisque les Bretons de la 1ère génération s'agglomèrent exclusivement dans le quartier du Passage aux Sables alors que les migrants maraîchins vont rester en très grande majorité à La Chaume[370]. Les cinq chefs de famille recensés en 1846 demeurent dans la rue du port[371]. Du fait de leur caractère minoritaire, ils ne peuvent pas constituer un quartier à part entière et se sont donc dilués dans l'antique quartier maritime sablais au milieu des autres marins. Ils se sont donc intégrés à la communauté maritime sablaise par le mariage et l'habitat. Dans ce quartier du Passage, les Bretons (pas seulement les Groisillons) représentent 8% des chefs de famille derrière les Sablais (54%) puis les Vendéens (20,7%) ; les Charentais ne représentent quant à eux que 5,5% de l'effectif. Les Bretons s'affirment donc comme la minorité la plus importante et la plus homogène du quartier. Les Bretons installés au Havre suivent la même logique d'implantation urbaine en s'établissant dans deux quartiers portuaires majeurs : à Leure puis Saint-François pour 19 et 18,4% d'entre eux[372].

Pourquoi les Bretons ne s'installent-ils pas sur l'autre rive, à La Chaume ? Conservent-ils encore de la rancœur à l'égard des Chaumois qui les avaient accueillis à jets de pierre en 1828[373] ? Est-ce un choix délibéré de la municipalité qui scinde les migrants en deux espaces pour éviter des conflits ? La période de migration de ces deux communautés est toutefois identique sur le plan chronologique.



Document n°12 - SHD, registre 3P7-62, folio 523. Joseph Marie Tonnerre, natif de Groix est inscrit aux Sables en juin 1859. Il avait épousé en janvier de la même année, Eléonore Bouhier, une Sablaise. Le capitaine de vaisseau Véron écrit en 1870 : « *On comptait, en 1868, 108 chaloupes armées à Groix et environ 40 qui avaient pris armement soit à La Rochelle ou aux Sables* »[374].

369 3P7-62 folio 524, Jean-Marie Éven né le 24 octobre 1822 à Groix, inscrit au quartier des Sables le 13 juin 1859. Embarqué comme patron sur la chaloupe *Le Rouget* de La Rochelle le 18 novembre 1859, absent sans nouvelle par décision du 18 mars 1862.

370 Seul le groisillon Jean-Pierre Legrêle (1820-1889) se marie avec la Chaumoise Marie Chaillou (1828-1908) où ils demeurent, rue du moulin.

371 Yves Jego, Charles Eugène Tonnerre, Jean-Jacques Laurec, François Ledref. Seul Pierre Tonnerre vit rue Napoléon.

372 John BARZMAN et Éric SAUNIER, *Migrants dans une ville portuaire : Le Havre (XVIe-XXIe siècle)*, Publication des Universités de Rouen et du Havre, 2005, « *Une migration maritime : Les Bretons du Havre* », par Jean LEGOY, p. 19-29. En 1891, Le Havre dénombre 10215 Bretons, p. 24.

373 AM LS, DII-78, 4 mars 1828. Jet de pierres sur des chaloupes bretonnes.

374 Dominique DUVIARD, *Groix, l'île des thoniers. Chronique maritime d'une île bretonne*, p. 82.

Cette forme de solidarité insulaire groisillonne se transmet aussi par-delà la mort puisque Gildas Bernard par exemple, marin domicilié à Groix mais alité malade « *dans la chambre haute du sieur Jégo* », donne et lègue à ce dernier « *le tiers autrement dit toutes les portions d'une chaloupe de pêche appelée la Jeune Louise*[375] *ancrée dans le port des Sables où elle a été construite par le sieur Jules Nouleau* »[376]. Il y avait sûrement un lien de parenté entre Yves Jégo et Gildas Bernard puisque la mère de Jégo était née Barbe Bernard. De plus, signe encore tangible de cette solidarité groisillonne, la chaloupe était sous le commandement du Groisillon Tudy Bihan en 1856[377] ; et *Le Jeune Maurice* et *La Jeune Uranie* sous celui de Charles Grognec et Pascal Yvon, tous de Groix. À étudier le fonctionnement intime de cette communauté à l'origine insulaire, on ressent à travers leurs relations sociales et leurs réseaux une nouvelle forme d'insularité communautaire à terre, dans le quartier voire dans le navire avec des équipages unis. Cela sous-entend que les Groisillons reproduisent aux Sables leurs propres réseaux sociaux identitaires où l'entraide et la solidarité professionnelle groisillonnes demeurent les maîtres mots.

S'ils entretiennent cette forme de communautarisme groisillon cela ne veut pas dire pour autant qu'ils sont exclus ou en marge de la société sablaise puisque l'on peut considérer qu'ils semblent parfaitement intégrés et ce à plusieurs niveaux. Par leur mariage avec des autochtones comme nous l'avons vu, d'une part, mais aussi par leur position dans la société portuaire qui est souvent dominante voire prépondérante pour un groupe social arrivé de fraîche date. En effet, plusieurs d'entre eux obtiennent des postes clés dans la vie portuaire. Un personnage comme Jean-Jacques Laurec (1815-1865)[378], par exemple, est nommé pilote-lamaneur[379] le 5 mai 1845 soit deux ans après son mariage. Inscrit matelot au quartier des Sables le 29 août 1843, il avait déjà navigué aux Sables pour l'armement Jégo à bord de *La Marie-Joseph* dès 1838 puis de *La Jeune Uranie* de février à novembre 1842[380] ; c'est probablement durant cette période qu'il fit la connaissance de sa future épouse, Henriette Renaud, la fille d'une cabaretière du port[381]. Il eut donc une brillante carrière car le grade de pilote-lamaneur était plutôt envié et exigeait de solides connaissances nautiques des abords côtiers locaux, une zone à laquelle il n'était pas spécialement intimement initié.

Yves Jégo, quant à lui, fut nommé maître-haleur[382] le 1er septembre 1856 en remplacement d'Yves Jamin décédé[383] et, à sa démission huit ans après, le 1er septembre 1864, c'est un autre Groisillon qui le remplace en la personne de Laurent Tonnerre (1823-1865) aubergiste avec

375 Chaloupe construite en 1853 de 16 tonneaux et appartenant en 1856 à Jégo et Compagnie.
376 ADV Louineau not. 3E69/52, acte du 13 mars 1856.
377 SHM, 3P10-53, 54.
378 Cohorte 1 n°416.
379 Pilote-lamaneur : « pilotes qui sont reçus et commissionnés pour le service du pilotage des localités de tel ou tel arrondissement ou partie d'arrondissement maritime. On les appelle quelquefois Lochman. La présence des lamaneurs à bord est une garantie contre les reproches qu'un capitaine pourrait recevoir ». BONNEFOUX et PARIS, *Dictionnaire de la marine à voile,* p. 454-455.
380 SHM, 3P10-32 et 3P7-35 folio 158.
381 En la personne d'Hélène Esprit Mathé (1779-1850) veuve Renaud.
382 Maître-haleur : haler un navire, c'est le remorquer, le touer, ou le traîner à la cordelle ; c'est même le tirer au plein sur une cale dite de Halage pour le réparer. BONNEFOUX, *Ibid*., p. 421.
383 AM LS DII-11, arrêté du 1er septembre 1856. Yves Jamin avait sauvé de la noyade le sieur Bourron, ancien meunier et pêcheur par la suite, le 9 novembre 1841, lequel était tombé dans le port. Le 4 décembre 1849 il sauve Jean-Baptiste Ledeuil, 18 ans dans les mêmes circonstances. Ces sauvetages à répétition lui valent une gratification de 50 francs. Le 20 septembre de la même année, il avait sauvé avec Henri Boisard, marin de 30 ans, l'enfant Plévent de 4 ans (AM LS D II-80). « *Le brave Jamin semble naturellement conduit par un hasard providentiel là où sa présence est nécessaire pour sauver la vie à presque tous ceux qui tombent à l'eau dans le port des Sables* ». On le qualifie « *d'estimable citoyen* ». Le 26 juillet 1850, il reçoit la Légion d'Honneur.

son épouse en raison d'un « *mal aux jambes* »[384]. Le maître-haleur avait pour mission de conduire le halage des navires à l'entrée ou à la sortie du port. Des femmes, des hommes tiraient le navire sous ses ordres. Jégo termine sa carrière de marin le 18 septembre 1888, à 76 ans, après avoir passé sa dernière année en tant que passeur entre Les Sables et La Chaume[385]. Ce Breton qui avait trouvé refuge et fait souche aux Sables, finit sa carrière à relier les deux communautés maritimes originelles. Il meurt le 25 novembre suivant.

C'est un modèle d'intégration parfaitement réussi avec une transmission identitaire des postes-clés à l'intérieur du groupe singulier des marins groisillons. D'autres Groisillons s'illustrent, quant à eux, d'une autre manière dans la communauté maritime, notamment dans le sauvetage, à l'image de François Laurec et François Ledreff sauvant de la noyade le jeune mousse Baptiste Charrier[386]. Quelques années plus tôt, Jean Stéphan « *poussé par un généreux élan* » sauvait le jeune Audubon âgé de treize ans, tombé dans le port[387]. Les Groisillons sont donc des marins de confiance et de compétence sur qui l'on peut compter et qui n'hésitent pas à sauver leurs semblables. Ceci explique probablement en partie leur intégration rapide dans la cité. Laurec et Jégo se démarquent du reste des Groisillons également par leur place dans l'armement local avec sept et huit navires à leur actif[388]. Outre, le mariage, l'habitat, les fonctions maritimes, la navigation marque la reproduction de la cellule insulaire à bord même ; le bateau devient en quelque sorte un refuge identitaire où l'on parle de toute évidence le dialecte groisillon et où l'intégration vers la société civile sablaise se passe en douceur. On quitte son île pour une ville inconnue mais on retrouve la cellule bretonne presque embryonnaire à bord. Cette question de l'identité maritime est aussi à repenser et à redéfinir sur notre période en fonction de ces vagues migratoires qui ont vu arriver une population exogène qui a réussi à s'adapter et s'intégrer aux autochtones[389]. Ces arrivées ont dû avoir des conséquences sur le plan culturel que nous ne sommes pas en mesure de préciser.

384 SHD 3P7-62, folio 237. Laurent Tudy Tonnerre, patron de la chaloupe *Jeune Adélina* cesse ses fonctions le 2 mai 1851 ; décision qui ne sera validée du ministre que le 2 juillet 1852.

385 SHD, 3P7-73, folio 178.

386 AM LS DII-80, 1er juillet 1851. Il reçut une médaille d'argent (SHM, 3P7-62 f°295). Il reçut un Témoignage officiel de satisfaction le 9 septembre 1851.

387 AM LS DII-78, 5 septembre 1829.

388 Jean-Jacques Laurec fit construire trois chaloupes et quatre canots et cela dès son mariage (1843) avec *L'Aimable Henriette*, en référence à sa jeune épouse. Pour la campagne de pêche 1845-1846, le patron Laurec n'hésite pas à embarquer des compatriotes groisillons à son bord soit trois marins en plus de lui sur huit au total. Un équipage mi-sablais, mi-groisillon en somme. Les deux frères Laurec s'unirent aussi dans l'armement de *L'Aimable Eugénie* qu'ils dirigèrent pendant dix ans jusqu'à sa vente en juin 1860 à Charles Rousseau de La Chaume. Quant à Jégo, il fut l'armateur de cinq chaloupes et de trois canots.

389 Alain CABANTOUS, « *Histoire maritime ou histoire sociale ? L'approche des gens de mer, actes du colloque de Barcelone de 2006* ». Signe, une nouvelle fois, de leur intégration dans la société sablaise, des Groisillons deviennent aussi parrains d'enfants de familles sablaises. Ainsi Dominique Duviard cite-t-il l'extrait suivant révélateur d'une forme de sociabilisation voire d'amitié sablo-groisillonne évidente : « *Ma mère était déjà âgée quand elle est revenue habiter Groix, quand elle a quitté La Chaume, près des Sables. Elle était née à La Chaume, de parents groisillons, baptisée à La Chaume. Le nom de son parrain, je crois que c'était un Pajot. C'était un homme assez riche, qui avait une vareuse de drap boutonnée aux poignets et au cou ; un chapeau gibus, un pantalon de drap et des souliers à talons hauts comme les hommes avaient à ce moment-là dans les années 70* », *Groix, l'île des thoniers, Chronique maritime d'une île bretonne*, Alpha Bleue atelier, 1992, p. 47.

Chapitre III – UNE VILLE PORTUAIRE EN MUTATION (MILIEU DU XVIII[e]-MILIEU XIX[e] SIÈCLES)

Entre le milieu des XVIII[e] et du XIX[e] siècles, la ville des Sables va connaître une transformation radicale de sa configuration urbaine conjointement à ses activités maritimes phénomène général que Bruno Marnot a qualifié de véritable « *métamorphose des ports* »[390]. La ville des Sables toute entière se trouve ainsi dévolue à l'activité portuaire avec l'affirmation de pôles de spécialisation ou de fonctionnalités par secteur géographique. Dans cette ville étroite, l'empreinte du port est partout prégnante et en particulier auprès et autour des quais.

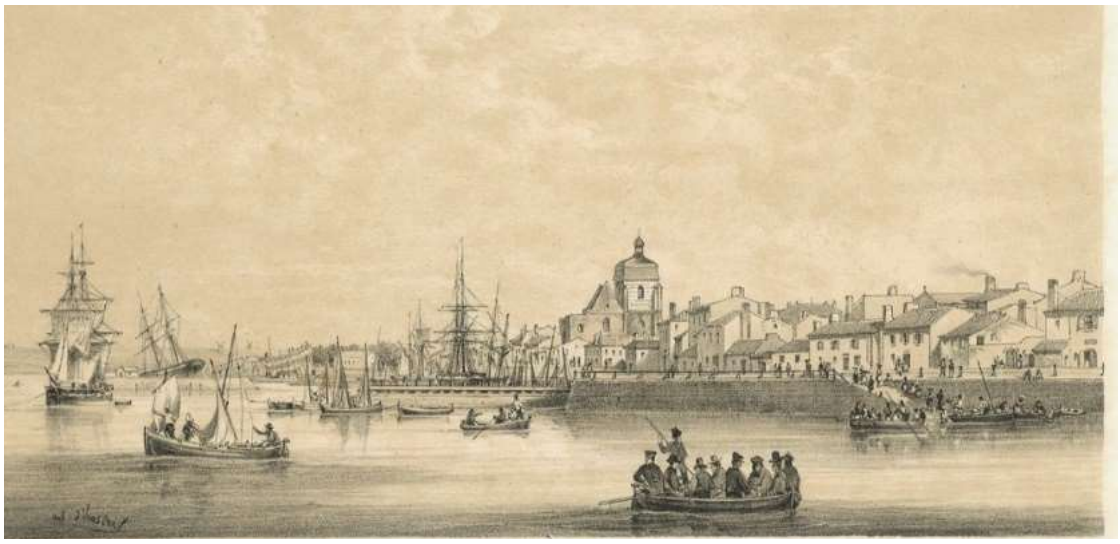
Après avoir montré les stratégies d'implantation géographique des principaux lieux d'activités maritimes (cales des chantiers, poissonnerie et usines) en même temps que leurs mutations sur quelques décennies, nous nous intéresserons à la définition et délimitation des quartiers maritimes traditionnels. Dans une dernière approche, nous analyserons les composantes sociales de ces quartiers de gens de mer en tentant une typologie basée sur les fortunes et les activités professionnelles. Ici la géographie urbaine est mise au service d'une autre approche de l'histoire sociale voire d'une sociologie des quartiers maritimes. Pour reprendre la formule d'Elisée Reclus, « *la géographie n'est autre chose que l'histoire dans l'espace, de même que l'histoire est la géographie dans le temps* »[391].

I - L'empreinte du port au cœur même du tissu urbain

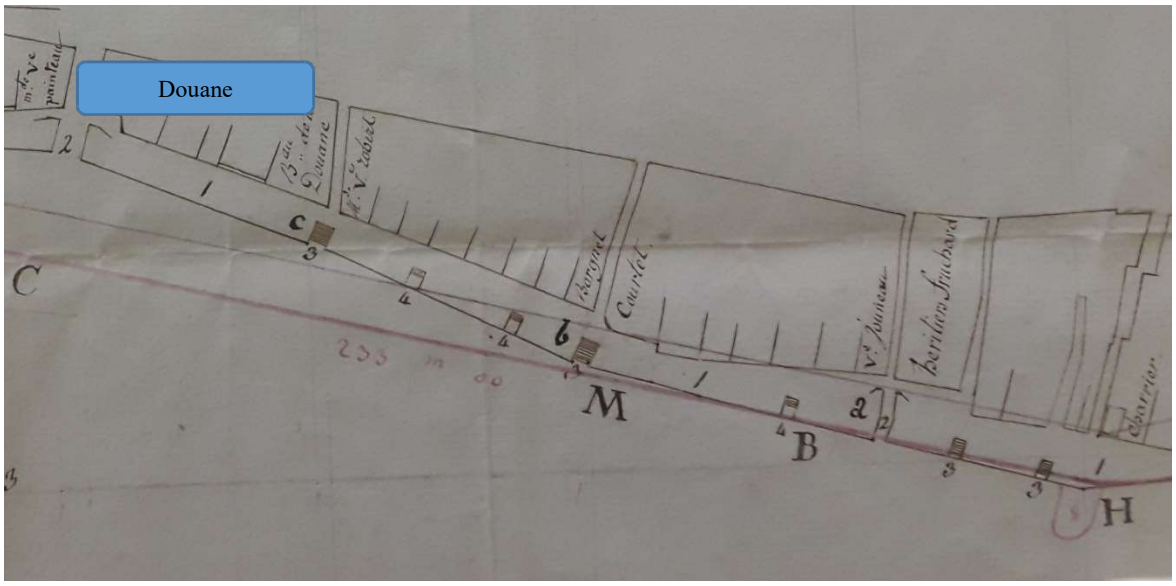
Un port ne peut exister et se développer que s'il poursuit une certaine politique d'aménagement tout en s'adaptant aux mutations technologiques[392]. À leur façon, les ports sont des laboratoires où naissent, au fil des époques les grands bouleversements technologiques d'une génération. Il suffit d'observer par exemple le cas de l'industrie de la conserve qui s'est développée dans les ports atlantiques annonciateur d'une croissance inattendue. Le port des Sables n'a pas failli à la règle tout au long d'une période d'un siècle (1747-1846) : les efforts entrepris ont finalement payé.

La marque la plus forte de l'activité portuaire dans la ville est sans aucun doute la présence de trois éléments à vocation maritime structurant l'espace urbain. Les chantiers navals, d'une part, une poissonnerie d'autre part, tandis qu'au milieu du XIX[e] siècle, l'installation des premières conserveries bouleverse inexorablement le tissu urbain. Ces trois lieux forts de l'économie portuaire ont chacun à leur manière marqué l'espace. Ils donnent naissance à une ville-portuaire singulière où le port est omniprésent et en perpétuelle recomposition tout au long de la période. Hormis ces déplacements structurels, il est un autre point qui imprègne l'atmosphère de ce port, c'est celui du bruit et des odeurs inaccessibles à l'historien. En effet, au-delà des activités proprement dites, la ville vit aussi au rythme du martèlement d'herminettes des calfats sur les coques en bois et de l'odeur du brai chauffé à même le quai tandis que les femmes s'agitent autour des saleries de la rue poissonnière et que les tonneliers tout proches ferment à grands coups de marteaux les couvercles contenant le poisson séché et salé. Chacun de ces métiers différents mais complémentaires ont contribué à façonner l'identité maritime du port des Sables[393].

390 Bruno MARNOT, *Les villes portuaires maritimes en France XIX[e]-XXI[e] siècle*, A. Colin, 2015, p. 46.
391 Elisée RECLUS, *L'homme et la terre*, 1905.
392 Jean-René COLIOU et al., *Les ports du Ponant. L'Atlantique de Brest à Bayonne*, Plomelin, Éd. Palantines, 2004.



Document n°13 - Le port des Sables en 1846 d'après le dessinateur sablais Hastrel de Rivedoux (coll. Olona). On devine à l'arrière-plan, au fond du port, les cales de radoub où un deux-mâts est en carénage tandis qu'un navire à fort tonnage est en construction sur la cale Chaigneau. Des caboteurs à deux mâts sont amarrés sur l'estacade en bois de la cale du commerce face à la place éponyme. Les cheminées des premières usines sont bien visibles au Passage tandis que quatre bateaux passagers assurent la liaison entre le quartier maritime de La Chaume et celui du Passage.



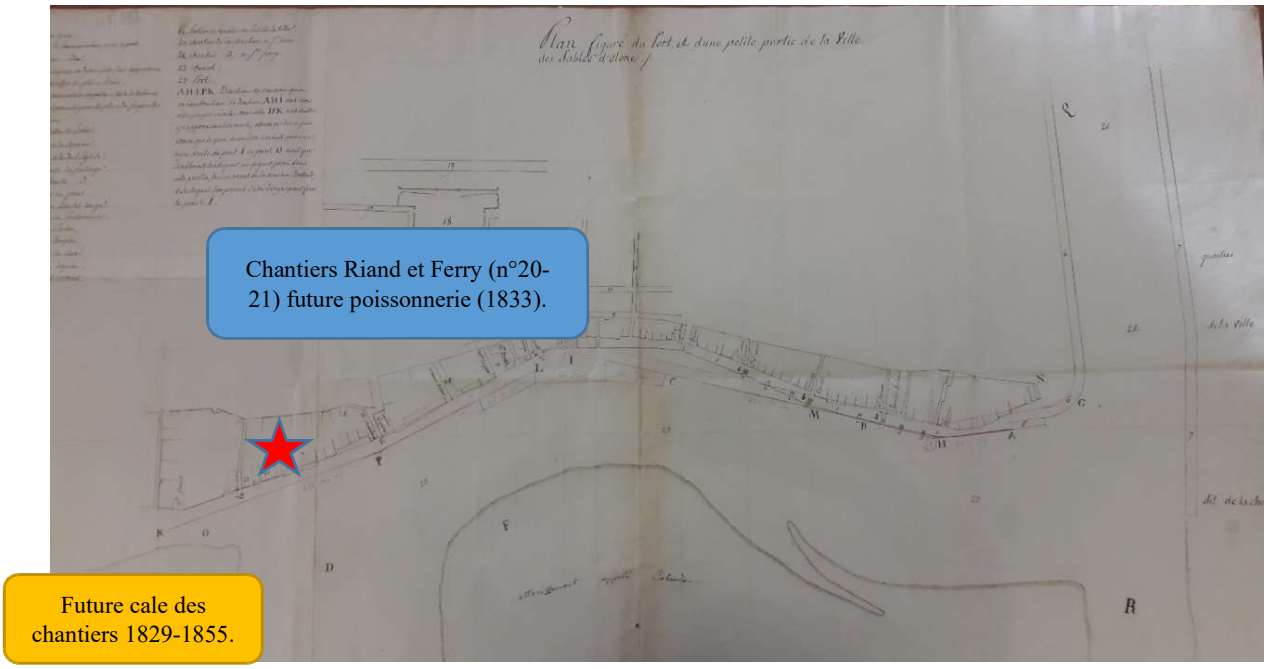
Document n°14 - Gros plan sur le quai des Sables ou figurent en (4) des « *cales coupées ou demie-cales dans lesquelles ont faisait chauffer les pots à brai* ». En (2) descendent du quai des *cales de communication* avec le port et en (3) des *escaliers* (source : ADV, 11Fi 298, août 1819). Le forgeron Borgnet dispose même d'un escalier au pied de son atelier. Il est probable que les navires s'amarraient au pied de ce quai pour y faire les réparations nécessaires et que depuis cet escalier on pouvait livrer les marchandises au fond du port sur les chantiers de navire. Quant à la forge Jouneau elle dispose d'une cale face à l'entreprise.

393 Caroline LE MAO, *Les villes portuaires maritimes en France, XVIe-XVIIIe siècle,* Paris, A. Colin, 2015, p. 59.

A- Situations successives des cales de construction dans la ville

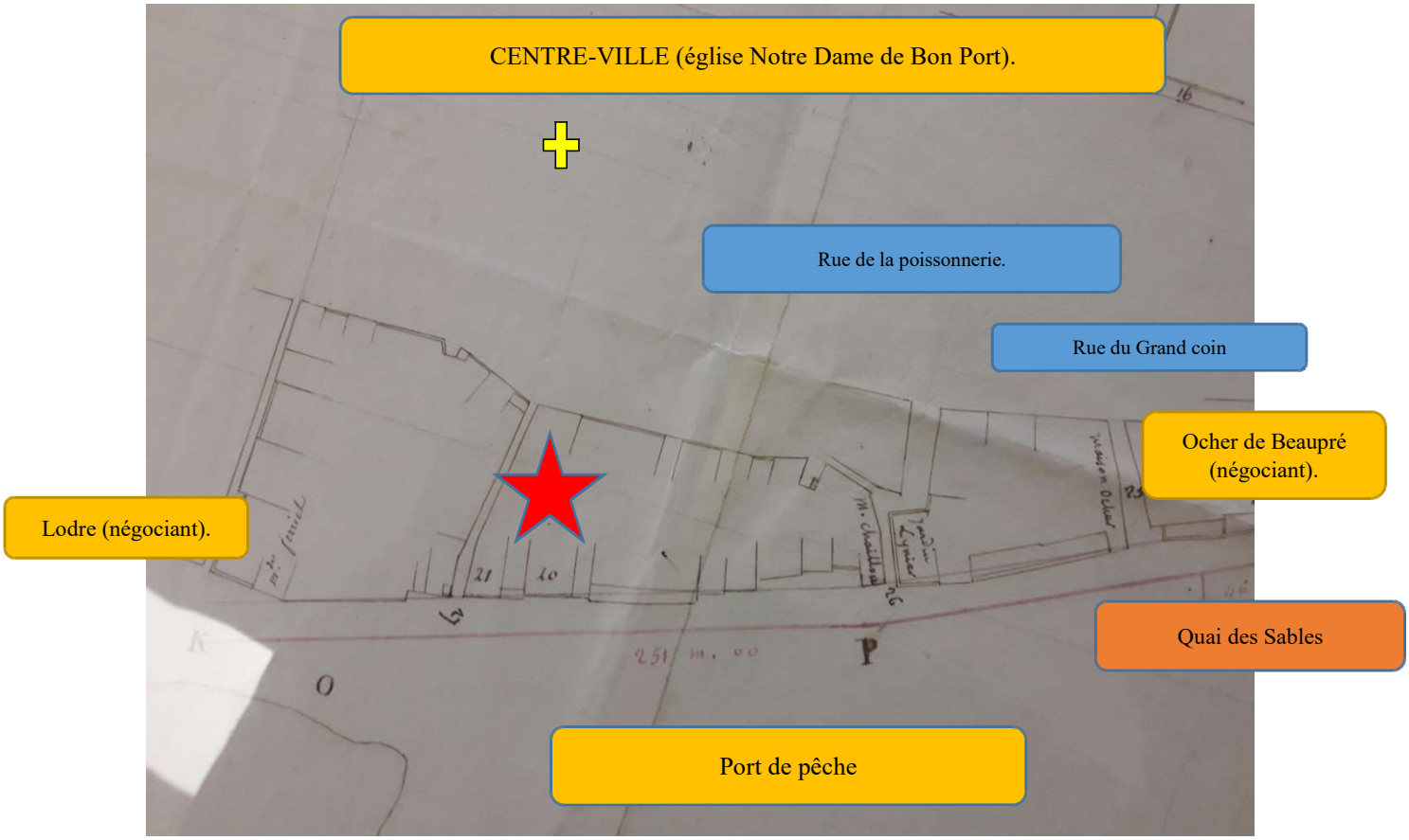
Situer géographiquement les chantiers de navires dans l'organisation spatiale d'une ville comme les Sables permet de comprendre l'évolution urbaine du port car s'il est un lieu névralgique de l'activité maritime, gourmand en superficie, qui s'est déplacé au gré des époques, ce sont bien ces derniers.

Dès 1819, deux chantiers appartenant à Riand et Ferry[394], existaient, sur le quai des Sables, à l'emplacement de la future poissonnerie[395] en lieu et place d'un précédent chantier, celui du sieur Gaudin, qui s'y trouvait déjà en 1782[396].

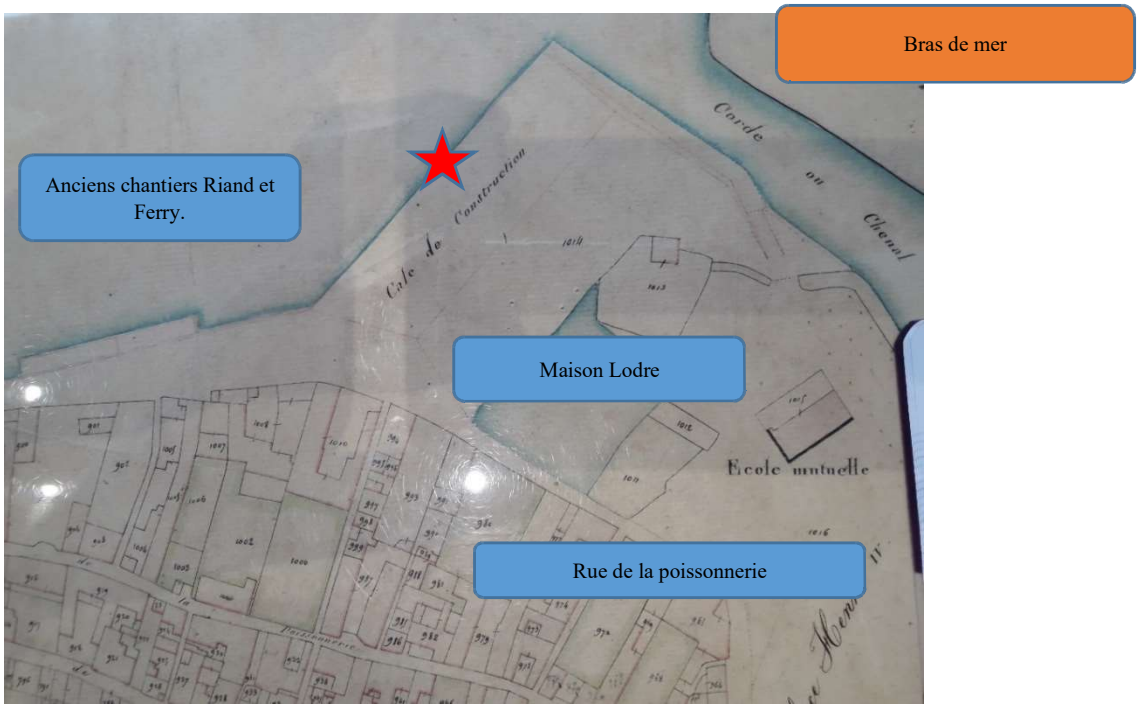


Document n°15 - Plan du quai des Sables avec la localisation des cales de construction navale au XIX^e^ siècle. Source : ADV, 11Fi 298, août 1819.

394 Nous pensons qu'il s'agit là d'une erreur de transcription. Ferry devant être en réalité le constructeur Pierre Guerry abondamment cité dans les archives.
395 ADV, 11Fi 298, août 1819.
396 *Plan des alignements de la ville des Sables par Dorotte*, 1782. Il s'agit très probablement de l'armateur et futur maire des Sables Joseph-Marie Gaudin (1754-1818).



Document n°16 - Gros plan sur la situation des chantiers Riand et Ferry (n° 20 et 21) sur le quai des Sables à l'emplacement de la future poissonnerie en 1833 (source : ADV, 11Fi 298, août 1819).



Document n°17 - La cale des chantiers construite en 1829 à quelques mètres des anciennes cales et chantiers (source : Cadastre, AM LS). Il y a donc eu un glissement des cales de construction vers la partie Est des quais au fil du temps. En arrière des chantiers s'étend la place Henri IV, porte d'entrée de la ville et zone de stockage des bois de construction.

À la veille de la Révolution de 1830, les chantiers sont déplacés quelques dizaines de mètres plus à l'Est pour se fixer sur un espace plus spacieux et plus aéré à l'extrémité du quai des Sables et en bordure du port pour ainsi faciliter les lancements de navires. Le développement en cours de la construction navale nécessite de nouvelles étendues planes (voir partie 2) et le projet de poissonnerie prendrait la place des anciens chantiers. Il y aurait donc réappropriation des lieux pour d'autres activités maritimes.

En effet, le cadastre de 1830 atteste de l'existence d'une nouvelle cale de construction de 25 mètres de large[397] construite en avril 1829 et placée sous la juridiction du maître de port[398] au contact du port et d'une vaste place ouverte dite *Henri IV*[399]. À cette époque, trois chantiers importants : ceux de Séraphin Chaigneau, de Jean Bertrand père et fils et de Pierre Guerry se partageaient l'utilisation de la cale. Sur la place mitoyenne, jouxtant les chantiers, se tenaient divers entrepôts de bois et le maître-constructeur Pierre Guerry, aurait voulu pouvoir y développer ses activités[400.]

La partie de la ville comprise, au fond du port, entre le quai et la place Henri IV, est encombrée de beaux madriers de bois de toutes sortes, de moellons, d'ancres et de chaînes. Ça-et-là s'élèvent des chaloupes et de plus grands navires en construction ; ici, on achève un brick à la coque hardie et légère ; là, on prépare les matériaux nécessaires à l'entretien des routes ; plus loin se taille la pierre qui doit servir à élever des maisons, et la forge répand dans l'air son épaisse fumée et le bruit de son lourd marteau. Le mouvement est partout, de nombreux ouvriers sont toujours au travail dans ces diverses industries, qui ne chôment jamais ; l'activité et la vie y demeurent constamment. Tels sont, en grande partie, les ateliers de M. Chaigneau.[401]

Les bois de construction arrivaient en ville par deux voies possibles, l'une terrestre en provenance des campagnes alentours (Grosbreuil, Nieul-le-Dolent) par la porte d'entrée de ville qui débouchait sur la place dite du marché aux bois[402]. Quant à l'autre moyen d'acheminer les bois, la voie maritime paraissait la plus naturelle. Débarqués sur le quai, les bois étaient ensuite laissés à sécher à l'air libre sur la place ou bien ventilés dans les hangars alentours. Avec le temps, l'aire de stockage nécessite de plus grands espaces mais la ville ne céde pas pour autant aux velléités des constructeurs privés qui cherchent à étendre leur emprise au sol. Ainsi, la municipalité refuse la vente d'un terrain à Pierre Guerry en stipulant que celui-ci fait partie « *de l'enceinte réservée pour le dépôt des bois destinés aux constructions navales* » et qu'il devra « *rester libre et dégagé de toute construction* »[403]. Guerry n'eut donc pas gain de cause. Par ailleurs, sur la place du *marché aux bois*[404] se trouvait le chantier de l'ingénieur Prépetit[405] loué par le constructeur Bertrand. En 1838, la

397 AM LS série O-XXII-9 (acte du 16 juin 1843).

398 ADV, Série S 800 (Ponts et Chaussées), un règlement quant à son usage est édicté le 28 avril 1829.

399 La place Henri IV fut rebaptisée place de la Liberté après les événements de 1848 (AM DI-17, délibération du 1er mai 1848) et un arbre de la Liberté y fut planté le 7 mai.

400 AM LS D-I-15 (1830-1838), délibération du 8 mai 1830, pétition Guerry.

401 *Le Guide du baigneur aux Sables*, 1854, p. 93-94.

402 La route des Sables à Grosbreuil puis Poitiers fut commencée en 13 mai 1781 (Collinet, *Les Sables au temps de la guerre de Vendée*, 2004, p. 50) quant à celle des Sables à La Mothe-Achard puis Nantes elle fut mise en chantier dès mars 1763 (Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche*, p. 122) puis celle des Sables à Paimboeuf est commencée en mars 1779.

403 AM LS, O-XXII-9. *Note relative à la propriété du terrain compris entre la place Henri IV et les anciennes cales*, 8 mai 1830.

404 Actuelle place Collineau.

405 Charles Claude François Prépetit, ingénieur du roi des Ponts et Chaussées et ports maritimes de France, natif du diocèse de Bayeux avait épousé aux Sables le 27 juillet 1790 Marie Marguerite Jacquette Buor. Fils d'un officier d'infanterie, il est dit « *domicilié aux Sables depuis plusieurs années* ». Le 10 mars puis le 15 juin 1837,

ville démolit ce chantier pour « *agrandir la place servant au dépôt des bois employés dans la construction navale* »[406].

Cette grande *place Henri IV,* objet de multiples attentions de la part des maires et aménagée avec soin dans ce premier XIX[e] siècle, n'était jusqu'alors qu'un cloaque à proximité des marais pourtant située auprès de l'hôpital Saint-Joseph. L'espace resta longtemps une « *grève marécageuse que recouvrait la mer lors du flux de la marée* »[407]. Elle fut petit à petit remblayée grâce au lest régulier des navires[408] puis clôturée de bornes en granite et de chaînes en fer. Le bras de mer ou corde voire « *chenal de la maisonnette* » qui longeait la place au Nord-Est n'était autre que l'antique « *petite rivière* » citée par Mathias Tranchant dès l'époque médiévale[409] qui ceinturait la ville au Nord-Est pour se déverser dans les marais de la Barre en contrebas[410].

Autour de cette place composite mêlant à la fois activités maritimes et de villégiature se situent également les demeures des notables en vue de la ville ; aucun propriétaire du corps des gens de mer ne possède un bien dans ce secteur. N'oublions pas que les arrivées de visiteurs en ville avaient lieu par cette place jouant le rôle d'entrée de ville et qu'y demeurer était un signe de distinction sociale pour des notables tels un Buor, Chevalier de St Louis, son beau-frère Prépetit[411] ou bien encore le médecin Benoît. En quelque sorte, cette place a pu jouer le rôle ostentatoire dévolu au remblai quelques années plus tard. Jusque vers 1840 et avant l'essor de l'autre façade urbaine, orientée plein sud, face au littoral c'est-à-dire le remblai, il était de bon ton de s'afficher socialement autour de la *place Henri IV*. Par la suite l'engouement à la mode pour « *le désir de rivage* »[412] remplaça cette place moins bien exposée et bruyante en raison des activités de construction qui s'y tinrent au moins jusqu'en 1855. D'ailleurs, pour accueillir et nourrir les ouvriers-charpentiers se tenait dans la dite rue des chantiers toute proche une auberge dite des *Trois marchands*, propriété d'une famille de marins, les Berjonneau[413].

L'étude de cette place est une bonne étude de cas pour comprendre les mutations socio-urbaines que la ville des Sables a connu au XIX[e] siècle marquées par un redéploiement des activités professionnelles à dominante maritime. On était ainsi face à un quartier qui pendant au moins près de deux siècles (v. 1660-1855) fut caractérisé par la pluriactivité à la fois de résidence et d'activités professionnelles tournées vers la construction navale pour se métamorphoser en quartier résidentiel. C'est d'ailleurs dans ce quartier que furent construits les premiers hôtels des Sables : celui du *Grand hôtel du Cheval blanc* aux mains de la famille Chaigneau dès 1840, le *Grand hôtel de France* maison Machard[414] et *l'hôtel de la Boule d'or*

---

la veuve Prépetit informe le maire de la vente du chantier d'une superficie de 510 m² estimé 1500 francs (série O-XXII-9). Le chantier acheté par la Ville le 1er janvier 1838 fut démoli en octobre (AM LS DI-16 et DII-8, 8 octobre 1838). Matrice cadastrale section D-975 et 976.

406 AM LS DII-8, 8 octobre 1838.

407 D'après un acte du 16 juin 1843. Phénomène reconfirmé le 4 octobre 1858 au sujet de la place des chantiers : « *ce terrain était autrefois couvert par la mer* » (AM LS, DII-81).

408 AM LS, série O-XXII-9, juin 1838.

409 Mathias TRANCHANT, *Les origines des Sables-d'Olonne. À la conquête des eaux et des sables, Geste éditions, 2012*, p. 17

410 Actuel cours Dupont.

411 La maison Prépetit fut vendue par les époux Jannet de la Bauduère par acte du 14 mars 1859 (ADV, Petiteau 3E70/410, acte 116) au constructeur Arsène Jules Nouleau pour 10000 francs.

412 Alain CORBIN, *Le territoire du vide : l'Occident et le désir du rivage (1750-1840),* Paris, Flammarion, 2010.

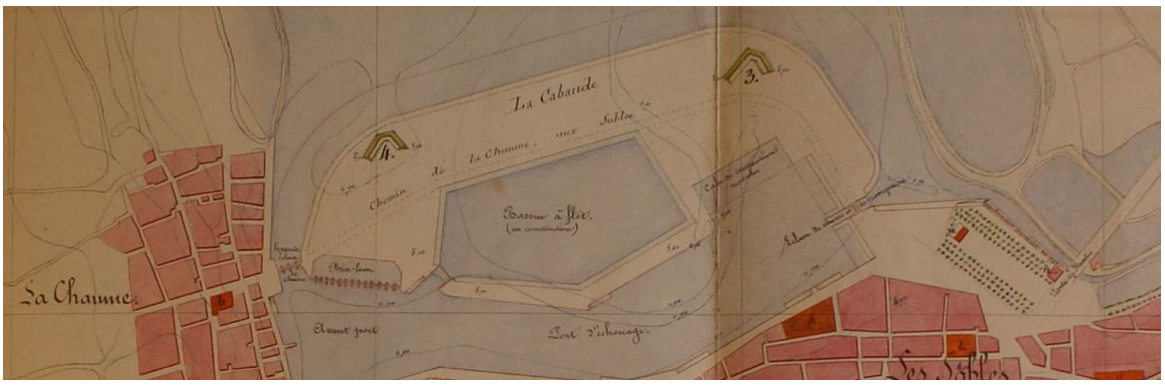
413 Auberge vendue 600 francs en août 1824 à Pierre-François Scarremberg, gendarme à cheval (actes 114 et 119), ADV, Regain not. 3E70/382.

414 Charles Baptiste Machard (1796-1853), cohorte 2 n°460. Ce capitaine de navire de métier tint avec son épouse Rose Eulalie Audrin l'hôtel entre 1846 et 1853. Il fut vendu par acte du 27 juin 1866 (not. Goulipaud,

près de la mairie[415]. Ce quartier devient petit à petit la vitrine de la ville qui se transforme en station balnéaire depuis que le maire Coppat a entrevu tous les bienfaits qu'il pouvait en tirer[416].

La grande mutation de cet espace s'opère avec les lois de juillet 1845 et les aménagements multiples du port avec tout d'abord le déplacement de la cale de construction de l'autre côté du quai sur le site encore vierge et vaseux de la Cabaude où les travaux s'échelonnèrent de 1846 à 1873[417]. Les cales vont dès lors quitter le paysage du centre-ville qu'elles occupaient depuis Colbert pour traverser le port. Il y a donc une volonté très nette de séparer désormais les activités portuaires des activités commerçantes et résidentielles. Phénomène que Bruno Marnot a également relevé en d'autres ports : « *Le fait significatif et structurant de la période contemporaine réside dans la séparation physique de la ville et du port* »[418]. En construction ex-nihilo une véritable zone portuaire sur la Cabaude, on entend développer l'activité commerciale. L'arrivée du chemin de fer en décembre 1866 assure prospérité et de nouveaux débouchés au port sablais. D'ailleurs on se précipita pour donner le nom de Bassin Napoléon III au bassin à flot inauguré en grande pompe par le ministre des travaux publics De Franqueville lors de l'inauguration du chemin de fer.

Document n°18 Carte du port des Sables: **Source : SHD, 1, VH 2102, article 8, section 3 (plan de 1862).**



Nouvel emplacement des cales sur la Cabaude (1846) et port de commerce (bassin à flot).

Ancien emplacement des cales sur la place Henri IV (1829-1855) devenues in opérationnelles.

Les débuts de travaux sur la Cabaude en 1846 n'ont pas amené la construction ou l'utilisation immédiate de la cale des chantiers navals puisqu'en août 1855 on précisait encore que « *tant que nos travaux ne seront pas exécutés le service des constructions navales en souffrira puisque les anciennes cales sur lesquelles on construit encore actuellement sont en*

3E70/425, n°150). Un acte en date du 8 août 1863 (ADV, Petiteau not. 3E70/419, acte n°244) stipule que cet hôtel portait le nom de *Chêne vert* autrefois.

415 Louise ROBIN, *Villas et édifices balnéaires des Sables-d'Olonne. Un siècle d'architecture (1845-1945),* éditions de Beaupré, 2011, p. 52 et 60. Également cités dans *Le guide du baigneur aux Sables-d'Olonne*, 1854, p. 140.

416 Ferdinand YDIER, *Histoire d'un siècle. Le centenaire de la plage des Sables-d'Olonne (1826-1920),* société Olona, 1930.

417 Jules DINGLER Jules, *Ports maritimes de la France*, 1885, p. 34.

418 Bruno MARNOT, *Les villes portuaires maritimes en France, XIXeme-XXIe siècle*, A. Colin, 2015, p. 7.

très grande partie démolies et fort incommodes et que pour pouvoir commencer à construire sur les nouvelles cales, il est indispensable que les travaux sollicités soient entièrement exécutés puisque dans ce moment, il n'existe pas de passage commode pour communiquer à ces nouvelles cales et au quartier de La Chaume »[419]. Sur le plan de 1862 ci-dessus, les cales figurent bien de l'autre côté sur la Cabaude. On peut donc penser que c'est entre 1855 et 1862 que les cales de la Cabaude furent mises en activité.



Document n°19 - Gravure de 1846 signée Mercereau (coll. Olona). Au premier-plan la cale des chantiers atteste d'une implantation artisanale et maritime en zone urbaine près du centre-ville. La carte postale ci-dessous datée des années 1955-1960 prouve la présence encore bien visible des anciennes cales du XIX^e^ siècle disparues sous l'effet de l'urbanisation dans ce quartier hier ouvrier. La Cabaude accueille à partir des grands travaux de 1846 les cales de construction.

419 AM LS, D-I-18, 10 août 1855. Les anciennes cales des chantiers de navires seront louées à la Compagnie des Chemins de fer de l'État par décision municipale du 29 février 1868 en précisant que le « *terrain devra être planté d'arbres* ». Cette place Henri IV et celle dite du marché au bois avaient été clôturées par décision du 6 juin 1843 (AM, LS, D-II-8).



Document n°20 – Vue aérienne du port dans les années 1950 (coll. Olona).

Après avoir étudié les logiques d'implantation des chantiers de navire, intéressons-nous à celles des poissonneries.

B- Implantations des différentes poissonneries

En 1817, la ville des Sables ne comportait pas encore de poissonnerie en tant que telle et c'est la caserne des douanes, située sur le quai, qui faisait office de lieu de vente de la marée du jour. Elle comprenait en son sein huit ateliers de salaison et quatre autres magasins se situaient dans la rue dite poissonnière. On précise, par ailleurs, que ce lieu est idéal pour le traitement du poisson puisque les trois commerces de Catherine Gautreau-Boulanger, Marie-Louise Patureau-Chesnay et Marguerite Patureau-Tessier « *ont du côté du nord [port] un quai que la mer baigne et d'où l'on puise l'eau sans sortir* » prouvant l'extrême étroitesse du quai à cet endroit.

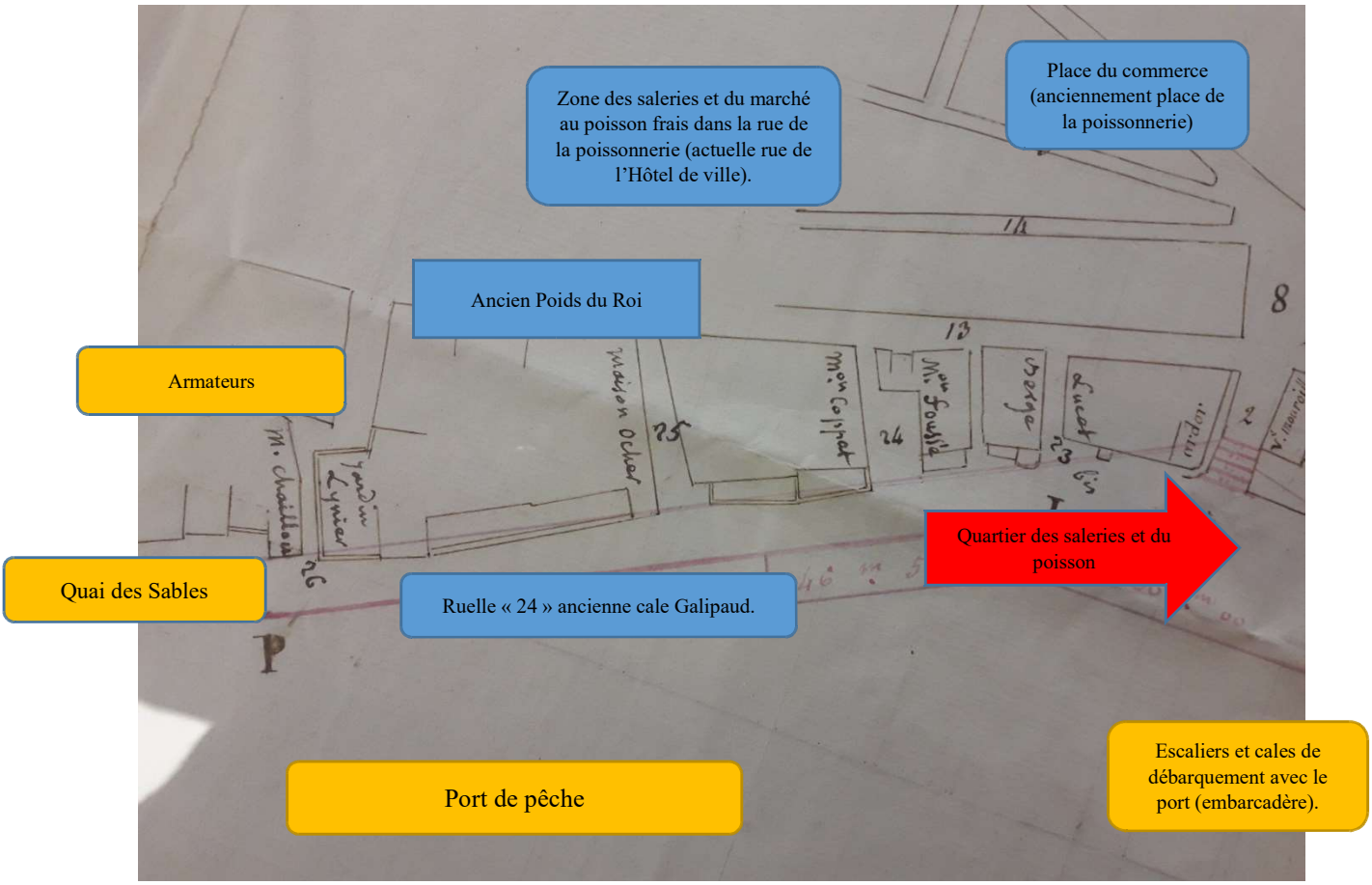
Quand la pêche à la sardine battait son plein, les rues s'emplissaient de poisson et d'autres poissonnières ouvraient boutique à même leur demeure :

quand la sardine donne assez […], les huit ateliers ne suffisent plus, la rue, les cales, tout est rempli. Outre les huit ateliers ouverts, il y en a quatre autres dans la rue poissonnière, il y en avait d'autres encore chez plusieurs saleuses qui ne pouvaient trouver place dans cette rue mouvante. Nous avons vu les Baradeau, Vrignon, Gautreau, Bouhier tenir chez elles des magasins considérables[420].

C'est donc aux abords de la cale du commerce que se tenaient les ateliers de salaison de poisson ; une place toute proche avait porté dès le XVIII[e] siècle le nom de « place de la poissonnerie » puisque l'armateur nantais René Montaudouin y avait fait livrer, grâce au *Saint-Esprit* de Pont-L'Abbé, une cargaison de chanvre[421]. L'activité de vente du poisson était essentiellement concentrée dans cette partie de la ville. Sous l'Ancien Régime déjà, s'y tenait

420 DI-14 registre des délibérations (07/05/1817-1/05/1830), 2 août 1817.
421 ADV, David, not., acte du 21 février 1722 (vue 88).

le *Poids du roi*, établissement qui sera vendu en mars 1862, formé d'une « *vaste maison servant de magasin [...] ouvrant sur le quai du commerce au nord et au midi sur la rue de l'ancienne poissonnerie* ».[422] En 1819, le plan détaillé du quai des Sables précise que, depuis l'embarcadère de la rue n°13 dite « rue de la poissonnerie » jusqu'à la ruelle n°24 sise entre les propriétés Coppat et Foussé, se situent les ateliers de salaison et le marché du poisson frais (voir plan ci-dessous)[423].



Document n°21 - Plan de 1819 (ADV, 11Fi 298) indiquant l'emplacement dans lequel sont « *situés dans la rue n°13 (rue de la poissonnerie) depuis l'embarcadère jusqu'à la ruelle n°24 séparative des maisons Coppat et Foussé les ateliers de salaison et le marché du poisson frais* » (source AM LS DI-14, 8 mai 1819).

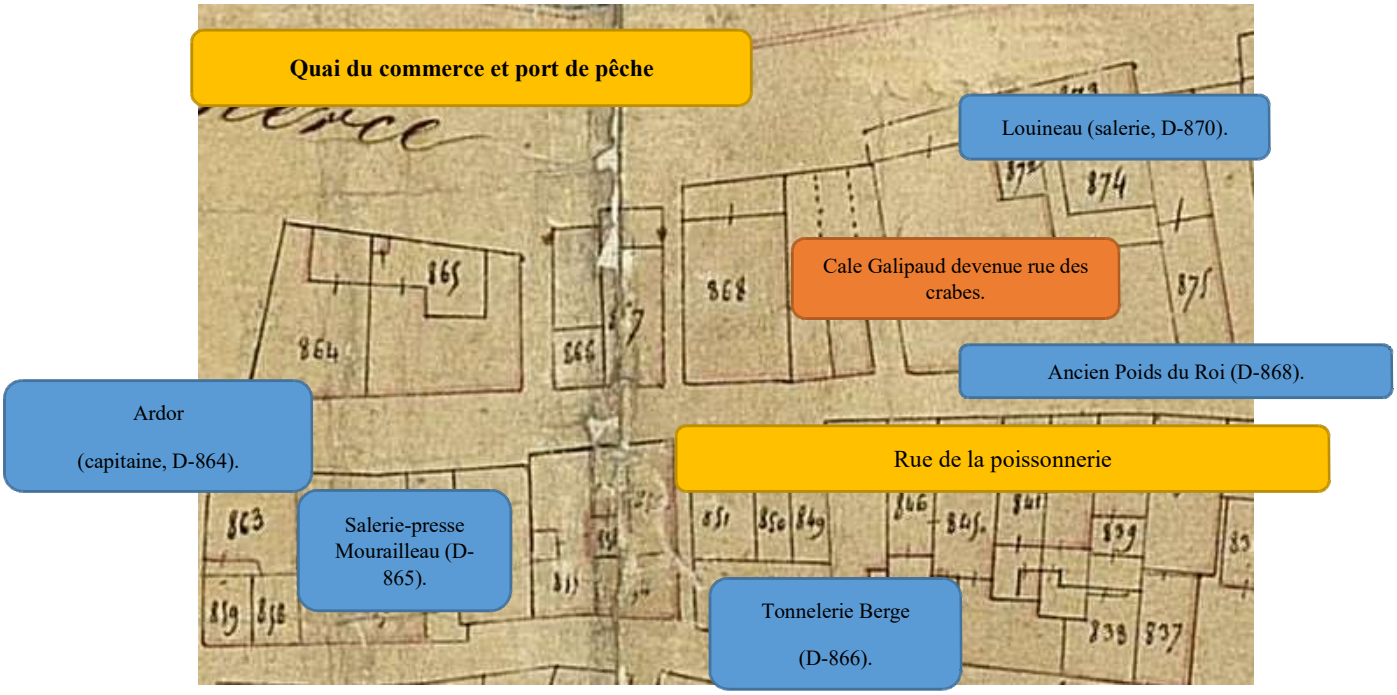
Deux établissements dédiés à la vente du poisson coexistaient donc en un même espace, un espace voué à la salaison et un autre dédié à la vente puis à l'expédition. Ce cœur du commerce maritime sablais, resserré sur quelques dizaines de mètres, explique sans doute le nom donné à la place mitoyenne, à savoir la place du commerce où les navires venaient s'accoster le long d'un môle en bois. Quels établissements trouvait-on dans cette rue ? Faute

422 *Journal des Sables* (AM LS 4J-2) du 21 mars 1862. Cette maison (section D, n°868) sur deux étages appartenait à Mademoiselle Élise-Léonce Collineau et était mise à prix 3000 francs. Dans le cadastre de 1830 elle appartient à Mme veuve Pierre Henry Boisson. En avril 1766, Anne De Miraillet veuve Girard, marchande à la maison de La Combe au Château-d'Olonne loue un bail à ferme à Jacques Gentet, marinier et Jeanne Laurent son épouse pour trente livres annuelles « *et une bonne poignée de morue verte* » par an et ce pour cinq ans d'« *une chambre basse couverte de tuile vulgairement appelée chaix située dans la rue du port ou poissonnerie tenant de l'occident à la maison appelée Le Poids du Roy* » (ADV, Biroché le Jeune, not. 3^{E}70/223, acte du 17 avril 1766).

423 Plan de 1819 (ADV, 11Fi 298).

d'archives idoines, il a fallu interroger les diverses sources pour tenter d'appréhender ce milieu du commerce du poisson et déceler des indices probants.

Tout d'abord, une activité de tonnellerie est présente dans le quartier ce qui peut laisser entrevoir l'existence d'une presse à poisson. L'atelier du tonnelier Jean Berge (v. 1768-1838)[424] par exemple se trouve entre des ateliers de salaison. En décembre 1807, la veuve du capitaine Burcier vendait au négociant Jacques Chaillou une maison « *dans une cale vulgairement appelée cale de Galipaud sur la rue poissonnière […] comportant deux magasins sur lesquels sont deux chambres hautes ayant un grenier au-dessus plus un quai situé au nord desdits magasins* »[425]. Si une cale porte le nom de Galipaud ce n'est pas dû au hasard. En effet, Félix Galipaud (v. 1718-1762) fut tonnelier dans ce même quartier avec ses cousins Charles Boivin, Pierre Oudré et Vincent Rivier. Son fils lui aussi prénommé Félix, né en 1751, était déclaré « *patron et propriétaire de chaloupe de pêche* » sous la Révolution ce qui peut laisser présager une activité de presse familiale et artisanale[426]. De toute évidence si des tonnelleries existent à cet endroit c'est en lien avec l'activité de saumure et de vente de poisson voire d'expédition. Tonnellerie et presse sont étroitement liées.



Document °22 : « Le quartier du poisson en 1830 » avant la construction de la poissonnerie (1832-1833), AM LS G-V- section dite « Le Port ».

Le quartier comportait au moins un atelier de poisson (parcelle D-870) comme celui d'Anne Bonne Félicité Boulineau veuve Saunier (v. 1735-1815) qui lègue à sa fille Anne-Madeleine Saunier veuve Louineau (1763-1840) : « *un magasin ou chaix […] rue poissonnière et formant l'angle occidental de la cale Galipaud* »[427]. Cette cale permettait aux

424 Ce tonnelier natif de Montargis (Loiret) avait épousé aux Sables le 13 Floréal an IV (2 mai 1796) Marie-Louise Françoise Jouneau, la fille d'un forgeron. Sa maison (section D, n°866) lui venait de son beau-père Charles Jouneau. Elle avait été arrentée par la famille Lorilland (Notaire Palvadeau, acte du 8 Ventôse an IV (27 février 1796) puis notaire Blay, acte du 16 décembre 1827). La maison Jouneau abritait ainsi la forge familiale avant de devenir tonnellerie. En plus de son activité de tonnellerie, Jean Berge y joignait celle d'armateur puisque le 13 novembre 1825, il vend au patron Legoffe la chaloupe *La Mère de Famille (*Notaire Regain, 13 novembre 1825).
425 ADV, Paliau not. 3E70/367, acte 192 du 5 décembre 1807.
426 Registre matricule 3P7-74, n°146.
427 ADV, Paliau not. 3E70/375, acte du 16 mars 1815 (n°86). Il s'agit de la parcelle D-870.

navires de débarquer leur pêche et de l'apporter jusqu'aux saleries et magasins de la rue poissonnière située derrière. Cette cale deviendra par la suite une ruelle. À cette époque la rue éponyme était plus longue et englobait une partie de la rue de l'Hôtel de Ville actuelle. D'ailleurs, lorsque la veuve Mourailleau (1757-1833) meurt elle est dite demeurer « *rue de l'ancienne poissonnerie* »[428]. Dans sa maison se trouvent des magasins à sel puisque lorsqu'elle la vend à son gendre, le tailleur d'habits Pierre Raphaël Lucet (1787-1877), celle-ci

comprend une boutique, une grande cave avec un puits, un grand et un autre magasin à sel plus petit dans la cour tenant du midi à la rue de la poissonnerie, du nord au quai du commerce, du levant à la maison Berge-Oudré et du couchant à la maison Ardor [429].

En définitive, dans un espace restreint sont regroupés une poissonnerie, des lieux de salaison et probablement une presse à poissons. Nous avons tout lieu de penser que la veuve Mourailleau exploitait une presse nécessitant un important dépôt de sel. Plusieurs indices tendent à avancer cette hypothèse. Tout d'abord sa vaste demeure à même le quai et les deux magasins à sel bien définis comme tels dans l'acte de vente. Par ailleurs son grand-père Pierre Oudré (v. 1715-1793)[430] était déjà maître-tonnelier de même que son fils Pierre décédé en 1810 dont le gendre Jean Laborde (1775-1840) était mesureur de sel et l'épouse Marie-Constance Oudré (1780-1846) poissonnière. Un de ses oncles Joseph Oudré (v.1741-1780) capitaine de navire mort à Fort-Royal pendant la guerre d'Indépendance avait épousé une marchande de poissons du nom de Jeanne Mourailleau. Ils eurent deux filles marchandes de poisson à leur tour[431] et leur fils André Oudré épousa Marie-Marguerite Patureau également poissonnière. Cette famille Oudré semble particulièrement impliquée dans le négoce du poisson et celui du sel avec des femmes occupant des postes-clés de maître-saleuses comme le confirme une délibération municipale du 2 août 1817[432] où sur huit poissonnières figurent Marguerite Oudré, sa belle-sœur Gautreau, ainsi que leur tante Bonne Marie Oudré épouse Naulleau (1750-1837). Ce même acte précise aussi que « *les saleuses ont leur domicile au-dessus de leur magasin* ». À travers cette famille, apparaissent des combinaisons d'intérêts économiques autour d'une même activité : la salaison et la vente de poisson expédié en tonneau par cabotage via la cale du commerce toute proche.

La partie occidentale de la rue de poissonnerie était bel et bien dédiée au commerce du poisson avant que la future et nouvelle poissonnerie ne soit construite un peu plus loin sur de plus vastes espaces en 1833. Les conseillers municipaux reconnaissent l'exiguïté des lieux puisqu'en novembre 1831 ils avouent : « *notre marché au poisson se tient dans une rue étroite* »[433]. Ces maisons à l'extrémité de la rue de la poissonnerie étaient pour des raisons pratiques situées « *presqu'en face de la cale de l'embarcadère* »[434]. Nous pouvons en déduire

428 AM LS E1-31, LS, acte du 20 mai 1833, acte n°52. Elle était veuve du capitaine Nicolas Mourailleau depuis le 4 décembre 1786. Elle n'avait été mariée qu'à peine trois ans (5 janvier 1784). Maison figurant parcelle D-865.

429 ADV, Regain not. 3E70/384, 4 janvier 1829 (acte n°7). Section D, parcelle D-864. Maison qui fut vendue au négociant Raguet en juin 1836, (ADV, Giraudin not. 3E71/96, 23 juin 1836, acte n°224).

430 Pierre Oudré et son épouse Françoise Tenailleau possédaient une maison transversale entre la « *rue du centre et de la poissonnerie* » qu'ils avaient acquise le 7 septembre 1750 de Jean-Baptiste Gellé (Bréchard, not.). Elle fut partagée entre leur fille et ses neveux et nièces le 30 juillet 1815 (Paliau notaire, acte n°192, 3E70/375). Cette maison tenait du nord à celle de Berge, tonnelier.

431 Il s'agit de Catherine Oudré (1771-1845) épouse Gautreau et de Marie-Aimée Oudré (1778-1849) épouse Péroux.

432 AM LS, DI-13.

433 AM LS DI-15 (15 novembre 1831).

434 ADV, Acte du 31 juillet 1829, not. Giraudin (3E71/85, actes n°93-95). Vente par la veuve Jacques Lambert à Marie-Angélique Lhommeau veuve Aimé Ménager marin d'une maison pour 2000 francs. La place qui jouxte la maison (actuelle place du commerce) était dénommée place de l'église.

aussi, au regard des archives et des plans consultés que la vente et le commerce du poisson n'avaient pas lieu à même le quai mais dans cette rue parallèle de la poissonnerie ce qui tend à confirmer que les façades de ces établissements ouvraient sur la rue et non sur le port du fait de l'absence partielle de quai. Cette rue de la poissonnerie devait être particulièrement bruyante.

Un lieu unique et plus vaste était grandement nécessaire pour à la fois concentrer en un même point l'activité de vente du poisson et pour développer le marché extérieur. C'est en juin 1824 que les premiers pourparlers de construction d'une poissonnerie furent entamés. Le maire Ocher de Beaupré, également négociant et armateur, précise « *la ville a été jusqu'à ce jour privée d'un établissement utile pour l'arrivage du poisson* » et ses regards se tournent vers le chantier de construction, appartenant à M. Riand, négociant, situé sur le quai des Sables. Le maire lui propose d'acheter son chantier mais les négociations sont bloquées. Le 23 juin, le maire lui répond qu'afin d'éviter une regrettable expropriation, il convient de revenir à un « *prix de gré à gré* » d'autant que ce chantier « *offre toute l'étendue nécessaire pour cet objet qui est d'utilité publique* » [435].

Finalement l'ancien chantier naval Riand est acheté par la commune en mai 1830[436] et la grande poissonnerie ouvre ses portes à même le quai le 1er mai 1833[437]. Ce projet était l'une des priorités du maire car « *nulle opération n'est attendue avec autant d'impatience que la construction de ce marché* »[438] et, dès mai 1830, une cale à double rampe avait même été construite[439]. L'ingénieur Plantier fut chargé de la construction et la première pierre fut posée au cours d'une cérémonie le 20 mai 1832. À son ouverture, l'année suivante, la poissonnerie, sur laquelle flottait le drapeau tricolore, comportait 21 magasins affermés pour trois ans et demi à des maîtresses-poissonnières. Ce même jour, Jacques Chauveteau (1796-1842) patron de la chaloupe *La Marie* (armateure Honorine Borgnet) avait *« déposé la 1ère pêche à l'angle Nord-Est du hangar* »[440]. Le préfet insista sur le fait que la « *pêche et le commerce du poisson forment le principal élément de la prospérité de la ville des Sables et de l'existence de la population* »[441].

Quinze ans après son ouverture, on qualifiait l'établissement de « *sinon le plus beau, du moins un des plus beaux que possède en ce genre le littoral français* »[442]. On précise que du 1er décembre au 1er mai, une cinquantaine de chaloupes

augmentées d'un plus grand nombre de Bretagne » approvisionnent en poisson la Vendée, les Deux-Sèvres, le Maine-et-Loire, l'Indre-et-Loire, la Haute et Basse Vienne d'autant que « le poisson pris dans nos parages vivant sur un fond de sables (sole, turbot) est reconnu d'une qualité supérieure à celui pris sur les côtes de la Bretagne et de la Manche où le fond est plus garni de rochers.

Cette halle sera agrandie après une décision du 3 novembre 1856 « *sur l'ancienne caserne d'entrepôts de sel* » en construisant un hangar parallèle à l'existant[443] sous la conduite de l'entrepreneur Séraphin Chaigneau à partir d'octobre 1857. Cet agrandissement est à mettre

435 AM LS DII-78 (1817-1832) et AM LS D-II-7, 9 juin 1824.
436 Inscrit au budget pour l'année 1830 (7000 frcs) le 11 mai 1829 (AM LS, DI-14). La Ville lui avait aussi acheté une maison dite maison Chedaneau, rue des chantiers, dans laquelle se trouvait un abattoir le 22 décembre 1827 (ADV, Giraudin not. 3E71/83, acte 280). Cette maison tenait du levant au « *chantier de construction de M. Riand, du nord au quai, du midi à la rue des chantiers et du couchant au magasin de M. Riand et Dupont* ».
437 AM DII-7. L'adjudication des travaux avait eu lieu le 23 avril 1832.
438 AM LS, DI-14, 11 mai 1829.
439 AM LS, DI-15 (8 mai 1830). Appelée cale de la poissonnerie.
440 AM LS, DII-79 (1832-1844).
441 AM LS O-XXII-9, 6 novembre 1838.
442 AM LS DII-79, 11 novembre 1847.

en relation directe avec « *l'accroissement continuel de bateaux se livrant à la pêche du poisson frais et de la sardine* » qui rend « *insuffisant les besoins de ce commerce seule industrie de toute une population laborieuse* »[444]. Le maire écrit au sous-préfet en ces termes : « *vous savez avec quelle impatience tous les pêcheurs, commerçants et confiseurs attendent la réalisation d'un projet qui est pour toute la population de la commune de la plus urgente nécessité* »[445]. Le développement de la pêche aux Sables fut un véritable moteur entrepreneurial pour toute la ville.

La poissonnerie sera ainsi transformée en criée à l'image de La Rochelle. Le *Journal des Sables* précise à la date du 17 mars 1867 :

> *jusqu'à ce jour, le poisson de toute sorte rapporté dans le port des Sables par les pêcheurs ou autres, s'était toujours vendu de gré à gré, à prix débattu entre les patrons et les poissonniers. À l'avenir et à partir de lundi prochain, cette vente pourra, à l'imitation de ce qui se fait dans la plupart des autres ports, se faire à la criée publique, d'après les conditions d'un règlement longuement élaboré et arrêté par l'administration municipale. Dans l'ancien mode, les vendeurs, mais plus souvent encore les acheteurs se faisaient représenter par des maîtresses-poissonnières, dont l'entremise paraît avoir entraîné des abus que l'on espère voir disparaître par la vente à la criée publique, qui d'ailleurs créera pour la ville une source de revenus importants*[446].

Des transformations ont lieu et un plan du 26 novembre 1869 dénombre 46 magasins dont 22 dévolus au poisson et affermés pour trois années, 17 magasins à sel et le bureau de douane[447]. Certains poissonniers (ères) louent plusieurs magasins dont Aimée Berjonneau l'épouse du constructeur de navire Jules Nouleau qui gère cinq magasins à son actif suivie par Charles Bremaud (4 magasins) et Napoléon Fradet (3)[448].

L'exemple de la poissonnerie montre à quel point l'activité maritime a joué un rôle important dans la redistribution des activités urbaines. Déplacée des rues exiguës du quartier proche du Passage, la poissonnerie plus aérée et plus fonctionnelle a permis à des femmes de vivre de ce métier puis, avec l'arrivée du chemin de fer, de développer cette activité vitale à l'économie sablaise. La poissonnerie jouait un rôle extrêmement important pour la pêche sablaise. Non seulement elle permettait d'écouler la marchandise mais c'était aussi la vitrine d'un savoir-faire local qui sera recherché par la « colonie étrangère » venue en villégiature dans la station. Prendre les bains et consommer du poisson frais étaient de bon ton pour l'aristocratie et la bourgeoisie urbaine. Dès la Monarchie de Juillet, les édiles sablais considèrent que la poissonnerie reste « *un modèle en son genre même qu'il est un sujet d'admiration par les étrangers* »[449]. La halle à marée des Sables-d'Olonne donne à voir en spectacle un métier mais aussi une culture singulière aux touristes venus en villégiature dans la station. En ce lieu et espace, deux mondes inconnus se côtoient, s'observent et apprennent les uns des autres. Le port est devenu quelque part un terreau social, un lieu de rencontres et de découvertes inconcevables jusqu'alors pour deux mondes que tout oppose mais que la poissonnerie invite à rapprocher.

Un troisième élément structurant l'espace local apparaîtra dans les années 1840-1870, il s'agit des usines que nous aborderons dans la seconde partie lorsque sera évoquée la pêche sardinière. Comment s'organisait la cité sablaise entre port et plage ? Quelle part était

443 AM LS, MI-33 Poissonnerie, construction, travaux. Acte du 10 mars 1856. AM LS DI-18, délibération du 2 mai et 9 juin 1856.
444 AM LS DI-18, délibération du 29 novembre 1856.
445 AM LS DII-81, 15 juin 1857.
446 AM LS 4J-2, *Journal des Sables* du 17 mars 1867.
447 AM LS DI-21, 22 novembre 1869.
448 AM LS DII-83, 18 juin 1869.
449 AM LS DII-79, 6 avril 1833.

réservée à l'une et à l'autre ? Nous nous intéresserons plus particulièrement à cerner l'existence ou non de quartiers maritimes singuliers.

II- L'existence de quartiers maritimes anciens

Depuis le XVII[e] siècle, les deux paroisses des Sables sont placées sous la protection de la Vierge, d'une part, pour Notre-Dame-de-Bon-Port (1622) et de Sainte-Anne (1623) et Saint-Nicolas (1218) à La Chaume, d'autre part. Les cultes à la Vierge et à Saint-Nicolas sont depuis très longtemps assimilés aux saints protecteurs des marins. La Vierge, qui se substitue en mer à la mère restée à terre, guide et protège les marins pour les ramener à bon port. Prier la Vierge en mer est, pour les mousses embarqués, l'assurance de la présence virtuelle d'une part de féminité bienveillante parmi un monde exclusivement masculin. L'erreur de transcription de Saint Jérôme de *Stella Maris* a fait de la Vierge l'étoile de la mer et depuis, dans de nombreux ports de pêche, le culte marial aussi dénommé hyperdulie s'est développé[450]. On ne recense plus les chapelles ou églises dédiées à la Vierge en zone littorale ou portuaire ainsi Notre Dame de Boulogne, Notre Dame d'Espérance à Étaples, Notre Dame de Bonne Nouvelle à Paimpol ou à l'île d'Yeu ou encore Notre Dame de la Garde à Marseille.

Dans quelle mesure peut-on donc affirmer qu'il existait aux Sables au milieu du XIX[e] siècle des quartiers maritimes distincts, c'est-à-dire des espaces urbains à l'identité singulière se définissant et se reconnaissant comme tels ?

A- Délimitation et définition des quartiers maritimes sablais

Alain Cabantous reconnaît qu'« *un quartier est la portion délimitée d'une ville, caractérisé par des traits économiques, sociaux et/ou culturels propres* »[451]. Selon lui, de nombreux ports de pêche se caractérisent par l'existence de quartiers maritimes comme Le Pollet à Dieppe, La Beurière à Dieppe qui abrite les trois-quarts des familles de marins vers 1830[452] ou le quartier Saint Jean à Marseille. Les marins ont donc une certaine propension à se regrouper entre eux à l'image des équipages confinés dans l'embarcation. Cette promiscuité maritime induite par la profession aurait donc des prolongements à terre. Par ailleurs, vivant entre eux, les familles développent des comportements au caractère identitaire.

Il faut pour cela distinguer les différents quartiers composant la ville en fonction de leurs populations et des professions qui y vivent et tenter de comprendre, à l'image des sociologues et géographes, comment le quartier maritime s'organise autour des populations qui demeurent dans cet « espace vécu ». L'histoire et la mémoire locale, relayées par les travaux du géographe Jean Chaussade[453], confirment l'existence de deux quartiers hautement maritimes à savoir La Chaume et Le Passage. On observe un phénomène identique au Havre avec les quartiers Saint-François et Notre-Dame[454].

---

450 Alain CABANTOUS, *Le ciel dans la mer. Christianisme et civilisation maritime, XVI[e]-XIX[e] siècle*, Fayard, 1990, p. 150.

451 Alain CABANTOUS, « Le quartier, espace vécu à l'époque moderne », *Histoire, Économie et Société*, 1994, n°3, p. 427-439.

452 Alain CABANTOUS, *Les Français, la terre et la mer, XIII[e]-XX[e] siècle*, Fayard, 2005, p. 384.

453 Jean CHAUSSADE, *La pêche et les pêcheurs du littoral vendéen,* 1973.

454 Nicolas COCHARD, *Les marins du Havre. Gens de mer et société urbaine au XIXe siècle,* Presses Universitaires de Rennes, 2016, p. 204.

Quelles réponses les données livrées par les recensements du XIX[e] siècle peuvent-elles apporter à cette thèse ? Prouvent-elles l'existence déjà établie de ces quartiers ou bien confirment-elles leur formation en cours ? De toute évidence, les gens de mer sablais se répartissaient dans des quartiers situés à proximité immédiate du port de pêche ; il y avait là une raison pratique. Les équipages vivaient près de leur lieu de travail et, se réveillaient mutuellement pour embarquer à la marée. Chacun des membres se devaient donc d'habiter un espace circonscrit et proche les uns des autres. Il y a donc une certaine « logique de domiciliation » selon Bruno Marnot[455]. Le recensement de 1846[456] distingue cinq quartiers correspondant à un découpage territorial vieux de deux siècles (1640) dans lequel on distingue le Bout-de-Ville excentré du cœur de ville car « *limité du levant par le mur de clôture de cette ville et au midi par la mer* », le quartier dit de l'hôpital, celui de la Grande église, Le Passage et La Chaume[457] (voir annexe n°37). Pour les contemporains, les Sables restent malgré tout une « *petite ville* »[458] et Adolphe d'Hastrel de Rivedoux le remarque d'emblée quand il décrit la ville afin de promouvoir la station balnéaire naissante auprès d'une éventuelle clientèle. Selon lui :

Cette petite ville maritime, bâtie sur des dunes de sable dont la partie du sud est élevée d'environ 7 mètres au-dessus de la mer, s'appelle Les Sables-d'Olonne […] peuplée de près de 6 000 habitants ; composée de trois ou quatre longues rues presque parallèles entre elles et à la direction de la côte, et de beaucoup de petites rues transversales, assez désagréablement pavées ne possédant d'autres monuments que son calvaire sur les dunes et son église d'un style de transition. Le port a une belle jetée terminée par un feu, et, à l'entrée du port, le phare de La Chaume, établi sur une roche au milieu de quelques masures en ruine derrière lesquelles se prolonge le quartier de La Chaume d'Olonne, formant un faubourg séparé de la ville par le canal d'arrivage[459].

Les marins restent avant tout des citadins. En effet, ils habitent en ville avec des disparités de peuplement en fonction des quartiers que nous allons distinguer. Aucun marin par exemple ne vit dans l'unique village rural de l'Aubraie composé exclusivement de cultivateurs et sauniers. Globalement, plus on s'éloigne du port et moins les marins sont présents quantitativement. Les marins restent ainsi concentrés dans deux espaces bien circonscrits situés près de leur élément professionnel : le port. Pour mesurer l'existence ou non de quartiers maritimes à l'identité singulière, il faut nous reporter aux données quantitatives fournies par le recensement de 1846.

Tableau n°31 : Pesée des marins dans les quartiers (1846).

Quartiers	**Nombre de gens de mer navigants en 1846**[460]	***Poids des gens de mer navigants du quartier (en %)***	**Population totale du quartier**	***Part des marins dans la population du quartier (en %)***	**Nombre d'hommes par quartier**[461]	***Part des marins dans la population masculine (en %)***
La Chaume	222	*41,3*	1 300	*17,1*	256	*86,7*
Le Passage	147	*27,4*	948	*15,5*	185	*79,5*
Le Centre	133	*24,8*	2 369	*5,6*	502	*26,5*
Le Bout-de-Ville	35	*6,5*	1 032	*3,4*	198	*17,7*
Total	**537**	***100%***	**5 649**	***9,5%***	**1 141**	***100%***

455 Bruno MARNOT, *Les villes portuaires maritimes en France, XIXe-XXIe siècle,* A. Colin, 2015, p. 96.
456 Source ADV 6M-309.
457 AM LS DI-3. Ce découpage fut confirmé dans ces mêmes limites en mai 1772 (délibération du 9 mai 1772).
458 AM LS DI-3, délibération du 1er juillet 1772.
459 Journal *L'Illustration*, 1845, page 411.
460 Nous n'avons tenu compte ici que des marins, capitaines et maîtres au cabotage.
461 Nous avons déduit les enfants de ce décompte afin de ne conserver que les adultes ayant un métier à proprement parler.

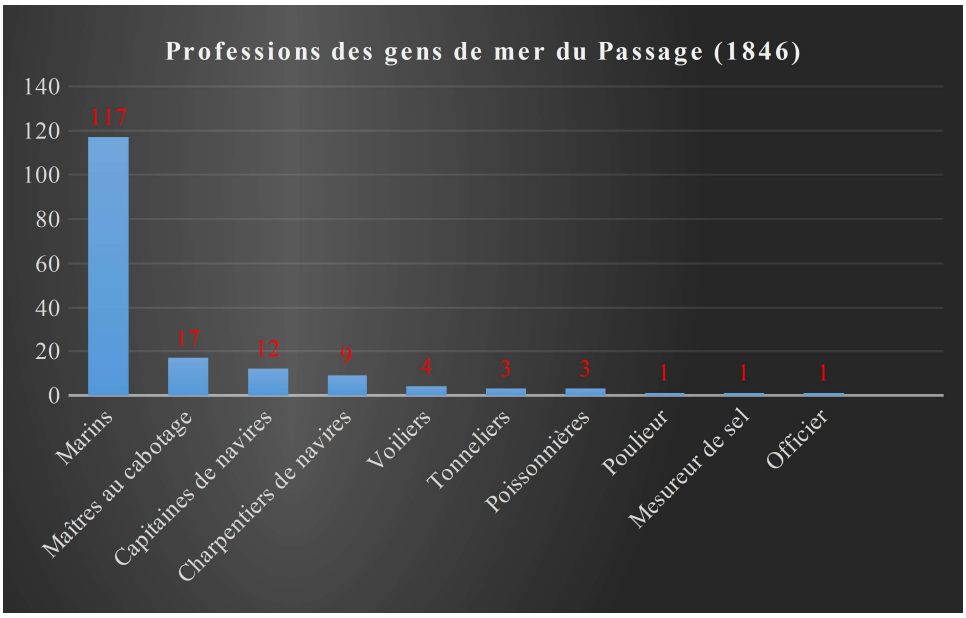
Pour mesurer le poids représenté par la communauté maritime masculine, nous avons tenu compte de différents facteurs afin de tenter d'être le plus proche de la réalité. Nous avons ainsi opéré trois pesées.

La première mesure le nombre de navigants par quartier et leur part relative dans leur environnement. Ces données attestent de la primauté chaumoise quant au nombre de marins recensés. Avec plus de 41% de l'ensemble, la Chaume fait incontestablement figure ici de quartier maritime. A contrario, même si près de 60% des marins vivent aux Sables, ils sont dispersés en trois espaces ce qui dilue d'autant leur densité dans la ville. Si dans les quartiers du Passage et du Centre, ils sont sensiblement autant (147 et 133 donc 280 soit près de 12% de plus qu'à La Chaume), leur nombre diminue sensiblement en s'éloignant du port et en s'approchant du Bout-de-Ville où là, ils ne forment plus que 6,5% de l'ensemble des marins. On compte ainsi quatre fois moins de marins au Bout-de-Ville qu'au Passage et six fois moins qu'à La Chaume. Il existe donc un gradient numérique qui est fonction de la distance qui sépare le port de l'habitation.

Les marins vivent donc, une fois n'est pas coutume, auprès du port, leur lieu de travail qui reste avant tout leur lieu de vie. Ainsi, apparaissent très nettement deux espaces à forte présence maritime : le quartier excentré de La Chaume[462], séparé de la ville par « *un bras de mer* » [463], que l'on qualifie régulièrement de village voire de faubourg[464] constituant donc le premier foyer de peuplement maritime. Cette partie en marge, rattachée à la ville des Sables depuis août 1754, rassemble la majorité des gens de mer ce qui lui confère une forte « *dimension populaire* »[465] d'autant que le seul poids des marins y est de près de quatorze points plus fort que dans le quartier qui lui fait face, à savoir Le Passage. Face à La Chaume se trouve en effet le second quartier maritime qualifié à maintes reprises de « *quartier du port* »[466]. Ce quartier du Passage est ainsi dénommé en raison de sa fonction même puisqu'il permet aux Chaumois de « passer » en ville et de traverser le port à l'aide de bacs appelés également bateaux-passager ou passeurs. Quand Madeleine Garandeau trépasse le 1er avril 1826, ce sont ses voisins marins qui déclarent son décès à la mairie et, s'ils omettent de préciser la rue de son domicile, ils n'oublient pas de stipuler qu'elle vivait « *quartier du Passage* ». Situé entre le port d'un côté et la grève de l'autre, ce quartier reste essentiellement « *peuplé d'artisans et de marins* »[467] ce qu'atteste le graphique ci-dessous.

462 AM LS DI-17. Le maire insiste de nouveau le 4 novembre 1845 sur son aspect isolé.
463 AM LS, DI-14, 17 octobre 1817.
464 AM LS OXXII-29, Passages d'eau, arrêté du préfet en date du 5 juillet 1808.
465 AM LS DI-17, Registres des délibérations du 1er mai 1840 au 5 septembre 1849, 2 novembre 1843, p. 144.
466 AM LS E1-14, acte de décès de Pacifique Cruleau le 23 juin 1816.
467 AM LS DI-14, 12 mai 1819.

Histogramme n°31 : Professions des gens de mer du Passage en 1846.



Cet espace est donc bien identifié comme un quartier portuaire et maritime où vivent les gens de mer au sens large du terme en y incluant une part non négligeable de non-navigants. On y côtoie ainsi des artisans de marine tels que des poulieurs avec la famille Borgnet ou bien encore des forgerons comme les familles Jouneau et Louineau. L'étude des professions paramaritimes dans l'espace urbain permet de distinguer différentes occupations professionnelles de l'espace. Alors qu'à l'Est du quai comme nous venons de l'analyser se tiennent les cales de construction navale, plus à l'Ouest se succèdent les ateliers d'artisans de marine parmi lesquels les pouliers et forgerons de marine sont les plus représentés.

Tableau n°32 : Répartition des artisans par quartier en 1846 (hors charpentiers).

Métiers/ Quartiers	La Chaume	Le Passage	Le Centre (1)	Le Centre (2)	Le Bout de Ville	Total
Forgerons	4	2		4		10
Tonneliers	3	2	1	3		9
Poulieurs		1	1			2
Voiliers		2	1			3
Cordiers			1	4	7	12
Cloutiers				3		3
Total	7	7	4	14	7	**39**



Document n° 23 - Montaut « *Le plan de la ville des Sables-d'Olonne relatif aux ouvrages à y faire pendant l'année 1753* » (Bnf, Arsenal, ms 6437, plan 117) in Mathias Tranchant, *Les origines des Sables-d'Olonne*, p. 162.

Le quai compte quelques artisans de marine solidement établis comme les Borgnet, pouliers pendant trois générations dont l'atelier ouvre quai du commerce[468]. Trois jours avant de mourir, le patriarche André *Noël* Borgnet (1736-1807), alité « *pour cause de maladie corporelle quoique très saint d'esprit et d'entendement* » fait venir le notaire Blay[469] pour vendre à Louise-Constance Prieur sa future belle-fille qui épousera son fils Aimé Parfait le 20 février 1811 :

La boutique de poulieur à eux appartenant et dans laquelle le dit Borgnet exerce sa profession située en cette ville des Sables ouvrant sur le quai du commerce confrontant du côté du soleil levant à la maison de la veuve [Dappel-]Voisin et ses enfants, mur mitoyen entre deux, du midi à la cour de la maison de demeure dudit Borgnet et son épouse, du couchant à la maison de la veuve Louineau, ruelle entre deux et du nord au quai du commerce.

Ensemble la moitié de tous les outils de la dite boutique qui servent à la profession dudit Borgnet ; l'autre moitié appartenant à François Borgnet, neveu des vendeurs, excepté cependant les outils destinés pour les pompes qui ne sont compris en la présente vente puisqu'ils appartiennent au dit François Borgnet en totalité.

L'acte précise cependant que ce n'est « *qu'après leurs décès qu'elle s'en mettra en possession et jouissance* ». On peut se poser plusieurs questions quant à cet acte de vente ? Pourquoi Noël Borgnet vend-il son fonds de commerce à sa future belle-fille ? N'aurait-il pas été plus judicieux de léguer ce bien à ce fils ? Peut-être que le fils n'était pas aux Sables à cette époque ? Il aurait pu être levé pour Rochefort étant donné la période ?

Le poids des artisans est très fort dans ce quartier du Passage alors qu'à La Chaume, ils sont inexistants hormis quelques tonneliers du nom de Mounier. Le quartier du Centre concentre à lui seul 46% des métiers d'artisans ; la présence à proximité des cales de construction explique cette forte densité artisanale. La voilerie Morneau était située au Passage[470] sur le boulevard c'est-à-dire que le travail des voiles pouvait avoir lieu à même la rue ou sur la plage étant donné la configuration naturelle du quartier. Auguste-André Morneau (1805-1858) restera dans le quartier puisque le 21 décembre 1835 il achète en viager à l'institutrice Rose Gobert deux maisons situées rue du boulet rouge[471]. La proximité avec les navires a sans doute contribué à l'ouverture des ateliers à même le port.

La morphologie physique du quartier du Passage a pris forme sur la dune originelle et se compose de deux longues rues parallèles au quai et à la plage. En 1825, Garrau de Balsan précise fort bien le rôle d'abri :

la ville des Sables, vue du côté de l'arrivée de Nantes, a l'aspect d'une ville considérable, quoiqu'elle ne compte guère que 4500 âmes en y comprenant la Chaume … Elle ne consiste à bien dire qu'en trois ou quatre rues parallèles à la mer, coupées par des ruelles très étroites qui servent de communication. Il paraîtrait que la fréquence des vents qu'y occasionne la proximité de la mer aurait provoqué cette construction[472].

Autrefois dénommées Rue Haute et Rue Basse du Passage, elles ont changé de nom au fil des siècles et des régimes successifs[473] mais doivent leur toute première dénomination au dénivelé entre elles, ce qui amena, avec les futurs travaux de rehaussement du quai (1819), à

468 AM LS, cadastre G-V, Section D, parcelles 55 et 56.
469 ADV, Blay not. 3^{E}71-61, acte du 18 mai 1807, n°129. André Noël Blay avait un frère poulieur, François (1731-1794) et deux frères exerçaient le métier de forgerons de marine : René (1732-1806) et Mathurin (1743-1816).
470 AM LS, Cadastre G-V, parcelles D 275-276.
471 ADV, Regain not., 3^{E}70/381, acte du 21 décembre 1835 (n°139).
472 Alain HUETZ DE LEMPS, *Les Sables d'Olonne*, Fontenay-le-Comte, Lussaud frères, 1962, p. 102.
473 En mars 1811, la rue du Port remplace la rue de la Concorde et la rue Bourbon la rue de l'Égalité (AM LS D-II-3, 2 mars 1811). La rue Bourbon deviendra par la suite la rue Napoléon.

une situation singulière puisque l'ancien rez-de-chaussée de ces maisons se trouvera ensuite en sous-sol.

Le quartier du Passage concentre ainsi 27,4% de la population maritime de la ville et est délimité à l'Est par la place du commerce d'où l'on entre progressivement dans le quartier du Centre dans lequel se trouvent les commerces liés à la vente du poisson comme exposé ci-dessus. Cette place a joué un rôle important dans le découpage de la ville en quartiers ; à partir de cette place on quitte le Passage maritime pour entrer dans le centre-ville commerçant où vivent encore des familles de marins à hauteur de près de 25%. Néanmoins, leur présence est plus diffuse à mesure que l'on s'éloigne du cœur maritime. Sur trente-cinq chefs de famille vivant sur le quai entre la place du commerce et l'éperon (voir plan en **Annexe 24**) on recense quatorze familles de marins (10) et capitaines (4), neuf commerçants dont une majorité de débitantes et six propriétaires. La caserne des douanes montre un point de rupture puisque les marins sont concentrés entre l'éperon et la caserne mais ne demeurent pas en-deçà de cette limite. Par contre trois capitaines sur quatre y demeurent. Cette partie du quai est semblable à ce que Nicolas Cochard a relevé au Havre sur le quai Lamblardie[474].

Nous avons aussi voulu mesurer la part des navigants dans leur propre quartier en tenant compte de la population globale c'est-à-dire hommes, femmes et enfants sans distinction de métiers définis. Les marins représentent ainsi plus de 17% de la population totale à La Chaume soit quasiment la même teneur qu'au Passage où les marins forment 15,5% de la population du quartier. Loin derrière arrivent les quartiers du Centre et du Bout-de-Ville précisons que le quartier du Centre est aussi le plus peuplé de l'agglomération avec 42% de la population ce qui diminue d'autant le poids des marins. Dans ce quartier du centre-ville figurent dans une large majorité les commerçants formant 71% des habitants.

Si l'on s'en tient à cette première approche, La Chaume et le Passage restent bien marqués du poids écrasant de la maritimité[475] ce qui justifie leurs places prédominantes dans l'occupation de l'espace urbain par les marins.

474 Nicolas COCHARD, *Les marins du Havre*, Presses Universitaires de Rennes, 2016, p. 216. Le quai recense 26% des chefs de foyer marins en 1846.
475 Françoise PÉRON, Jean RIEUCAU, *La maritimité aujourd'hui*. Actes du colloque international de Paris des 25 et 26 novembre 1991, Paris, L'Harmattan, 1996.



Document n° 24 – Carte du quartier du Bout-de-Ville.

Le dernier quartier dit du Bout-de-Ville reste le parent pauvre de la ville-portuaire mais, il va lui aussi profiter de l'essor urbain après 1860.

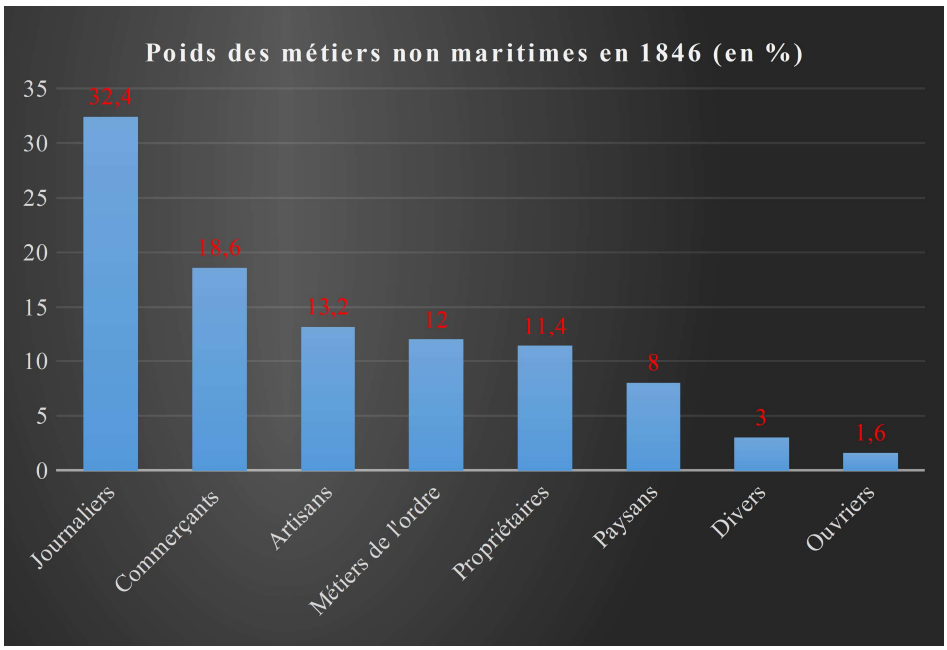
Depuis longtemps déjà notre ville est en progrès. Il y a quinze ans à peine, de toutes les nombreuses constructions aujourd'hui comprises (du côté de la mer) entre le Calvaire et le quartier du Bout-de-Ville, aucune n'existait. Ce vaste espace était occupé par de hautes dunes de sable mouvant ayant l'aspect des dunes accidentées au bas-desquelles coule le petit ruisseau de Tanchet. Incultes, elles n'offraient aux regards qu'un spectacle peu souriant et, si on allait s'y promener, c'était surtout pour y cueillir des œillets sauvages, leur seule production. La mer, qui depuis s'est un peu retirée venait à l'époque des hautes mers les battre avec violence[476].

C'est ainsi qu'en l'espace de vingt ans (1846-1866), la population du quartier va tripler passant de 356 individus à 1149 si bien que le poids numérique de cette zone urbaine atteint 16,3% en 1866 contre 6,3% vingt ans plus tôt.

Il est une donnée d'autant plus intéressante et pertinente qui demeure celle de la mesure du poids des marins parmi la seule population masculine. Nous avons pris soin de ne conserver que les adultes avec mention spécifique d'une profession. Dans ce cas de figure, le poids des marins est écrasant représentant près de neuf hommes sur dix à La Chaume et huit au Passage. Par contre, la faiblesse numérique constatée pour les deux autres quartiers du Centre et du Bout-de-Ville se manifeste à nouveau ici où moins d'un actif sur trois et moins d'un actif sur cinq ont choisi le métier de marin. Les deux façades maritimes où se regroupe la majorité de la population maritime consacrent la primeur aux deux quartiers les plus proches du port de pêche. Si les professions maritimes forment 26% des métiers recensés[477], quelle est la part des métiers autres que maritimes ?

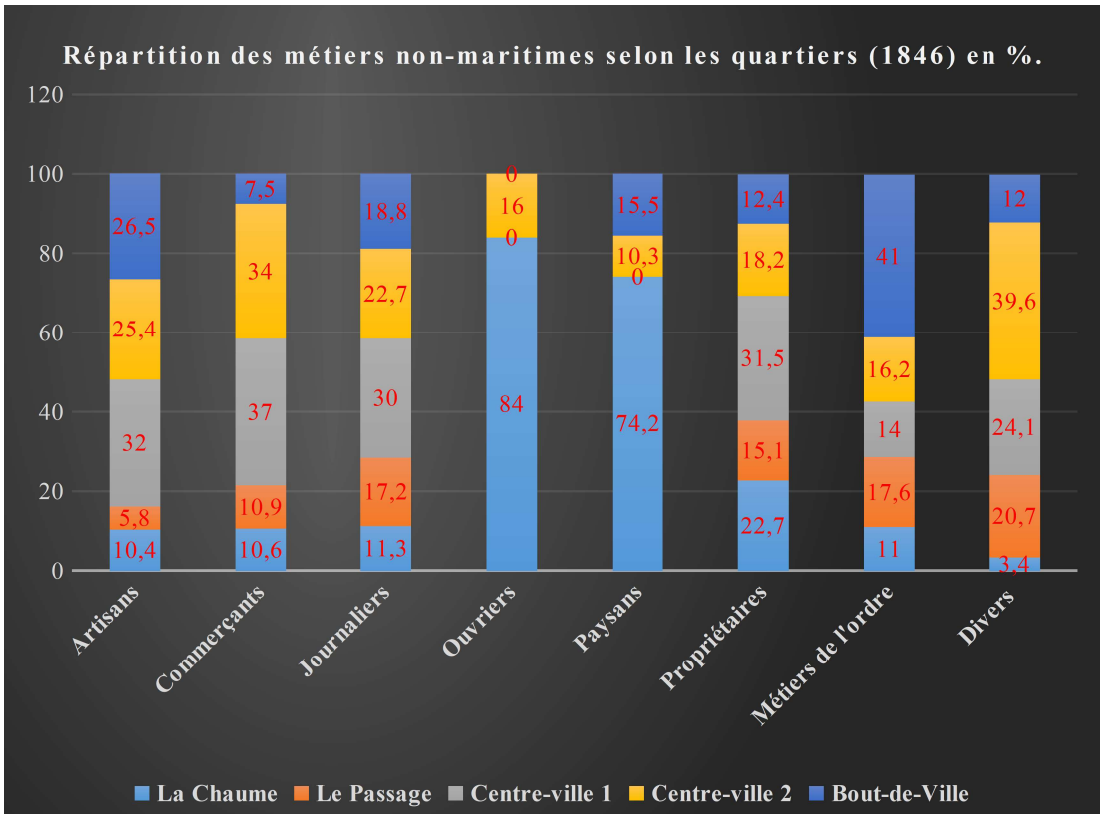
476 AM LS 4J-2, *Journal des Sables* du 20 septembre 1868.
477 Dont 709 hommes et femmes confondus sur 2683 métiers déterminés.

Histogramme n°32 : Poids des métiers non-maritimes en 1846.



Il ressort de l'étude des métiers pratiqués en 1846 que parmi les métiers non liés à la mer, les journaliers forment une cohorte pléthorique formant près d'un actif sur trois, suivis par les commerçants (18,6%) puis les artisans (maçons, tailleurs de pierre notamment) avec 13%. On trouve 12% de métiers de l'ordre avec une importante cohorte de douaniers dont une trentaine dans le quartier du Passage auxquels on a inclus les métiers religieux fortement représentés dans le quartier des Capucins et des Bénédictines.

Histogramme n°33 : Répartition des quartiers non-maritimes par quartier en 1846.



En analysant le second graphique précisant la répartition géographique des métiers, on peut distinguer un zonage. Ouvriers et paysans sont concentrés à La Chaume dans 84 et 74% des cas ; à cela rien d'étonnant puisque le quartier chaumois possède de vastes étendues cultivées par les jardiniers vivant au village de l'Aubraie et dans les rues en périphérie du bourg comme la rue de la boulangerie. A contrario, en centre-ville se regroupent les commerçants (71%) mais aussi nombre de journaliers (53%) et une majorité de propriétaires (près de 50%). Les métiers de l'ordre arrivent en seconde position au Passage (17,6%) en raison de la présence de la douane sur le port. Dans ce quartier du reste homogène sur le plan maritime, cohabitent des familles d'horizons sociaux très disparates. On peut en effet rencontrer dans ces mêmes rues un médecin, six ingénieurs, le président du tribunal, un procureur et quatre receveurs.

B- Une toponymie trompeuse

Changeons d'échelle pour entrer dans l'univers portuaire et maritime de ces rues qui révèlent parfois certains paradoxes. Prenons l'exemple de la rue de la poissonnerie dont l'étymologie correspond nous l'avons déjà abordé à l'existence des premières halles à poisson. Si cette rue semble vouée et dédiée au commerce du poisson, comporte-t-elle pour autant une population de poissonnières ? Après dépouillement du registre de recensement (1846), il s'avère que la rue n'en comprend aucune. En effet, 95% des vingt-et-une poissonnières recensées vivent aux Sables en particulier dans le quartier du Centre où elles sont majoritaires à 71,4% où on les trouve dispersées entre la rue du palais (4), la rue royale (3)[478], la rue du Centre (2)[479] et la rue du coq (2). Ainsi, dans la rue royale, vivent les trois jeunes sœurs Guérin âgées de quatorze à dix-huit ans[480] filles d'un marin, Louis Guérin (1802-1869)[481]. Seules deux poissonnières résident, dans la rue des canards, au Bout-de-Ville, quand trois autres sont recensées dans le quartier du Passage. Les femmes dévolues aux activités maritimes sont davantage concentrées dans les rues du centre-ville.

Quelles sont alors les catégories socio-professionnelles composant les dix ménages de la rue de la poissonnerie [482]? Sur vingt-cinq métiers déclarés dans cette longue rue parallèle au quai et en arrière de la dite poissonnerie figurent un conservateur des hypothèques avec sa famille et une domestique, la veuve Fériet née Vaugiraud de Rosnay, noble propriétaire de 71 ans avec son fils, le négociant Séraphin Chaigneau et ses trois enfants assistés de deux domestiques, deux veuves, journalières de leur état, avec leurs enfants dont certains fils sont en âge d'être marins. La veuve Poiroux, chargée de cinq enfants âgés de 4 à 18 ans, est d'ailleurs considérée comme indigente. Dans cette rue de la poissonnerie, la pauvreté côtoie ainsi l'opulence. Suivent deux familles de marins, celle de Jean-Baptiste Laurent puis de Jacques Lhommeau, batelier de 74 ans. On trouve aussi un autre propriétaire (Marquard), un serrurier et sa femme, le maître d'hôtel François Perrin avec sa famille, son cuisinier de 18 ans et ses six domestiques et une famille d'indigents : Noël Borgnet, journalier de 45 ans avec cinq enfants.

Finalement, ce n'est pas une rue très maritime puisque cette activité ne touche que 20,7% des professions recensées avec six marins soit autant que de journalier(ères) et moins

478 La rue royale actuelle rue nationale.
479 La rue du centre actuelle rue Jean Moulin.
480 Clara Guérin (1828-1878) épouse Guilbeau (charretier-poissonnier), Célestine Guérin (1830-1866) épouse Blanchard (marin à La Chaume) et Clémentine Guérin (1831-1892) épouse Péraudeau (tailleur de pierres).
481 Cohorte 2 n°347.
482 Registre du recensement de 1846, ADV 6M-309, vol. 3, p. 3.

que de domestiques (9). Néanmoins, dans ce quartier du Centre auquel elle est rattachée, cette rue figure en seconde position des rues les plus maritimes derrière la rue de la Patrie (24,7%) mais devant la rue de l'Hôtel de Ville (17,5%) ou la rue du Centre (12,2%). On peut donc parler d'une certaine hétérogénéité sociale dans cette partie de la ville.

L'artère la plus exposée au port est évidemment le quai des Sables qui, dans la nomenclature des registres de recensement est aussi scindé en deux parties ; une partie est comprise dans le volume 2 avec le quartier du Passage sous l'appellation « quai du commerce » et l'autre dans le volume 3 avec le quartier du Centre dénommé « quai de la poissonnerie ». Cette scission administrative n'est certes pas anodine et dénote des tendances socio-professionnelles sensiblement différentes. En effet, la séparation entre les deux parties du quai se situe au niveau de la place du commerce qui, topographiquement parlant, est perçue comme un îlot central.

Dans l'imaginaire collectif, cette place scindait les quartiers Centre/Passage. Pourquoi ? Tout simplement parce que la composition sociale n'est plus la même à partir de cet endroit. Aucun marin ne vit dans la portion du quai comprise dans le quartier du Centre. Dans les six maisons situées sur le quai vivent sept ménages dont trois négociants (Raguet, Burgaud-Pineau, Crochet), un limonadier (Julien[483]), un constructeur de navires (Bertrand), un contrôleur des impôts et le concierge de la poissonnerie (Audrin). Le monde du négoce maritime a donc ici *pignon sur quai* avec des personnalités comme M. Pierre Raguet ou bien encore Séraphin Chaigneau (1794-1878), le plus gros armateur de la période, vivant rue de la poissonnerie[484] et propriétaire de chantiers de navires tout proches.

Sa maison est mitoyenne avec celle de la veuve Fériet-Lodre dont le talus commun comporte des acacias. Ces gens-là formant l'élite portuaire locale sont à la fois proches du pouvoir civil (l'hôtel de ville se trouve à deux pas), spirituel, (l'église Notre-Dame-de-Bon-Port veille sur leur quartier) et économique avec la présence du port. Cette portion-là du quai est perçue comme l'espace du commerce maritime dans toute sa splendeur avec le monde des négociants et entrepreneurs[485] qui affichent d'ailleurs leur réussite professionnelle par de belles et larges façades. À proximité immédiate de la poissonnerie et du quai neuf (futur quai du commerce, 1830) se dresse par exemple la propriété Robin[486] vendue au négociant Jean-Louis Crochet en octobre 1824 comprenant deux corps de logis dont l'un était surmonté d'un donjon[487]. Qui a bien pu construire et à quelle époque un donjon à cet emplacement ouvrant sur le port ? Était-ce une manière de signaler l'entrée de la ville par le nord ?

483 Il avait acheté son commerce « *Le café des Arts* », le 13 février 1846 à Séraphin Chaigneau pour 5619 francs (ADV, Duret not. 3E71/115, acte n°69)

484 Séraphin Chaigneau a acheté le 11 août 1829 (ADV, Giraudin not., 3E71/85, acte n°197) sa maison rue des chantiers pour 13800 francs à Jean Casimir Brossaud (AM LS, G-V parcelle 1008 section D).

485 Olivier PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, *Les négoces maritimes français*, XVIIe-XXe siècle, Paris, Belin, 1997. Gilbert BUTI, Luca LO BASSO, Olivier RAVEUX (sd), *Entrepreneurs des mers. Capitaines et mariniers du XVIe au XIXe siècle*, Riveneuve éditions, Langres, 2017.

486 AM LS, G-V, parcelles D 1004-1005.

487 ADV, Regain not. 3E70/382, acte n°145-146 du 26 octobre 1824.

Sur l'ensemble du territoire sablais, les familles de gens de mer restent finalement concentrées dans deux rues principales par quartier comme le prouvent ces statistiques ci-dessous :

Tableau n°33 : Répartition des rues les plus maritimes par quartier.

Quartiers	La Chaume	Le Passage	Le Centre	Le Centre	Le Bout-de-Ville
Registre de recensement	**Vol. 1**	**Vol. 2**	**Vol. 3**	**Vol. 4**	**Vol. 5**
Rue les plus maritimes	Rue Haute et rue Basse	Rue du Port et rue Napoléon	Rue de l'Hôtel de ville et rue de la Patrie	Rue des Halles et rue Royale	Rue des canards et rue des séchoirs
Valeur du poids des marins en % du quartier	59%	68,7%	40,7%	42%	42,9%
Nombre de marins	131	101	37	18	15
Part des marins en % dans leur quartier	43,4%	33,4%	12,3%	6%	5%

Ce tableau statistique a permis la réalisation d'une cartographie inédite que l'on retrouve aux **Annexes 25 à 30**.

Au final, dix rues de la cité sablaise recueillent plus d'un marin sur deux soit 56,2% du total et les rues à plus fortes densités de navigants restent situées à la Chaume : 66 marins rue Basse et 65 rue Haute alors qu'au Passage, on tombe à 52 rue du port et à 49 rue Napoléon. Quant au dernier volume, il concerne le Bout-de-Ville où les gens de mer sont minoritaires avec seulement 6,5% du total. Dans cette partie de la cité sablaise vivent de nombreuses journalières et domestiques (23,2%), des laboureurs (5,5%) et des maçons (5,3%) mais aussi quelques meuniers (1,4%). La présence du séminaire et du couvent des capucins gonfle la part des clercs (11,7%) et celle des indigents y est aussi plus forte que dans les autres quartiers avec près de 47% du total[488].

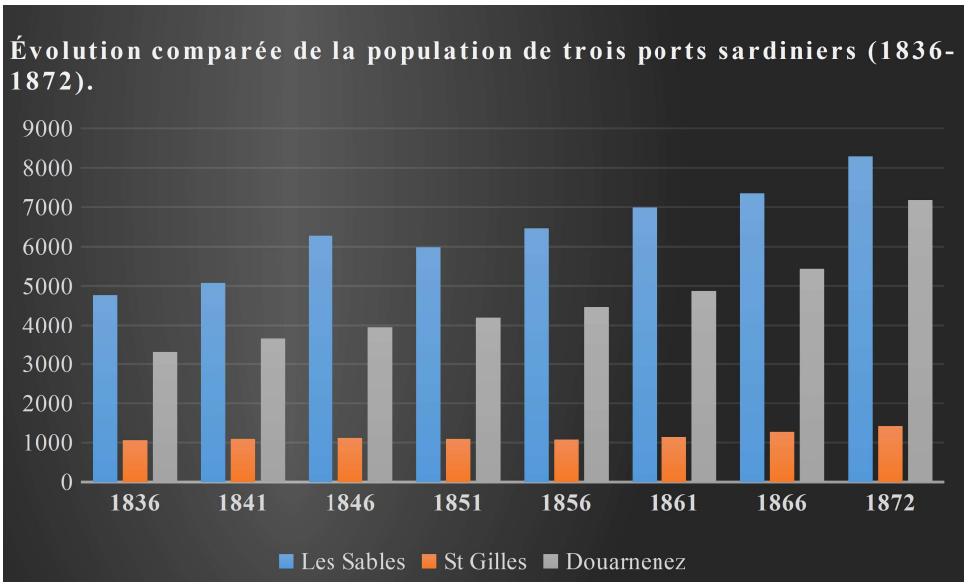
Ces quartiers vont connaître une transformation radicale dans la décennie 1850-1860 avec l'ouverture des premières conserveries.

488 Soit 15 indigents sur un total de 32. La Chaume en recense 3 et le quartier du Centre (volume 3), 14.

C- Les usines comme facteur du développement urbain sous le Second-Empire

Nous avons déjà évoqué le formidable essor des usines à partir du milieu du XIX[e] siècle phénomène qui n'est pas propre à la seule ville des Sables comme l'a démontré dans sa thèse André Marie d'Avigneau en se focalisant sur les ports mutant en ports sardiniers comme Douarnenez[489]. Notre propos est ici de mesurer l'influence que ces usines vont avoir sur leur quartier environnant ; nous verrons dans la deuxième partie le lien entre le développement de la pêche à la sardine et la naissance de l'industrie de la conserve.

Histogramme n°34 : Évolution comparée de la population de trois ports sardiniers entre 1836 et 1872.



Le premier phénomène visible sur le plan quantitatif est l'augmentation remarquable de la population dans les ports touchés par l'économie sardinière et industrielle mais dans une moindre mesure à Saint-Gilles. Dans ce port, la population passe de 1061 habitants en 1836 à 1420 en 1872 soit une augmentation de 33,8% alors que sur la même période la population croît de 69,1 aux Sables et de 117,4% à Douarnenez où la population double passant de 3303 habitants à 7180. Tous ces ports sardiniers sont donc marqués par une croissance démographique singulière au XIX[e] siècle mais le port des Sables se distingue par son poids démographique puisque l'on compte 889 habitants de plus aux Sables en 1872.

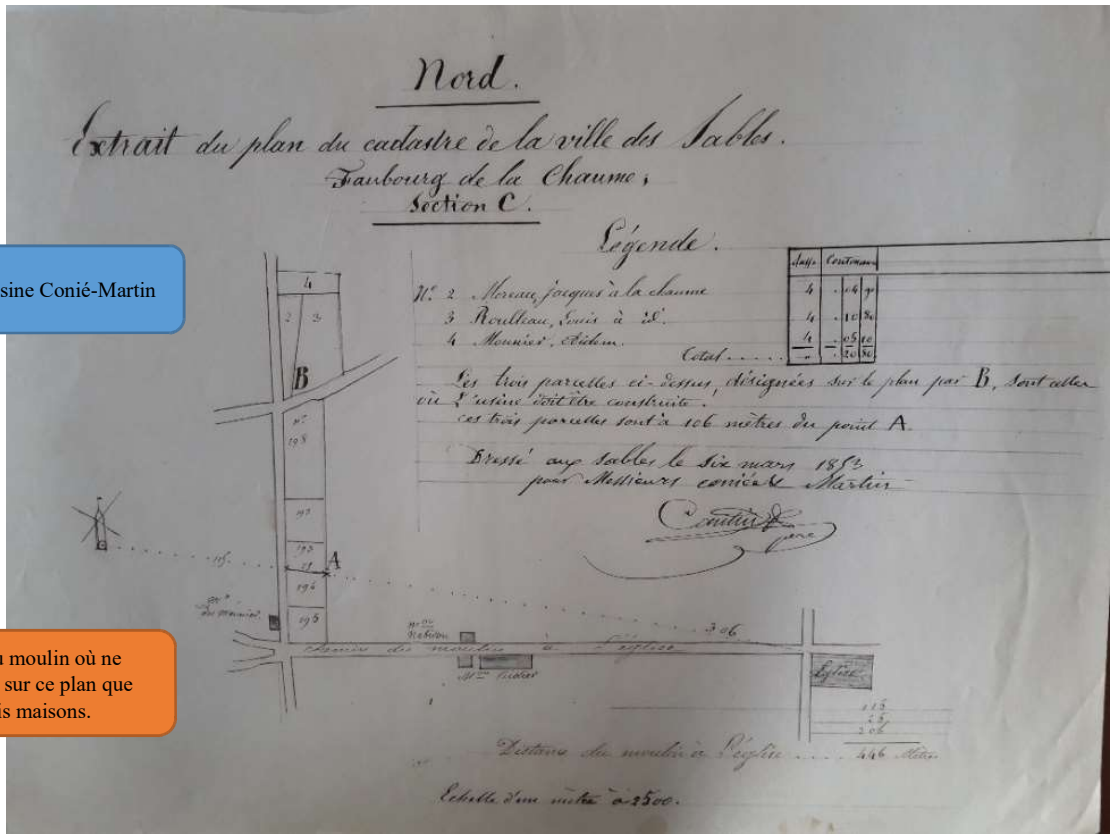
Hormis la hausse conséquente de la population, l'implantation des premières usines va avoir pour effet immédiat et visible de modifier le paysage urbain en amenant une extension sans précédent du bâti. En effet, dès la Monarchie de Juillet, les usines sont gourmandes en main-d'œuvre ouvrière mais aussi qualifiée, notamment en ferblantiers qui apparaissent au fil des registres. Cette société ouvrière va avoir besoin de logements et c'est ainsi que le faubourg de La Chaume va se transformer en cité ouvrière. C'est un cas particulier puisque les ouvrières sont pour la plupart femmes de marins[490]. Si l'on prend l'exemple de l'usine Conié-Martin spécialisée dans « *la préparation des sardines confites à l'huile* »[491] qui fait figure de pionnière à la Chaume en s'y implantant au printemps 1853, on peut affirmer que sa création a entraîné la construction non seulement de maisons nécessaires au logement des

489 André-Marie D'AVIGNEAU, *L'industrie des conserves de poissons en France métropolitaine*, 1958.
490 André-Marie D'AVIGNEAU recense 60 hommes employés dans les conserveries de l'arrondissement des Sables et 337 femmes en 1861, *Ibid*., p. 553.
491 AM LS FI-26.

ouvrières et de leurs familles mais a suscité l'éclosion de quartiers entiers presque de lotissements à la manière des cités minières ou des corons du Nord de la France.

Le phénomène industriel à La Chaume

En effet, la toute première usine construite sur un grand terrain au lieu-dit « *La Forge* »[492] appartenant jusqu'alors à des cultivateurs va, en l'espace d'une quinzaine d'années, être complètement insérée dans le tissu urbain alors qu'à l'origine, elle était « *sur un terrain situé dans la campagne en dehors de la ville des Sables* » précise M. Francis Conié[493].



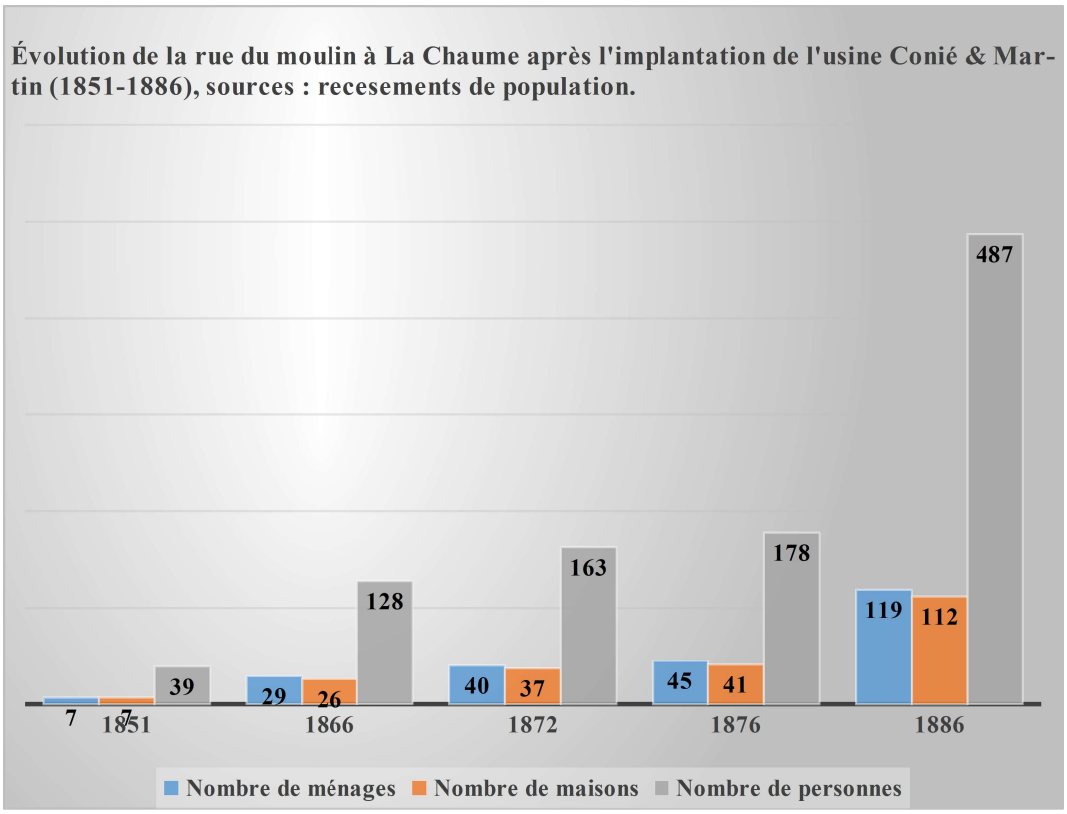
Document n° 25 – Plan de situation de l'usine Conié et Martin (AM LS FI-26).

En ce sens, les usines sont propices et accompagnent le développement urbain rendu nécessaire par l'activité économique. Quelques années plus tard, quand l'usine Tertrais & Ballereau est construite sur le quai de La Chaume, le fondateur précise qu'il souhaite construire un « *nouveau quartier* » pour y loger ses ouvrières « *tenant du couchant, du midi et du nord à l'usine* »[494]. Politique que l'on peut qualifier de paternaliste à l'image des grands industriels du Nord et de l'Est de la France[495].

492 AM LS, G-V, section C parcelles appartenant à Jacques Moreau puis Mounier et Louis Brossard sur un total de 2080 m².
493 AM LS FI-26 conserveries (185-1962), courrier de M. Conié au sous-préfet en date du 9 mars 1853. AM LS DI-18, délibération du 4 avril 1853.
494 AM LS DI-20, 25 septembre 1863.
495 Politique que l'on retrouvera quelques décennies plus tard, aux Sables, dans le quartier du Passage avec la figure du maître-voilier Émile Hériaud (1851-1924) qui fit construire 77 maisons dans lesquelles il logeait les ouvriers de sa voilerie mais surtout les équipages montant sa pléthorique flottille, Marc LE GOUARD, « Le maître voilier Emile Hériaud », *Revue Olona* n°230, 2014, p. 6-37.

Prenons l'exemple de la rue du moulin, à proximité immédiate de l'usine Conié-Martin, qui ne comptait que sept ménages en 1851 donc deux années avant l'implantation de l'usine. Elle était dénommée à l'époque « rue des corderies » puis, sur le plan de mars 1853, « *chemin des moulins à l'église* ». Les ouvrières doivent trouver à se loger à proximité de leur lieu de travail. En 1854, *Le Guide du baigneur* précise que cette usine novatrice emploie de « *deux-cents à trois-cents ouvriers* »[496]. Une étude de la démographie de ce « quartier industriel » en gestation semble intéressante à conduire pour tenter de montrer les liens entre vie professionnelle et résidentielle.

Histogramme n°35 : Évolution de la population habitant rue du moulin à La Chaume après l'implantation de l'usine Conié et Martin (1851-1866).



Dans les décennies qui suivent, la rue du moulin va connaître une croissance inédite liée à la proximité immédiate de l'usine. Entre 1851 et 1866, le nombre d'habitants a plus que triplé et trente-cinq ans plus tard (1886), la population de ce même quartier aura été multipliée par douze. Cette rue de La Chaume, alors chemin rural jusqu'à la veille de l'industrialisation, n'est que le reflet du boom démographique que connaît la ville des Sables puisque durant cette décennie la population sablaise double également. Le port et la ville vivent alors des mutations inconnues jusqu'alors qui ont des prolongements démographiques et par conséquence urbanistiques. L'industrialisation dope le marché de la construction immobilière à tel point que la ville subit les effets directs de l'industrialisation en marche. De port de pêche traditionnel, la ville mute en une ville-portuaire industrielle durant cette trentaine d'années où la métamorphose est en marche et où tout bascule (1840-1870).

496 *Le guide du baigneur aux Sables-d'Olonne*, 1854, p. 100. La rue du moulin recense cinq foyers de ferblantiers en 1872.



Document n°26 - La rue du moulin vers 1910 prise vers l'ouest depuis le clocher de l'église de La Chaume. Les maisons se pressent les unes aux autres en façade et offrent de beaux espaces cultivés en arrière dans la rue de la forge. On aperçoit les toits pentus des usines Canet et les cheminées de Basset au loin. La photographie a été prise durant la saison sardinière car on remarque très nettement les poux (pieux en bois) sur lesquels sèchent les filets (rets) sardiniers (coll. Olona).

Cet élan constructif et de peuplement touche également les rues adjacentes marquées par une croissance exponentielle. Il en est ainsi de la rue de la forge où le nombre de maisons double en seulement quatre ans (1872-1876) passant de six à douze dont un ferblantier chaumois André François Bruneleau (1807-1872). Dans la rue de l'épicerie, le nombre de maisons est multiplié par cinq en trente ans (1846-1876)[497] et la population est multipliée par huit. De même, la rue de l'Armandèche qui n'existait pas en 1846 recense-t-elle en 1876, 31 maisons et 114 habitants. La fièvre constructive sort du sable.

Tableau n°34 : Évolution de la population des rues de l'épicerie et du village-neuf à La Chaume (source : recensements de la population).

	Nombre de maisons		Nombre d'habitants	
	Rue de l'épicerie	**Rue du village-neuf**	**Rue de l'épicerie**	**Rue du village-neuf**
1846	7	8	19	44
1851	20	7	66	48
1866	19	22	85	129
1876	38	61	156	215
Taux d'évolution (1846-1876)	**+443%**	**+662,5%**	**+721%**	**+388,6%**

Dans la rue du village-neuf située à proximité de l'usine Tertrais & Ballereau on constate un mouvement similaire avec une augmentation démographique sept fois supérieure aux chiffres de 1846. Dans le même temps, la population du village-neuf triple presque en quinze années (1851-1866). Si l'on tente une comparaison des deux rues précitées, on peut

497 Passant de 7 maisons à 36.

relever quelques divergences. La rue de l'épicerie progresse à un rythme plus soutenu que la rue du village-neuf. En effet, avec un nombre équivalent d'habitations en 1846 (soit sept et huit), la rue de l'épicerie en compte vingt, cinq ans plus tard, alors que la rue du village-neuf en a perdu une. Pourtant en 1851, l'usine Conié & Martin n'est pas encore implantée ce qui prouve que le mouvement de population a précédé l'arrivée réelle des usines et peut correspondre à l'arrivée à l'âge adulte de la cohorte 1 née après 1815. À contrario, la rue du village-neuf se développe entre 1851 et 1866 soit après l'arrivée de l'usine Tertrais & Ballereau (1863) et encore davantage dans la décennie suivante (1866-1876) ; phénomène que l'on peut lier à l'arrivée des autres usines sur le sol chaumois. Au bout du compte la rue du village-neuf comportera presque deux fois plus d'habitations que la rue de l'épicerie avec une population plus nombreuse. Quant au nombre d'habitants, la rue du village-neuf a dès 1846 affiché une densité supérieure à la rue de l'épicerie avec 6,85 habitants par foyer contre 2,71 dans l'autre rue. Au fil des années, la densité se réduit considérablement et le phénomène s'inverse puisque la rue de l'épicerie abrite en moyenne 4,33 personnes par foyer contre 3,52 au village-neuf. Retenons qu'entre 1866 et 1876, l'accroissement de la population chaumoise stimule la demande en habitat neuf.

Qui peuple ces deux rues ? Essentiellement des couples nés à La Chaume même si les chefs de famille nés dans un autre département que la Vendée forment de 15 à 21% en fonction des rues[498]. C'est ainsi que de nombreuses familles de migrants notamment (voir chapitre 2) achètent une parcelle de terrain sablonneux pour y faire construire une maison à l'image des frères Milcendeau, issus du marais nord-vendéen (Soullans) qui font l'acquisition de deux parcelles au lieu-dit « *Le village-neuf* » pour y bâtir chacun leur maison d'égale superficie[499]. Une étude rapide des patronymes de la rue atteste de cette installation maraîchine avec des noms comme Barranger[500], Véronneau, Pineau, Girard, Baud. Cet accroissement de la population impose de fait l'installation d'une nouvelle pompe à incendie[501].

498 En 1876, la rue de l'épicerie compte huit chefs de famille nés en Côte-d'Or (2 frères Ledeuil), Charente-Inférieure (2), Indre-et-Loire, Haute-Saône (un ferblantier), Corrèze et Morbihan. Dans la rue du village-neuf pourtant plus dense, ne vivent que neuf chefs de famille non vendéens : Loire-Inférieure (2), Charente-Inférieure (2), Hautes-Pyrénées, Côte-d'Or (Ledeuil), Morbihan (2) et Manche.

499 ADV, Goulipeau not. 3E 70/425, acte du 11 juin 1866 n°137. Ces deux frères Jean-Baptiste (1813-1879) et Joseph (1818-1879) sont morts à deux semaines d'intervalle. Ils s'étaient unis financièrement pour acheter ces deux terrains.

500 On compte trois couples Milcendeau, deux couples Barranger dans ces deux rues tous issus du marais nord-vendéen. L'arrivée de ces populations maraîchines apparaît également dans les registres matricules avec l'inscription de jeunes garçons en tant que mousses à l'image du Soullandais Jean Maurice Barranger (1841-1882) qui débute à bord de *La Jeune Léontine* sous la férule du patron Elbert le 12 juin 1855 (SHD, 3P7-50, n°172). Il en est de même du jeune Joseph Pierre Retureau (1842-1874, péri en mer), montois qui embarque sur *La Volonté de Dieu* le 29 janvier 1856 (SHD, 3P7-50, n°102). Il disparaît en mer à bord d'une chaloupe homonyme. Des adultes se tournent aussi vers le métier de marin comme Jean-François Pontoizeau (1823-1888) natif de Saint-Jean-de-Monts, marié à Talmont en avril 1850 et qui est enrôlé en tant que « nouvel inscrit » le 1er mai 1854 (SHD, 3P7-80, n°173). La chronologie des inscriptions coïncident avec la période de forte migration maraîchine.

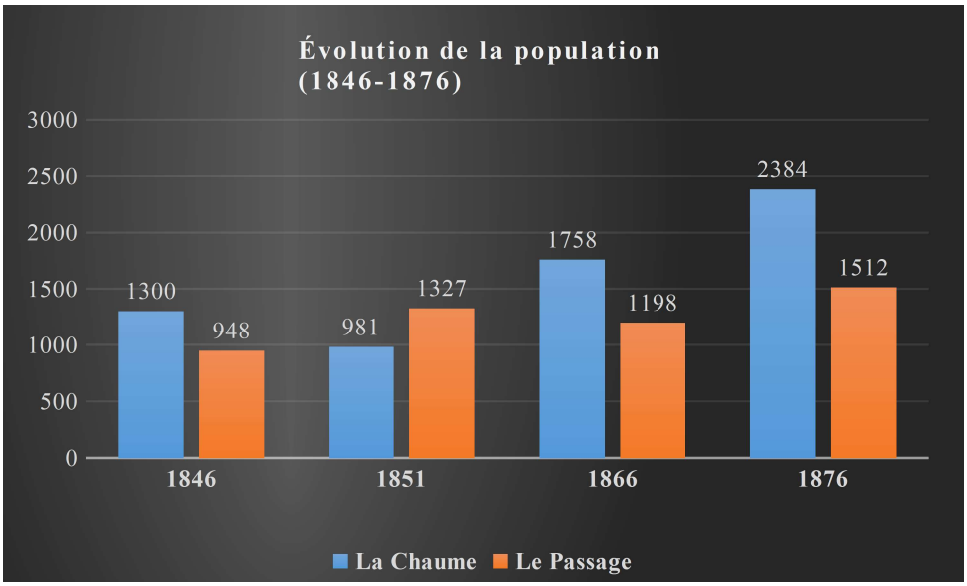
501 AM LS D-I-20, 7 novembre 1864.



Document n°27 - La rue Saint-Nicolas située derrière l'usine Tertrais & Ballereau (future Amieux) va se couvrir de petites maisons occupées par des marins et leurs épouses, employées à l'usine toute proche. C'est sans doute de « *ce nouveau quartier* » dont parle Laurent Tertrais en 1863. Le quartier de la vigie et la rue Saint-Nicolas vont elles aussi se couvrir de maisons dès le Second-Empire. En 1851, la rue du douaire (ci-dessus) n'existait pas et, en 1876, elle comportera, quatre maisons pour 24 résidents. La rue du village-neuf toute proche dénombre cette même année 61 maisons pour 215 habitants alors qu'en 1846 n'y vivaient que trois familles soit sept personnes (coll. Olona., cliché de 1910).

Le recensement de la population chaumoise prouve ainsi, que c'est entre 1851 et 1866, que la révolution démographique et migratoire s'est jouée après une période de déprise assez courte entre 1846 et 1851 où la population avait diminué de 24,5%. À La Chaume, en l'espace de quinze ans (1851-1866), la population croît de près de 80% alors que dans le même temps au Passage on constate une diminution de 9,7%. Faut-il mettre cette diminution sur le seul fait que la main-d'œuvre se fixe à La Chaume faute d'usines aux Sables ou que l'implantation des usines incite les jeunes couples à se fixer de ce côté-ci du chenal ? C'est fort probable tant la différence est notable entre les deux quartiers.

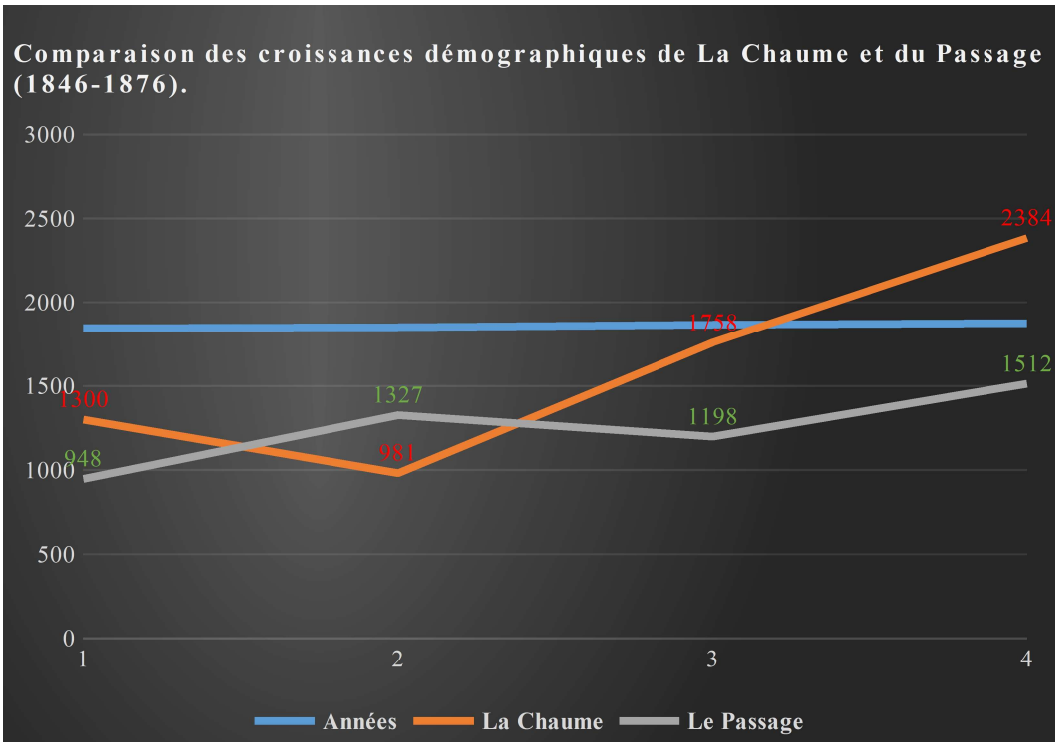
Histogramme n°36 : Évolution comparée des quartiers maritimes de La Chaume et du Passage (1846-1876).



L'implantation d'usines de l'autre côté du chenal dès 1853 semble propice au développement démographique rapide du quartier de La Chaume puisque la croissance continue d'augmenter de 35,6% jusqu'en 1876 alors qu'au Passage elle n'est que de 26,2%. Mais, La Chaume ne fait pas figure d'exception puisque le port sardinier de Douarnenez se trouve face à au même phénomène avec une population qui triple[502] tout comme à La Turballe, commune créée en 1864-1865 pour s'émanciper de Guérande et dont le premier maire fut le conserveur Alfred Pellier. Ici, la population turballaise double entre 1851 et 1876 soit un mouvement supérieur à La Chaume où la population est multipliée par 1,5. Néanmoins la plupart des ports sardiniers atlantiques sont touchés par cet accroissement démographique en lien avec l'essor de l'activité sardinière[503]. La Chaume gagne de ce fait 1000 habitants en trente ans alors que le port sardinier de Saint-Gilles voit sa population croître de 37,7% (soit 400 habitants) et sa proche voisine Croix-de-Vie passe de 747 à 1390 habitants soit une augmentation de 86,1%[504]. Le fait que Croix-de-Vie ait accueilli les usines et Saint-Gilles non permet la même analyse ou similitude qu'entre La Chaume et Le Passage. La pêche de la sardine et l'implantation des usines, porteur de travail, dope ainsi la croissance démographique de ces ports qui subissaient une baisse démographique jusqu'alors. L'activité industrielle semble apparaître comme un formidable moteur de croissance à la fois démographique et urbaine.

502 Michel LE BOULANGER , *Douarnenez de 1800 à nos jours. Essai de géographie historique sur l'identité d'une ville*, Presses Universitaires de Rennes, 2000.
503 Marie ROUZEAU (sd), *Conserveries en Bretagne. L'or bleu du littoral*, Coop Breizh, 2007, p. 69 et ss. La population des ports sardiniers atlantiques augmente de 3,3 à Douarnenez, 8 au Guilvinec, 6 à Penmarc'h, 2,2 à Étel et 2,7 à Croix de Vie cité p. 101.
504 Soit de 1061 habitants en 1836 à 1461 en 1876, André-Marie D'AVIGNEAU, *L'industrie des conserves de poissons en France métropolitaine,* Rennes, 1958.

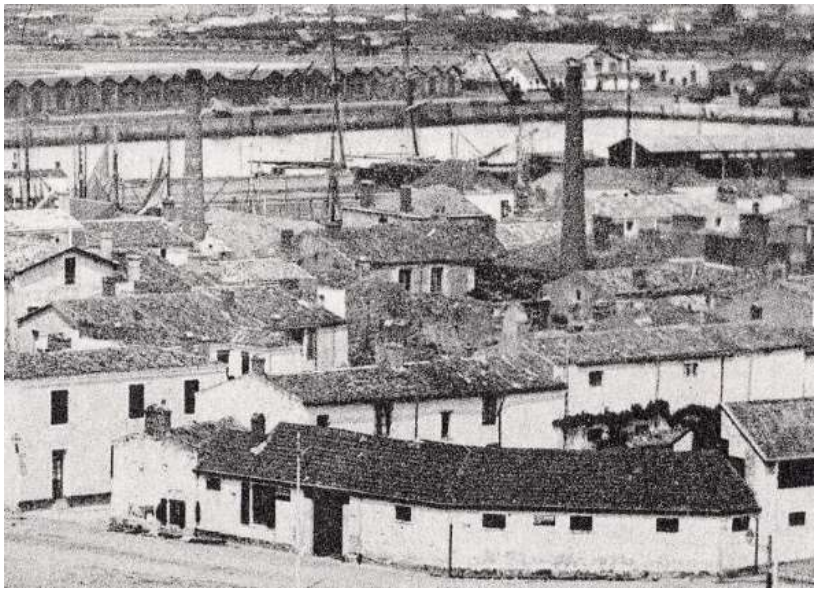
Graphique n°20 : Comparaison des croissances démographiques de La Chaume et du Passage entre 1846 et 1876.



Si à La Chaume, naissance de l'industrie de la conserve rime avec essor démographique et urbain, qu'en est-il dans le quartier du Passage où seule une usine est en activité dans les années 1860 ? En 1876, on compte près de 900 personnes de plus à La Chaume qu'au Passage (2384 contre 1512) contre un écart de 350 trente ans plus tôt (1300 contre 948). Il y a donc eu toujours plus d'habitants à La Chaume avec un rythme de croissance très différent comme le figure la courbe ci-dessus : si la croissance de la population est de 35,6% à La Chaume, elle n'est que de 26,2% au Passage.

Les usines du Passage

Hormis l'absence de nombreuses usines au Passage, il est un autre fait qui puisse expliquer la moindre installation de populations extérieures, c'est le manque de terrains disponibles.



Document n°28 - Deux cheminées d'usine se distinguent dans le quartier du Passage parmi les maisons de pêcheurs. Si l'industrie de la conserve est née ici, c'est à La Chaume que les usines furent les plus nombreuses (coll. part.).

En effet, le quartier du Passage souffre de sa relative étroitesse et du fait qu'il soit enserré, bloqué entre le port d'un côté et l'estran de l'autre sans possibilité d'extension contrairement à La Chaume qui était encore un espace vierge de toute construction. Si l'on compare les deux artères principales du quartier du Passage, à savoir la rue du Port et la rue Napoléon voici ce qu'il en ressort.

Dans la rue du Port, le nombre de maisons est quasiment égal en 1876 à ce qu'il était sensiblement en 1851 ; par contre, dans la rue Napoléon on a construit treize maisons supplémentaires. C'est dans cette même rue que la population a le plus crû passant de 271 habitants à 306 soit une hausse de 13% alors que dans la rue du Port, qui compte davantage d'habitants, la hausse fut deux fois moindre.

Tableau n°35 : Évolution de la population des deux rues principales du quartier du Passage (1851-1876).

	Rue du Port		Rue Napoléon	
	Nombre de maisons	Nombre d'habitants	Nombre de maisons	Nombre d'habitants
1851	72	328	56	271
1866	85	472	47	231
1872	65	235	65	265
1876	74	349	69	306

Le quartier aurait pu se développer en direction de la plage mais l'arrivée du chemin de fer en 1866 va avoir des incidences urbaines sur ce secteur-là de la ville.



Document n°29 - Le quartier du Passage entre port et plage dans les années 1950. L'habitat dense et serré protégeait du vent et des tempêtes de sable jusqu'au XIX^e^ siècle. Avec l'arrivée des bains de mer à partir de 1826 on commence à construire en bord de mer (coll. part).



Document n°30 - Le même espace avant que la Compagnie des Chemins de Fer ne l'urbanise à partir de 1876 n'était que sable et dune. La jetée des Sables avait pour vocation première d'empêcher le sable venu de l'Est de se déverser dans le port (coll. Hastrel de Rivedoux).

En effet, la Compagnie des Chemins de fer se porte acquéreur de vastes terrains au sud du quartier, en bordure de la grève, pour y implanter un casino qui sera inauguré en grande pompe en juillet 1876. Cette zone devient donc une zone privilégiée et entièrement dédiée aux bains de mer et aux loisirs de la « colonie étrangère » ce qui prive le quartier de toute possibilité d'extension foncière et rejette à La Chaume les nuisances d'une industrie du poisson malodorante et bruyante. La bourgeoisie en villégiature peut ainsi se prélasser au soleil sur cette grande plage de sable fin orientée plein sud et « prendre les bains » comme le font les stations à la mode de Royan (1824), Dieppe ou La Rochelle (1827). Aux Sables, c'est le maire et par ailleurs médecin Antoine Coppat qui ouvre la ville dans la voie des stations balnéaires aux vertus thermales[505] et ne tarit pas d'éloges au sujet de sa ville sans oublier sa

505 Ferdinand YDIER, *Histoire d'un siècle. Le centenaire de la plage des Sables-d'Olonne (1826-1926)*, Revue Olona, imprimerie Doré, 1930. Louise ROBIN, *Villas et édifices balnéaires des Sables-d'Olonne*, éditions de Beaupré, 2011.

richesse maritime. Voici ce qu'il exprime en 1825 au moment où naissent les bains de mer en France[506] :

quelle est la ville de France qui offre la plus belle plage pour prendre les bains de mer ? [] Sans doute la ville des Sables n'offre pas à l'instar de Dieppe, Boulogne et autres villes, ces palais somptueusement décorés, ces bathing-machines artistement préparées. Mais pour l'amateur plus modeste un logement convenable à bon marché (on peut se procurer une chambre honnêtement meublée pour 12 à 15 francs par mois), la fraîche et succulente sardine, la langouste et sa fidèle compagne la chevrette, sans oublier la sole et le turbot d'Horace, seront toujours l'heureux dédommagement qu'il trouvera dans la ville de Vendée.

III- Logiques d'implantation spatiale et ségrégation sociale

Nicolas Cochard a relevé au Havre entre hommes du pont et des machines une forme de ségrégation socio-spatiale particulièrement visible dans les quartiers calquant d'une certaine manière la hiérarchie du bord[507]. Est-ce que dans une ville-portuaire comme Sables de bien moindre envergure que le Havre les capitaines vivent au milieu de leurs équipages ou bien dans des quartiers distincts ? La singularité sablaise réside dans la pérennité existentielle des lignées de marins. En effet, les capitaines sont natifs du port à 94% et l'on peut aisément supposer qu'ils fréquentent les matelots du port parfois depuis leur plus tendre enfance. Chacun se connaît même s'ils n'appartiennent pas ni les uns, ni les autres au même rang social. Est-ce qu'alors l'habitat peut devenir chez les gens de mer un marqueur de différenciation sociale ou reflète-t-il une simple répartition logique obéissant à l'organisation de l'espace urbain ? C'est à un nouveau changement d'échelle que nous vous invitons, après avoir vu la répartition globale des marins dans la ville, entrons dans les strates sociales pour tenter d'en appréhender la ou les logiques d'implantation.

A- La place des capitaines de navire dans la cité

Avant d'étudier la répartition des capitaines et leur occupation de l'espace urbain, resituons cette catégorie sociale dans celle plus vaste des gens de mer. En 1846, les capitaines de navire et les maîtres au cabotage forment 15% des gens de mer et 17% des navigants. Le monde du capitainat forme donc une minorité dans le milieu maritime. On peut dès lors comprendre que leur faiblesse numérique rehausse d'autant le prestige que dégage leur fonction très honorable. En s'élevant au-dessus de la masse des matelots, ils affirment et confirment ainsi la position de commandement qu'ils ont en mer et qui se donne à voir, à terre, d'une manière encore plus ostentatoire à travers une implantation géographique spécifique dans la cité. En effet, ils occupent souvent de belles demeures, de caractère parfois, avec une domesticité à l'image des propriétaires ou médecins du quartier. Dans le quartier du Passage, près de 22% des domestiques sont employées chez des capitaines au long-cours[508], 46% chez des propriétaires mais une seule chez un marin[509]. Il en est ainsi de Valentine Delaveau, 15 ans, au service du capitaine Fidèle Péaud (1813-1882) ou de sa voisine Pélagie

506 Louise ROBIN, *Ibid*., p. 51.

507 Nicolas COCHARD, *Les marins du Havre*, Presses Universitaires de Rennes, 2016, p. 200. Caroline LE MAO, *Les villes portuaires maritimes en France XVIe-XVIIIe siècle,* Paris, A. Colin, 2015, p. 148-150.

508 Soit onze capitaines (ou anciens parfois qualifiés de propriétaires mais que nous avons distingués) sur cinquante chefs de famille employant une domestique.

509 Il s'agit de Pierre Tonnerre natif de Groix et son épouse Euphémie Bourdet lesquels emploient une Morbihanaise du nom de Mathurine Barbe. À la mort de son épouse le 3 août 1848, Pierre Tonnerre épousera le 18 février 1850 son ancienne domestique devant quatre témoins groisillons.

Abillard qui travaille pour le prestigieux maître de port Luc Joseph Béliard (1796-1862)[510]. S'entourer d'une domesticité assoit, d'une certaine façon, le statut social des capitaines dans la société maritime. Que dire du capitaine Samson Béliard (1797-1873) frère du sus-nommé qui emploie une domestique de dix-huit ans répondant au prénom exotique de Némorine d'ailleurs recensée comme « *femme de chambre de couleur* »[511] ?

Étudions la répartition spatiale des capitaines de navire par quartier (**Annexes n°31 à 33**).

Tableau n°36 : Répartition des capitaines et maîtres au cabotage dans l'espace urbain sablais (1846)

	Le Passage	Le Centre	Le Bout de Ville	La Chaume	Total
Nombre de capitaines recensés	30	34	1	21	**86**
Valeur en %	35%	39,5%	1,2%	24,4%	100%

Si près de 75% d'entre eux vivent aux Sables, la répartition spatiale des capitaines montre très distinctement des foyers de peuplement. C'est dans le quartier du Centre qu'ils vivent majoritairement ; quartier où les marins sont les moins nombreux (24,7%) ce qui tend à montrer que les capitaines cherchent à se distinguer de la masse et surtout à se démarquer de leurs équipages. En habitant Le Centre, ils se rapprochent des commerçants et des notables qui représentent un rang qu'ils souhaitent approcher. C'est, par exemple, le cas du capitaine Gabriel Brémaud (1808-1876)[512] dont l'épouse, épicière, avait sans doute davantage d'intérêt à voir son commerce prospérer rue des halles, parmi une population plus aisée que dans celui du Passage à la composition sociale plus modeste. En construisant en centre-ville, l'architecture des demeures de capitaines est-elle aussi moins soumise aux contraintes du quartier, comme dans celui du Passage où les familles de matelots vivent entassées dans une promiscuité sordide autour d'une cour commune. Dans la rue du port, trois maisons à suivre sont occupées par des familles de capitaines : Luc Joseph Béliard (1796-1862) est ainsi le voisin de Fidèle Péaud (1813-1882) et d'André Emmanuel Mercier (1786-1857). À leur suite vivent un officier du génie, une famille d'ingénieur, un propriétaire puis le receveur principal de la douane avant de rencontrer une nouvelle demeure de capitaine, celle de Jean-François Joseph Berthomé (1786-1859). Un peu plus loin se dresse la demeure d'Armand Odin (1810-1856) et Clémence Markès (1811-1900) dont l'inventaire après-décès permet d'imaginer la majesté et le dépaysement des lieux[513] quand le notaire inscrit que cette demeure cossue comprend « *un tapis en peau de tigre, quatre nattes, vingt-sept statuettes chinoises, un pupitre en porc épic, un parapluie chinois, deux chapeaux chinois, trois boîtes en paille peintes, six colliers, une collection de coquillages avec quatre champignons pétrifiés, trois écrans chinois et trois tableaux de Marine* ». Nul doute que les capitaines se démarquaient de

510 Cohortes n°554 et 48.

511 Recensement de la population (ADV, 6M-309, 1846), volume 5, rue des jardins. Samson Béliard a commandé successivement *Le Courrier de la Guadeloupe* au départ de Nantes d'avril 1826 à juillet 1829 puis *Le Rubis* pour Bourbon et La Guadeloupe jusqu'en août 1834 avant de diriger *Le Bourbonnais* pour l'île Bourbon et Maurice de mai 1837 à mars 1840. Ses fréquents et répétés voyages vers les îles lui ont sans doute permis de ramener une ancienne esclave devenue de fait servante dans un pays libre ? Source : Registres matricules du Quartier de Nantes, AD LA 7R4/1108 (matricule de 1826).

512 Cohorte 2 n°131.

513 ADV, Petiteau not. 3^{E}70/405, acte du 21 et 22 mai 1856 (n°484). Nous n'avons pas opéré un dépouillement systématique des inventaires après-décès des capitaines mais c'est un pan d'histoire sociale et culturelle qu'il serait intéressant de mener.

la masse des matelots par le raffinement de leur intérieur qui prenait l'allure d'un véritable musée exotique voire celui d'un cabinet de curiosités rappelant leurs voyages antérieurs et les mers parcourues. Le capitaine Odin ou avant lui son père avaient très probablement fréquenté les mers de Chine et avaient rapporté de ces contrées lointaines des objets leur évoquant des souvenirs indélébiles. La vue de leur extraordinaire intérieur a très bien pu susciter des vocations chez les enfants du quartier du Passage d'origine plus populaire ? Cet exemple illustre notre propos sur l'identité des capitaines dans la ville et dans leur quartier en insistant sur l'effet scalaire de leur singularité : non seulement ils se démarquent par leur niveau d'instruction, leur statut social, leur demeure mais aussi leur intérieur. Il serait intéressant de poursuivre cette démonstration par-delà la mort avec une étude des sépultures.

Dans la rue Napoléon, les capitaines vivent également à proximité les uns des autres. C'est ainsi que René François Tribert (1795-1873) est voisin de Jacques Jolain (1780-1866), Raymond Mercier de Valenton (1783-1866) et de Gabriel Bremaud (1772-1857) père et fils (1808-1876). Apparaissent ainsi des ilots dits « de commandement » au milieu de logements des hommes d'équipage, des matelots. Ces demeures proches les unes des autres se distinguent des autres maisons du quartier. Un peu plus loin se succèdent René Ozanne (1810-1848), Auguste Saunier (1798-1882) et André Baptiste Machard (1798-1876) tous capitaines ou maîtres au cabotage. Un seul capitaine demeure dans une modeste ruelle celle dite du *Bon beurre* en la personne d'Auguste Berthomé (1800-1874) mais il meurt au 51, rue du palais soit dans un quartier alors en vue de la société dominante (**Annexe 38**).

Les capitaines ne se terrent pas dans les ruelles tortueuses, étroites et sombres du quartier du Passage laissant les journaliers et matelots s'y engouffrer avec des familles entières et leur préfèrent de larges façades qui ont pignon sur rue. Dans la ruelle des *Bons enfants* par exemple vivent quatre couples de marins. Deux couples sont sans enfants mais les deux autres ont respectivement six enfants entre un et dix ans pour Aimé Plévent (1809-1854) et Rose Laborde (1813-1872)[514] quant à leurs voisins, les Laurec, ils n'ont à ce jour qu'une petite Marie âgée de neuf mois qui mourra le jour de son premier anniversaire, le 19 septembre 1846. Les trois premiers enfants du couple mourront d'ailleurs prématurément. Ces morts précoces d'enfants sont-elles à mettre sur le compte de l'insalubrité du quartier ? Dans la *ruelle du Pavillon* qui lui est parallèle s'entassent également quatre familles modestes : trois de marins (les Laurent, Orceau et Berthomé) avec sept enfants et un portefaix (Kirié) avec ses quatre enfants. Des mariages entre ces mêmes familles s'ensuivront à la génération suivante ce qui renforcera l'homogamie et l'endogamie de quartier[515]. Dans ces deux ruelles débouchant de la rue du port au quai vivent trente-quatre personnes dont seize adultes et dix-huit enfants. N'oublions pas que le quartier du Passage est régulièrement décrié pour l'insalubrité qui y règne. En effet depuis les travaux de rehaussement du quai en 1819, les eaux de ruissellement restent régulièrement bloquées. Les eaux usées stagnent donc en bordure de la rue du Port formant un résidu d'eau croupissante – une sorte de cloaque méphitique – pouvant être source de pathologies endémiques redoutables[516]. On peut supposer que les capitaines cherchent à fuir cet espace.

Malgré cela sur les trente capitaines résidant au Passage en 1846, les trois-quarts y mourront (76,3%) ce qui dénote une grande fidélité à leur quartier d'origine. Sans doute aussi habitent-ils dans des maisons familiales ayant appartenu à leurs aïeux, eux-mêmes capitaines, ce qui explique leur attachement viscéral ce quartier dans lequel ils ont conservé leurs repères ? Cependant, le quart suivant a choisi de déménager pour se rapprocher du Centre,

514 Ce couple aura neuf enfants entre 1836 et 1852.
515 Ce sera le cas pour Angélia Laurent (1844-1904), trois ans (en réalité deux ans) au moment du recensement qui épousera le 9 janvier 1867 son voisin d'enfance Marcel Alexandre Kirié, âgé de dix ans en 1846.
516 AM LS DII-78, 25 mai 1821.

notamment des rues du palais (capitaines Baudrouet, Ravon et Berthomé), des halles (capitaines Bremaud, Morisson et Carmagnac) et de l'Hôtel de Ville pour les capitaines His et Tribert. La rue du palais, qui surplombe la ville et se dresse de manière longitudinale sur le sommet de la dune, compte quelques capitaines dont Jacques Fidèle Péaud (1775-1851)[517] ou Charles Louineau (1834-1910)[518]. Pour Péaud, d'origine chaumoise, son mariage avec une Sablaise a sans doute décidé de son installation aux Sables. Jacques Fidèle Péaud occupe ainsi la grande parcelle 405 qui ouvre aussi bien sur la place Navarin d'alors[519] que sur la rue du Palais et qui est à quelques mètres de l'église Notre-Dame-de-Bon-Port, un lieu sacré que les élites ont toujours cherché à approcher.

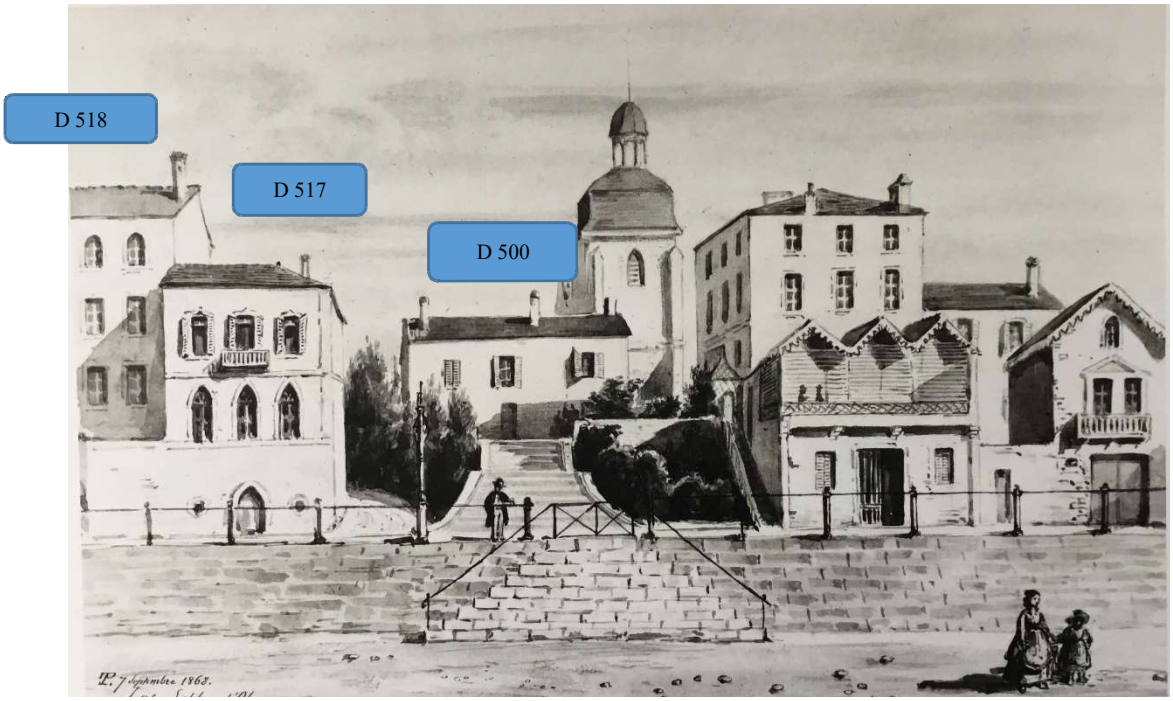
Ci-dessous, document n° 31 : gros plan sur le plan cadastral de 1830, G-V section « Le port ».



La topographie locale permet aux habitants de la rue du palais de dominer la ville en la surplombant tout en ayant vue sur mer au sud ce qui est de très bon ton dans cette société des bains de mer qui émerge puisqu'au fil des années le remblai va se couvrir de magnifiques villas[520]. Habiter une demeure en hauteur pouvait aussi être utile pour ces observateurs d'horizon et leurs épouses : était-ce pour mieux apercevoir la mer et les retours de navire ou était-ce aussi une façon de se distinguer du peuple vivant en contrebas dans les quartiers plus populaires. La demeure jouait le rôle de marqueur social. Un article de 1868 évoque l'état d'esprit qui se joue sur cette nouvelle façade de la ville :

le Remblai-neuf, par ses constructions inattendues, stimula l'émulation des propriétaires de l'ancien Remblai, et, l'élan une fois donné, on éleva plusieurs édifices et maisons, qui, sans être, dans leur architecture, le dernier mot de l'art, ont cependant fort bonne apparence et sont remarquées des étrangers. Il est certain que, vue de la rade, la ville a un aspect très gai, grâce précisément aux constructions dont nous venons de parler[521].

517 Cohorte 3, n°556.
518 Cohorte 1, n°453.
519 Actuelle place du commandant Guilbaud.
520 Alain CORBIN, *Le territoire du vide : l'Occident et le désir du rivage (1750-1840),* Paris, Flammarion, 2010. Louise ROBIN, *Villas et édifices balnéaires des Sables-d'Olonne. Un siècle d'architecture (1845-1945)*, éditions de Beaupré, 2011.
521 AM LS 4J-2, *Journal des Sables*, 20 septembre 1868.



Document n°32 - L'actuelle place Navarin (à l'époque place du palais) et les belles demeures de capitaines surplombant le remblai avec vue sur mer près de l'église Notre-Dame. En 1830, ces demeures étaient propriétés des capitaines Dussery (D 500) à l'angle, de Joachim Baradeau (1764-1842) (D 517), puis de René Antoine Guinement (1777-1853) (D 518) vers la gauche (lithographie de 1868) [coll. MUCEM n°D.964.2.2. MASC]. La maison Péaud n'apparaît pas ici mais se trouve plus à droite.

Pourtant, le maître au cabotage, Jean-Baptiste Philippe Légé (1818-1891),[522] enfant du Passage, marié à une fille de marin de son quartier, fut fidèle au quartier de son enfance toute sa vie durant où il avait couru avec ses sept frères et soeurs. Il fait figure d'exception par son parcours et ses origines très modestes. Né d'une fille-mère, une poissonnière du nom de Catherine Émélie Légé (1791-1875) restée mère-célibataire toute sa vie, ce garçon témoigne d'une ascension sociale peu commune. Le jeune Philippe a-t-il bénéficié de l'aide financière d'un père discret issu d'un milieu social supérieur à celui de la femme Légé ? Celui-ci a pu financer ses cours d'hydrographie et l'aurait incité à devenir capitaine à son tour ? Le parcours de Philippe Légé reste singulier et se démarque de celui des autres capitaines de son environnement géographique et surtout social puisque d'ordinaire, le poids de la filiation reste fort dans ce milieu-là avec 44,6% de capitaines fils de capitaines (voir partie 3)[523]. Un autre capitaine est dans le même cas de figure que Légé[524]. Le capitaine Philippe Légé a ainsi réussi à s'extraire du lot et son propre fils, Philippe aussi (1849-1915), qui réussira à entrer capitaine au long-cours à la prestigieuse maison Bordes[525].

La Chaume n'accueille donc qu'un quart des capitaines et maîtres au cabotage alors que les marins y sont représentés à hauteur de 41,3% du total. Tous ces capitaines sont issus de vieilles familles chaumoises remontant pour la plupart à la grande époque morutière et vivent essentiellement dans la rue Basse et la Grande rue. La rue de l'épicerie compte trois

522 Cohorte 1 n°433.

523 Nous nous sommes basés sur le registre des capitaines 3P7-69 dans lequel figure Philippe Légé. Sur 83 professions des pères connues, 37 sont fils de capitaines, 16 fils de marins, 4 fils d'artisans de marine, 4 fils de commerçants, 4 fils d'un métier d'autorité, six fils d'artisans. Seulement deux sont fils d'une fille-mère : l'une poissonnière (Légé), l'autre journalière (Breluzeau).

524 Il s'agit de Charles Breluzeau (1809-1862, péri en mer, cohorte 2 n°126).

525 Roland MORNET, *100 ans d'histoire du port des Sables-d'Olonne (XIX^e^-XX^e^)*, Geste éditions, 2013, p. 9-15.

maisons contiguës occupées par quatre capitaines appartenant à la famille Goulpeau-Barbeau. On peut donc affirmer que l'élite portuaire vit dans la ville et non dans le faubourg chaumois à composante plus populaire. Quelles raisons expliquent une telle dichotomie ? Est-ce pour cette catégorie sociale la volonté de vivre à proximité du port et des négociants-armateurs donc des réseaux décisionnels et de pouvoir. En habitant auprès du centre de l'économie maritime sans doute sont-ils plus au fait des mouvements de navires et des postes à pourvoir ? Ils peuvent ainsi aisément arpenter les quais des Sables et s'informer des nouvelles en cours auprès des négociants qu'ils côtoient sur les quais au quotidien. C'est une hypothèse envisageable.

Habiter en ville plutôt qu'à La Chaume parmi la classe laborieuse atteste-t-il d'un signe de distinction sociale ? N'oublions pas qu'un capitaine de navire est un lettré qui a suivi les cours de l'école d'hydrographie, qu'il a passé un examen (voir partie 3) avant d'être adoubé par ses pairs et recevoir un commandement. Son statut social le différencie donc du commun des matelots qui n'ont, pour la plupart, pas suivi d'études[526]. Aussi, certains capitaines ont tout intérêt à habiter dans ces rues fréquentées des notables, négociants ou des professions libérales ce qui ne peut que rehausser leur statut. Par ailleurs, certains capitaines sont aussi membres du conseil municipal au XIX^{e} siècle et, est-ce par volonté ou simple hasard, ils vivent en centre-ville donc à proximité de la mairie et des lieux de pouvoir. En 1834, par exemple, sur vingt-trois conseillers municipaux, quatre sont d'anciens officiers de marine ou capitaines ce qui atteste d'une faible représentation maritime au sein du conseil municipal[527]. Au siècle précédent, André Collinet, malgré ses hautes fonctions politiques (il était second échevin), a quant à lui toujours habité La Chaume.

Plus à l'Est, dans le quartier du Bout-de-Ville, les capitaines sont presque inexistants (un seul y habite) ce qui conforte notre hypothèse selon laquelle les capitaines privilégient la proximité avec le port et le centre-ville où ils sont concentrés ce qui leur permet de fréquenter le monde des affaires et des négociants.

526 Sur 103 mariages de capitaines célébrés entre 1815 et 1865, 100% des hommes signent et 96,1% de leurs épouses. Sur 458 mariages de matelots, 54,6% des hommes signent et 27,7% des femmes. Chez les matelots, 34,5% des couples ne savent pas signer.

527 AM D-I-15, il s'agit des capitaines Moreau et Guinement, puis de l'enseigne de vaisseau Monnereau et du lieutenant de vaisseau Delange.

B- Les marins et la question de l'accès à la propriété (cartes aux Annexes 34 à 37)

Les capitaines de navire

L'étude du registre du cadastre de 1830[528] permet de mesurer le poids des capitaines, propriétaires de maisons dans les deux principaux quartiers maritimes[529]. Dans ces deux quartiers, le maximum de maisons détenues par des capitaines est de quatre.

Tableau n°37 : Répartition de la propriété (1830) :

	Nombre total de maisons	Nombre de maisons propriété de capitaines	Poids des maisons détenues par des capitaines	Maximum de maisons détenues par un capitaine	Propriétaire détenteur d'une seule maison	Poids des propriétaires d'une seule maison
La Chaume	321	58	18%	4	12	3,7%
Le Passage	307	65	21,2%	4	31	10,1%
Total	**628**	**123**	**19,6%**			

La catégorie socio-professionnelle des capitaines domine la propriété avec près de 20% de l'habitat dans les deux quartiers suivie par les propriétaires et notables locaux. Aux Sables, dans le quartier du Passage, se distinguent deux capitaines répondant au patronyme de Louineau, Vincent (1757-1830) et son frère Thomas Bazile (1761-1813) ou plutôt leurs veuves. Vincent Louineau pourtant sans fortune comme le stipule son dossier de candidature au poste de maître de port[530], possède néanmoins une maison transversale donnant à la fois sur le quai et la rue du port[531]. Il était ainsi aux premières loges pour surveiller les allées et venues des navires entrant ou sortant du port.

Le second frère Louineau étant décédé en 1813 c'est par l'intermédiaire de son épouse Anne Madeleine Saunier (1763-1840) que nous connaissons les propriétés. En plus de leur maison du quai du commerce[532], le couple Louineau-Saunier possède aussi de belles demeures transversales dans le quartier du Centre ouvrant sur deux rues[533].

Au Passage, le second capitaine le plus en vue sur le plan des propriétés est le nommé Joachim Lorilland (1772-1821) dont la veuve Marie-Louise Savin (v. 1777-1838) fructifia le patrimoine familial par l'acquisition d'une magnifique maison de maître aux parcelles 193-194-195 de la rue du port. Cette propriété avait été achetée par la veuve Lorilland aux époux Sourouille de La Cailletière, magistrats sablais. Cette maison est composée :

de deux corps de logis séparés par une cour dans laquelle sont un puits, des latrines, un hangar et autres servitudes. Le premier corps de logis contient deux chambres basses, deux caves au-dessous, deux

528 AM LS G-IV-2 à 6.

529 Dans le quartier du Centre, les capitaines possèdent 44 maisons mais nous n'avons pas le nombre exact de demeures pour en établir le ratio. Les deux plus gros propriétaires sont Aimé Bertin (5 maisons) dont une demeure ouvre sur la place d'Armes face au palais de justice (parcelles D-601-603) et Thomas Bazile Louineau qui possède cinq maisons dont une donnant sur la place d'Armes également (parcelle D-581), deux dans la rue du Centre (parcelles 611 et 613) et une grandiose villa aux parcelles D 567-568-569 ouvrant sur les rues de la place d'Armes et la rue de la Patrie. On ressent bien une tendance à construire des demeures sur la dune donc dans la rue du Palais pour affirmer, en quelque sorte, son rang social.

530 ADV Série S 800, 17 décembre 1823 « *Monsieur Louineau est sans fortune et à encore deux jeunes filles et un petit garçon à charge. Une de ses filles mariée près de lui est sans fortune et a dix enfants dont M. Louineau est en partie le soutien. Ce état de choses l'oblige à naviguer encore pour suffire aux besoins de sa famille* ».

531 AM LS, G-V, section D, parcelles 41, 43 et 37.

532 AM LS, G-V, section D, parcelle 870.

533 AM LS, G-V, section D, parcelles 567 et 569.

chambres hautes, un cabinet à côté de l'une, au-dessus deux greniers. Dans le deuxième corps de logis se trouvent une cuisine, une cave au-dessous, une chambre haute, deux cabinets y attenant, un grenier au-dessus. Entre ces deux corps de logis se trouvent encore deux corridors haut et bas au-dessous du dernier un caveau.

Ce bel ensemble comprend en plus :

une cour, une écurie et un grenier » le tout tenant « du Nord à la rue du Port sur laquelle est la principale porte d'entrée, tenant du couchant à l'acquéreur[534]*, du levant à maître Delange, avocat et du midi à la ruelle qui conduit à la rue de Bourbon sur laquelle les propriétaires vendeurs ont des fenêtres, portes et droit de passage*[535].

Une fille de capitaine se distingue du lot en la personne de Rose Bourron (1764-1853)[536] qui possède quatre maisons : deux dans rue Bourbon (parcelles D-123 et 208), une rue du port (D-122) et une sur le quai (D-867). Précisons que les maisons D-122 et D-123 sont reliées entre elles par une impasse quant à la parcelle 208, elle ouvre sur le quai à l'angle de la rue Bourbon.



Document n°33 - Cadastre G-V section « Le port ». Implantation des principaux propriétaires du quartier.

534 Joachim Lorilland avait acheté par acte du 1er août 1821 à sa sœur Anne Gabrielle Lorilland épouse de Pierre Pain, marin à La Rochelle, sa part de maison dans la succession de leur mère. Maison située « *rue Bourbon et consistant en une chambre basse, une chambre haute, une cuisine, un cabinet, une cave et cour tenant du midi au magasin de la veuve Delange, du nord à la rue Bourbon, du levant au jardin Malescot, ruelle entre deux et du couchant à la maison Malescot* ». ADV, Regain not., 3E70/381, acte n°74. Louis Lorilland meurt à Dunkerque par noyade le 4 novembre 1821 à l'âge de 49 ans.
535 ADV, Regain not., 3E70/384, 4 mars 1828 (acte n° 24). Un prix qui semble bien inférieur au prix du marché.
536 Rose Bourron (1764-1853) meurt célibataire rue du port. Elle était fille du capitaine Robert Bourron (1708-1786) et d'Esther Vially (1711-1794).

Légende : Les principaux propriétaires du Passage en 1830

Louineau Vincent (capitaine) :

Lorilland Joachim (capitaine) :

Durand Jean-Aimé (capitaine) :

Courtet André (constructeur naval) :

À La Chaume, trois capitaines propriétaires se distinguent du lot : les deux frères célibataires Collinet qui ont hérité à la mort de leur père d'un confortable patrimoine immobilier et foncier, leur voisin et beau-frère Jacques Samuel Bertaud (1777-1846) et enfin Jacques Henry Millot (1770-1837). Les Collinet et Bertaud sont propriétaires de la majeure partie nord du quai de La Chaume, entre l'église Saint-Nicolas et la rue de la Boulangerie. En outre, la propriété Collinet donne à même le port[537]. Si l'on se fie au plan de Dorotte de 1782[538], les biens de la famille Bertaud sont en lieu et place de ceux du capitaine Derazes[539] tandis que ceux des Collinet leur appartenaient déjà. En épousant la fille Collinet, Jacques Samuel Bertaud est donc entré de plein fouet dans la propriété Collinet avec qui il était voisin puisque le capitaine Bertaud demeure aux parcelles 1005 et 1006 avec un jardin contigu (C 1007). Par ailleurs, le beau-frère du capitaine Bertaud, René Antoine Guinement (1777-1853) marié à Jeanne Bertaud (1784-1865) vit à deux pas, face à l'église Saint-Nicolas.

Légende :

Propriété-tour Servanteau (actuelle rue du vilebrequin) 1

Propriétés Collinet

Propriétés Bertaud-Collinet

Propriétés Guinement-Bertaud

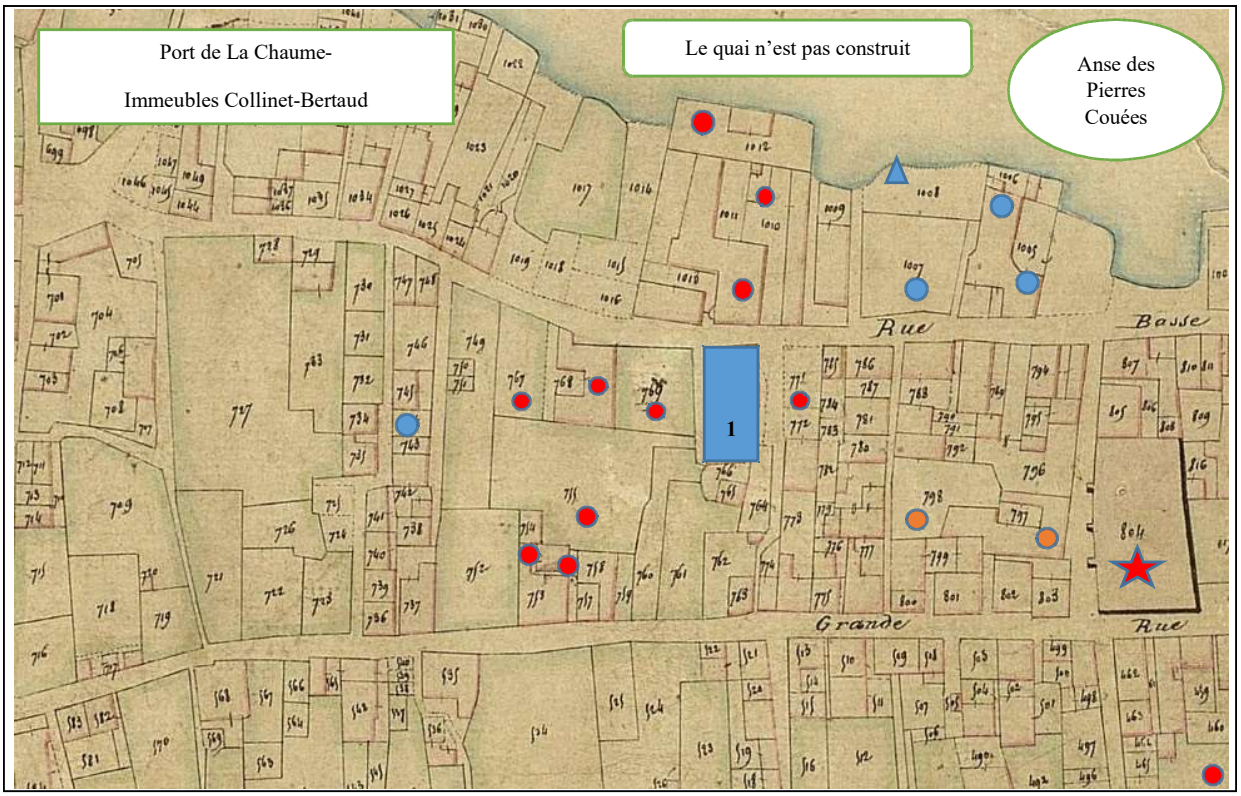
Domaine public (sans doute une cale ?)

Église St Nicolas

537 AM LS, G-V, section C, parcelles 1012, 1010, 1011. Outre les maisons plongeant dans le port, les Collinet possèdent également dans ce même quartier des jardins (C755, C767 et 769), un bâtiment (C754), deux cours (C756 et 771), une autre maison en face qui deviendra la première école de filles (C768). Armand Collinet demeurant à Rochefort où il est Directeur de l'école de la Marine dispose d'une maison spacieuse rue Haute (C 455) à proximité de l'église avec un jardin y attenant (C 454).

538 Plan des alignements de la ville des Sables par Nicolas Dorotte, ingénieur du roi, 1782.

539 La famille Derazes avait noué des alliances avec le clan Collinet-Servanteau, puissants armateurs et capitaines chaumois. Jean-Jacques Derazes (v. 1710-1784) avait épousé Marie-Anne Blay fille de Maurice Blay, capitaine et de Marie Collinet (v. 1684-1776) et son époux était fils du capitaine Jean-Jacques Derazes (péri en mer en mai 1721) et de Marie-Marguerite Collinet (v. 1680-1733). On peut supposer qu'au XVII^{e} siècle toute cette frange-là du quai de La Chaume était entre les mains de la famille Collinet qui entretint sur presqu'un siècle les cousinages et les mariages consanguins. Le capitaine Derazes, propriétaire de 1782, eut deux filles qui épousèrent chacune un capitaine : Marie-Madeleine (v. 1740-1780) se maria à Benjamin Servanteau (1739-1821) un cousin par la branche Collinet. Quant à Catherine Derazes, elle s'unit au capitaine sablais Jacques Robert Bourron (1738-1787). C'est probablement après la mort de Jean-Jacques Derazes en 1784 que les biens furent vendus et achetés par Samuel Bertaud (1746-1828) qui le transmit ensuite à son propre fils Jacques-Samuel (1774-1846), l'époux de Suzanne-Marthe Collinet. Ainsi les Bertaud rétablirent le patrimoine confisqué aux Collinet au cours du XIX^{e} siècle. Le jeu des alliances et des réseaux d'influence joua certainement un rôle non négligeable. La figure tutélaire d'André Collinet plane au-dessus de ces familles liées par le sang et la configuration géographique du quartier.



Document n°34 - AM, LS, cadastre G-V section C « La Chaume ». Principaux propriétaires.

Les autres propriétaires

Hormis le monde clos des capitaines de navires, étudions la propriété bâtie du quartier du Passage en nous focalisant sur trois espaces : le quai, la rue du Port et la rue Bourbon (actuelle rue Napoléon).

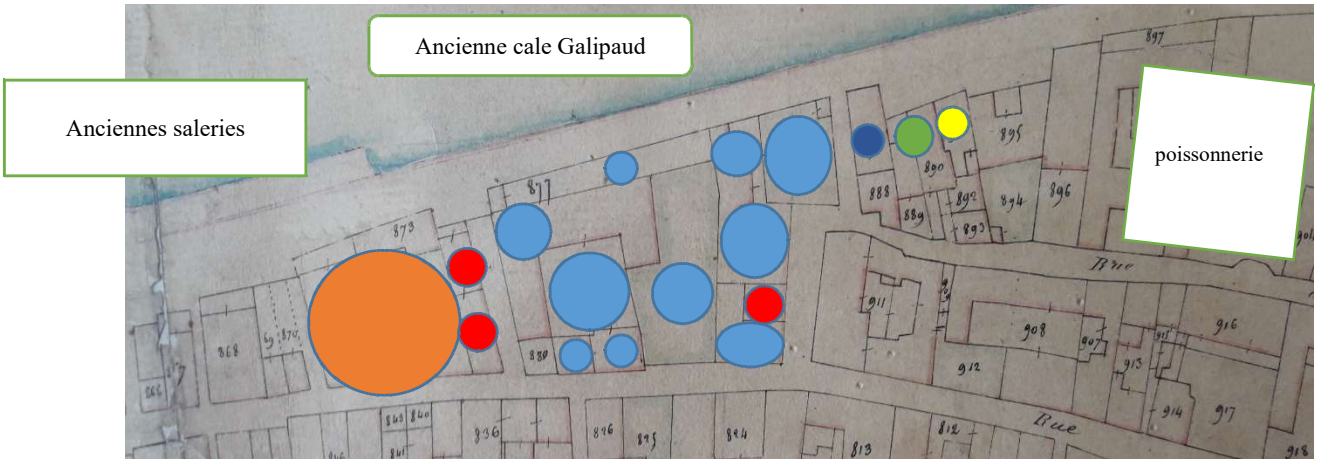
Tableau n°38 : Pesée des propriétaires du quartier du Passage (1830)

	Gens de mer	Dont marins	Commerçants	Propriétaire	Notable/prof. Libérale/négociant	Divers	Total
Quai	31	8	13	5	10	2	61
Rue du Port	30	9	11	7	4	8	60
Rue Bourbon	25	8	11	13	7	5	61
Total	**86**	**25**	**25**	**25**	**21**	**15**	**182**
Valeur en %	47,3	29	13,7	13,7	11,5	8,2	100%

Ce tableau nous révèle que les gens de mer sont les principaux actionnaires du quartier sur le plan de l'immobilier avec 47,3% de la propriété des rues sus-citées. Ils sont un peu moins nombreux dans la rue Bourbon où le poids des propriétaires et notables n'est pas négligeable représentant près d'un tiers (32,8% de la rue). Malgré tout la répartition apparaît plutôt homogène même si une propriété sur le quai permet aux négociants d'être visibles et avoir « pignon sur quai ». Les commerçants et les propriétaires arrivent en seconde position (13,7%) avec le boulanger François Salsac (1776-1829) propriétaire de quatre demeures dans les rues du Port et Bourbon[540]. Parmi les gens de mer, les marins représentent environ un

540 Ce boulanger était marié à Aimée Lorilland (1766-1848), fille d'un maître perruquier et apparentée à de veilles dynasties portuaires comme les Sochet.

tiers ; on note que le maître de chaloupe André Guérin (1798-1867)[541] est le seul de sa catégorie sociale à se démarquer par la possession de trois maisons : l'une sur le quai et deux autres contiguës rue Bourbon[542]. Quant au constructeur de navire, André Courtet (1766-1833) il règne sur un patrimoine immobilier de six maisons[543]. On recense dans cet espace urbain des notables et professions libérales avec la présence de la sous-préfecture et de gros propriétaires (Ocher de Beaupré, Morisson de la Bassetière, le maire Coppat, les Dupleix, d'Hastrel ou de Rorthais). Sur une portion d'une centaine de mètres on trouve les propriétés Coppat (D-871 et 873), Ocher de Beaupré (D-877, 885 et 886) puis Chaigneau (D-890) et Guerry (D-891) sur le quai. Toutes ces personnes sont liées au négoce local et leur habitat auquel il convient d'ajouter leurs magasins se trouvent concentrés entre la place du commerce, la rue de la poissonnerie et le quai. On peut, à juste titre, parler « d'enclos du négoce » (voir plan ci-dessous).



Document n° 35 - AM LS, cadastre G-V section D « Le Port ». Propriétés comprises entre la place du commerce, le quai et la rue de la poissonnerie. « L'enclos » des négociants.

Légende : Propriétés et implantation des principaux négociants sablais sur le quai des Sables	
Ocher de Beaupré	
Riand	
Coppat	
Chaigneau	
Guerry	
Chaillou	

541 Cohorte 2, n°347.
542 AM LS cadastre G-V, section D-110-111 et D-26.
543 AM LS cadastre G-V, section D-261 (rue Bourbon), D-22, 33 et 35 rue du Port et D-27 et 52 sur le quai. Le 17 janvier 1816 (ADV, Paliau not. 3E70/374, acte 19), il achète à Sourouille de la Cailletière, avocat, une maison avec boutique sur le quai du Commerce tenant du levant à Borgnet, poulieur, de l'occident à Louineau forgeron et du midi à Ravon.

Tableau n°38 : Propriétés bâties à La Chaume (1830)

	Gens de mer	Dont marins	Commerçants	Propriétaire	Notable/prof. Libérale/négociant	cultivateurs	Divers	Total
La Chaume	**155**	**96**	**32**	**12**	**2**	**51**	**28**	**280**
Valeur en %	**55,4**	**61,9**	**11,4**	**4,3**	**0,7**	**18,2**	**10**	**100%**

Avec 55,4% des propriétés bâties à La Chaume, les gens de mer sont plus nombreux à être propriétaires qu'au Passage d'autant plus que 62% d'entre elles sont détenues par des marins. La seconde catégorie de propriétaires est formée des cultivateurs (18,2%)[544]. Cette très nette proportion des marins propriétaires de leur habitat est à mettre en relation avec une part beaucoup plus faible aux Sables (62% contre 29). Quels facteurs peuvent expliquer une meilleure emprise du bâti pour les marins chaumois ? Tout d'abord, il est probable que les demeures chaumoises soient moins cossues qu'aux Sables ce qui peut permettre à un plus grand nombre d'accéder à la propriété et, aux Sables la part des propriétaires occupant de hautes fonctions est aussi plus importante ce qui laisse peu de place aux ménages de marins (11,5% contre 0,7%).

À La Chaume aussi, si l'on observe les noms de propriétaires marins on constate une forte emprise familiale et générationnelle sur le sol chaumois ce qui signifie que les maisons se sont transmises dans les mêmes familles de génération en génération. Les propriétaires ont pu ainsi hériter de la demeure familiale alors qu'aux Sables, on ressent moins cette ancienneté familiale dans le quartier. À La Chaume, les familles de marins-propriétaires en ce début de XIX^{e} siècle comme les Gautreau, les Daubeuf, les Pitra, Barré ou Masson étaient déjà présentes dès la fin du XVII^{e} siècle. Parmi la société des gens de mer quelques individus sortent du lot avec de nombreuses propriétés. Il en est ainsi du marin Pierre Percot (1764-1826) ou plutôt de sa veuve possédant à elle seule six habitations ou bien de simples poissonnières comme Suzanne Bouget (1783-1845) épouse Legoffe avec trois demeures en propre et deux détenues avec son mari ou bien encore de la veuve Daviot également poissonnière, propriétaire de quatre demeures. Percot apparaît comme un important propriétaire[545] mais c'est sans doute en raison de son mariage avec Jeanne Geay laquelle a hérité d'une tante qui se trouve être aussi la sœur de la veuve Daviot. Vraisemblablement cette famille possédait du bien. Le commerce du poisson leur a-t-il permis de prospérer ? On peut l'envisager car ces poissonnières comptent parmi les plus importantes propriétaires de biens bâtis.

Les tonneliers possèdent six demeures sur le territoire chaumois détenues par deux hommes seulement[546] quant à l'armateur sablais Séraphin Chaigneau (1794-1878), il est propriétaire de quatre maisons dont deux rue de l'épicerie avec jardins et cour[547].

544 Les cultivateurs propriétaires de plus de quatre maisons sont les Archambaud, Brossard avec cinq maisons, les Bruneleau (six maisons), Roulleau (sept) et Mounier (neuf maisons).
545 Les époux Percot testent le 1er février 1824 (notaire Regain, 3^{E}70/382, acte n°15) puis, une fois veuve, Jeanne Geay marchande poissonnière répartit ses biens entre ses neuf neveux et nièces. Elle leur lègue ainsi cinq maisons, deux chaloupes (*La Bonne Mère* et *La Bénite*), un canot (*Les 3 Frères*), quatre vaches, des vignes, 26 aires de marais salants (Regain, not. 3^{E}70/384, 7 janvier 1829, acte n°2).
546 Mathurin-Parfait Mounier (1784-1850) et Jacques Rocheteau (1783-1844). Mathurin Mounier lègue cinq maisons à son fils Pierre, Frédéric Victor le 25 août 1847 (ADV, Duret, not. 3^{E}71/117).
547 AM LS, cadastre G-V, parcelles C-427 à 430.

Hormis les marins et les capitaines, les propriétaires les plus importants sont le boulanger Fillon avec cinq maisons, l'épicier et ancien capitaine Jérémie Péaud (1774-1837) ancien capitaine[548], le fournier François Pajot (1779-1825), la veuve du meunier Jean Chaigneau (1748-1820) la propre mère de Séraphin avec quatre maisons puis le maçon Dizier Tessier natif de La Tour Saint-Austrille avec trois. Le sieur Guesneau beau-fils de Pierre Boulineau (1727-1801), procureur et magistrat à Poitiers[549], possède à lui seul sept maisons formant un véritable empire dans la Grand'rue. Propriétaire des parcelles C-440 et 845 qui se font face et imposent leurs larges façades ; il possède également une maison de maître à l'angle de la rue des Dames (C-870), une autre en face (C-444) et une maison construite à l'identique avec un magnifique jardin à l'angle de la rue haute et de la rue du moulin (C-223 et 224). Guesneau fait ici figure de « coq de village portuaire » avec des parcelles mitoyennes formant de véritables lots et affirmant sa position sociale.

C- Un cas particulier : les charpentiers de navire dans la ville

Les charpentiers de navire constituent de loin le corps de métiers des non-navigants le plus nombreux de la place avec 56,2% des effectifs d'artisans liés au monde des gens de mer.

Tableau n°39 : Les charpentiers de navire dans l'espace urbain (1846).

Quartiers	La Chaume	Le Passage	Le Centre (1)	Le Centre (2)	Le Bout-de-Ville	Total
Nombre de charpentiers de navires	5 (10%)	9 (18%)	9 (18%)	14 (28%)	13 (26%)	50 (100%)
Autres artisans dans ces quartiers	7 (18%)	7 (18%)	4 (10,3%)	14 (28%)	7 (18%)	39 (100%)

La répartition des charpentiers dans la ville montre une faible présence à La Chaume de l'ordre de 10% contrairement au quartier du Centre où ils représentent 46% des actifs. En habitant dans le centre-ville, les charpentiers se trouvent à proximité immédiate de leur lieu de travail. C'est ainsi le cas de Louis-Philippe Magneau (1816-1888)[550], ouvrier-charpentier de 29 ans vivant avec son épouse et un enfant, rue de l'Hôtel de Ville, ou bien encore de Louis Jean Bésagni (1804-1885)[551], un émigré italien de 41 ans vivant rue Suffren avec sa famille et marié aux Sables depuis 1826. Les charpentiers tout comme les autres artisans de marine demeurent en grande majorité dans le quartier du Centre (38,3%).

Pourtant, à l'intérieur même de cette corporation, se discernent des logiques d'implantation différentes en fonction de la hiérarchie sociale. En effet, les constructeurs navals ne se mélangent pas aux ouvriers-charpentiers et préfèrent demeurer sur le quai comme la dynastie des Bertrand[552] ou bien encore l'omniprésent Séraphin Chaigneau (1794-1878).

548 AM LS, cadastre G-V, parcelles C-893, 895, 1002, 828.

549 Hervé RETUREAU, « Pierre Boulineau, homme de lois et de lettres chaumois (1727-1801) », *Revue Olona* n°214, 2010, pp. 61-67. Pierre-Joseph Guesneau avait épousé le 27 juillet 1790 Catherine Boulineau à La Chaume. À son mariage, il était qualifié de notaire royal et procureur domicilié à Soullans.

550 Cohorte 1, n°464. Formé en tant qu'apprenti chez Bertrand puis passé ouvrier-charpentier (3P7-44 folios 34 et 50).

551 Cohorte 2, n°80.

552 Il s'agit de Jean Bertrand (1779-1846), cohorte 3, n°74, âgé de 67 ans et son fils Alfred, 22 ans (volume 3). Jean Bertrand fera l'acquisition de maisons rue des chantiers (future rue de la poissonnerie) le 30 mars 1824 (not. Regain, 3^{E}70/382, acte 41) « *tenant du levant à la maison de Courtet et du nord à la Cabaude* » (Courtet également constructeur naval). Chaigneau achète dans cette même rue (ADV, acte 44 du 22 mars 1825, Regain

Seule l'élite s'affiche sur les quais avec une certaine opulence, près des négociants, à proximité des activités de construction et du cœur décisionnel. Par contre, d'autres constructeurs comme François Félix Berjonneau (1812-1869)[553] vivent au milieu de leurs ouvriers. En effet, le quartier situé au-dessus de la place du marché au bois et de la place Henri IV c'est-à-dire l'actuelle rue Nationale accueille plusieurs familles de charpentiers de navires. Berjonneau vit dans la rue Mazagran, quant à Henri Baptiste Cheusseau (1803-1849)[554] et Pierre Nouleau (1793-1873)[555], ils ont opté pour la rue Royale. Pourtant, en fin d'année 1846, le constructeur Berjonneau achète pour 5200 francs au constructeur Guerry demeurant à Auray une maison rue de la poissonnerie, dans le quartier des négociants et bourgeois locaux, où il s'éteint d'ailleurs en mars 1869 « *consistant en plusieurs pièces basses et hautes, cave, grenier et autres servitudes tenant* […] *du couchant à l'hôtel du Cheval blanc et du nord à la rue* »[556]. Signe de réussite sans doute affichée au grand jour ? Comme les capitaines, mais en d'autres secteurs urbains, la réussite professionnelle et personnelle passe par l'acquisition de biens immobiliers.

À l'image du monde des navigants vivant dans des quartiers homogènes, les artisans de marine sont eux aussi circonscrits dans un espace urbain bien défini. Cette solidarité corporative semble aussi accentuée par la présence de cabarets autour de la place du marché au bois, débits de boissons dirigés en outre par des femmes de charpentier telles Zoé Chaigneau épouse Arnaud[557] ou Rose Bertin épouse Biron[558]. Peut-être que ces débits sont aussi un peu trop fréquentés par des hommes délaissés tel ce charpentier Jacques-Joseph Tesson (1788-1859)[559] que sa femme « *a abandonné* »[560]. Il meurt seul à l'hospice, sans enfant vivant. Non loin de là, la veuve du charpentier-marin Jacques Baptiste Chauffeteau (1796-1842) tient-elle aussi cabaret, place du Puits Boutinard. Les charpentiers apparaissent aussi soudés face aux événements. Ils sont plusieurs à tenter de sauver le petit séminaire lors du violent incendie de février 1836 au rang desquels les constructeurs Séraphin Chaigneau, François Berjonneau et Baptiste Cheusseau s'illustrèrent[561]. Sur seize récompensés pour ce fait, on compte un quart de charpentiers.

---

not., 3E70/382) pour 4000 francs « *tenant du nord au chenal et de l'est au chaix Dupont* ».
553 Cohorte 2, n°52.
554 Cohorte 2, n°195.
555 Cohorte 2, n°539.
556 ADV, Louineau not. (3E69/40), acte du 2 décembre 1846. Achetée 5200 francs.
557 Augustin Hippolyte Arnaud (1814-1875), cohorte 2, n°10.
558 Pierre-Lucien Biron dit « Louis » (1813-1900), cohorte 2, n°84.
559 Cohorte 2, n°654.
560 Registre recensement volume 5, demeurant rue Nationale. En mars 1840 sa femme « recluse à Fontevraud » était de retour aux Sables (AM LS, DII-79).
561 AM LS D-I-15, 10 février 1836.

Conclusion

D'un espace naturel vierge, battu par les flots et le vent depuis des siècles, le site originel des Sables-d'Olonne a su apprivoiser la nature et les vicissitudes politiques pour construire un complexe portuaire qui s'est agrandi et développé de concert avec les grandes révolutions technologiques du XIX[e] siècle. Aux Sables-d'Olonne, la mer est omniprésente à l'image de ce que souligne Caroline Le Mao qui précise que l'« *on ressent dans ces villes une prégnance, inégale mais réelle, de la culture de la mer* »[562].

Des hommes, qu'ils soient décideurs politiques, acteurs économiques ou simples gens de mer ont accompagné, au fil des siècles, le développement portuaire concourant de fait à la réussite remarquable du port des Sables-d'Olonne. Précisons d'emblée que l'espace olonnais en arrière du port a permis ce prodigieux essor scellant dès lors sa réussite. Bénéficiant d'un atout majeur avec le sel, la porte océanique des Olonnes s'est tournée vers l'aventure maritime. Sans le sel, on ne peut expliquer la croissance si rapide du port et des pêches qui lui sont liées. Si le site disposait de cet atout majeur, il lui fallait aussi compter sur des faiblesses structurelles : un port longtemps rendu inaccessible en raison d'un incessant envasement, avant que d'importants travaux d'accès ne se fassent jour, des abords côtiers réputés dangereux à l'origine de multiples naufrages. Au fil du temps, les hommes sont parvenus à domestiquer ce littoral jusqu'alors peu sécurisé et à pallier les contraintes. L'histoire des aménagements portuaires se déroule sur le temps long puisque le phare des Barges, sur le plateau rocheux éponyme, est actif à partir d'octobre 1861 soit en toute fin de période de notre étude. Bénéficiant d'une prospérité remarquable jusque vers 1720, le port va entrer pendant près d'un siècle dans une période de long marasme économique. Le déclin continuel de l'armement morutier puis sa brutale disparition à partir de 1792 portent un coup fatal à l'effet attractif de la ville. Si nous n'avons pas traité dans cette première partie des pêches maritimes, les abordant dans la seconde partie, il n'en reste pas moins vrai que des liens entre activité maritime et attractivité démographique de la ville-portuaire se font jour. En effet, pendant toute la période d'Ancien Régime, la population sablaise chute continuellement sous le double effet du déclin économique mais aussi des nombreuses guerres maritimes successives qui viennent ruiner l'économie locale. En 1820, après les guerres révolutionnaires et impériales, la ville compte trois fois moins d'habitants que sous le règne de Louis XIV. La démographie témoigne ici des rigueurs du temps. Nous avons voulu également marquer la place déterminante des marins et des gens de mer dans la démographie locale en montrant comment économie et démographie peuvent être liées. Quels sont les effets des guerres maritimes sur la nuptialité, la natalité et bien évidemment la mortalité des gens de mer ? Force est de constater que sous l'Ancien Régime la ville vit et se développe essentiellement en vase clos : les migrations sont faibles et concentrées dans le temps. Par contre, une véritable mutation s'opère avec La Monarchie de Juillet où la ville retrouve l'essor démographique louis-quatorzien avec une migration venue d'un rayon somme toute assez limité puisque localisé dans le marais breton. D'autres migrants en provenance du Morbihan et de Charente-Maritime apportent une main-d'œuvre nécessaire au bon fonctionnement des équipages à une époque où le port déploie de nouvelles activités avec le développement de la pêche à la sardine mais aussi en lien avec les prémices de l'industrialisation naissante. Marie-Pierre Labonne a constaté le même phénomène de rattrapage démographique accompagnant l'essor économique de Port-en-Bessin pour la même période que la nôtre soit la première moitié du XIX[e] siècle[563]. Sur deux siècles, la ville-portuaire sablaise aura vu son destin intimement lié à la ville de

562 Caroline LE MAO, *Les villes portuaires dans la France maritime XVIe-XVIIIe siècle,* Paris, A. Colin*, 2015,* p. 229.

563 Marie-Pierre LABONNE, *Vie et métier des pêcheurs de Port-en-Bessin. Une communauté de marins en mutation 1792-1945*, Université de Caen, 2017.

Nantes. Au XVIII[e] siècle, les investisseurs nantais arment de nombreux terre-neuvas olonnais et Nantes absorbe les tonnes de morues débarquées sur ses quais en provenance de l'Atlantique nord et distribuées via la Loire. Au siècle suivant, c'est la découverte du procédé de conservation des sardines du nantais Colin (1824) qui va sauver le port sablais. Les premières usines nécessitant une main-d'œuvre jeune et féminine attirent les migrantes. Le solde naturel jusqu'alors négatif redevient positif. Sans cet apport extérieur que serait-il advenu de la population sablaise ? L'immigration a été un facteur déterminant pour comprendre la réussite de la mutation économique locale. En 1870, l'infrastructure portuaire locale a profondément changé : fort de ses six conserveries, de ses chantiers de navires et de sa fringante poissonnerie, le port des Sables pouvait ainsi s'affirmer sur l'échiquier atlantique et jouer un rôle de 1[er] plan en Vendée attendu par l'empereur Napoléon. La ville s'est radicalement transformée dès 1819 soutenue ensuite par les lois de la Monarchie de Juillet (1846) : des jetées sont apparues, des quais solides, de nouveaux bassins et surtout, fait majeur, des cheminées d'usine ont fait leur apparition. Le port des Sables est entré de plein fouet dans l'ère industrielle comme ce fut aussi le cas pour le port sardinier breton de Douarnenez[564]. C'est à La Chaume notamment où les cheminées crachent leur âcre fumée et déversent dans les ruelles étroites les odeurs de sardine grillée que se pressent et s'entassent de solides familles de marins, dures à la peine et au travail. Des familles à la composition sociologique recomposée entre 1830 et 1870 sous l'effet de l'exode maraîchin venu renouveler la population originelle. C'est donc à une ville entièrement modelée par la présence de l'océan au sud et du port au nord que nous sommes confrontés. Cette ville-portuaire étroite, concentre une population en forte croissance depuis 1836 qui vit resserrée dans deux quartiers maritimes originels, séparés par le chenal : Le Passage d'un côté et La Chaume de l'autre. L'analyse sociologique des quartiers sablais est riche d'enseignements pour comprendre les mécanismes d'occupation des espaces par zonage. Si La Chaume s'affiche comme le plus important quartier de marins, il ne faut pas sous-estimer les quartiers du Passage et du Centre très proches où vivaient autant de marins qu'à La Chaume. Dans le quartier du Centre s'élevaient aussi le « centre » actif et décisionnaire, le cœur maritime avec les saleries, le marché du poisson à proximité immédiate des demeures d'armateurs. La proximité des espaces dédiés au travail du poisson et du port a amené les familles de marins à habiter à proximité de leur lieu de travail[565]. Ces quartiers de marins se sont donc développés sous l'effet mutuel de l'accroissement de la population et de l'activité de pêche à la sardine après 1830 mais aussi de l'installation des premières usines sur le sol chaumois qui a stimulé le développement de nouveaux quartiers : il en est ainsi de la rue du moulin, de l'épicerie et du village-neuf. Dans le même temps, les édiles faisaient le choix de la dualité en se faisant les fers de lance d'une nouvelle économie, celle des bains de mer. Alors que La Chaume allait principalement voire exclusivement accueillir les conserveries et intégrer une population laborieuse d'ouvrières et de marins-pêcheurs ; la ville des Sables faisait quant à elle, la part belle au tourisme naissant avec les premiers hôtels, la construction des premières villas avec vue sur mer depuis le remblai – et le casino. L'arrivée du chemin de fer allait servir aussi bien l'économie touristique que maritime puisqu'en mettant Paris à une douzaine d'heures du port des Sables, il permettait ainsi aux usiniers et mareyeurs d'écouler leur marchandise par voie ferrée et non plus maritime.

564 Jean-Marie LE BOULANGER. *Douarnenez de 1800 à nos jours. Essai de géographie historique sur l'identité d'une ville*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2000.

565 Phénomène qui s'est poursuivi jusque dans les années 1970. Jean CHAUSSADE, *La pêche et les pêcheurs du littoral vendéen*, Doctorat de 3[ème] cycle, Paris, 1971.

Un basculement économique, social et culturel majeur était né durant la période qui s'écoule de 1830 à 1866. Les marins l'ont accompagné et le port des Sables et la ville dans son ensemble ont ainsi bénéficié de cette mutation profonde.

2ème partie : LES ACTIVITÉS MARITIMES D'UN PORT ATLANTIQUE. GENS DE MER AU TRAVAIL (milieu XVIIIe – milieu XIXe siècles).

Introduction

Un port, en tant qu'entité, n'a de raison d'exister et de prospérer que par les activités économiques induites. Le port des Sables a ainsi connu différentes phases tantôt marquées par la prospérité, tantôt par le déclin. La pêche à la morue a conforté la réputation des marins olonnais sur plus d'un siècle (1664-1792). Les bricks morutiers qui partaient jusqu'à deux fois l'année traquer la morue dans l'Atlantique nord ont apporté la richesse aux Sables au moins jusqu'à la fin du règne du roi Soleil. Au cours du XVIII[e] siècle, cette pêche décline inexorablement pour s'éteindre avec la Révolution française. Des tentatives rapidement avortées seront envisagées au retour de la paix, en 1815.

Les Olonnais doivent donc trouver un second souffle qui va leur permettre de renaître de leurs cendres. La pêche à la sardine marque alors ce nouveau cycle accompagné d'un renouveau socio-économique considérable pour le port vendéen. L'abandon des pêches lointaines et la volonté de se consacrer à une pêche côtière va transformer le port des Sables durant cette période qui coïncide avec l'ère industrielle et les premières implantations d'usines de conserve. Si le XVIII[e] siècle fut celui de la pêche à la morue, le XIX[e] siècle sera celui de la pêche à la sardine. Cette reconversion réussie va être perçue comme une véritable renaissance voire une résilience[1] pour ce port victime d'un marasme chronique juste après l'Empire à l'image des autres ports français rudement affectés. Cinquante ans plus tard, on a oublié les sombres heures de la période 1793-1815 où le port était entré en léthargie du fait des guerres maritimes et des levées imposées par le Système des Classes puis l'Inscription maritime.

En plus de ces deux activités de pêche, le port des Sables conserva sur la durée de notre étude une remarquable activité de cabotage avec des échanges de céréales et de sel puis de marchandises diverses au cours du XIX[e] siècle. Ce trafic commercial était réalisé par des Sablais mais aussi par des navires en provenance de toutes les régions maritimes françaises de la Manche à l'Atlantique. Nous avons aussi inclus la question de la construction navale qui constitue une part importante des activités portuaires. Ce XIX[e] siècle permet aux chantiers de navire de se développer conjointement à l'essor des pêches maritimes. Le canot sardinier devient ainsi le type de navire le plus réputé de la côte atlantique consacrant de fait la place et la réputation des chantiers sablais sur la façade ponantaise.

La place des hommes n'en est pas pour autant oubliée puisque les acteurs se cachent en filigrane des activités maritimes. Qu'ils soient armateurs, négociants ou saleur à bord d'un morutier, leurs existences se rappellent à nous. Pour que le port vive économiquement, il lui faut des négociants détenteurs de capitaux et actionnaires des marchandises débarquées[2]. Pour autant, des dynasties solidement implantées tout au long du XVIII[e] siècle vont disparaître après la période révolutionnaire. Ce renouvellement des élites marchandes n'est pas en lui-même propre aux Sables-d'Olonne puisque déjà constaté dans différentes places portuaires que ce soit à Bordeaux[3], à Saint-Malo[4], au Havre[5] ou à Marseille[6]. La Révolution française a

1 Colloque « *La résilience des villes-portuaires européennes : crises et réinventions (XVI[e]-XXI[e] siècle)* », Dunkerque, mai 2018.

2 Philippe BOSSIS, *«* Itinéraires de négociants-armateurs sablais (XVIIe et XVIIIe siècles) », *Les Vendéens et la mer,* Centre Vendéen de Recherches Historiques, 2008, p. 301-314.

3 Paul BUTEL, *Les négociants bordelais, l'Europe et les Îles au XVIIIe siècle*, Paris, Aubier, 1974.

marqué une nette rupture sur ce plan. Ces hommes et parfois ces femmes[7] tiennent le haut du pavé de la société maritime sablaise et assoient leur puissance non seulement financière mais aussi décisionnelle tant leur poids dans le recrutement des capitaines s'avère important. Cette oligarchie marchande joue donc un rôle de premier ordre plus subtil et insidieux qu'il n'y paraît surtout lorsqu'elle arrive à cumuler des charges politiques à l'image des puissantes familles Gaudin ou Lodre[8]. Ces familles de négociants-armateurs à la tête de la cité sablaise au milieu du XVIII[e] siècle ont accompagné et aussi piloté les nombreux aménagements portuaires propres à leur période.

Les équipages seront évoqués à travers le prisme de la guerre puisqu'il sera notamment question de l'impact du Système des Classes et de ses effets sur les activités maritimes et sur les hommes[9]. La seconde partie qui traite de l'histoire de la Grande pêche à Terre-Neuve focalise son approche sur la composition des équipages et la pénibilité du métier. Une attention toute particulière a été portée à la notion du temps[10] et aux cadences infernales vécues par les marins. Cette question des équipages au travail, en mer, n'est qu'une ébauche d'un plus large travail d'envergure pour tenter de comprendre comment ces hommes vivaient durant de longs mois dans l'espace clos qu'est le morutier et dans quelle mesure les équipages restaient ou non liés au navire. Cette histoire des équipages en mer que Jean-Louis Lenhof compare à un « chantier »[11] mériterait de plus longs prolongements. Nous avons notamment voulu mettre en avant la place du saleur à bord et tenter de percevoir la complicité qui pouvait se profiler entre lui et le capitaine. Une histoire inédite.

Enfin, la dernière partie consacrée à l'histoire de la construction navale sur le temps long étudie certes les rythmes de production propres à chaque période mais aussi le souci de la transmission professionnelle entre générations. Là aussi, que ce soit sur les cales du navire ou celles des chantiers, l'homme en tant qu'objet d'histoire reste la priorité de notre quête. Notre problématique est avant tout de déceler derrière les cycles structurels, la place des gens de mer en société. La singularité des Sables-d'Olonne ne réside-t-elle pas dans la forte capacité d'adaptation des décideurs et de la main-d'œuvre locale sur le temps long ?

---

4 André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo: une élite négociante au temps de Louis XIV. Premier volume*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 1996.

5 Édouard DELOBETTE, *Ces Messieurs du Havre. Négociants, commissionnaires et armateurs de 1680 à 1830*. Thèse de doctorat, Université de Caen Normandie, 2005.

6 Charles CARRIÈRE, *Négociants marseillais au XVIIIe siècle : contribution à l'étude des économies maritimes*, 2 volumes, Marseille, Institut historique de Provence, 1973.

7 Nicole DUFOURNAUD, Bernard MICHON, « Les femmes et l'armement morutier : l'exemple des Sables-d'Olonne pendant la 1ère moitié du XVIIIe siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, vol. 110, 2003. p. 93-113.

8 Stéphanie DEBILDE, *La famille Lodre des Sables-d'Olonne*, Maîtrise, Université de Nantes, 1996.

9 Martine ACERRA, André ZYSBERG, *L'essor des marines de guerre européennes (1690-1790),* Paris, SEDES, 1997.

10 François PLOUX, « Introduction : usages et représentations du temps dans les sociétés littorales », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, n°117-3, 2010, p. 9-12.

11 Jean-Louis LENHOF, « Travail des équipages et spécificités sociales des gens de mer en France à l'époque contemporaine. Une histoire en chantier », *Revue d'Histoire Maritime* n°10-11, « La recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation, PUPS, 2010, p. 159-174.

Chapitre IV - QUAND L'ÉTAT DE GUERRE CONTRARIE L'ACTIVITÉ MARITIME

Soumis tout au long de sa vie au service du roi, le marin, en plus de son métier, doit régulièrement se rendre dans l'arsenal le plus proche, en l'occurrence Rochefort voire Brest pour les Sablais, pour garnir les vaisseaux du roi[12]. Ces séjours plus ou moins longs selon qu'ils sont en temps de paix ou de guerre viennent de fait grever leur carrière professionnelle par le poids d'absences prolongées du fait même de la durée des conflits et par l'augmentation des risques inhérente au fait même de la guerre sur mer[13]. En contrepartie de ce service militaire imposé tout au long de leur carrière, les marins percevaient une ½ solde en cas de blessure au combat ou d'inaptitude à naviguer ; aide allouée dès septembre 1673 et issue d'un prélèvement de 2,5% sur la solde des matelots[14]. Ce fut le cas par exemple d'un matelot chaumois Simon Bouget (1700-1772)[15], père de famille qui fut blessé à Louisbourg en septembre 1736 alors qu'il servait sur la flûte du roi *Le Profond*. Il eut la jambe gauche écrasée entre deux barriques. Son état d'inaptitude est confirmé par le chirurgien de la marine de Rochefort Cochon-Dupuy les 3 et 7 novembre 1737[16]. Estropié, Simon perçut une pension d'Invalide. Déjà père de trois enfants au moment de son accident, il en aura sept autres entre 1738 et 1753[17]. En cas de décès, la veuve touchait une pension à l'image de Marie-Anne Constance Thibaud (1745-1817) la veuve de Jean-Étienne Bignonneau (1737-1779), un capitaine de navire, tué lors d'un combat naval en janvier 1779[18], au tout début de la guerre d'Indépendance américaine. Il avait 41 ans et la laissait seule avec huit enfants[19].

12 Marie-Thérèse MARTEL, *Étude sur le recrutement des matelots et soldats des vaisseaux du Roi dans le ressort de l'intendance du port de Rochefort (1691-1697)*. *Aspects de la vie des gens de mer.* Vincennes, Service historique de la marine, 1982.

13 Daniel DESSERT, *La Royale : vaisseaux et marins du Roi-Soleil*, Paris, Fayard, 2001. Michel VERGÉ-FRANCESCHI, *La marine française au XVIII^e siècle*, SEDES, 1997, p. 275-291.

14 À partir de l'ordonnance du 31 octobre 1784 tous les marins de plus de 60 ans perçurent une retraite.

15 Nicole LACOMBE, « Les invalides de la marine à Rochefort au XVIII^e siècle », *Rochefort et la mer n°2 – Marines occidentales du XVI^e au XIX^e siècle*, Jonzac, 1986, pp. 49-60. En septembre 1715, les invalides du quartier des Sables au nombre de 420 forment 13,5% du total (3116 gens de mer), *Ibid*., p. 50.

16 Ouverte en 1722, l'école de médecine navale de Rochefort fut précurseur en la matière devançant l'ouverture des écoles de Brest et de Toulon. Le médecin-fondateur Jean Cochon-Dupuy y exerça dès 1704 et un hôpital de la Marine ouvrit ses portes dès 1673 puis fut agrandi en 1786. L'école formait des chirurgiens navigants aptes à exercer sur les vaisseaux du roi. Michel SARDET, *L'école de chirurgie du port de Rochefort (1722-1789). Un modèle sous l'Ancien Régime*, Service historique de la Marine, 1999.

17 Il avait épousé le 27 juillet 1730 Marie Martin, fille de marin, née en 1710 à La Chaume. Les époux avaient dix ans d'écart. Ils n'eurent pas d'enfant entre 1733 et 1738 période à laquelle Simon fut levé et estropié. Leurs deux derniers enfants, des jumeaux, naquirent et moururent en octobre 1733 (AM LS, GG1-12 et 13).

18 Il fut tué lors d'un combat naval en Amérique alors qu'il était levé sur la frégate *La Minerve* commandée par Nicolas-Henri de Grimouard et qu'il combattait contre le vaisseau anglais le *Belkort*. W. J BARON, A. CARRÉ, Y. FOUCAUD, *Amiraux du Bas-Poitou dans la guerre d'Indépendance américaine,* Société d'Émulation de la Vendée, 1977, p. 59-79. Patrick VILLIERS, *La Marine de Louis XVI. 1, De Choiseul à Sartine*, Grenoble, J.-P. Debbane éd., 1985.

19 Nés entre novembre 1765 et octobre 1777, ils avaient donc entre un et treize ans au moment du décès de leur père en Amérique. En 1779, un seul était décédé ; il restait donc à la veuve sept enfants à charge.

I - Le poids du système des classes aux Sables-d'Olonne

C'est seulement à partir du règne de Louis XIV, que Colbert, Secrétaire d'État à la Marine (1669-1683) prend à bras le corps la question maritime et lance la France dans une véritable politique maritime reprenant ainsi les espoirs avortés de Richelieu. Souhaitant développer sa place commerciale dans l'échiquier mondial face aux nations voisines mercantilistes telles que l'Angleterre, les Provinces-Unies ou l'Espagne, Colbert dote la France d'une marine de guerre en construisant des arsenaux dont celui de Rochefort[20], élevé au milieu des marais charentais mais aussi Brest sur le Ponant ou encore Toulon au Levant.

Sans équipages professionnels pour garnir les vaisseaux, Colbert du Terron, intendant de Rochefort (1669-1674) et Usson de Bonrepaus jettent les bases du Système des Classes (1669-1693) dont les deux ordonnances (1681, 1689) vont permettre de fournir des équipages réguliers à la marine du roi en puisant, à tour de rôle, parmi les marins pêcheurs des ports de France. La France ainsi divisée en six départements maritimes et quatre-vingt quartiers, répartissait ses marins et gens de mer dont les ouvriers des ports (charpentiers, voiliers) en trois à quatre classes de service qui alternaient sur les navires. Chaque marin devait servir, y compris en temps de paix, sur les navires du roi une année tous les trois ou quatre ans en fonction de sa classe dite de « levée ». Les marins de levée étaient de fait incapables de répondre aux besoins du commerce ou de la pêche et percevaient en compensation une demie solde et, s'ils étaient embarqués, une solde comprise entre seize et vingt-et-une livres mensuelles. Les levées contrariaient les équipages de pêche, comme nous le verrons, en les privant de leurs meilleurs éléments, ce qui d'une certaine façon pouvait paralyser l'activité des ports ; celui des Sables, par l'entremise de ses armateur(e)s, s'en fit régulièrement l'écho en haut lieu. En Bas-Poitou, existaient trois classes mais, on pouvait les mobiliser toutes ensemble en cas de conflit pour couvrir tous les navires de guerre. Au fil du temps, les effectifs vont augmenter grâce à l'arrivée « sur le marché » des mousses et des novices classés matelots à l'âge de dix-huit ans.

Étaient néanmoins exemptés de levées, les capitaines de navire mais, en juin 1778, on en commanda douze pour rejoindre Brest et la flotte du comte d'Orvilliers. On n'en recensa que huit aux Sables dont cinq gagnèrent l'arsenal breton puis rentrèrent chez eux peu après, ayant eu le choix d'embarquer ou pas. Ils évitèrent ainsi le combat d'Ouessant du 17 juillet 1778. Collinet, surpris par cette directive, précise d'ailleurs

C'est la première fois que le roi se soit servi des capitaines des vaisseaux marchands pour embarquer en cette qualité sur les vaisseaux. On promet à ceux qui se distingueront des brevets du rang qu'ils occuperont[21].

20 Martine ACERRA, *Rochefort et la construction navale française 1661-1815, Librairie de l'Inde, 1985*.
21 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche*, Centre Vendéen de Recherches Historiques, 2002, p. 225 et 227. En janvier 1779, le Commissaire aux Classes commanda six autres capitaines pour Rochefort (p. 237) tout comme le 28 juin 1780 pour Brest, p. 253.

C'est ainsi qu'un système est né qui va durer jusqu'au 25 octobre 1795 époque où le Directoire crée l'Inscription maritime[22]. Désormais les marins étaient répartis de dix-huit à cinquante ans en quatre classes : les célibataires, les veufs sans enfants, les hommes mariés sans enfants et les pères de famille. Patrick Villiers nuance ces dispositions en précisant que « *les trois dernières classes n'étaient réquisitionnées qu'exceptionnellement* »[23]. Tous les ans, le Commissaire aux Classes procédait à une revue de ses gens de mer afin de répartir au mieux les levées à venir et de connaître les effectifs mobilisables en fonction des ordres venus du ministère de la Marine ; la pesée en quelque sorte. Les mousses ayant atteint l'âge de dix-huit ans étaient inscrits matelots, on rayait ceux qui étaient morts, ceux qui avaient changé de quartier maritime, les déserteurs et les hors-service. Au terme de cette revue la plus minutieuse possible sur le plan quantitatif, le Commissaire aux Classes connaissait le nombre exact de marins mobilisables. En suivant au plus près les aléas de la vie du marin, les registres matricules sont une source intarissable sur leurs conditions de vie. La ville des Sables eut d'ailleurs l'honneur de recevoir le 7 juin 1780, M. de La Touche-Tréville (1745-1804), chef d'escadre, inspecteur général des classes du Ponant qui inspecta « *tous les gens classés en état d'aller au service du roi, depuis les premiers capitaines jusqu'aux mousses* »[24]. À la même période (1778) le port des Sables fournissait jusqu'à huit-cent marins aux escadres du roi[25]. En compensation, les gens de mer étaient exemptés du logement des gens de guerre, ce que souligne une missive de 1755, mais cette exemption n'était pas étendue aux « ouvriers affectés à la marine » comme les charpentiers de navires par exemple[26]. On leur payait « *deux mois d'avance et la conduite* » c'est-à-dire les frais de route[27].

À l'époque moderne, le port des Sables a fourni de 70 à 80% des marins du Quartier du Bas-Poitou dans lequel sont également compris ceux de Noirmoutier, de Saint-Gilles, de Croix-de-Vie et de l'île d'Yeu[28]. En 1742 le port des Sables fournissait encore 80% des effectifs[29]. Ce n'était plus le cas dix ans plus tard puisque le Ministre Rouillé précise que les ports des Sables et de Noirmoutier doivent fournir 906 officiers mariniers et matelots dont 70% de sablais. Le Ministre s'inquiète d'autant qu'il pointe un différentiel de 105 individus entre les effectifs théoriques et réels ce qui pénalise les levées et les affectations sur les navires du roi. Il demande ainsi à ce qu'on lui rende compte de cette diminution[30]. En 1755, la

22 Jacques CAPTIER, « *Étude historique et économique sur l'inscription maritime* », Paris, 1907. Patrick VILLIERS, « Du système des Classes à l'inscription maritime : le recrutement des marins français de Louis XIV à 1952 », *Revue historique des armées* n°147, 1982, p. 42-53. Auparavant pour recruter des soldats sur les vaisseaux de guerre on avait recours à la presse c'est-à-dire que l'on procédait à la rafle forcée des gens de mer dans les ports.

23 Patrick VILLIERS, *Ibid.*, p. 50. Le registre des officiers-mariniers sablais 3P7-74 distingue bien les quatre classes.

24 GÉRARD Alain, *Les Sables au temps de la grande pêche,* Centre Vendéen de Recherches Historiques, 2002, p. 252.

25 AM LS, D-II-78, 22 avril 1823.

26 SHD 3P1-5, lettre du 25 juin 1755.

27 SHD, 3P1-3, lettre du 5 octobre 1742.

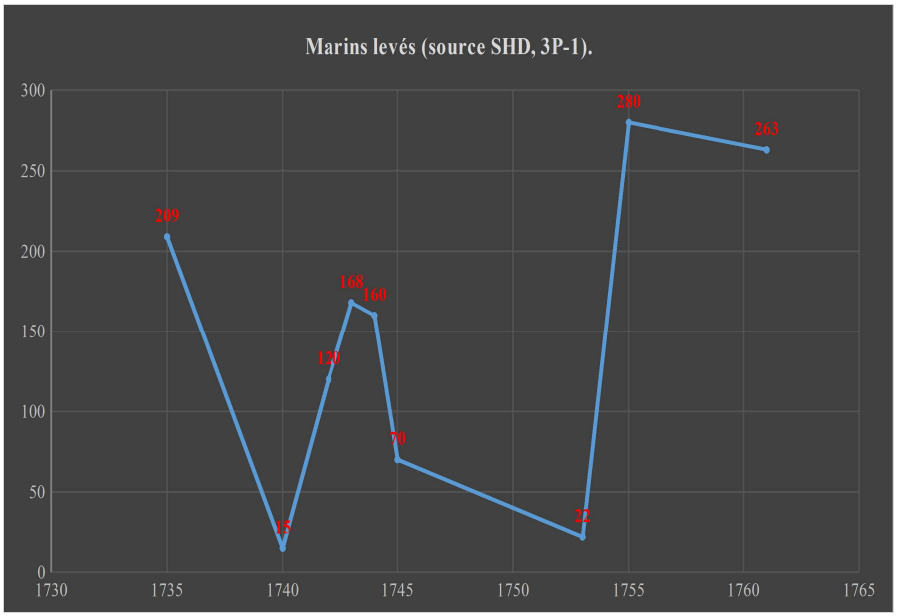
28 Marie-Thérèse MARTEL, *Étude sur le recrutement des matelots et soldats des vaisseaux du Roi dans le ressort de l'intendance du port de Rochefort (1691-1697). Aspects de la vie des gens de mer.* Vincennes, Service historique de la marine, 1982, p. 16-17 et 352. L'enquête Chardon précise que « *L'Amirauté du Bas-Poitou comprend toutes les côtes du Poitou depuis l'île de Bouin inclusivement jusqu'à la rivière de la Niortaise à Marans avec les îles de Noirmoutier, de Bouin et de l'île d'Yeu* », Enquête Chardon, 30 octobre 1783, AN Marine C4 175.

29 On réclame pour Brest 20 officiers-mariniers et 130 matelots dont 30 pour l'Île d'Yeu.

30 SHD, 3P1-4, lettre de Rouillé du 5 avril 1752.

part des Sablais diminue à 53% pour 29% d'Îlais et 18% de Noirmoutrins[31]. La ponction varie donc d'une période à une autre car en 1710, Pontchartrain affirmait que le port des Sables se devait de fournir 70% des effectifs mobilisables (928 officiers-mariniers et matelots) soit trois fois plus qu'en 1755[32]. Cette baisse des marins à lever est sans doute liée à une diminution réelle du nombre de gens de mer disponibles à moins que l'on cherche à préserver le port des Sables, plaque tournante du commerce morutier comme on le suppose ci-après ? Le système des Classes est donc un facteur redouté des armateurs qui peinent dès lors à recruter la main d'œuvre, notamment pour la pêche à Terre-Neuve qui réclame des équipages nombreux et performants. C'est ainsi que les armateurs sablais se plaignent régulièrement auprès du ministre de la Marine. L'une des armateur(e)s les plus en vue du port, la veuve Lodre née Marie Febvre (1669-1743) par exemple, peine à recruter l'équipage qu'elle destine à l'île Royale et aurait besoin de « *sept à huit matelots de la classe de service* », demande qui est reprise par l'armateur André Gaudin de l'Epine (v. 1673-1737) au sujet de deux matelots sur lesquels il espère compter[33]. Pourtant si l'on en croit une lettre de janvier 1755, le port des Sables « *a été ménagé autant qu'il était possible de le faire* » et, en 1742, on sous-entendait même que « *le nombre des matelots qui sont commandés annuellement dans votre département n'était pas considérable* »[34] ce que semble confirmer la courbe du graphique ci-dessous. On propose deux alternatives aux armateurs mécontents : soit embarquer des novices en remplacement des matelots ; soit embarquer moins de matelots ou alors ceux « *absolument indispensables* »[35]

Graphique n°21 : Nombre de marins levés pour le Système des Classes (source SHD, 3P-1).



31 SHD, 3P1-5, lettre du 7 janvier 1755 ; 280 matelots sont requis.
32 LUNEAU DE GALLET, *L'île de Bouin*, 1874, p. 440. Sur 1251 marins, il dénombrait 928 officiers-mariniers et matelots aux Sables, 111 à Noirmoutier et Bouin et 212 à l'Île d'Yeu.
33 SHD, 3P1-2, lettre du 15 mars 1735, 3P1-3, lettre du 3 mai 1742. En avril 1741, la veuve Lodre avait remonté sa plainte au ministre en précisant que sur les deux morutiers qu'elle destinait à l'Île Royale, il lui manquait quatre à cinq hommes et n'avait pu recruter que douze à treize hommes (SHD, 3P1-3, lettre du 6 avril 1741).
34 SHD, 3P1-3, lettre du 3 mai 1742.
35 SHD, 3P1-5, lettre du 29 janvier 1755. Le 23 juillet 1744, on avait prescrit aux armateurs de morutiers d'embarquer des « *novices choisis parmi les jeunes gens robustes et en état de se former promptement à la navigation* » (SHD, 3P1-3).

La courbe du graphique montre nettement des pics de recrutement variables entre les temps de paix et de guerre. Entre 1735 et 1744, les besoins diminuent d'une quarantaine d'individus malgré la guerre de Succession d'Autriche (1744-1748) où les effectifs réclamés par Rochefort baissent de plus de la moitié entre 1744 et 1745. À la décennie suivante, la période de la Guerre de Sept Ans appelle à Rochefort 543 marins soit 41% des recrues de la période. Les données quantitatives prouvent qu'entre la veille de la Guerre de Sept Ans (1753) et 1761, les marins levés sont multipliés par douze passant de 22 matelots à 263. Parfois, le Commissaire aux Classes est plus enclin à lever davantage d'hommes que prévus. Ce fut ainsi le cas en mai 1761 où le Commissaire réquisitionne treize hommes de plus. Le ministre Berryer s'interroge et conclut à un acte personnel « *provenant de votre zèle pour le service* »[36].

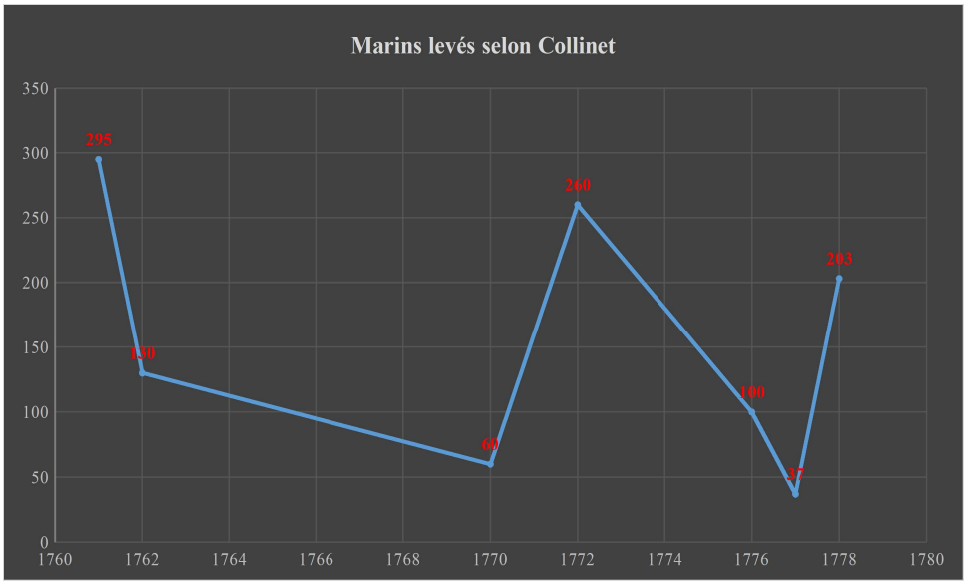
Quand l'ordre des levées arrive au Quartier, les hommes ne peuvent plus embarquer et doivent gagner l'arsenal le plus promptement possible hormis de rares exceptions[37]. Ainsi, les ordres de levées de 280 matelots en date du 7 janvier 1755 exigent que les hommes soient arrivés à Brest en mars « au plus tard » ; pour les marins qui débarquent à Nantes, « la voie de la mer » semble la plus judicieuse[38]. Il est arrivé que des marins ne répondent pas aux injonctions et dans ce cas la sanction peut s'avérer extrêmement sévère et Maurepas note que Pierre Martin (1716-1758) de La Chaume « *mériterait d'être mis en conseil de guerre* » quant à Louis Doussier qui suivit l'exemple de Martin, on l'autorise malgré tout à embarquer « *au petit-cabotage afin qu'il soit toujours à portée de pouvoir marcher* »[39]. Il s'agissait aussi de faire des exemples de ces hors-la-loi comme l'un des matelots de l'armateur Gaudin de l'Épine qui s'est « *toujours absenté dans les années de la classe de son service* »[40]. Les marins dits de « levée » étaient donc contraints de rejoindre l'arsenal de Rochefort pour y effectuer un temps plus ou moins long comme en juillet 1744, où une lettre précise que « *les matelots ont servi 17 à 18 mois* » soit plus que les règlements l'exigent[41]. En période de guerre, ces levées étaient rallongées.

Les périodes de paix comme la décennie 1770 ne sont pas forcément synonymes de replis puisqu'en 1772, la marine du roi réclama 260 marins soit davantage qu'au début de la guerre d'Amérique (1778). Quelles raisons nécessitent de telles levées hors périodes de guerre alors que le règne de Louis XV n'est pas à proprement parler une période où la marine fut particulièrement mise en avant ? L'arrivée au pouvoir de Sartine (1774-1780) annonce une phase de renouveau pour la marine de guerre. En 1775 et 1776 les divisions de Guichen et de Du Chaffault nécessitent plus de 5500 marins[42]. Dans le même temps s'opère un formidable renouvellement de la flotte notamment à propos des frégates (50 en 1778 dont la célèbre

36 SHD, 3P1-6, lettre du 23 mai 1761.
37 Comme le 17 août 1741 (période de paix) où le ministre Maurepas autorise des matelots de levée à embarquer à Nantes (3P1-3).
38 SHD, 3P1-5, lettre du 7 janvier 1755.
39 SHD, 3P1-2, lettre du 8 mars 1735.
40 SHD, 3P1-3 lettre du 3 mai 1742.
41 SHD, 3P1-3, lettre du 23 juillet 1744.
42 Michel VERGÉ-FRANCESCHI, *Chronique maritime de la France d'Ancien Régime*, SEDES, 1998, p. 676-677.

Hermione et 70 vaisseaux)[43]. Les charpentiers de navire sont aussi fortement sollicités pour prêter main-forte sur les cales de Rochefort ou de Brest.

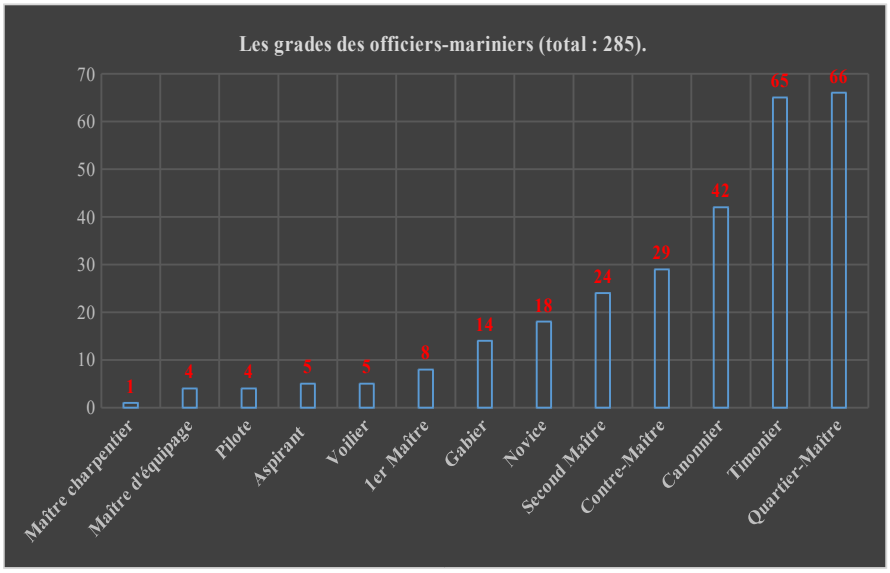
Graphique n°22 : Nombre de marins levés selon André Collinet (Manuscrits, *Les Sables au temps de la Grande pêche*, 2002).



Dès 1778, une nouvelle guerre maritime s'annonce. Le nombre de marins embarqués sur les vaisseaux était nombreux. Un vaisseau de 74 canons pendant la Guerre d'Indépendance Américaine était composé de 93 officiers-mariniers[44] et de 492 matelots. On appelle officier-marinier ou maistrance des matelots chevronnés et expérimentés jouissant d'un savoir-faire reconnu à bord du navire de guerre tels que les « *maîtres et contre-maîtres affectés à la manœuvre, à la timonerie, au charpentage, à l'artillerie* »[45]. L'analyse du registre des officiers-mariniers de la période révolutionnaire permet de distinguer les grades requis à bord[46]. Si près d'un marin sur deux est qualifié de matelot à bord (48,6%), certains occupent des postes à responsabilité comme les maîtres (46%) formant près d'un actif sur deux de la catégorie des officiers-mariniers. Les quartiers-maîtres au nombre de 66 sont les plus représentés suivis des timoniers dont plus d'un tiers se destinent à devenir capitaines de navire ou enseigne de vaisseau. Les canonniers figurant dans l'histogramme comprennent ainsi les aides-canonniers (19), les seconds canonniers (2) et les maîtres canonniers (21). On sait l'importance des batteries à bord des vaisseaux à deux ou trois ponts lorsque les combats navals faisaient rage.

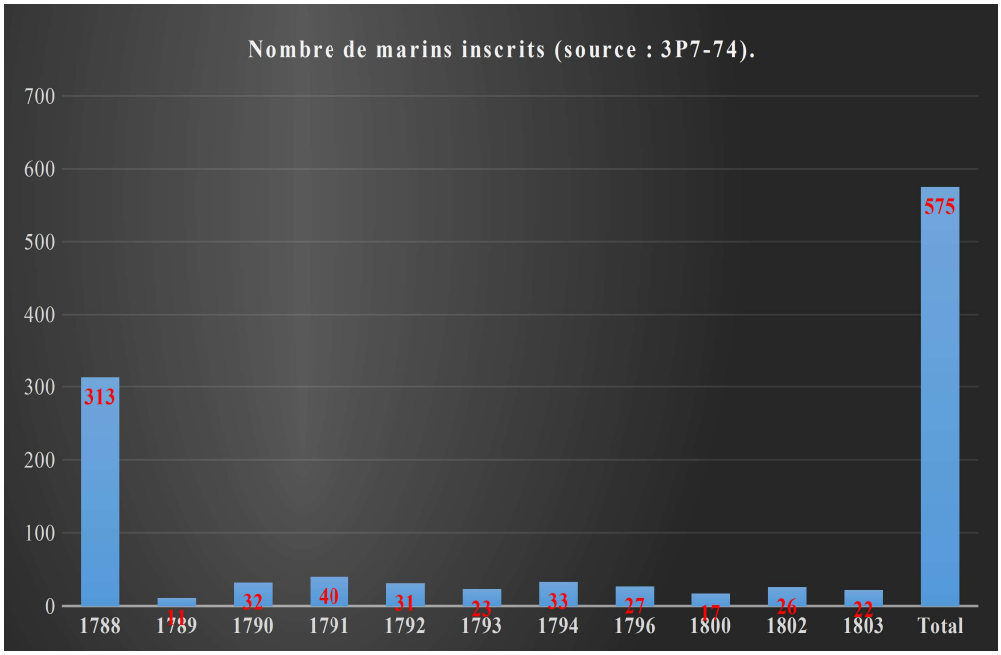
43 Michel VERGÉ-FRANCESCHI, *Dictionnaire d'Histoire Maritime*, 2 volumes, Robert Laffont, coll. Bouquins, 2002, p. 1308-1309.
44 Dont 43 de canonnage, 6 de calfatage, 6 de charpentage, 4 de voilerie d'après VILLIERS, « Le système des classes », p. 47. En 1793, la France compte 88 vaisseaux et 73 frégates, c'est une « *flotte singulièrement jeune et moderne* » soulignent Martine ACERRA et Jean MEYER, *Marines et Révolution*, éditions Ouest-France, 1998, p. 99.
45 Michel VERGÉ-FRANCESCHI, *Ibid*. p. 1081.
46 SHD, Registre des officiers-mariniers et matelots 3P7-74 (1788-1803).

Histogramme n°37 : Les grades des officiers-mariniers (registre 3P7-74).



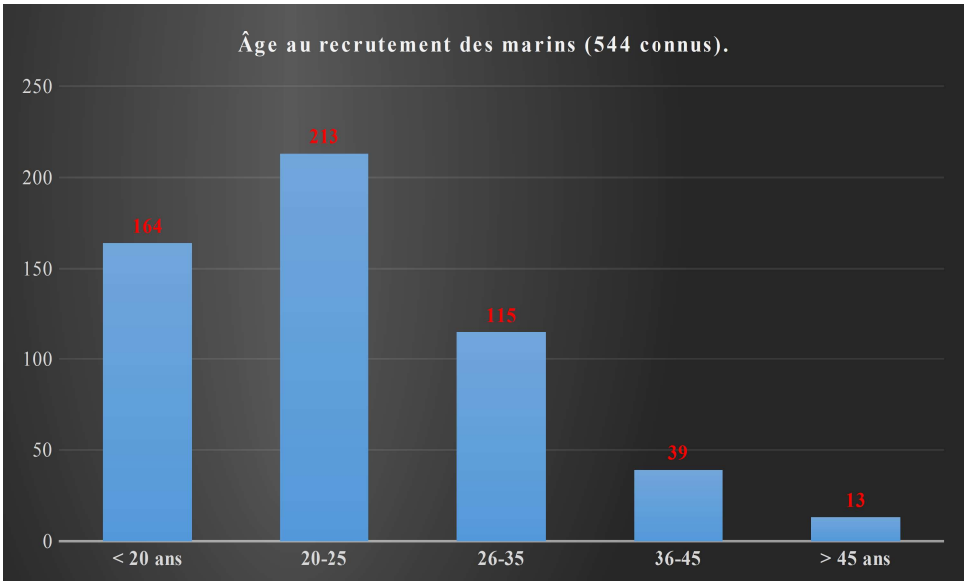
Ce registre qui comprend 575 individus se répartit comme suit sur le plan chronologique :

Histogramme n°38 : Nombre de marins inscrits (1788-1803).



L'année 1788 comprise entre deux périodes de guerres 1778-1783 et 1793-1815 est une année de fort recrutement puisque plus de 54% des marins levés, le sont cette seule année. L'ouverture du registre cette année-là explique ce chiffre.Les années d'entrée en guerre comme 1793 n'induisent pas de fort pic de recrutement ni même les années de nombreux combats navals comme 1794. Quel âge avaient ces hommes qui servaient le roi ? Il semble que la moyenne d'âge ait été sensiblement différente selon les années de recrutement. En 1788 les marins levés étant d'un âge plus mûr que leurs successeurs. S'ils sont âgés de plus de 27 ans en 1788, cette moyenne retombe à 20 en 1794, 19 en 1796 et 20,5 en 1803. La tendance est au rajeunissement des matelots de levée respectant en cela la loi de 1795.

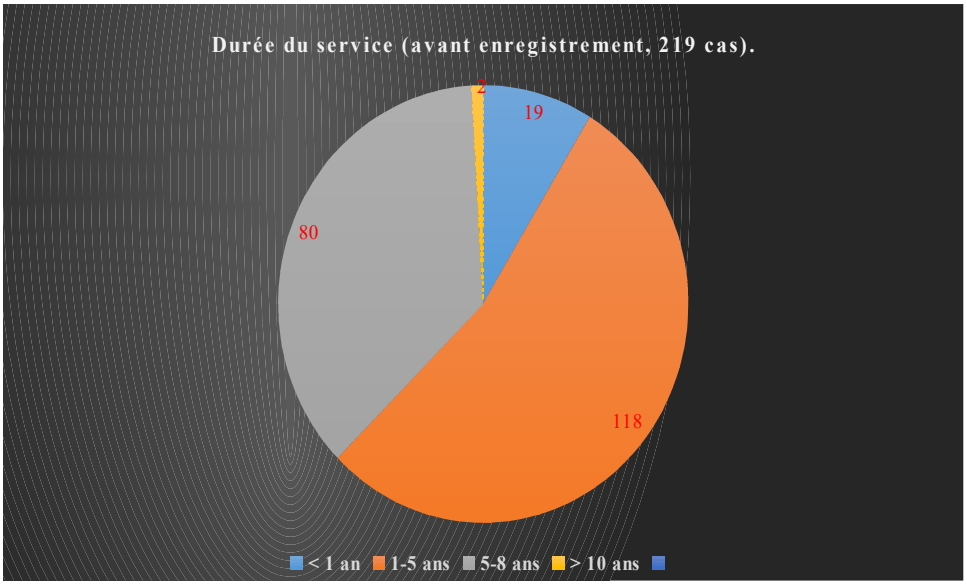
Histogramme n°39 : Âge au recrutement des marins (Registre 3P7-74).



Les moins de 25 ans, les forces vives, forment plus de 69% des effectifs et les plus de 45 ans restent minoritaires avec seulement 2,4% des effectifs. Les hommes nés entre 1767 et 1770 donc âgés de 18 à 21 ans représentent 23% du total. Trois seulement ont plus de 50 ans sur les vaisseaux du roi et le plus âgé est né en 1736 ; il a donc 52 ans en 1788[47]. Les plus anciens d'entre eux, âgés d'au moins 20 ans au cours de la guerre de Sept Ans, ne forment plus que 2,6% de l'échantillon[48] ; ces derniers auront ainsi servi le roi au cours de deux guerres précédentes et s'apprêtent à garnir les équipages des navires révolutionnaires. Quant aux marins ayant déjà servi la cause américaine (1778-1783), ils forment encore 29% de l'ensemble soit près d'un marin sur trois[49] et ont probablement davantage d'expérience du combat en mer que les marins de la Guerre de Sept Ans auxquels on a pu reprocher aux officiers de vaisseau une certaine inexpérience[50].

47 SHD, 3P7-74 n°82, il s'agit de Pierre Nicolas Grelaud.
48 Soit quatorze hommes nés entre 1736 et 1743.
49 Il s'agit des marins nés entre 1736 et 1763 âgés d'entre 20 et 47 ans en 1783.
50 Michel VERGÉ-FRANCESCHI, *Chronique maritime de la France d'Ancien Régime*, p. 665, 677.

Graphique n°23 : Temps passé au service du roi (Registre 3P7-74).



Ces hommes qui servirent pendant la période révolutionnaire avaient une solide expérience de la navigation à bord des navires du roi puisque dans la marge figure le temps précédemment passé au service. Avec une moyenne de trois années et demie à leur actif au service du roi, ces marins repartaient pour d'incertaines campagnes qui allaient en voir périr 42%[51]. Plus de 62% des marins nouvellement inscrits sur ce registre avaient passé au moins cinq années sur ces navires de guerre. La plupart des inscrits de 1788 avaient servi pendant la guerre d'Amérique avec des durées parfois très longues correspondant aux six années de guerre (1778-1783). Par ailleurs, c'est entre cinq et six années que la durée est la plus représentée avec quarante cas soit plus de 18% comme Louis-Antoine Musseau, né en juin 1759, ayant servi du 22 décembre 1776 au 4 décembre 1782[52]. Si huit marins affichent huit années de service à leur palmarès, un seul aura passé dix ans et un autre quatorze années[53].

Une fois embarqués, contre leur gré, les marins étaient particulièrement exposés aux risques de la navigation en temps de guerre comme les combats navals que nous aborderons dans la troisième partie lorsque sera évoquée la mort en mer. Nous allons nous attacher ici à un aspect particulier, celui de l'épreuve de la captivité.

51 SHD, 3P7-74 : Soit 180 morts et 62 disparus sur un total de 578 individus.
52 SHD, 3P7-74 n°10.
53 SHD, 3P7-74 n°19 et 201.

II- L'épreuve de la captivité

Hormis les combats navals et les maladies contractées à bord, le marin prenait le risque d'une incarcération en territoire ennemi. Les prisons anglaises notamment purent devenir, pour eux, d'infects mouroirs. L'historiographie s'est intéressée à l'univers carcéral des gens de mer[54]. Capturer des marins est considéré avant tout comme un « handicap stratégique » comme l'a souligné Alain Cabantous puisqu'en se saisissant des marins de la flotte ennemie on ponctionne d'autant les effectifs mobilisables de la marine adverse[55]. Au demeurant, le marin reste une « denrée rare », qui plus est qualifiée, dans le cas des officiers-mariniers. Une telle pratique pénalisait de fait les flottes de guerre et affaiblissait considérablement la marine rivale.

Combien de marins ont été faits prisonniers sous l'Ancien Régime ? Les estimations se portent à 13 000 marins durant la Guerre de Succession d'Autriche (1744-1748) et jusqu'à 20 000 durant la Guerre de Sept Ans (1756-1763)[56]. Pour le port des Sables, faute de sources fiables pour ces deux conflits, nous nous sommes focalisés sur les guerres révolutionnaires et impériales plus complètes en références carcérales puisque le seul registre des mousses englobant la Guerre de Sept Ans recense quatorze mousses prisonniers soit 3% des inscrits dont quatre garçons capturés sur le corsaire *Le Baillon* de La Rochelle[57] et d'autres raflés lors de raids dans les eaux de Terre-Neuve avant même la déclaration de guerre[58]. Durant la Guerre d'Amérique, les mousses prisonniers ne représentent que 4,4% des effectifs et cette part tombe à 4% pour les guerres révolutionnaires soit le double de la Guerre de Sept Ans[59]. L'un d'eux, Joseph Martin, âgé de 17 ans, embarqué à bord du *César* avec le capitaine Geindreau fut pris le 11 août 1805 et mis sur un vaisseau anglais qui coula. Il se sauva à bord d'un canot et regagna Bayonne où il fut sauvé. Ce mousse eut ce jour-là une bonne étoile au-dessus de sa tête[60].

54 Philippe MASSON, *Les sépulcres flottants. Prisonniers français en Angleterre sous l'Empire*, éditions Ouest-France université, 1987.
55 Alain CABANTOUS, « Gens de mer, guerre et prison. La captivité des gens de mer au XVIII[e] siècle », *Revue d'Histoire moderne et contemporaine*, 1981, p. 246-265.
56 CABANTOUS, *Ibid.*, p. 261. Le registre des mousses (SHD, 3P7-1) mentionne un seul mort (René Blanchet, n°88, âgé de 15 ans).
57 SHD, 3P7-1 n°543, 636, 637 et 638. Capturés le 21 avril 1762, ils rentrèrent de prison en juin 1763.
58 Jean-François Ferret et René Blanchet avec le capitaine Jacques Ferret (n°103 et 88), il meurt à Portsmouth en février 1756. Joseph Girard avec René Sebrin le 31 décembre 1755 avec retour le 8 juillet 1757 (n°89) et Jean Chabot (n°132) avec le capitaine François Richard avec libération le 8 août 1757.
59 SHD, registre 3P7-2 (1776-1787) soit 27 mousses captifs sur 618 inscrits. SHD, registre 3P7-3 (1788-1803), 16 mousses sur 398.
60 SHD, Registre des mousses 3P7-13, n°72.

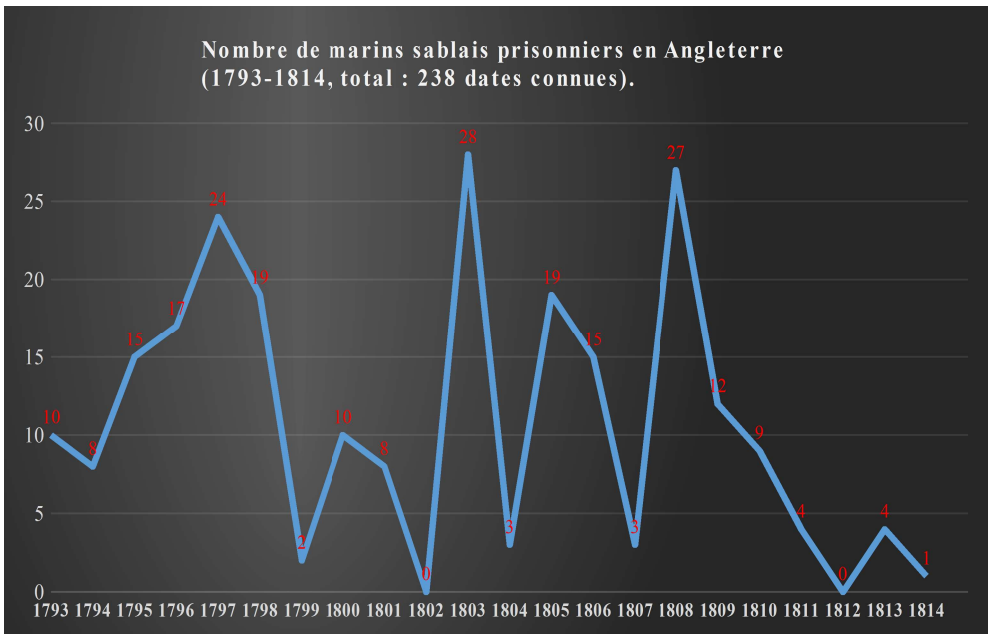
Pour tenter d'estimer le poids des prisonniers sablais, nous avons procédé à un calcul de ratio. Nous avons pris le nombre de marins déclarés comme prisonniers sur le total de marins inscrits dans le registre correspondant.

Tableau n°40 : Nombre de marins sablais captifs.

Registre matricule	Nombre total de marins inscrits	Nombre de marins prisonniers	Valeur en %
3P7-6 (1785-1796)	208	60	29%
3P7-74 (1789-1796)	575	164	28,5%
3P7-16 (1803-1816)	546	134	24,5%
Total	**1329**	**358**	**27%**

C'est ainsi que l'on peut estimer qu'un peu plus d'un quart (27%) des marins sablais enrôlés sur les bâtiments de la République est passé par les prisons anglaises.

Graphique n°24 : Chronologie et nombre de marins sablais prisonniers en Angleterre.



La répartition chronologique révèle quelques pics de captures comme en 1797 (24), 1803 (28), 1805 (19) et 1808 (27). À partir de 1811, le nombre de marins emprisonnés diminue ne représentant plus que 4% du total. L'année 1805 par exemple fut surtout marquée par les combats de Trafalgar au sud-est de Cadix au cours desquels un minimum d'une dizaine de Sablais furent capturés parmi les 4000 Français. La marine française aux ordres de l'amiral Villeneuve forte de 18 vaisseaux auxquels s'ajoutent 15 espagnols et 5 frégates avec 30 000 hommes et 3000 canons affronte les 27 vaisseaux d'Horace Nelson commandant *Le Victory* et 4 frégates avec 20 000 hommes et 2500 canons. Au final, la flotte franco-espagnole perdit 25 vaisseaux et 7000 prisonniers et 2500 morts et blessés. Les jours suivants, le 4 novembre, la bataille du cap Ortegal ruine les derniers vaisseaux survivants de la marine de Napoléon dont le dessein d'envahir l'Angleterre fit long feu[61]. Parmi eux les deux frères

61 Martine ACERRA, Jean MEYER, *Histoire de la marine française des origines à nos jours*, Ouest-France, 1994, p. 167. Des mêmes auteurs, *Marines et Révolution*, éditions Ouest-France, 1998, p. 259.

Friconneau survivants de cette écrasante déroute, Luc Sébastien (1775-1854) et Jean-Joseph (1777-1819), accompagnés dans leur périple par Pierre Guinement, Pierre Mornet et Louis-Prudent Ménager qui meurt sur le ponton *Le Caton* en février 1812[62]. Tous ces marins restèrent prisonniers neuf années jusqu'au retour de la paix de 1814.

Tableau n°41 : Nombre des marins sablais capturés à Trafalgar[63]

Nom des vaisseaux des combats de Trafalgar	*L'Achille*	*Le Mont-Blanc*	*Le Formidable*	*Le Fougueux*	*Le Redoutable*	*Le Berwick*	*L'Intrépide*	*Total*
Nombre de marins prisonniers	2	1	4	1	1	1	1	11

Aux Sables, le nombre de marins prisonniers relevé dans les registres matricules entre 1793 et 1814 s'élève à 305 mais 53 d'entre eux ont été faits prisonniers plusieurs fois ce qui porte à 358 le nombre de cas recensés[64]. Des marins comme Maurice Nicolas Berthomé, Jacques Samuel Lusset (1764-1848) ou Jean Dugeon ont été faits prisonniers quatre fois. Ce dernier, alors qu'il était embarqué sur la frégate *La Thétis* resta prisonnier des Anglais du 11 novembre 1808 au 13 juin 1814 pour sa dernière période de captivité[65]. Des fratries entières se retrouvent ainsi incarcérées comme les trois frères Berthomé[66]. Martine Acerra dresse le bilan en précisant qu'« *Au bout du compte, après la reddition ou l'abandon de ces navires, après les pertes navales de tous ordres, la flotte militaire française se trouvait réduite en 1815 à 48 vaisseaux et 32 frégates, alors qu'elle avait atteint et dépassé les cent unités trois ans plus tôt (70 vaisseaux et 45 frégates en 1812). […] Les captures de navires ainsi que les naufrages représentaient 70% des pertes entre 1805 et 1807, Trafalgar y étant pour beaucoup* »[67].

62 SHD, 3P7-16, n°131, 133, 142, 177 et 268

63 Voici les noms des marins capturés lors de cette bataille : Pacifique Pinson et Jean-Auguste Michaud sur *L'Achille*, François Rousseleau sur *L'Intrépide*, Jean-Joseph et Luc Sébastien Friconneau, Louis Prudent Ménager et Pierre Guinement sur *Le Formidable*, Jacques Dugeon sur *Le Fougueux*, Isidore Guilbaud sur *Le Berwick* et François Goulpeau sur *Le Mont-Blanc*. Ce dernier avait écrit un journal qui fut publié sous forme d'éphémérides dans le *Journal des Sables*. Il écrit à la date du 15 octobre 1805 « *à trois heures du soir, on nous a mis sur le vaisseau Le Généreux, prison flottante en ce dit port (Plymouth). Sorti de prison le 24 mai 1814. Arrivé en France à Morlaix le 26 du même mois* ».

64 Pour 113 d'entre eux nous ne connaissons pas la date, parfois le nom du navire sur lequel ils étaient embarqués manque aussi (72 cas sur 351). Statistique établie partir des relevés dans les registres matricules 3P7-6, 3P7-7 et 3P7-74. Michel BLANDINEAU, « Marins sablais prisonniers sous la Révolution et l'Empire », *Revue Olona* n°169, 1999, p. 14-32 et n°171, 2000, p. 2-21 et *Revue Olona* n°194, 2005, « Les marins de l'Empire », p. 1-112.

65 SHD, 3P7-16 n°255.

66 SHD, 3P7-16 n°3, 108 et 152.

67 Martine ACERRA, Jean MEYER, *Histoire de la marine française des origines à nos jours, Ouest-France, 1994*, p. 171.

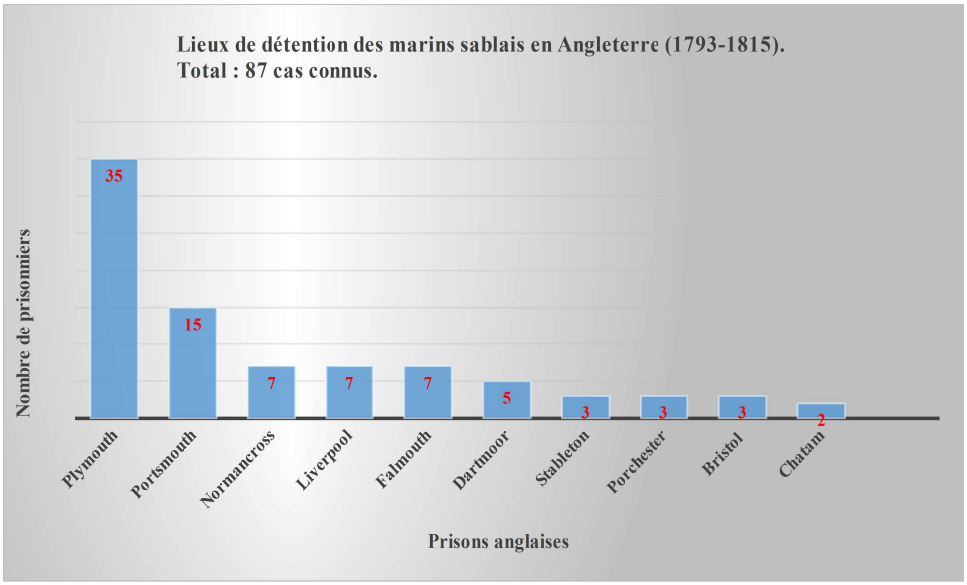
Les hommes pouvaient être faits prisonniers sur tout type de navire. Voici ce qu'il résulte de nos statistiques :

Tableau n°42 : Embarquement des prisonniers au moment de leur capture.

Type d'embarquement	Marine de guerre	Au Commerce	En course	Total
Nombre de cas	129	58	45	232
Valeur en %	55,6	25	19,4	100%

Les marins embarqués au service avaient ainsi plus de risque d'être fait prisonniers contrairement aux données fournies par Thimoté Le Goff qui dénonce une plus forte probabilité de captivité sur les corsaires et la marine de commerce que la marine du roi[68]. Où ces hommes furent-ils détenus ? Nous avons relevé onze lieux de détention anglais et une minorité fut conduite en d'autres lieux comme l'Espagne.

Histogramme n°40 : Lieux de détention des marins sablais en Angleterre (1793-1815).



Les prisons situées au sud de l'Angleterre comme Plymouth et Portsmouth concentrent plus de la moitié des détenus (56,3%) avec une nette prépondérance des geôles de Plymouth à la sinistre réputation de « sépulcres flottants » pour reprendre le titre de Philippe Masson[69], c'est-à-dire de pontons de « *vieux vaisseaux délabrés, hors de service, et qui jadis avaient parcouru toutes les mers, avaient livré de glorieux combats ; ces pontons maintenant dégréés, entièrement peints en noir, ressemblaient à de vastes sépulcres* » (**Annexe 39**) [70]. Bien souvent les archives ne signalent que la mention suivante : « *en prison en Angleterre* » mais nous ne sommes pas en mesure de donner ni le lieu, ni la forme de la détention. S'agit-il

68 Thimoté LE GOFF, « L'impact des prises effectuées par les Anglais sur la capacité en hommes de la marine française au XVIII[e] siècle », Martine ACERRA, Jean MERINO, Jean MEYER, *Les marines de guerre européennes XVII[e]-XVIII[e] siècle*, PUPS, 1995.
69 Philippe MASSON, *Les sépulcres flottants*, Ouest-France, université, 1987.
70 Alain CABANTOUS, « Gens de mer, guerre et prison », *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, n°28-2, 1981, p. 249. Cité par A. LARDIER, *Histoire de pontons et prisons d'Angleterre sous le Consulat et l'Empire*, Paris (1845), 318 p., ch. 1, p. 20.

d'un ponton, d'une prison à terre ? Les registres mentionnent assez rarement le terme de ponton[71] (**Annexe n°40**).

Des prisons en dur existaient-elles réellement à l'image de « *la prison appelée La Maison Neuve située dans la ville de Plymouth* »[72] ? Certains lieux de détention semblent plus sinistres que d'autres comme la prison de Dartmoor ou Stableton qui devinrent le tombeau des huit marins qui y furent incarcérés. Celle de Dartmoor par exemple est constituée d'

une toiture en ardoises placées sans intelligence et sans soin, donnant accès à la pluie qui souvent, au milieu de la nuit, inondait les hamacs, enlevant aux malheureux le seul bien dont ils pouvaient encore jouir : le sommeil. Le sol était couvert de boue et d'eau. Cette eau qu'on étanchait avec peine, le vent chargé de brouillards, qui pénétraient par les larges pores et les crevasses des murs, entretenaient dans l'intérieur des salles une odeur fétide, une humidité permanente qui obligeaient d'exposer au dehors tous les objets enfermés dans les malles[73].

Il arrivait aussi que les marins changent de prison. Ainsi, l'enseigne de vaisseau André Joseph Millot rapporte-t-il qu'il a été fait prisonnier le 6 décembre 1793 par *Le Ligator*, corsaire de Jersey qui l'a conduit tout d'abord en Espagne avant de l'amener à Guernesey[74]. Les officiers pouvaient quant à eux être « libérés sur parole » lors d'un échange ultérieur avec un officier de leur rang. Privilège de leur rang, ils peuvent être hébergés en ville et non incarcérés avec les matelots à l'image du capitaine Jean Veillon (1772-1852) qui changea six fois de résidence durant son temps d'incarcération de onze ans. Embarqué en mai 1802 sur *L'Engageante* (capitaine Durandet) de Nantes avec à bord son propre frère Pierre, âgé de 18 ans et lieutenant, ils furent capturés le 21 juillet 1803 alors qu'ils revenaient de Saint-Domingue par la frégate *L'Endymion* « *ignorant la guerre* » précise-t-il. Ils arrivèrent le 2 août à Plymouth puis furent conduits à Mille-Prison[75]. Si son frère y resta, Jean Veillon fut placé avec Durandet « *pour aller sur parole* » à Tiverton dans le Devonshire où ils logèrent chez M. Turner dès le 26 août. Le 1er décembre, ils quittent cette ville pour Chesterfield où ils couchèrent le 10 décembre chez M. Clarck puis le 13 octobre 1804 chez M. Frogget, forgeron, le 20 octobre chez un cordonnier du nom de Wickett. Le 22 novembre 1805, il est dirigé sur Arbhy de la Zouch dans le Leicashire où il loge chez un tisserand, puis un tourneur. Le 26 août 1808 son frère le rejoint au même domicile. Jean Veillon recense dans son carnet à la date du 15 août 1810, 1401 prisonniers sur parole et 48 900 répartis en prison dont la majorité sur les pontons de Portsmouth (8138) et de Plymouth (5546). Il termine sur ces mots « *Le 29 mai 1814 jour de la Pentecôte, nos passeports sont arrivés … le 6 [juin] arrivé à Morlaix. Le 8 parti de Morlaix et couché à Belle-Île, le 9 à Chatelaudrin, le 10 à Lamballe, le 12 à Rennes et couché à Poligné, le 13 couché à Nozai, le 14 à Nantes, le 16 parti de Nantes et couché à Palluau, le 17 arrivé aux Sables* »[76].

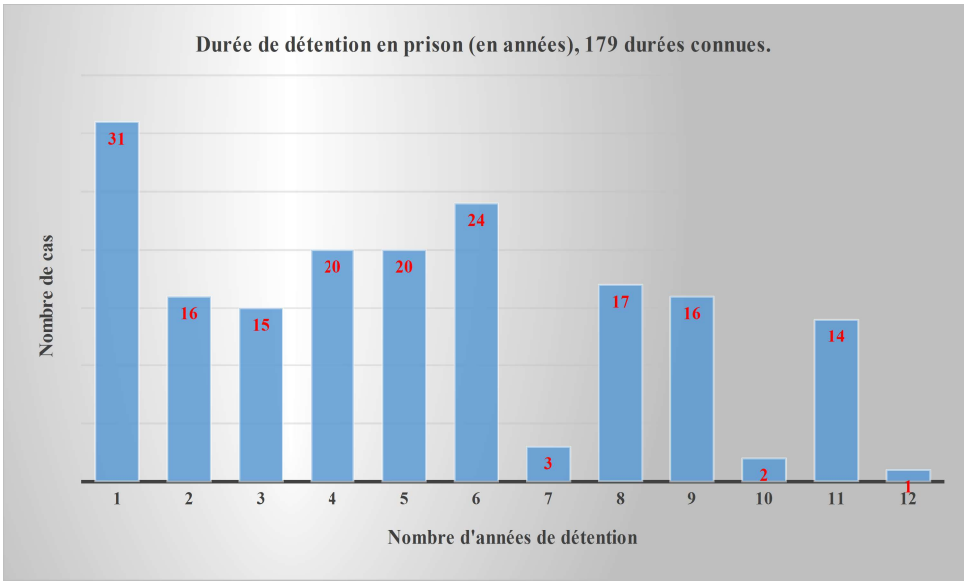
D'après une liste nominative de 52 détenus rédigée en 1799[77], sept marins furent libérés sous parole dont l'officier Jean-Armand Collinet (1770-1852), nommé enseigne de vaisseau le

71 On le retrouve cité sur la matricule de Jean-Pascal Pitra (1756-1833), (3P7-6, n°55).
72 ADV, Biroché not. 3E70/224, acte du 16 mars 1768. L'acte mentionne une capture de janvier 1759 à bord du *Formidable* de cinq marins sablais dont Bonaventure Capou qui, tombé malade dans cette prison, mourut ensuite à l'hôpital de Plymouth quinze jours après sa sortie.
73 LARDIER, *Ibid.*, p. 190 et ss.
74 AM LS, D-I-5, 9 janvier 1794.
75 SHD 3P7-18 n°44.
76 Anonyme, « Un manuscrit dans une Bible. Des Sablais, prisonniers en Angleterre de 1802 à 1810 », *Revue Olona* n°47, p. 21-24. Le capitaine Veillon a tenu un état de ses déplacements successifs en Angleterre au cours de sa captivité (1803-1814).
77 SHD, 3P7-14, feuille volante.

27 mai 1793[78] ou le quartier-maître Jean-Pascal Ardor (1771-1822). Les autres avaient le grade de maître de timonerie (Burcier, Mercier, Naudin) y compris Collinet.

Alain Cabantous estime que « *Durant la guerre de Sept Ans […], près de 13% des gens de mer français prisonniers trouvent la mort dans les geôles anglaises. La situation s'aggrave encore au cours de la période révolutionnaire et impériale puisqu'entre 1793 et 1815, la proportion de décédés sur les pontons et dans les camps des îles britanniques dépasse peut-être le cinquième des marins captifs* »[79]. Aux Sables, sur la même période, le taux de mortalité carcérale s'élève à 11% du total donc une proportion moindre que les estimations d'Alain Cabantous et plus proche des estimations de la Guerre de Sept Ans ; cela signifie aussi que 89% des captifs échappent à la mort en prison[80]. Ces temps de captivité amenèrent des pics de mortalité pour la population maritime masculine d'ailleurs même au retour de la Paix, on déplorait ces morts survenues sous « *le feu des Anglais ou dans les meurtrières prisons* »[81]. Parmi les prisons ou les pontons de sinistre réputation, Dartmoor a vu mourir quatre Sablais, Plymouth, Normancross et Stableton deux autres. Certains mouraient d'épuisement et de malnutrition à leur retour en France, dans l'un des ports de La Manche comme Samuel Dugeon qui s'éteint à Ardres dans le Pas-de-Calais, en mars 1799, sur le sol français[82]. Rapatriés sur des paquebots, ces hommes regagnaient la France pour parfois y mourir. L'âge moyen des marins décédés durant leur captivité est de 32,4 ans[83].

Histogramme n°41 : Durée des détentions des marins sablais.



78 Alain GÉRARD, *Les Sables et la guerre de Vendée*, Centre Vendéen de Recherches Historiques, 2004, p. 586.
79 Alain CABANTOUS, « Le corps introuvable. Mort et culture maritime (XVI^{e}-XIX^{e} siècles) ». *Histoire, économie et société*, 1990, n°3, p. 321-336. Philippe MASSON, *Les sépulcres flottants : prisonniers français en Angleterre sous l'Empire*, Rennes, 1987, p. 163-164. Thimotée LE GOFF, « L'impact des prises effectuées par les Anglais sur la capacité en hommes de la marine française au XVIII^{e} siècle. Actes du Colloque, *Les marines de guerre européennes (XVII^{e}-XVIII^{e} siècles)*, Paris, 1985, p. 103-122.
80 Soit 33 morts sur 304 captifs.
81 AM LS D-I-13, 11 août 1818.
82 SHD, 3P7-6 n°149.
83 Nous n'avons qu'un échantillon de 25 marins.

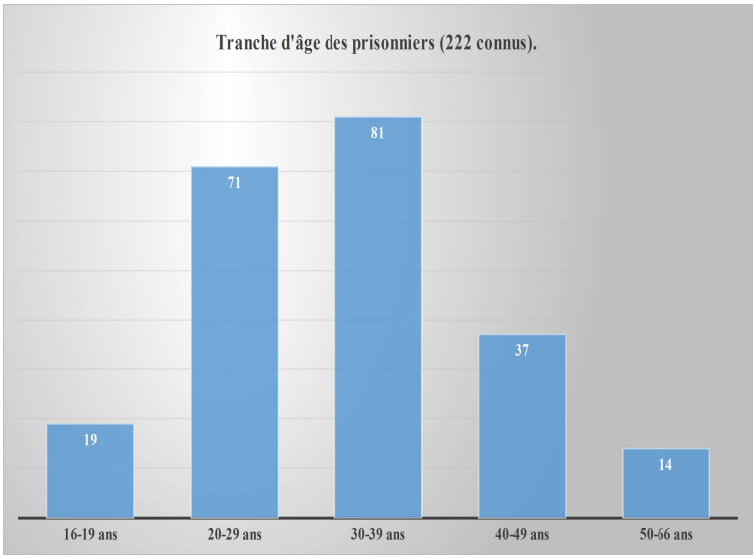
Si le temps de captivité moyenne s'élève à cinq années ; il peut, dans certains cas, se compter en une dizaine d'années même si 17% des marins y restent moins d'une année et que 57% y séjournèrent moins de cinq ans. La durée moyenne de détention pendant la Guerre de Sept ans était de deux ans et sept mois mais Alain Cabantous convient qu'il ne faut pas le généraliser à l'ensemble de la période[84].

Certains marins cherchent à tout prix l'évasion. Ces intrépides avides de liberté à l'image d'un Garneray chaumois[85], tel Joachim Bertret. Ce quartier-maître pourtant estropié d'une cuisse sur le vaisseau *La Convention*, servit ensuite sur *La Pique* à partir de janvier 1795. Capturé dans le canal des Saintes par *La Blanche* et *Le Vétéran*, il fut tout d'abord conduit à la prison de Fort Royal (Martinique), puis ensuite transféré en Angleterre d'où il se sauva avant de partir en course[86]. Sa matricule le dit mort dans la dernière case mais il réapparaît en l'année 1799[87]. Seuls 3% des prisonniers tentent une évasion risquée dont six à partir d'un frêle canot[88] . Cette méthode laisse supposer qu'ils étaient incarcérés dans des pontons abandonnés sur les fleuves anglais; d'autres prisonniers à l'étranger comme Antoine Bertrand au Portugal ou Étienne Blay à La Jamaïque tentent aussi le tout pour le tout. Certains semblent particulièrement hardis comme l'enseigne de vaisseau Jean-Pierre Pigeon qui, prit alors qu'il servait sur *La Tribune* le 12 mars 1794, fut interné plus de huit mois sur une prise à La Martinique. Il réussit à s'emparer de ce bâtiment et à la ramener en Europe « *par le travers des Açores* » puis conduisit sa prise à Nantes le 26 décembre 1794[89]. Sa relative jeunesse, il avait 25 ans, explique sans doute cette fougue à combattre l'ennemi coûte que coûte.

Si le temps moyen de détention se porte à plus de sept années ; parmi la centaine de libérés de l'année 1814, quinze sont restés plus de dix ans captifs (**Annexes n°41 et 42**). Quatorze marins libérés en 1814 étaient restés onze années captifs dont trois pris sur les Terre-neuvas *L'Heureuse-Marie* (capitaine Béliard) et deux autres sur *La Jeune Félicité* (capitaine Joyeau). Quatre marins croupirent aussi onze années en détention. Au capitaine Guillaume Goulpeau (1770-1850)[90], libéré le 21 octobre 1799, revient la palme de la plus longue détention soit plus de treize ans passés à la prison de Liverpool.

84 Alain CABANTOUS, « Gens de mer, guerre et prison », *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, n°28-2, 1981, p. 256.
85 Louis GARNERAY, *Voyages de Louis Garneray, peintre de marine*, Paris, 1853. *1ère partie*, *Aventures et combats. 2ème partie, Les Pontons anglais*.
86 Jacques Masson (3P7-6, n°111) servait aussi sur *La Pique*, il fut conduit dans les mêmes prisons mais ne s'échappa pas.
87 SHD, 3P7-6, n°21 et 3P7-74.
88 Il s'agit de Jacques Borgnet, Maurice Nicolas Berthomé, Jean-Jacques Orceau, Jacques Pédeneau, Louis Rouillé et Jacques Ruchaud.
89 SHD, 3P7-6, n°81.
90 Cohorte 2, n°331.

Histogramme n°42 : Tranche d'âge des prisonniers sablais en Angleterre.



Près de 70% des marins captifs avaient entre 20 et 39 ans ce qui induit des conséquences sur la démographie conjugale avec des absences du domicile rallongées d'où une baisse du nombre de naissances et du taux de natalité (voir partie 1). Un peu plus de 6% ont plus de cinquante ans lors de leur capture et deux doyens se démarquent du lot comme Pierre Rigolage (1736-1811) âgé de 64 ans, capturé à bord de son propre navire[91].

Partis jeunes, ces hommes laissèrent des femmes chargées d'enfants dans de grandes difficultés matérielles. La municipalité sablaise leur délivre des certificats d'indigence à plusieurs reprises et ce, dès le 24 février 1794[92]. Le 27 Brumaire an IX ou 18 novembre 1800 par exemple trois veuves se voient fournir des certificats de veuves « *à l'effet de toucher les pensions en récompense des services de leurs maris morts en activité de service* » ; leurs maris étaient morts depuis plus de six ans pour l'une d'entre elles[93]. La même opération avait été réalisée en février 1799 suite à une loi du 14 Fructidor an VII (31 août 1798) pour onze veuves de marins dont trois réitèreront leurs demandes l'année suivante[94]. Ces femmes vivent dans une précarité extrême comme Marie Gibouleau veuve de Mathurin Tardy « *marin qui jouissait d'une demie solde sur la caisse des Invalides afin qu'elle puisse obtenir du*

91 SHD Rochefort, 3P7-11, n°50 : Rigolage commandait *L'Aimable Catherine*.

92 AM LS, D-I-5, 24 février 1794. Pour Marianne Tessier veuve de Pierre Patureau. Le 9 mars pour Marie-Louise Roché veuve Doussier, charpentier, Marie-Anne Bouhier veuve Charles Oudré, Françoise Rocher veuve Jean-Louis Orseau, Marie Guiné veuve de Pierre Pénisson et Jeanne Bruneleau veuve de François Augeard.

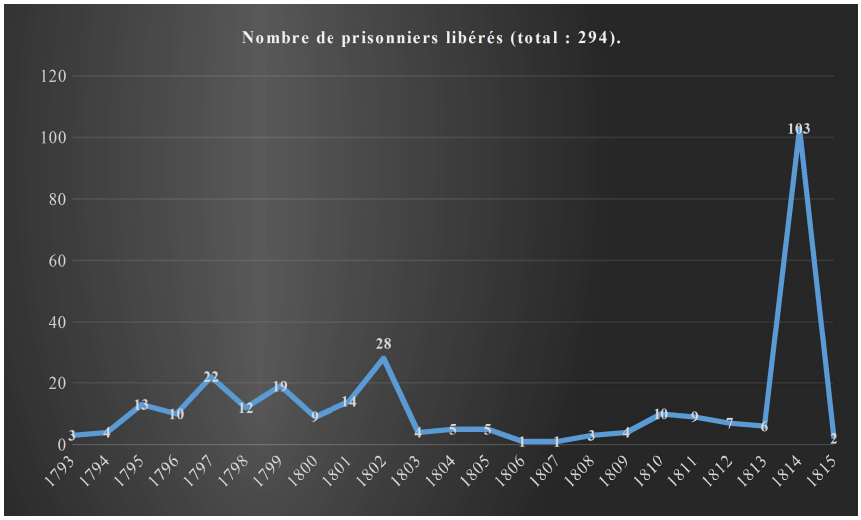
93 AM LS D-II-1, 27 Brumaire an IX (18 novembre 1800). Il s'agit des veuves Madeleine Tenailleau veuve de Mathurin Yvon mort à Brest embarqué sur *Le Fougueux* le 27 février 1797, Marie-Louise Faverou veuve d'Honoré Laurent mort à Toulon embarqué sur *L'Aquilon* le 13 mai 1795 et Marie-Louise Mallet veuve de François, Luc Favrou mort à La Guadeloupe sur une gabarre, *La Marsovie*, le 26 novembre 1794. La veuve Yvon qui mourra en 1826 était déjà veuve de Joseph Friconneau mort à Rochefort en 1780. Ses deux époux sont donc morts au service.

94 AM LS D-II-74, 26 Pluviôse an VII (14 février 1799) : Rose Ageon veuve de René Louis Huguet, Rose Lucet veuve Jean Brossard, Marie-Catherine Bourgeois veuve d'Hilaire Magneau, Constance Favrou veuve d'Honoré Laurent, Renée Achallé veuve de Jacques Tesson, Madeleine Tenailleau veuve de Mathurin Yvon, Marie-Jeanne Tardy veuve de Jacques Poitevin, Marie-Anne Mercier veuve de Jacques Rivoiset, Marie-Louise Mallet veuve de François-Luc Favrou, Louise Céleste Sorin veuve de Jacques Picorit et Catherine-Louise Brochard veuve de Louis-Pascal Chaigneau. Tous étaient morts au service : trois à Toulon, deux à Brest, deux à Rochefort, un à l'Île de Ré, un autre en Guadeloupe, l'un aux combats du 13 Prairial an II (1er juin 1794) et un autre que l'on dit seulement « noyé ».

gouvernement les secours que la Loi accorde aux veuves des marins demi-soldiers ». La situation est encore plus dramatique chez Catherine Videau veuve de René Arnou « *qui a perdu un de ses enfants qui a été tué sur le lougre Le Renard au service de la République* » afin qu'elle obtienne une pension[95]. Des aides municipales sont donc délivrées les jours suivants soit les 16 et 24 Germinal an IX (6 et 14 avril 1801). Le 17 Messidor ou 6 juillet 1801, ces certificats d'indigence sont également délivrés aux mères « *dont les enfants ont été blessés au service de la République* ». Alain Gérard avance que 86 marins se trouvaient encore en prison en 1801[96].

Ces hommes encore jeunes au moment de leur capture, ne purent se marier qu'au retour de la paix, synonyme pour eux de retour aux Sables.

Graphique n°25 : Nombre de prisonniers libérés entre 1793 et 1815.



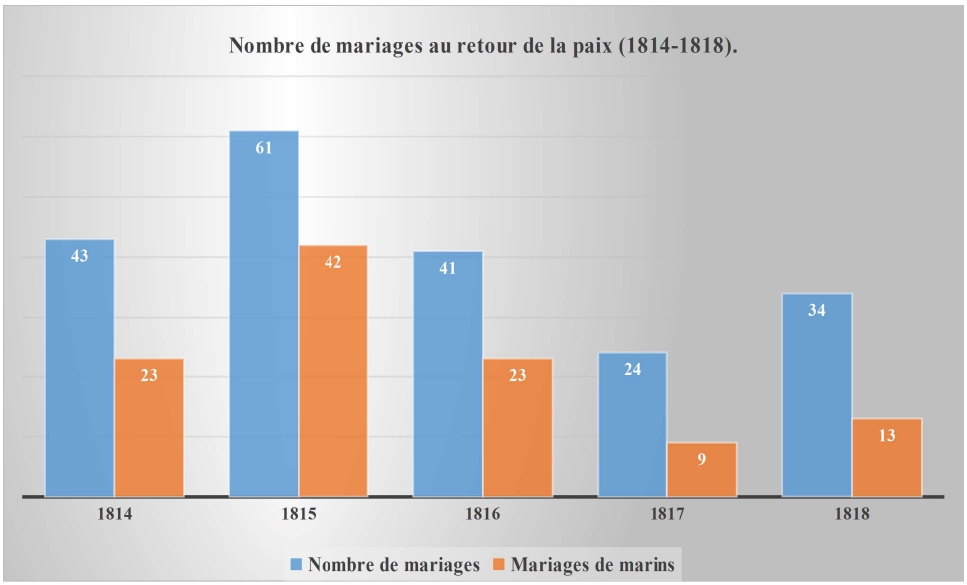
C'est ainsi que 103 d'entre eux quittèrent l'univers carcéral après le Traité de Paris (30 mai 1814) soit plus de 35% des prisonniers. Hormis cette année-là[97], l'autre année de libération de prisonniers correspond aux lendemains de la Paix d'Amiens (mars 1802-mai 1803) avec 28 libérations soit 9,5% de l'ensemble. Les hommes reviennent usés de leur détention. Ne dit-on pas de Michel René Lhommeau, pourtant prisonnier seulement deux années, qu'il a le « *corps usé par le temps resté en prison* » quant à Étienne Lubé, il est « *affecté de la poitrine* » et René-Ambroise Bertin (1781-1820) est reclassé comme receveur d'octroi[98]. Ce dernier, marié le 3 avril 1815 eut une vie conjugale de courte durée. Sa femme meurt le 6 mai 1817 à l'âge de 33 ans après lui avoir donné un seul et unique enfant, un fils né le 24 avril précédent.

Les rares maladies mentionnées font état de problèmes pulmonaires contractées en détention et attaquant des corps déjà exposés et fragilisés par le métier[99]. Malgré tout les rescapés des prisons qui se marient en 1815 eurent une espérance de vie de plus de soixante

95 AM LS D-II-1, 4 et 5 Germinal an IX (25 mars 1801). René Arnou fut tué à bord du *Renard* le 21 novembre 1800 (30 Brumaire an IX).
96 Alain GÉRARD, *Les Sables et la guerre de Vendée*, Centre Vendéen de Recherches Historiques, 2004, p. 25.
97 P. BOHÉ, « Sur les pontons », *Neptunia* 2ème trimestre 1947, p. 21-23.
98 SHD, 3P7-16 n°53 et 68.
99 SHD, 3P7-16, Charles Diochet (n°134) et Pacifique Gautreau (n°279) sont atteints d'une « *infection de poitrine* ».

ans[100] où seulement deux moururent à moins de quarante ans. Jean Poiroux (1784-1865)[101] pourtant capturé huit années durant meurt à l'âge de 81 ans à La Chaume quand son épouse était morte à 57 ans. Le pic des mariages est à ce sujet révélateur du retour au port d'une jeunesse enfermée dans les geôles de la perfide Albion et qui ne peut se marier qu'au retour de la paix et de sa libération soit après 1814. Le retour des prisonniers se traduit par une hausse très sensible des mariages dès la paix revenue.

Histogramme n°43 : Nombre de mariages au retour de la paix (1814-1818).



La seule année 1815 domine la période et regroupe 30% des unions prononcées entre 1814 et 1818 et 21% des marins de cette même période. Les seules années 1814-1815 concentrent à elles seules 60% des mariages de marins. Si l'on observe à une autre échelle, les marins qui ont convolé cette année-là, voilà quel portrait-robot se cache derrière ces mariés qui aspiraient à une certaine sérénité après tant d'années de guerre passées loin de leur clocher natal. Sur 42 mariages de marins, 22 sortaient de prisons dont 14 venaient tout juste d'être libérés en 1814 et un autre, Jean Borré (1778-1837) très tardivement, le 25 février 1815, en provenance de Tenerife. Il se maria le 12 avril suivant à Marie-Jeanne Méchin dont le père Étienne avait disparu à bord de la frégate *La Pique*. Les deux frères Friconneau, capturés à bord du *Formidable* en octobre 1805 et libérés en juin et juillet 1814 se marient le 7 février et le 26 juillet 1815 pour l'autre[102].

Certains soldats ou marins rentrés estropiés des prisons ou de combats terrestres épousent des rosières, fille « *pauvre mais sage qui devra se marier ce même jour (2 décembre) avec un jeune homme qui aura fait la guerre* »[103]. Il en est ainsi de Marie-Jeanne Mathé (1788-1855), une orpheline de 21 ans, « *fille de feu Jean Mathé, marin mort en Angleterre, prisonnier par suite du combat soutenu par la frégate La Cayenne et de feue Louise Foucaud* ». Elle convola le 3 décembre 1809 avec Joachim Placide Berthomé (1791-1865), marin « *apprenti-canonnier de marine à Rochefort depuis quinze mois, fils de feu Jean-François Berthomé,*

100 Statistique établie à partir de seize cas.
101 Cohorte 2 n°586. SHD, 3P7-16 n°299.
102 Cohorte 3, n°285.
103 Anton LAVIGNE, Pierre MÉNARD, « Les rosières de l'Empire (1807-1813) », *Revue Olona,* n°202, décembre 2007, p. 2-6.

mort dans un combat naval ayant un frère au service depuis huit ans »[104]. Sur la période 1803-1812, on maria neuf rosières dont cinq à des marins parmi lesquelles Catherine Geneviève Charrier (1785-1864) avec François Charrier (1776-1864) le 9 juin 1811 à l'occasion de la naissance du roi de Rome. François Charrier avait été prisonnier à deux reprises. Une première fois à Normancross pendant 26 mois (février 1800-avril 1802) alors qu'il était embarqué sur le corsaire *Le Jeune Malouin* puis, une seconde fois où il fut libéré le 1er avril[105] ; il se maria deux mois après.

Si une part des marins capturés rentra à bon port, d'autres ne revirent jamais le port des Sables et succombèrent en mer au service du Roi ou de la République. Nous aborderons cet aspect dans la troisième partie, dans le chapitre consacré à la mort du marin. Quand le marin n'est pas astreint au service, il embarque à bord de bâtiments de pêche ou de commerce. Quelles sont alors les activités majeures du port des Sables entre 1750 et 1860 ?

104 AM LS D-I-12, 19 novembre 1809. Jean-François Berthomé disparut en mer en 1804 au large de La Jamaïque.
105 SHD Rochefort, 3P7-6 n°173 et 3P7-16 n°273.

Chapitre V - DE L'APOGÉE AU LENT DÉCLIN DE LA GRANDE PÊCHE À TERRE-NEUVE (1747-1830).

Que ce soit Collinet dans ses Mémoires ou le maire Duget[106] dans son *Histoire des Sables,* parue en 1789, tous les historiens qui se sont penchés sur l'histoire maritime des Sables font l'éloge de la grande pêche et affirment qu'elle fit la splendeur du port sous l'Ancien Régime[107]. En effet, ils vantent même une certaine antériorité historique dans la précocité de cette pratique par les pêcheurs olonnais arguant même du fait que poursuivant la baleine avec les Basques, ils auraient été les pionniers dans la découverte des Bancs ; mémoire invérifiable et entretenue par les chroniques locales de Collinet aux siècles suivants. Cette antériorité morutière sablaise avait été quelque peu oubliée par l'historiographie locale jusqu'à la publication du monumental ouvrage de Charles de La Morandière en 1962 sur l'*Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale* qui réaffirme le rôle joué par les Sables-d'Olonne. Il s'étonne lui-même « *de voir combien peu les Français s'intéressent aux pêches maritimes, et pourtant celles-ci ne constituent-elles pas une des bases de la prospérité économique d'un pays ?* »[108]. Aux Sables-d'Olonne, cette pêche s'inscrit dans une chronologie marquée de signes de fractures récurrents. La période louis-quatorzienne fut considérée, à juste titre, comme l'âge d'or de la pêche morutière olonnaise. Cette pêche fut leur pépite, un sésame, un signe de reconnaissance aux yeux des autres pêcheurs français tant elle était ancrée localement.

Suite à cette publication nationale, la société Olona, sous la plume d'Alain Huetz de Lemps puis de Jacques Froger, préparait un article synthétisant les données fournies par le livre ci-dessus cité[109]. Cette histoire fut ensuite vue sous un prisme socio-démographique dans un mémoire de maîtrise soutenu en 1996 à l'Université de Nantes[110] mais, entre 1962 et 1996, l'histoire morutière ne semblait pas intéresser les historiens locaux alors que c'est un pan non négligeable de l'histoire sablaise. C'est une histoire économique qui reste à écrire et qui pousse des ramifications dans des domaines extrêmement variés de l'histoire locale : sociale tout d'abord mais aussi financière et politique car les édiles furent impliqués dans cette économie qui dirigea une bonne partie de l'économie locale sous l'Ancien Régime.

Amédée Odin estime qu'avec le XV^{e} siècle, les pêcheurs olonnais se lancèrent dans la traque de la baleine, avec d'autres « *équipages saintongeois, poitevins, bretons et normands imitant l'exemple des baleiniers espagnols* »[111], dans le nord-Atlantique annonçant celle de la morue. Cette pêche était encore pratiquée ça-et-là, au gré des embarquements à l'image du

106 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche. Manuscrits de Collinet (1739-1782),* Centre Vendéen de Recherches Historiques, 2002. DUGET, *Notes historiques sur la ville des Sables par un ancien maire des Sables au moment de la Révolution*.

107 AM LS DII-74, Le 11 Brumaire an VI (1er novembre 1797) un arrêté municipal rappelle que « *Depuis 1791 de trente navires qui faisaient la pêche de la morue et dix qui faisaient le cabotage il n'en reste plus que sept ce qui a totalement absorbé le commerce de la pêche de la morue qui autrefois faisait la richesse de la ville et vivifiait les autres parties cohérentes* ».

108 Charles DE LA MORANDIÈRE, « Histoire de la grande pêche de la morue dans l'Amérique septentrionale », *Neptunia*, n° 68, 1962, p. 11-14.

109 Jacques FROGER, « Les Sables-d'Olonne, grand port morutier sous l'Ancien Régime », *Revue Olona* n°80, 1976, p.1-10. Un précédent article avait été publié par Alain HUETZ DE LEMPS, « La pêche de la morue aux Sables-d'Olonne d'après les ouvrages de Ch. De la Morandière », *Revue Olona* n°30, 1963, p. 11-13.

110 Hervé RETUREAU, *Les gens de mer du pays d'Olonne au XVIII^{e} siècle*, Mémoire de maîtrise, UFR, Nantes (s.d de Philippe Bossis), 1996.

capitaine Jacques Grondin qui embarqua en 1730 sur un baleinier luzien[112] lorsque cette même année, le chaumois François Sanguilleau mourait « au voyage de la pêche à la baleine sur un vaisseau de Sait-Jean-de-Luz »[113]. Cette chasse resta cependant très ponctuelle, les marins s'embarquant en d'autres ports que celui des Sables.

Nous ne trancherons pas sur cette antériorité fantasmagorique que les Basques revendiquent également mais, il est certain que dès le XVI[e] siècle, les Olonnais fréquentaient le Grand Banc et que le siècle qui suivit fut celui du développement et de l'affirmation de cette activité maritime aux Sables. En effet lorsque Colbert, en 1664, dresse son inventaire des « *vaisseaux appartenant aux sujets du roi* »[114], le port des Sables-d'Olonne figure en bonne place, voire à la première place[115], ce que confirme André Lespagnol qui rappelle qu'on est là face au « *principal port d'armement de la façade atlantique en cette fin de XVII[e] siècle, orienté vers la pêche à la morue verte* »[116].

Dès lors, comment expliquer qu'un port qui eut la primeur dans l'exploitation de la morue durant la seconde moitié du XVII[e] siècle, commence un déclin dès 1715, déclin qui va s'accentuer dans la seconde moitié du XVIII[e] siècle et qui ne résistera pas à la période révolutionnaire ?

I - Les Olonnais et la pêche à Terre-Neuve

A- Histoire des Olonnais à Terre-Neuve

La découverte des bancs

La fin du XV[e] siècle est marquée par l'expansion des aires géographiques et des espaces maritimes suscitée, d'une part, par l'élan consécutif aux Grandes Découvertes des navigateurs espagnols et portugais et, d'autre part, par l'exploration des côtes nord-américaines par les Anglais. Ainsi, le Vénitien Jean Cabot, au service du roi d'Angleterre, reconnait-il l'île de Terre-Neuve dès 1497, suivi par le Portugais Cortereal en 1501. Avec le XVI[e] siècle et les voyages vers le Canada de Jacques Cartier, la France découvre une nouvelle économie possible : celle de la pêche morutière. On considère que, dès ce moment-là, une cinquantaine de ports atlantiques vont se tourner vers cette activité provoquant ainsi, selon l'expression de La Morandière, une véritable « ruée »[117] ; une pêche rendue nécessaire pour ces royaumes catholiques qui comptent plus de 150 jours de jeûne et abstinence par an en plus des saints temps prohibés de l'Avent et du Carême.

111 Amédée ODIN, « Les pêches anciennes et leurs origines dans l'Olonnais et quelques autres lieux du Bas-Poitou », *Revue du Bas-Poitou*, 1895, p. 88-104 et 284-305.
112 SHD Rochefort, 3P1-2, lettre du 18 décembre 1736.
113 AM LS, GG1-12, 17 août 1730.
114 Bibliothèque nationale, VC Colbert 199. Son fils Seignelay engagera une seconde étude statistique des ports français en 1683-1686.
115 Étienne TAILLEMITE, *Un nouveau Colbert*, éditions SEDES, 1985.
116 André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo*, t. 1, p. 251.
117 Charles DE LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale, des origines à 1789*, Paris, Maisonneuve et Larose, 1962-1966, tome 1, p. 231.

Le poisson est donc de mise sur les tables et, dès 1643, l'activité morutière est en tête des activités maritimes françaises. Le poisson se vend non seulement en France mais dans toute l'Europe, notamment du sud, avec des pays comme le Portugal et l'Espagne, qui deviennent de gros consommateurs de morue sèche[118]. Les rares morutiers sablais armés pour ce type de pêche vendent leur cargaison soit aux Antilles, soit à Sète en Languedoc comme Joseph-Honoré Martin à bord du *Rousson* (armateur A. Collinet) en septembre 1769[119]. Comme l'indique Michel Mollat, ce poisson « *à peine connu au Moyen-âge … se répand et devient le poisson le plus consommé du royaume au dépens du merlu et surtout du hareng, le roi des poissons du Moyen-âge* »[120].

Situées à la rencontre des eaux glacées du Labrador et de celles plus douces du Gulf Stream, les eaux de Terre-Neuve sont particulièrement poissonneuses. Dès le printemps, les morues se déplacent en bancs et remontent vers le nord. Les Bancs de Terre-Neuve sont constitués d'une série de hauts fonds situés au sud et au sud-est de Terre-Neuve entre le 43e parallèle de latitude nord et le 47e30. On distingue différents bancs en plus du Grand Banc, aussi vaste que le Golfe de Gascogne, tel le Banc à Vert, les Banquereaux, d'une superficie de plusieurs centaines à plusieurs milliers de kilomètres carrés. Ils sont situés au sud-est de l'île de Terre-Neuve « constamment couverte de brumes froides : « *Le soleil ne s'y montre presque jamais […] et les brumes sont si épaisses sur le Grand Banc que souvent on ne se voit pas d'un bout à l'autre du vaisseau* »[121]. Un mémoire daté de 1760 stipule que ces zones de pêche sont fréquentés par les marins olonnais[122]



Carte n°12 - Carte de l'île de Terre-Neuve, l'Acadie ou La Nouvelle Ecosse, l'île St Jean et la partie orientale du Canada, Bonne (1727-1794), ingénieur hydrographe (coll. part.).

118 Albert GIRARD, *Le commerce français à Séville et Cadix au temps des Habsbourg*, Paris, 1932, p. 388.
119 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche*, Centre Vendéen de Recherches Historiques, 2002, p. 137.
120 Michel MOLLAT DU JOURDIN, *Histoire des pêches maritimes en France*, Privat, 1987, p. 133.
121 *Dictionnaire universel du commerce*, 1748, article « Morue ».
122 Charles DE LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale, des origines à 1789*, Paris, Maisonneuve et Larose, 1962-1966, tome 1, p. 150.

La situation des ports de la façade atlantique semble propice à l'exploitation des bancs de Terre-Neuve qui sont situés sur la même latitude que les ports compris entre Saint-Jean-de-Luz et la pointe bretonne[123] (**Annexe n°43**). Le port des Sables regarde donc à l'ouest vers le Grand Banc. Le pilote se fiait au soleil et aux étoiles pour rester sur le bon parallèle et, des « apparences » telles que la couleur de l'eau, les fonds marins, les oiseaux indiquaient l'arrivée sur le Grand Banc où la morue se trouve en abondance.

Les premières aventures olonnaises sur le Grand Banc[124]

Les archives sont peu prolixes quant à l'activité du port des Sables au début du XVI^e^ siècle. Néanmoins Trocmé et Delafosse[125] confirment que, dès le règne de François 1^er^ (1543), des navires olonnais sont armés pour la pêche à Terre-Neuve depuis La Rochelle mais les effectifs semblent modestes puisque l'on en dénombre que cinq en 1559 quand La Rochelle en arme 44. Dès la fin du siècle cependant, le port semble s'être spécialisé dans ce type de pêche si l'on en croit un mémorial daté de 1596[126]

En l'année 1596, les Olonnais ont envoyé sur le Banc de Terre-Neuve pour faire la pêche de la morüe cent navires ou environ montés par plus de 1500 hommes marins du lieu des Sables d'Olonne et de la Chaulme.

C'est donc dès le règne d'Henri IV que le port sablais s'affirme comme un port morutier ce qui se prolongera au cours du siècle suivant. Nul doute que l'arrivée au pouvoir de Richelieu va s'avérer décisive dans les choix stratégiques sablais, port dont le stratège a relevé les atouts et qu'il s'empresse d'ériger en paroisse, indépendante d'Olonne, en 1622. Pour cette même année 1622, Tranquille-Olivier Doré, dans un opuscule publié en 1951[127], mentionne le contrat passé entre le seigneur de la Trémouille et le capitaine René Gaston au sujet du voyage du *Neptune*, navire de cinquante tonneaux, « *au poisson vert* » du 22 décembre 1622 au 13 juin 1623 monté par douze hommes d'équipage. L'acte précise qu'un tiers du profit revient à l'équipage et les deux autres tiers à l'armateur. Toujours est-il que selon Amédée Odin[128] en 1622

Par sa grandeur et le nombre de ses habitants … le dit lieu des Sables était plus considérable que tous les autres bourgs de la province, et qu'il ne le cédait qu'à peu de villes royales du Poitou. Dans certains temps, l'on put voir jusqu'à 300 barques ou navires chargés et à flot dans le port. Qu'il y a un siège d'élection.

123 On trouve trace de certains pilotes zélés qui découvrent des rochers et le signalent à l'administration comme ce capitaine anonyme que Maurepas félicite pour la découverte en juin 1736 : *« Le 1^er^ juin à son retour de Louisbourg […] dans la traversée par 42°30 minutes de latitude Nord et 335 degrés 35 minutes de longitude, il avait aperçu une vigie de roches en forme de pain de sucre élevée sur l'eau d'environ 30 pieds ayant deux pointes distantes l'une de l'autre de deux fois la longueur de son vaisseau qui est de 80 tonneaux et dont les brisants contiennent environ une lieue et demie de long. Vous aurez soin d'en donner une note aux capitaines qui prendront des expéditions de votre Bureau pour aller en Terre-Neuve […] afin qu'ils naviguent avec précaution quand ils iront dans les parages où se trouve cet écueil ».* SHD, 3P1-2, courrier du 17 juillet 1736.

124 Jacques PÉRET, « Les Sables-d'Olonne et les bancs de Terre-Neuve au XVIII^e^ siècle. Le regard d'un armateur, André Collinet », *Revue Olona* n°225, 2013, p. 2-13.

125 ÉtienneTROCMÉ et Marcel DELAFOSSE, *Le commerce rochelais aux XVI^e^ et XVII^e^ siècles*, 1952. LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale, des origines à 1789*, p. 247.

126 Extrait d'un mémorial rédigé par le sieur Nicolas Herpin, notaire et procureur à Saint-Martin, Ile de Ré, commencé le 15 octobre 1581, Bibl. municipale de la Rochelle, manuscrit n°163, folio 16. Publié par Musset. Cité par LA MORANDIÈRE, *Ibid*. p. 248.

127 Tranquille-Olivier DORÉ, *Les Sables, port des Olonnes au temps des morutiers, XVII^e^ et XVIII^e^ siècles* (extraits), Les Sables-d'Olonne, 1951, p. 6.

128 Amédée ODIN, « Les pêches anciennes et leurs origines dans l'Olonnais », *Revue du Bas-Poitou*, 1895, p. 302.

Et l'auteur de préciser : « *Cette situation prospère était due au commerce de la morue, du poisson en général, des sels et des blés* ».

Jusqu'à la grande enquête diligentée par Colbert, en 1664, nous manquons cruellement de statistiques fiables. En effet, si en 1678 près de trois cents vaisseaux français s'adonnent à cette pratique commerciale « *apportant beaucoup d'argent et de profit dans le royaume* »[129], le port des Sables-d'Olonne profite de l'élan suscité par le pouvoir monarchique colbertien qui entend adopter une véritable politique navale. De plus, former de hardis marins endurcis aux mers de Terre-Neuve permet de contribuer à entretenir la marine du roi. Cette « pépinière » de matelots qualifiés sera remarquée sur les vaisseaux du roi. Entre 1660 et 1720, le port des Olonnes va donc connaître son siècle d'or et Savary insiste sur le fait que cette pêche assure prospérité aux négociants quand il écrit[130]

Les négociants de cette ville sont de tous les Français, ceux qui donnent le plus dans la pêche et le commerce de la morue et qui le font avec le plus de succès. Quoique leur ville soit très petite et leur port étroit et mauvais, y ayant eu quelquefois des années qu'on a vu jusqu'à cent vaisseaux olonnois embarqués.

C'est donc au tout début du règne de Louis XIV que la place du port olonnais s'affirme dans l'échiquier national occupant sur la vingtaine d'années qui séparent les deux recensements (1664 et 1686) la troisième place derrière les ports normands du Havre, Rouen, Honfleur et Granville et bretons de Saint-Malo. Loin derrière figure le pôle ligérien formé des ports nantais et croisicais. Sur la période, le port olonnais confirme sa troisième place et fait figure d'exception puisqu'il est précisé qu'en 1686, les 74 navires olonnais ont réalisé 120 campagnes soit presque deux par navire. Laurier G. Turgeon stipule d'ailleurs que « *la pratique des deux campagnes par an ne semble répandue qu'aux Sables-d'Olonne* »[131] ; nous aurons l'occasion d'y revenir mais cette célérité semble être une particularité sablaise également soulignée par Trocmé et Delafosse qui rappellent que « *les Olonnais comptaient du reste parmi les plus rapides* »[132]. D'autre part, le port des Sables se démarque des autres ports d'une tendance plutôt à la baisse puisque le nombre d'armements diminue de 15% et celui des tonnages de 19% sur le plan national. Aux Sables, le nombre de navires n'augmente que d'une unité mais on perd 27% en tonnage ce qui laisse supposer une diminution du tonnage sensible passant de 75 tonneaux en 1664 à 54 tonneaux en 1686. Doit-on cette baisse du tonnage à une volonté des armateurs de construire plus petit de manière à réduire les coûts d'armement[133] ?

129 P. CLÉMENT, *Lettres, instruction et mémoires de Colbert*, Paris, 1869, tome 6, p. 344 et 429-430, cité par Étienne TAILLEMITE, Un nouveau Colbert, SEDES, p. 262. Robert Richard estime qu'une campagne de pêche pouvait rapporter jusqu'à 30% de bénéfices aux armateurs, « *Comptes et profits de navires terre-neuviers du Havre au XVIIe siècle. Aspects économiques et sociaux », Revue d'Histoire économique et sociale, vol. 54 n°4, 1976»*, p. 508.

130 Tranquille-Olivier DORÉ, *Les Sables, port des Olonnes au temps des morutiers, XVIIe et XVIIIe siècles (extraits), Les Sables-d'Olonne, 1951,* p. 25.

131 Étienne TAILLEMITE, *Un nouveau Colbert*, SEDES, 1985, p. 266.

132 Étienne TROCMÉ et Marcel DELAFOSSE, *Le commerce rochelais aux XVIe et XVIIe siècles, 1952*, p. 122.

133 En 1666, le bourgeois et maître de navire Charles Giraud publie les « *Us et Coutumes d'Ollonne tant anciennes que modernes pratiquées en ce lieu des Sables depuis 1644 »* ce qui montre que le port olonnais se place en leader de cette pêche en publiant cet ouvrage à destination des capitaines et armateurs. Les droits et devoirs de chacun y sont ainsi clairement exposés. Document publié en 1666 à Fontenay chez P. Blanchet. *Revue Olona*, n° 177, 2001 et conservé aux bibliothèques de Poitiers et Niort.

Tableau n°43: La flotte des Terre-neuviers français en 1664 et 1686[134]

Rang national	Ports d'attache	1664		1686	
		Vaisseaux	**Tonneaux**	**Vaisseaux**	**Tonneaux**
1	Le Havre-Honfleur-Rouen	129	12 885	106	9136
2	Saint-Malo-Granville	85	9364	94	12 360
3	**Les Sables-d'Olonne**	**73 17,3% du total**	**5481 12,7% du total**	**74 20,6% du total**	**4004 11,5% du total**
4	Nantes-Le Croisic-Pornic	44	4 228	24	2 540
	Total national	**423 morutiers**	**43 113 tonneaux**	**359 morutiers**	**34 820 tonneaux**

Sous le règne de Louis XIV, dans le département maritime du Bas-Poitou, le port des Sables affirme sa place de leader morutier puisque Noirmoutier, Saint-Gilles ou l'île d'Yeu n'arment pas pour le Grand Banc[135] : le port principal du Bas-Poitou joue la carte du monopole (**Annexe n°44**). Les 75 barques recensées, de 42 à 72 tonneaux, emploient 993 hommes soit environ 13 hommes par navire. Aux Sables, d'après Alain Demerliac l'armement terre-neuvas, représente 51% des navires devant les chaloupes (40,8%), des bateaux plats (6,8%) sans doute destinés au transport du sel et deux autres barques. Dans le département de Nantes, seuls les ports du Croisic et du Pouliguen osent quelques armements à Terre-Neuve au nombre de quatre mais de plus fort tonnage que les Olonnais. Dans l'aire d'influence ligérienne, seul le port des Sables assure cette prédominance morutière ce que confirme par ailleurs Bernard Michon[136]. Un siècle plus tard, la part représentée, en 1789, par les morutiers sablais n'est plus que de 40,6% supplantée par les chaloupes armées à la sardine et au poisson frais[137]. Néanmoins, en 1788, le port des Sables s'affiche toujours comme le second port du royaume derrière Bayonne pour les ports de l'Atlantique – les ports de la Manche n'apparaissant pas dans le décompte. On donne 32 sorties de morutiers aux Sables contre 53 pour Bayonne avec un total atlantique de 103 navires soit trois fois moins que les ports de la Manche (Granville, St Malo principalement). Les deux ports, vendéen et basque, forment 82,5% de l'ensemble atlantique et 77,1% du tonnage total ; le port des Sables arrive donc en deuxième position avec 31,1% de la flottille atlantique[138].

134 Sources : pour 1664, B.N Cinq Cent Colbert, 199 et pour 1686, Bibliothèque de la Chambre de Commerce de Dunkerque, Ms 19. Cité dans Étienne TAILLEMITE, *Un autre Colbert*, SEDES, 1985, p. 266.

135 Alain DEMERLIAC, *La Marine de Louis XIV. Nomenclature des vaisseaux du Roi-Soleil de 1661 à 1715*, éd. Omega, Nice, 1992, p. 245.

136 Bernard MICHON, « Les marchands de Nantes et la pêche à la morue à Terre-Neuve au XVII^{e} siècle », *Revue d'Histoire Maritime* n°15, PUPS, 2012, p. 103-127.

137 « Éphémérides sablaises ou Almanach des Sables, dédié à Messieurs de l'Assemblée de l'Élection pour l'année 1789 », *Revue Olona* n°30, 1963, p.1-8. D'après une liste des navires citée page 6-7.

138 Patrick VILLIERS, Christian PFISTER, *La pêche en Manche et mer du Nord XVIII^{e}-XX^{e} siècles*, p. 72. Statistique établie grâce à l'enquête du ministre Castries (1783-1788), AN Marine C5-58.

B- Un port spécialisé dans la pêche errante

Deux grands types de pêche ont existé dans les ports français : la pêche à la morue verte avec salage à bord même du navire et la pêche à la morue sèche. Ces deux pratiques fort différentes nécessitaient des techniques singulières. Si l'une, la pêche à la morue verte également qualifiée d'errante n'impliquaient pas de halte à terre, sur l'île de Terre-Neuve, ce n'était pas le cas de la pêche à la morue sèche qui, pour la conservation du poisson, nécessitait un travail sur les grèves de Terre-Neuve. Les Olonnais se spécialisèrent dans le premier type de pêche et ne pratiquèrent le second que de façon marginale.

Les Olonnais se distinguèrent par un type particulier de pêche, celui de la pêche « en vert » ou errante ; spécialité que stipule un document malheureusement non daté[139]

tout le commerce des Sables d'Olonne n'est que pour la molüe et ils sont obligés de s'attacher à la morue verte parce qu'il faut pour la molüe sèche de plus grands bateaux à cause des chaloupes qu'il y faut porter en pièces et que leur havre assèche tout entier on ne peut avoir que des bateaux de 100 ou de 120 tonneaux au plus et qui ne tirent que 10 ou 11 pieds d'eau parce que la mer monte que 12 à 13 pieds et qu'il n'y en a que 13 à 14 par le chenal.

Si l'on en croit cet auteur, l'une des raisons qui explique la prédominance de la pêche errante aux Sables reposerait sur des motifs structurels à savoir la faible profondeur du port qui ne pouvait accueillir les lourds bâtiments dédiés à la pêche à la morue sèche. En quoi consistait la pêche en vert ? Dans ce cas précis, il s'agit d'une pêche en pleine mer, qui se pratique en dérivant sur le Grand Banc de Terre-Neuve, face au vent, sans toucher terre le temps de la campagne. Cette spécificité olonnaise était reconnue de tous, les édits et autres documents en font foi et attestent d'une maîtrise olonnaise : ainsi l'inspecteur Le Masson du Parc en visite aux Sables en 1727-1728[140].

Tous ces bâtiments sont du port d'environ cent à cent-vingt tonneaux et ont aussi ordinairement vingt hommes d'équipage. Ils ne font que la pêche du poisson vert sans pratiquer celle de la morue sédentaire à la côte pour la faire sécher.

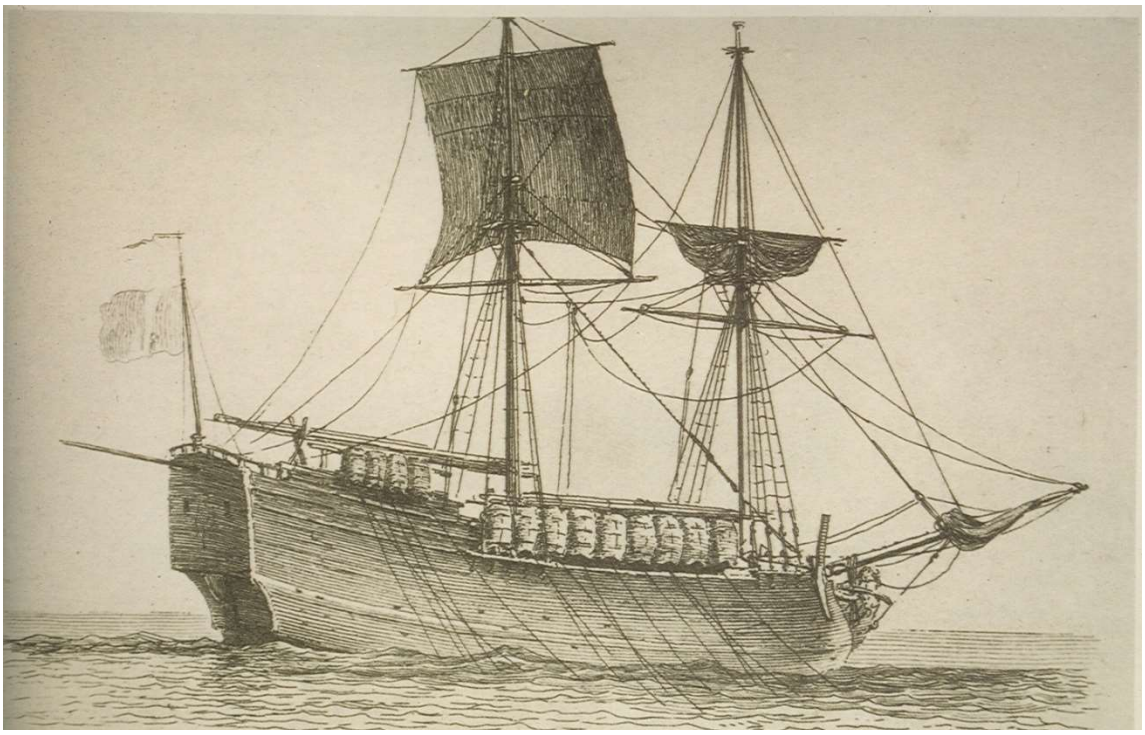
Quel procédé de navigation les pilotes de ces navires hauturiers suivent-ils ? Une application somme toute empirique comme le rappelle cet extrait[141] :

Les navires qui vont à la pêche quand cela est à la Prime […] vont se mettre depuis le 43e degré ½ jusqu'au 45e sur l'étendue qu'occupe le Grand Banc en longitude sur l'arrière-saison c'est-à-dire au mois de mai, juin et juillet les navires vont depuis 45 jusqu'à 47 ½. Sitôt qu'ils sont arrivés à cette hauteur, ils sondent pour voir s'ils ont trouvé le Banc sur lequel il se doit trouver 25 jusqu'à 50 brasses passées lesquelles c'est-à-dire la chute du Banc il ne se trouve plus de fond et ce Banc a bien 150 lieues de longueur Nord-Est et Sud-Ouest depuis 41 degrés jusqu'à 52 et en travers Nord-Ouest et Sud-Est environ 60 lieues dont ils ne connaissent la longitude que par lecture qu'ils en font par rapport au sillage de leur navire comptant qu'il peut y avoir 6 à 700 lieues en droite ligne de la côte de France sur le Banc suivant la position où les cartes de marine les mettent.

139 Archives nationales, cote D/254 folios 76 à 85.
140 François LE MASSON DU PARC, *Pêches & pêcheurs du domaine maritime et des îles adjacentes de Saintonge, d'Aunis et du Poitou, au XVIIIe siècle*. *Amirautés de Marennes, de La Rochelle & des Sables d'Olonne*, Observatoire européen de l'estran. Les éditions de l'Entre-deux-Mers, 2009, p. 173.
141 AN D/2.54.

Une fois arrivés sur zone, après presqu'un mois de navigation, les navires dérivent au-dessus du banc, voiles carguées ne gardant que la voile d'artimon et les pêcheurs, aussi appelés *lignotiers,* vont capturer à l'aide d'hameçons[142] accrochés à des lignes le précieux poisson (**Annexe 45**). Si la morue vient à quitter le Grand Banc, les morutiers la suivent jusque sur le Banc Cauet, le Banc Gruau et l'île de Sable *« qui est une île inhabitée à 40 lieues des côtes de l'Acadie où il y a seulement des bœufs, des vaches que les Dieppois y ont autrefois laissés »*[143].

Dès lors, comment se pratiquait cette pêche ? Les planches extraites du volume II du *Traité général des pêches* de Louis Duhamel du Monceau, publié en 1772, jointes aux documents découverts lors de nos recherches vont permettre d'appréhender la Grande pêche telle qu'elle se pratiquait à l'époque moderne.



Document n°36 - Pierre Ozanne, « Bâtiment olonnois fesant la pêche sur le grand Banc » (La Morandière, *Histoire de la pêche française de la morue en Amérique septentrionale*).

Rostan[144] affirme qu'en 1724, les 70 morutiers en activité aux Sables pratiquent la technique organisationnelle suivante :

Qu'on équipe tous les ans en Prime pour aller à la pêche de la morue sur le banc de Terre-Neuve et plus de la moitié en Tard.

La Prime commence en février et finit en juillet et le Tard à la fin de juillet jusqu'en novembre et décembre. Les équipages sont composés d'un maître et d'un pilote, de 14 matelots dont un est saleur et 4 mousses faisant en tout 20 hommes.

142 Aussi appelés ains et fabriqués par les forgerons locaux comme le stipule Charles DE LA MORANDIÈRE, *Ibid*., p. 86.
143 LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche française de la morue*, p. 150-151.
144 Rostan, Rochefort le 2 novembre 1724, source AN Marine, D2, 55.

Le propriétaire du navire l'équipe de tout avec 6 mois de vivres consistant en biscuits, vin blanc et eau dont on fait du breuvage en mêlant l'un avec l'autre et un cochon salé. L'équipage trouve sur le banc des oiseaux de mer et du poisson qu'il mange volontiers, l'on met dix charges de sel dans le vaisseau pour saler la morue, la charge pèse 12 000 livres.

La pêche se fait avec des lignes de 60 à 70 brasses de long et de 6 lignes de grosseur au bout desquelles est un gros hameçon de fer et pour appât la tripe de morue.

Le Maître habille la morue c'est-à-dire l'ouvre et la prépare pour être salée et tous les matelots pêchent à la réserve de celui qui la sale. Il faut à chacun une barrique foncée par le bas dans laquelle il se met avec un autre fond à un pied et demi de haut pour s'élever, un coussin de paille garni de toile de voile pour mettre sous ses pieds et un autre dans le haut du baril pour appuyer l'estomac, un morceau de cuir noir de bœuf pour mettre devant lui, deux paires de mitaines de Mazamet ou pinchinat[145], un morceau de serge de deux pouces de large et de deux pieds de long pour garnir ses mains en tirant la ligne et une petite cabane faite avec des cercles de barriques garnies de toile goudronnée posée sur le plat bord du navire pour le garantir de la pluie. Le matelot est obligé de se fournir du baril, de la cabane et du devanteau[146].

Ils pêchent jusqu'à ce qu'il ne leur reste plus que pour un mois de vivres pour le retour à moins qu'ils ne soient assez heureux pour trouver plus tôt la morue qu'ils peuvent prendre. Ils la portent à Nantes, La Rochelle, Bordeaux, Le Havre, Dieppe et autres ports qui sont indiqués par le propriétaire pour la vendre avec l'huile provenant du foie de la morue et rèves[147] qui sont les œufs laquelle rève sert en France pour appât à la pêche de la sardine.

Ces marchandises ont tous les ans des prix différents qui sont déterminés par la bonne ou mauvaise pêche. La morue a été vendue cette année depuis 11 jusqu'à 1 600 livres le millier suivant qu'il s'en est trouvé plus ou moins dans les lieux où les vaisseaux ont été faire leur décharge.

Le produit de la vente se divise en 60 parties et demie. L'armateur en a 43, le capitaine 2 ½ et l'équipage, y compris les 4 mousses, 1. Sur les 4 parts qui reviennent à ces mousses, le capitaine en prend une et l'armateur 3. Ce monsieur lève encore sur le produit de la vente un chapeau de 130 livres qui passent en avaries communes dont il donne 30 livres au pilote et 20 au saleur moyennant ce partage, l'armateur est obligé de payer à chacun des 4 mousses 30 livres au départ pour s'équiper. Les avaries communes sont prises sur la masse avant de la partager et les avaries qui regardent le dommage arrivé au vaisseau sont payées par l'armateur. Ces vaisseaux après avoir vendu leur morue reviennent aux Sables avec des marchandises et munitions que les propriétaires demandent pour réarmer les dits vaisseaux et qui ne se trouvent point aux Sables.

La pêche de la morue a été très mauvaise depuis quelques années. Celle de 1723 en prime et tard n'a donné que de 99 200 milliers. Il y a trois sortes de morues. Savoir la première qui est la grande et la plus chère, la seconde qui se vend la moitié moins que la première et la troisième la moitié moins que la seconde. Toute cette morue a produit en 1723 environ 900 000 livres et l'huile et reves 50 milles ce qui fait 950 000 livres pour le produit de la pêche en 1723.

Les vaisseaux pêchent les uns plus, les autres moins suivant les endroits abondants. Quelques-uns de retour de prime cette année ont pris jusqu'à 12 milliers et les autres quatre et au-dessus en sorte que ces derniers voyages paient à peine la dépense de la mise hors et ne produit pas assez aux matelots pour les faire vivre pendant le séjour qu'ils sont à terre ce qui l'oblige en voulant faire un autre voyage d'emprunter de l'argent à la grosse pour se pourvoir de hardes et de petites provisions de bouche.

On ne sait pas la raison de cette disette de morues. Les uns croient que depuis qu'on en pêche beaucoup aux côtes de l'île Royale et de Saint Jean, le poisson quitte le Grand Banc pour s'y retirer et les autres disent qu'on a eu des exemples de cette disette qui n'a pas duré de façon qu'on espère qu'elle deviendra abondante comme par le passé.

La pêche du voyage de Prime est toujours plus abondante que celle qui se fait en Tard mais la morue de Tard est meilleure à cause qu'elle est pêchée dans les mois froids et qu'elle se conserve mieux.

---

145 Pinchinat : étoffe de laine, sorte de gros drap de laine non croisée (source : Wiktionnaire).
146 Devanteau : sorte de tablier de cuir.
147 Rève ou rave : rogue, œufs de morue servant à appâter la sardine.

Lorsque la morue était plus commune, on faisait jusqu'à trois voyages par an sur le Banc parce qu'on n'y restait pas si longtemps qu'à présent.

La vente de la morue est plus avantageuse dans la Manche au Havre, à Dieppe qu'à Nantes et ailleurs par la facilité qu'il y a en ces premiers endroits de la voiturer à Paris.

Les navires des Sables n'y portent la morue qu'au retour de Prime à cause que la saison est encore belle pour fréquenter la Manche. En Tard, ils vont volontiers décharger à Nantes, Bordeaux et La Rochelle où ils trouvent difficilement à se défaire de leur poisson.

Les équipages de ces navires prennent sur le Banc surtout en y arrivant d'excellents poissons et oiseaux dont ils mangent.



Document n°37 - Le tablier de cuir ou cuirier porté par chaque marin appelé également devanteau lui permettait de s'abriter de l'humidité. Les barils ou theu protégeaient également le marin, particulièrement exposé aux paquets de mer, grâce à un volet situé le long du bord. Les tonneliers du port participaient à l'équipement des morutiers. On distinguait deux usages de tonneaux : les uns pour y entreposer l'huile de foie de morue et les rèves récupérées et les autres pour protéger les lignotiers (source : Duhamel du Monceau, *Traité général des pêches*). Les Olonnais et les Hauts Normands étaient les seuls à utiliser le theu (LA MORANDIÈRE, p. 150).

Sur le pont se trouvaient tous les matelots[148]

au vent, debout dans leur barrique les pieds sur un coussin qu'ils ont dedans sans sabot ni soulier et ils ont au-devant d'eux une espèce de cabane en rond appuyée sur le bord du navire pour les couvrir contre le vent et qui ne les empêche point de voir le fond de la mer […] Ils n'ont chacun qu'une ligne à laquelle ils ont toujours la main pour sentir quand la morue mord à l'hameçon […] Pour prendre les premières, ils se servent de quelques morceaux de lard de vieille morue ou de quelques morceaux d'étoffe vu que la moindre chose suffit pour faire venir la morue qui est un poisson fort gourmand et ensuite ils se servent des entrailles de ceux qu'ils prennent […]. À mesure que le matelot en prend une, il lui coupe la langue et les jette devant lui dans quelque baquet et les morues, il les jette sur le pont du vaisseau où le maître les prend pour les fendre et leur ôter l'arête, toutefois les langues se comptent et chaque matelot se fait honneur d'en montrer le plus outre que le maître lui donne quelque coup de vie pour le récompenser. Un bon matelot peut pêcher jusqu'à 200 par jour quand la pêche est bonne et l'on compte ordinairement qu'un navire de 70 tonneaux peut apporter 20 à 22 milliers de morues.

148 AN D/2.54.

Les gestes propres à cette pêche sont standardisés et chacun connaît son rôle : les matelots tout d'abord qui se consacrent à la pêche. En arrière se trouvent le capitaine à la table ou étal appelé aussi *habilleur ou trancheur*[149] avec face à lui l'*esteteur* ou *décolleur*. Si le décolleur coupe la tête de la morue, le capitaine intervient ensuite pour ôter l'arête Entre ces deux personnages au savoir-faire exceptionnel et rythmé se tient un mousse appelé *nautier*. La morue est ensuite envoyée dans la cale, par une trappe au *saleur*. Ce dernier, jouait un rôle primordial dans la réussite de la pêche ; aussi n'est-il pas étonnant de le trouver inscrit avec les autres membres de l'État-major. Le travail à bord est rythmé par la pêche comme nous l'avons déjà expliqué et seule compte la présence ou non de morues. Les journées de douze à seize heures ne sont pas rares. Comme le précise ce document :

Chaque matelot a son métier ou sa fonction particulière par rapport à la pêche. Le maître est celui qui tranche la morue c'est-à-dire qu'il la fend par la moitié et qu'il lui décolle l'arête de milieu vers la queue. Il y a ensuite celui qu'on appelle l'étêteur c'est-à-dire celui qui ôte la tête des morues. Un autre qui la sale entre les deux parties et l'étêteur après avoir travaillé la plus grande partie du jour travaille une partie de la nuit à la saler une seconde fois et l'arrimer dans le fond de la cale où elle se met par pile de la longueur de deux morues où on les arrange le plus juste qu'il se peut. Un autre sert de cuisinier c'est ordinairement un des garçons dont on se sert à cet usage, les autres matelots qui restent sont occupés à faire la pêche de même que les garçons et quand la pêche est abondante on en retire un pour aider à celui qui arrime en fond de cale.

Travail harassant, usant, rapporté encore près de deux siècles plus tard par le capitaine morutier Jean Recher[150] dans son ouvrage qui prouve que la pratique de cette activité n'a guère évolué sur la durée. Même Collinet qui dresse différents états statistiques des morutiers en activité dans le port, ne parle jamais des conditions de pêche et des conditions de vie à bord. Comment ces hommes, arrachés à leur milieu social, évoluaient-ils, en vase clos durant ces longs mois ? Comment appréhendaient-ils leurs campagnes de pêche dans cet Atlantique-nord, entourés par d'autres morutiers olonnais mais aussi normands ? Quel pouvait-être leur rythme de travail ? Avaient-ils le temps de penser à autre chose qu'à la pêche ? Loin s'en faut mais nous sommes ici dans le domaine de l'intuition et non de l'archive car les sources manquent pour répondre à de telles questions de fond. Seules quelques bribes, entrevues çà et là dans les archives, permettent d'en imaginer quelque peu la teneur et nous adopterons l'angle d'André Zysberg à propos des terre-neuvas honfleurais[151] :

Loin des Messieurs qui préparaient et finançaient ces voyages, loin aussi du rivage, des cabarets et des églises, ces lieux emblématiques de la vie des marins à terre, nous nous sommes penché sur les gens de mer en mer, et sur ce qui se passait sur le pont, dans la soute du saleur et à l'intérieur de la cabane du pilote.

La pêche à la morue figure comme l'une des pêches les plus rudes, les plus exigeantes et, comme le note Choiseul, « *dans ces navires, le travail est bien plus forcé que dans les vaisseaux du Roi, surtout celui des matelots* ». Aussi s'accorda-t-on pour donner aux hommes plus de vin qu'à l'accoutumée, pour mieux supporter les exigences de ce métier de forçat, en distribuant jusqu'à « *deux pintes de vin par jour, trois pintes de cidre ou Poiré et l'équivalent en eau de vie à raison d'un quart de ce qui est accordé en vin sans distinction des mousses qu'on ne traite pas dans ces voyages comme ceux au service du Roi […] Que le maître et pilote dudit navire auront double ration et les mousses ration entière comme les autres hommes de l'équipage* »[152].

149 L'Habilleur : Homme chargé de préparer les morues. LA MORANDIÈRE, *Ibid.*, p. 155.
150 Jean RECHER, *Le Grand métier. Journal d'un capitaine de pêche de Fécamp*, Paris, Plon, Coll. « Terre Humaine », 1977.
151 André ZYSBERG, « Les terre-neuvas honfleurais (1665-1685) », *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen-âge à nos jours, Revue d'Histoire Maritime* n°15, PUPS, 2012, p.73-102.
152 Arrêt du Conseil d'État du Roi du 25 mai 1756.

La morue verte est essentiellement débarquée puis vendue à Nantes et Bordeaux. Cependant, le chroniqueur André Collinet rend compte d'un certain nombre de cas où le morutier rentre aux Sables, ses cales chargées de poisson. Entre juin 1775 et décembre 1777, cinq navires rapportent une quantité de 40 000 morues aux Sables. Pour certains, cela semble usuel. En effet, *La Marie-Thérèse* (juin 1775, juillet 1776) et *La Jeune Annette* (juin 1776, novembre 1777) effectuent chacune deux débarquements successifs dans le port sablais. Pourquoi ne débarquent-ils pas leur pêche à Nantes comme le font les capitaines sablais dans leur grande majorité ? Est-ce pour répondre à une demande locale ? Pour approvisionner les campagnes alentour avides de poisson ? Il serait intéressant de connaître les réseaux de distribution, le circuit commercial du poisson « de la cale à l'assiette ». Faut-il y voir un meilleur réseau routier qui permet aux voituriers et marchands de vendre leur marée dans les campagnes du bocage ? La route entre Les Sables et Nantes était ouverte depuis mars 1763.

Les deux grands ports de l'Atlantique, Nantes et Bordeaux réceptionnent donc majoritairement la pêche olonnaise. Sur les quinze morutiers de l'armateur Gaudin de la Fonsauze[153] ayant débarqué leur pêche entre 1740 et 1744, sept le font à Nantes où la famille Gaudin bénéficie d'une maison de commerce aux mains de son clan[154], quatre à Bordeaux, le restant étant réparti entre Les Sables ou La Rochelle. André Collinet précise, par exemple, à la date du 15 janvier 1775 que son navire *La Geneviève-Thomas* est arrivé à Nantes avec 13 000 morues et, à la date du 7 octobre 1788 : « *Ce jour est arrivé en cette rade le navire Le Duc de Nivernais, capitaine Charles Bouet, venant du Grand Banc de Terre-Neuve, ayant vingt mille de morues de 120 [livres] au cent, qu'il porte à Bordeaux, étant parti le 6 juillet dernier* »[155]. Le *Duc de Nivernais* avait quitté le port « en tard 1787 » comme le précisent les congés avec le même capitaine. Bordeaux semble être devenu sur la fin du siècle un pôle et une aire d'attraction pour les navires olonnais. Pourtant, à en croire Collinet, il est préférable pour les armateurs de vendre à Nantes car les profits y sont plus lucratifs. Nantes constitue toujours un port où l'on décharge la morue olonnaise, un point d'ancrage pour les armateurs et capitaines sablais[156]. Ainsi, l'*Émulation* qui était parti pour Terre-Neuve le 21 juillet, pour une campagne *en tard*, y débarque, le 17 octobre 1788, 22 000 morues payées 800 livres le millier ce qui constitue, selon les armateurs, une perte sèche de 36 700 livres[157].

À leur retour au port, les armateurs se devaient de payer des « donations » sur leur pêche à diverses institutions religieuses à raison de trente morues : à la fabrique de la paroisse Saint-Nicolas de la Chaume, à la chapelle de Sainte-Anne de la Chaume, à la fabrique des Sables, aux religieuses de la Propagation, aux Bénédictines, à l'hôpital, à la charité, aux Capucins et aux Cordeliers à chacun deux morues soit une poignée. Les institutions civiques n'étaient pas oubliées : le receveur des Traites, le contrôleur des droits, les gardes des Fermes et l'Archer de la Marine chacun deux morues aussi ainsi qu'aux bateliers du « *bateau de Passage de la Chaume aux Sables* » qui font traverser « *les matelots gratis pendant les armements et désarmements* »[158].

153 ADV, série Gaudin de la Fonsauze 1^{E} 429/430.
154 Bernard MICHON, « Portrait d'André Gaudin sieur du Breuil (1705-1786), négociant nantais originaire des Sables-d'Olonne », *Revue Olona* n°199, 2007, p. 3-16.
155 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche*, 2002, p. 153 et *Les Sables et la guerre de Vendée*, 2004, p. 35.
156 Bernard MICHON, *Le port de Nantes au XVIII^e siècle. Construction d'une aire portuaire*. Presses Universitaires de Rennes, 2011.
157 Bernard MICHON, *Ibid.*, p. 38.
158 SHD, 3P1-7, 12 août 1765.

Toute la cargaison n'était donc pas vendue exclusivement dans les grands ports d'estuaire que sont Nantes et Bordeaux, mais une part revenait cependant aux Sables sans pouvoir en préciser la quantité.

Des navires imprégnés de sel

Tout d'abord, il convient de rappeler que la pêche errante n'était possible qu'en apportant dans les cales du navire de fortes quantités de sel ; denrée que l'on trouvait aux portes des Olonnes, dans les marais alentours et qui fit la prospérité économique du port et qui expliqua par là même le développement de cette pêche rendue possible par l'utilisation seule de ce conserveur. Le pays olonnais disposait en 1792, de 35 000 aires salantes[159]. On estime qu'un navire de cent tonneaux de jauge transportait jusqu'à 50 tonneaux de sel[160]. Si l'on se fie au cas d'un morutier honfleurais, *Le Saint-Pierre*, de 100 tonneaux, on peut affirmer que ce navire avait chargé 105 muids de sel à Saint-Martin de Ré, en juillet 1682, où il était allé faire son sel avant son départ pour le Banc[161].

C'est ainsi que les armateurs se portaient acquéreurs de vastes aires salantes afin de ravitailler leurs navires. Citons le cas du négociant-armateur Pierre Petiot, bourgeois, qui acquiert pour cent-vingt livres de la famille Palluyeau « *quatre aires de marais salants à prendre dans le marais Rapatary situé en la paroisse d'Olonne abreuvé par le havre de ce lieu, franc de terrage mais sujet à un petit cens et devoir au seigneur d'où il relève* »[162]. Philippe Bossis, à travers le parcours de Jacques Mercier de Lépinay (1703-1786), a su éclairer le rôle de ces négociants dans l'acquisition de salines pour alimenter leurs morutiers.

Issu du monde de la marchandise, d'une famille de tapissiers d'Aubusson, acquéreur d'office royal (conseiller du roi et receveur des Tailles en l'élection des Sables en 1735 puis maire de 1763 à 1766), Jacques Mercier fit fortune dans le négoce morutier et, comme nombre de ses contemporains fit l'achat de salines pour limiter ses frais d'armement, se constituer un capital et ainsi réaliser des économies d'échelle. Philippe Bossis précise que Jacques Mercier fit l'acquisition de salines en période de guerre soit en pleine guerre de Succession d'Autriche à un moment où la guerre entraînait la mévente des sels. En 1747, il achète 316 aires saunantes soit plus de 11 000 m² ce qui lui permet des ventes subsidiaires aux plus gros armateurs du port ; c'est une source d'enrichissement pour lui[163]. Ce n'est sans doute pas un hasard si Jacques Mercier achète à la veuve Petiot le marais cité ci-dessus. Le malheur des uns favorise le développement des autres. Fort de ses neuf marais salants, Jacques Mercier posséda des parts ou quirats jusque dans neuf navires et figurera parmi le sept principaux armateurs des Sables. En juillet 1763, Mercier affiche cinq navires : *La Société, Le Père de famille, L'Augustine, Le Coursier* et *Le Breton* mais ses comptes accusent un déficit certain puisque pour 89 244 livres de dépenses, il réalise un gain de seulement 70 005 livres soit une perte de plus de 19 230 livres ce qui correspond aux frais engendrés par les deux premiers

159 Alain GÉRARD, *Ibid.*, p. 84.
160 Philippe BOSSIS, « Une « entreprise intégrée » au XVIII[e] siècle celle de Jacques Mercier de Lépinay des Sables-d'Olonne », *Enquêtes et documents n°2*, Université de Nantes, 1972, p. 62-71.
161 André ZYSBERG, « L'équipage en mer aux XVII[e] et XVIII[e] siècles : un objet d'histoire », *Gens de mer au travail*, 2007, p. 136-161. Un muid de sel correspond approximativement à une tonne. Marcel DELAFOSSE et Claude CLAVEAU, *Le commerce du sel de Brouage aux XVII[e]-XVIII[e] siècles*, Cahier des Annales n°17, Paris, A. Colin, 1960. Une charge de sel permettait de saler jusqu'à 2000 morues. On embarquait sur un morutier de 70 tonneaux 25 muids de sel et sur un morutier de 120 tonneaux, 40 à 45 muids (AN D/2.54).
162 ADV, David, not. Acte du 10 avril 1725.
163 Mercier de Lépinay possédait neuf salines en 1778, Philippe BOSSIS, *Ibid.*, p. 66.

navires (19 812 livres)[164]. L'armateur Coppat avait, lui aussi, acquis des marais salants puisque le 29 août 1796, sa veuve

propriétaire de 90 aires de marais salants dans la Rouchère resté sous l'eau depuis l'époque de l'insurrection de la Vendée par ordre des autorités constituées dans cette commune pour la défense de cette place, demande en conséquence une indemnité pour la non jouissance[165].

Ces exemples montrent la pluralité des investissements des armateurs qui ne mettent plus « tous leurs œufs dans le même panier » et qui cherchent alors à se diversifier en profitant d'une conjoncture plus favorable à certains achats.

Hormis la pêche en vert, il existait un autre type de pêche, assez peu en usage aux Sables.

C- Le cas de la pêche sédentaire

Par lettre patente du 2 novembre 1728 signée du ministre Maurepas[166], les Olonnais obtinrent du roi la possibilité de pêcher la morue sèche sur l'île Royale afin de pallier la baisse de pêche sur le Grand Banc. La veuve Lodre née Marie Febvre (v. 1669-1743), solide armateure locale, y envoyait un navire tous les ans en plus de ses armements *en vert*[167]. Les Olonnais armèrent presque exclusivement à la pêche en vert à l'image des équipages honfleurais pour qui la pêche sédentaire était minoritaire[168]. Aux Sables, entre 1750 et 1755, elle ne concerna, selon nos calculs que 5% des armements. Vingt ans plus tard, l'Abbé Clary[169] soulignait encore :

Je ne parlerai pas du commerce de la morue sèche parce qu'il n'y avait dans le port que trois ou quatre navires qui s'en occupassent et que l'objet principal des Olonnais est la pêche de la morue verte.

On appelle pêche sédentaire ou pêche à la morue sèche, une pêche qui alterne pêche en mer et installation à terre. La morue pêchée depuis le bord du navire est ensuite mise à sécher au vent ou au soleil sur une grève ou grave sur des galets. Cette préparation du poisson nécessitait une installation à terre appelée échafaud avec une jetée en bois pour accueillir les chaloupes débarquant le poisson. Les équipages étaient aussi plus nombreux (30 à 48 hommes au lieu de 20) et on pouvait recruter des hommes non au fait des choses de la mer, contrairement à la pêche à la morue verte plus technique et rigoureuse. Ici, il fallait de bons marins pour pêcher mais la manutention à terre était importante et ne nécessitait pas une main-d'œuvre aussi qualifiée que les pêcheurs. La morue sèche recruta ainsi de nombreux paysans attirés par l'*appât* du gain.

C'est une technique radicalement différente de la pêche errante et qui dure en règle générale plus longtemps. En l'année 1750[170], on fonda aux Sables une société de commerce pour trafiquer avec l'île Royale et plus précisément à Louisbourg ou cap Breton. Cette

164 Archives familiales famille Mercier de l'Epinay (coll. Frédéric Mazeaud).
165 AM LS, D-I-7, 29 août 1796.
166 SHD Rochefort, 3P1-1.
167 SHD Rochefort, 3P7-2, lettre du 15 mars 1735.
168 André ZYSBERG, « Les Terre-neuvas honfleurais (1665-1685) », *Revue d'Histoire Maritime* n°15, 2012, p. 76.
169 CLARY (abbé), « Mémoire sur la pêche de la morue » (1777), *Revue Olona* n°37, 1965, p.1-9.
170 SHD Rochefort, 3P1-4, lettres du 19 octobre 1750 et 20 juin 1752.

société, dite du Baron du Hart, du nom du principal actionnaire d'origine normande[171], arma jusqu'à quatre navires et même huit en 1753[172] et rencontra des débuts prometteurs car, comme l'indique André Collinet : « *la traite et la pêche fu(ren)t des plus heureuses à Louisbourg, la vente en Europe monta à 200% de bénéfices* »[173]. Les actes notariés précisent cependant que « *les dits capitaine, pilote ou autres personnes de l'équipage dudit navire s'engagent avec le dit sieur Baron d'Huart [sic] et promettent de se rendre dans ledit navire cy-devant dans la baye de Louise Bourg pour y faire la pêche de la morue, soit dans des bateaux chaloupes ou goislettes, ou avec ledit navire sur les bancs et batures circonvoisines »*[174]. Cette clause sous-entend donc que les navires qui partaient sur les bancs pouvaient tout aussi bien pêcher à la morue sèche qu'à la morue verte, les deux pêches n'étant pas incompatibles.

Entre 1750 et 1764, huit campagnes de morue sèche[175] furent pratiquées par cinq navires sur l'île Royale à la pointe méridionale de Terre-Neuve. On disait aussi pêche à Louisbourg, ce port étant la capitale de l'île[176]. Les capitaines Jean Goulpeau (1691-1769), à bord du *Vainqueur* et Pierre Bertaud, sur *L'Inconnu* de La Chaume[177], firent plusieurs campagnes successives. Après la Guerre de Sept Ans clôturée par le traité de Paris du 10 février 1763, la France perd ses possessions de l'Atlantique nord et si pour Voltaire, il ne s'agit que de « *quelques arpents de neige* », pour le port des Sables, la perte est lourde. La France reçoit en compensation l'île de Saint-Pierre-et-Miquelon ainsi qu'un droit de pêche sur la côte nord de Terre-Neuve dite Frensh-Shore[178]. C'est ainsi que quelques armements s'y aventurent sous la houlette d'un négociant picard, le sieur Jean-Pierre Douvry[179]. Dès 1764, le morutier *Le Saint-Nicolas* capitaine Nicolas Brossard, armateur Jean Dupuy, fut le premier à

171 En la personne de « *messire Albert Albéricq Baron d'Huart ancien chevalier d'Empire, capitaine d'infanterie, chevalier seigneur Dautel Denremy, comte de Stenworde* », Bréchard notaire $3^{E}8/28$, acte du 20 mars 1752.

172 SHD Rochefort, 3P1-4, lettres du 12 décembre 1752 et 14 mars 1753. ADV, Bréchard notaire ($3^{E}8/28$), acte du 26 avril 1752 au sujet du morutier *La Dibonne*, armateur D'Huart, capitaine Gilles Texier. Sur onze hommes d'équipage, seuls cinq sont des Sables ; cinq autres sont de La Rochelle et un de Blois.

173 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche*, 2002, p. 66. Tranquille DORÉ, *Les Sables, port des Olonnes*, p. 29, donne la liste des navires de l'armement du Hart : *La Minerve*, 250 tonneaux (cap. Luc Salaberry), *Le Baron du Hart*, 210 tonneaux (cap. Bertaud), *Le Vainqueur* (cap. Goulpeau), *La Dibonne* (cap. Tessier), *La Cybèle*, 250 tonneaux (cap. Bignonneau), *L'Hétéroclite* (cap. Lainé), *La Marie-Jeanne* (60 tx, cap. Collinet). La société d'Huart fut dissoute en 1754 juste avant la Guerre de Sept ans.

174 ADV, Bréchard not. $3^{E}8/28$, acte du 20 mars 1752.

175 Il s'agit des capitaines Pierre Bertaud, Jean Goulpeau, Jean Lainé, Henri Poirier et Gilles Tessier.

176 L'île devint britannique en 1758.

177 ADV, Bréchard not. $3^{E}70/206$, actes du 18 février et 10 mars 1753. L'équipage se compose de 20 personnes pour l'un et 18 pour l'autre. Un autre contrat du 20 mars 1752 (Bréchard, not., $3^{E}8/28$) au sujet du *Vainqueur*, capitaine Goulpeau également embarquait 21 marins.

178 Charles DE LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche à la morue*, p. 845.

179 Le noble homme Jean-Pierre Douvry se marie aux Sables en janvier 1769 à une femme d'Angers. Le 20 octobre 1767, Pierre Rouhault, négociant acquiert pour 700 livres du sieur Douvry et compagnie, deux bateaux « *avec ses mâts, voiles, vergues, grappins, avirons, bosses ou amarres* », (Biroché, notaire, $3^{E}70/224$). Le 25 août 1769 fut inhumé au cimetière de la côte, le sieur Pierre Douvry, son père âgé de 81 ans, veuf de dame Virginie Fauvelle (AM LS GGI-67). Il avait marié le 3 janvier 1769 sa fille Louise Charlotte, âgée de 43 ans au sieur Théodore Douvry de la Ville, âgé de 50 ans avec une dispense de consanguinité du $2^{ème}$ degré. Pierre Douvry y apparaissait comme « ancien officier du roi », originaire de Saint Benoît de Paris. Le 17 novembre 1769, trois de ses navires frottant contre le quai des Sables démolissent en partie une cale (AM LS, D-I-3). Collinet le cite comme « fermier du comte d'Olonne », *Les Sables au temps de la grande pêche*, p. 116.

tenter l'aventure du Petit Nord en faisant pêche à Boutitou[180]. Il y retourne en avril 1769 et alterne les deux types de pêche.

Entre juin 1765, deux morutiers, *Le Montaran* (250 tonneaux), capitaine Joseph-Honoré Martin et André Collinet comme second, et *Le Dauphin* (130 tonneaux), capitaine Jacques Moreau préparent une expédition[181]. Les expéditions furent contrariées par une vive altercation avec les Anglais qui grèva la campagne d'une lourde perte financière[182]. L'un, une fois sa pêche finie, ramène les hommes en France tandis que l'autre vend la pêche dans les colonies américaines. Si l'objectif est bien de pêcher au Petit-Nord, le contrat mentionne qu'une incursion sur le Grand Banc est possible en cas de pénurie de pêche.

À la côte du Petit-Nord, y séjourner faire ensemble et de concert la pêche de la morue cette présente année, autant que la saison et les circonstances le permettront … même à défaut de pêche à la côte, aller sur le Grand Banc et autres banquereaux de Terre-Neuve pour y faire la pêche de la morue verte … aller faire décharge et vente des cargaisons dans un ou plusieurs lieux de décharge en France et autres colonies de l'Amérique pour venir ensuite désarmer audit port des Sables.

Dans quelques cas, les capitaines se hasardèrent à pêcher la morue en d'autres parages que ceux de Terre-Neuve notamment au large de l'Islande. Ainsi, en 1766, *La Bien-Aimée*, capitaine Jacques Bourron, et *La Marie-Victoire*, capitaine Morin, firent une « *pêche très médiocre* » sur ces côtes. Quelques années auparavant, on trouve mention de morutiers pêchant en Norvège comme *L'Africain*, capitaine Sebrin, ou *Le Michel-François*[183]. Cette pêche se pratiquait encore en février 1768 mais on ne peut pas quantifier le nombre de navires propres à cette pêche, le duc de Choiseul-Praslin signataire de la missive se contentant d'un laconique « *aux armements qui se faisaient* […] *pour la pêche de la morue en Islande* »[184].

D- Les armateurs, piliers de l'activité maritime sur la longue durée

Les négociants sont un maillon impliqué dans l'univers des gens de mer même si, socialement, ils n'en font pas partie, c'est pourquoi nous ne les étudions que sous couvert du rôle qu'ils jouent dans l'univers portuaire, en ne nous intéressant qu'à leur rôle dans l'économie maritime locale. Sans l'investissement de ces dynasties dans les navires du port, les marins sablais n'auraient pu trouver d'embarquement. Aussi est-il intéressant de comprendre les mécanismes de fonctionnement de l'économie maritime locale même si une telle étude demanderait de plus amples recherches. Avant d'étudier de près les familles de négociants et le poids qu'elles ont pu jouer dans la cité maritime sablaise, il convient de définir ce que l'on appelle sous ce terme. Dans notre cadre, il ne s'agit que d'armateurs tels que *L'encyclopédie de la marine* les décrit :

180 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche,* p. 134-136.
181 ADV, Notaire Biroché (3E 70/223), contrats du 1er et 2 juin 1765 et 20 avril 1766. Alain GÉRARD, *Ibid.*, p. 131. Un troisième suivra avec *Le Fortuné*. Voir aussi Charles DE LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche française de la morue*, p. 897-899.
182 Michel BLANDINEAU, Hervé RETUREAU, « Le Montaran au Petit-Nord, Conditions et risques d'une campagne à Terre-Neuve (1765) », *Revue Olona* n°169, 1999, 33-40. Voir aussi le « *Mémoire sur la saisie faitte par les Anglois le 18 aoust 1765 du navire Le Montaran, capitaine le sieur Joseph Honoré Martin des Sables d'Olonne étant en pesche dans la baye de la Conche, isle de Terre neuve* », AD L-A, C 744.
183 Campagnes de 1755 et 1760. *L'Africain* fut raflé par Boscawen, Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche*, p. 90.
184 SHD Rochefort, 3P1-7, lettre du 15 février 1768.

c'est le titre du négociant qui fait des armements de vaisseaux pour le commerce et la guerre […] Armer un vaisseau c'est-à-dire le gréer, l'équiper, le pourvoir de Monde, d'armes, de munitions de guerre, de bouche et généralement de tout ce qui est nécessaire pour le mettre en mer[185].

Cette étude sur le monde négociant s'avère délicate à cerner tant les négociants ne se contentèrent pas uniquement d'investir dans le domaine maritime. Un membre du clan Lodre ou Gaudin au XVIII[e] siècle pouvait ainsi investir dans des domaines forts différents pour limiter les risques inhérents à la mer et achetait aussi des biens fonciers en plus des parts détenues dans les navires. On pourrait dire trivialement qu'ils « *ne mettaient pas tous leurs œufs dans le même panier* » malgré ceci, l'armateur reste avant tout un commerçant qui cherche à tirer profit de ses investissements. Derrière cela se dessinait une stratégie commerciale bien rodée par le clan. Nous ne suivrons donc qu'une minorité de négociants écartant tous ceux qui ne sont pas liés à l'armement maritime. On se doit de distinguer dans ce monde du commerce les boutiquiers vendant au détail et les hommes d'affaires, nuance que précise Jacques Savary des Bruslons dans son ouvrage *Le parfait négociant*[186] lorsqu'il écrit :

tout le monde demeure d'accord que le commerce en gros est plus honorable et plus étendu que celui en détail parce que ce dernier est soumis à toutes sortes de personnes, tant aux grands qu'aux petits, et qu'il est renfermé dans l'enceinte des murailles des villes où demeurent ceux qui s'adonnent à cette profession … Il n'en est pas de même du commerce en gros, car ceux qui le font n'ont affaire qu'à deux sortes de personnes ; savoir aux manufacturiers auxquels ils commandent […] et aux marchands en détail à qui ils vendent les caisses, balles et les pièces entières de marchandises.

Par ailleurs, comme le remarque Charles Carrière « *tout commerçant en gros n'est pas un négociant, ou du moins, il existe des hiérarchies, des subdivisions de fait, aux limites imprécises* »[187]. Il est convenu d'attribuer aux fonctions de négociants une part de spéculation et de liens avec le monde de la banque, à l'image du négociant-banquier sablais, le plus en vue de La Restauration, Paul Vince. Cette minorité assoit sa fortune et la montre de manière ostentatoire par ses façades de boutiques, magasins et demeures cossues situées inévitablement sur le quai, donc visibles du monde maritime local mais aussi des navires étrangers au port en escale. Le site des Sables particulièrement étroit regroupe tout à la fois les activités portuaires et urbaines, si bien qu'à l'image de Charles Carrière pour le port de Marseille, on pourrait dire qu'aux Sables :

dans une vie ardente, une activité à la fois intense et bouillonnante, la ville et le port s'unissaient, véritable symbiose[188].

Pour tenter de mesurer le poids des armateurs dans un port comme les Sables, nous avons eu recours à diverses sources telles que les actes notariés, les registres de désarmement et les rôles d'équipage. Ces données fragmentées ont été comparées aux listes fournies avec précision par André Collinet. Bernard Michon qui a travaillé sur les liens entre le port morutier sablais et le port nantais a relevé les principales familles d'actionnaires du XVIII[e] siècle. Il apparaît dès lors que quelques familles se distinguent du lot parmi lesquelles les Gaudin et alliés qui forment une véritable caste oligarchique avec des ramifications dans des ports extérieurs comme celui de Nantes : André Gaudin du Breuil (1705-1786) par exemple, agit au nom de la famille restée aux Sables[189] et représente sur la place nantaise les intérêts commerciaux et familiaux.

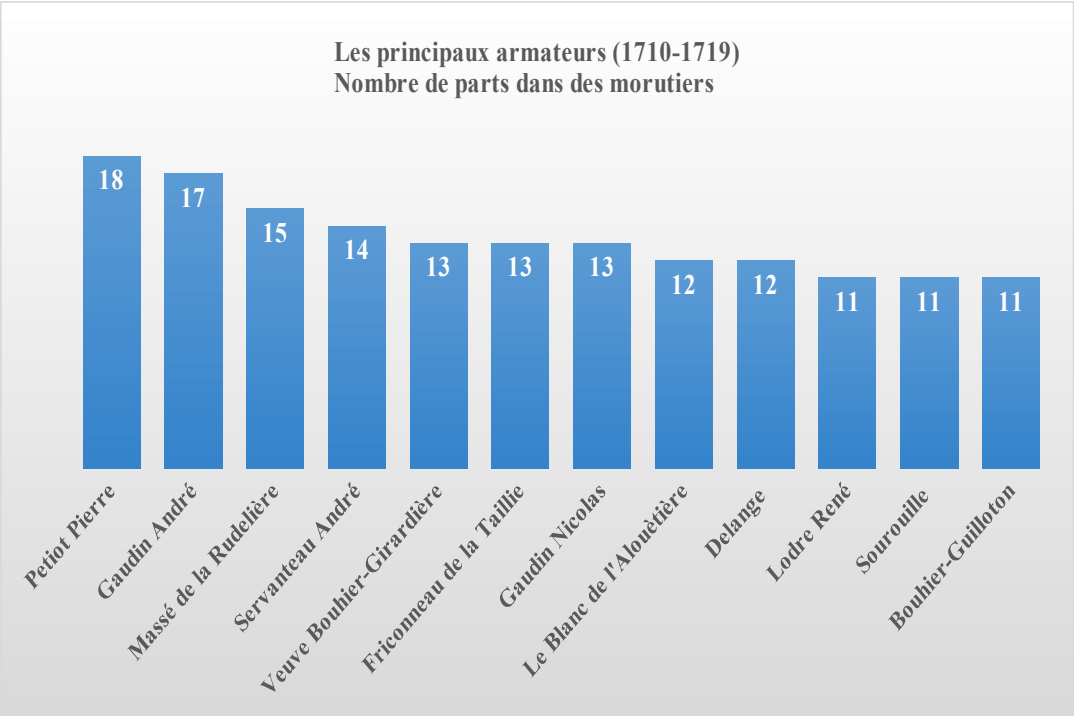
185 *Encyclopédie méthodique Marine, tome 1*, Paris, Panckoucke, 1783, p. 69.
186 Jacques SAVARY, *Le Parfait négociant*, 1712, IIe partie, liv. I, chap. III, p. 60.
187 Charles CARRIÈRE, *Négociants marseillais au XVIII[e] siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, Institut historique de Provence, 1973, p. 243.
188 Charles CARRIÈRE, *Ibid.*, p. 178.

Aussi avons-nous focalisé nos coups de projecteurs sur trois périodes charnières du XVIII[e] siècle pour cerner qui sont les armateurs sur la longue durée et s'ils connaissent une évolution semblable aux autres ports atlantiques ?

Entre 1710 et 1719

Dans cette décennie de crise pour l'activité morutière marquée par la fin de la guerre de Succession d'Espagne et le traité d'Utrecht qui prive la France de Terre-Neuve et de l'Acadie (1713), le port sablais comptait encore cinquante-quatre morutiers détenus par quelque cent-quatre armateurs[190]. Ces navires de pêche divisés en 375 parts nous permettent de déterminer quels étaient les armateurs les plus en vogue dans la cité. Une douzaine d'armateurs se partagent 42,6% de la totalité des parts. À cette époque Pierre Petiot (v. 1672-1753) se distingue du lot avec des parts dans 18 navires soit plus de 33% de la flottille morutière suivi par André Gaudin de l'Epine (v. 1673-1737). Les frères Gaudin possèdent 30 navires soit près de 56% de l'armement morutier local. Ces deux familles possèdent donc des parts dans 89% de l'armement local.

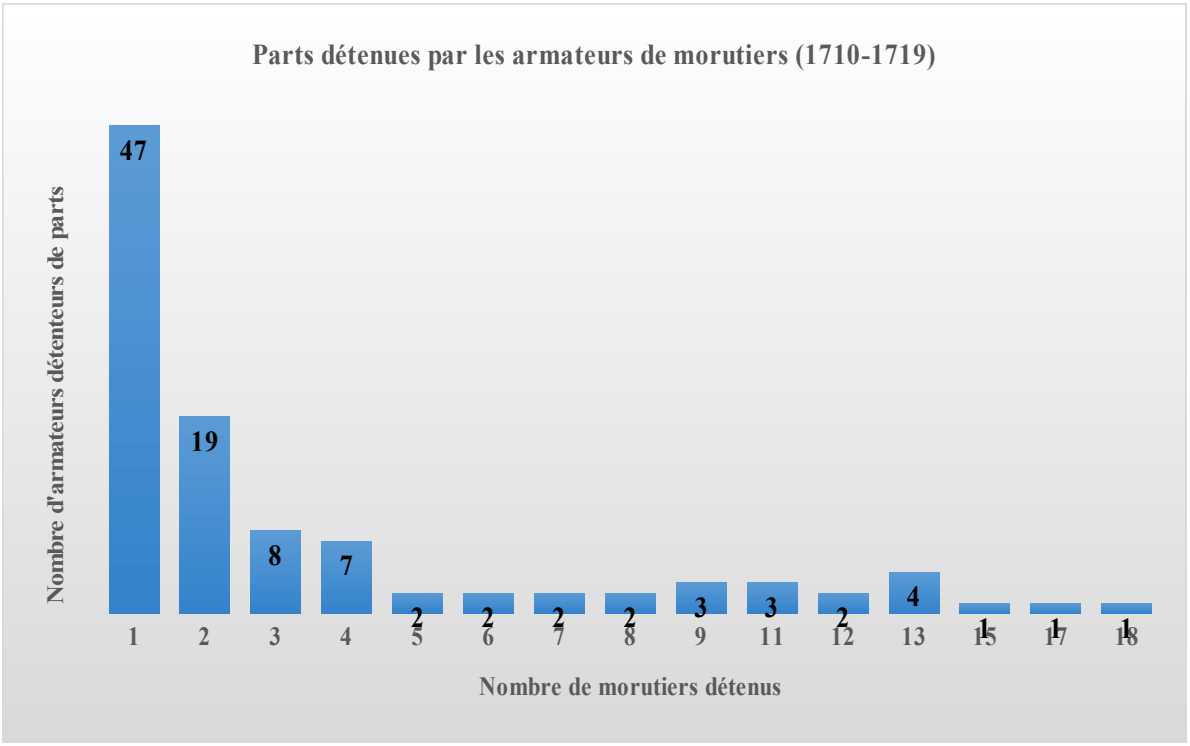
Histogramme n°44 : Les principaux armateurs des Sables entre 1710 et 1719.



Les armateurs ou quirataires multipliaient les actions dans divers bâtiments de manière à limiter les risques en cas de naufrage ou de perte.

189 Bernard MICHON, « Portrait d'André Gaudin sieur du Breuil (1705-1786), négociant nantais originaire des Sables-d'Olonne », *Revue Olona* n°199, 2007, p. 3-16.
190 Hervé RETUREAU, « L'armement morutier sablais au XVIII[e] siècle », *Revue Olona* n° 163, 1998, p. 2-10.

Histogramme n°45 : Nombre de parts détenues par les armateurs entre 1710 et 1719.



Une majorité d'entre eux (45,2%) ne possèdent des parts que dans un seul morutier. Ils sont 78% à posséder moins de cinq parts. En répartissant leurs investissements dans 17 et 18 navires différents, les bourgeois de navire Petiot et Gaudin affichent leur réussite sociale. L'armement n'est pas qu'une histoire d'hommes car on voit des femmes apparaître chez le notaire pour déclarer les parts détenues par leur époux. D'autres beaucoup plus nombreuses continuent de faire fructifier les biens et dividendes de leur défunt époux ; les veuves représentent ainsi 14,4% de l'échantillon[191]. Ainsi, le morutier *La Suzanne* par exemple commandé par Simon Papineau est-il la propriété exclusive de quatre veuves dont certaines sont apparentées, Louise Jamet veuve Massé de la Rudelière, Ozanne-Anne Guilloton (v. 1657-1731) veuve Laurent Bouhier de la Bergerie, Suzanne Cardin veuve Bouhier de la Girardière et Louise Bouet veuve de Jean Dupuy. Nicole Dufournaud et Bernard Michon[192] ont parfaitement démontré le rôle prédominant des veuves d'armateurs pour cette période-là.

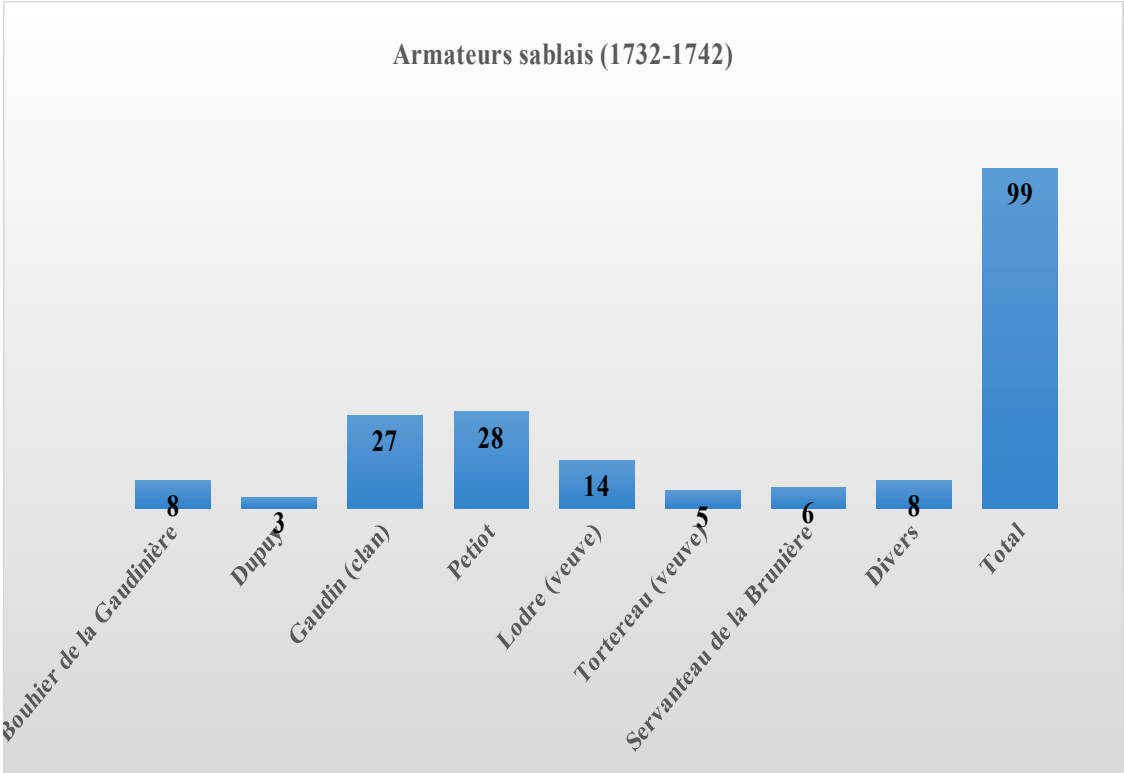
191 Soit 15 personnes sur 104.

192 Nicole DUFOURNAUD, Bernard MICHON, « Les femmes et l'armement morutier : l'exemple des Sables-d'Olonne pendant la première moitié du XVIII[e] siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de Loire,* tome 110, n°1, 2003, p. 93-113.

Entre 1732 et 1742

Le graphique ci-dessous réalisé à partir des relevés de Pascal Berget[193] met bien en évidence la prédominance de trois puissantes familles d'armateurs. Il n'y a donc pas eu de changement depuis 1719 ; ce sont les mêmes familles qui tiennent les rênes de l'armement local.

Histogramme n°46 : Nombre de navires détenus par les armateurs sablais entre 1732 et 1742.



Pierre Petiot (v. 1672-1753) avec 28,3% arrive en tête de l'armement morutier local avec vingt-huit navires dont trois appartiennent en propre à son fils Jean Petiot de La Poitevinière, les Gaudin le suivent avec 26,3% de l'effectif dont huit navires pour Louis-Joseph Gaudin de la Fonsauze (1699-1746) et six pour André Gaudin de l'Epine (v. 1673-1737). Enfin, une dernière famille arrive sur le podium en la personne de la veuve Lodre née Marie Febvre (v. 1669-1743) avec 14,1% des armements soit quatorze navires[194]. Collinet dira d'ailleurs des Lodre[195], en 1781 : « *Ils sont tous très riches et dans l'opulence* »[196].

193 Dépouillement de 105 morutiers entre 1732 et 1742 pour lesquels le nom de l'armateur est connu dans 94,3% des cas. Pascal BERGET, *La côte du Bas-Poitou et ses liens maritimes avec Nantes sur une décennie (1733-1742)*, MM Nantes, 1995.

194 Nicole DUFOURNAUD, Bernard MICHON, *Ibid*. Stéphanie DEBILDE, *La famille Lodre aux Sables-d'Olonne*, Mémoire de maîtrise, Nantes, 1996.

195 Dans son ouvrage Michel Brossard recensera jusqu'à 39 morutiers ayant appartenu aux Lodre au cours du XVIII[e] siècle alors que sur la période précédente (1710-1719), ils ne possèdent des parts que dans 11 navires. Michel BROSSARD, *Maisons d'armateurs des Sables-d'Olonne : belles demeures du pays d'Olonne*, éd. De Beaupré, 2008, p. 72.

196 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche*, p. 296. Nous n'aborderons pas ici la question de la rémunération des équipages que l'on peut consulter dans l'ouvrage de Charles DE LA MORANDIÈRE,

Entre 1770 et 1777

Sur cette période de paix comprise entre deux guerres maritimes, nous avons relevé quarante-deux morutiers détenus par 17 armateurs dont 72,2% les possèdent en leur seul nom. Seuls 47% des armateurs ne possèdent qu'un navire ce qui tend à prouver que les négociants perpétuent la tradition d'investir dans plusieurs navires comme les Lodre et Antoine Coppat qui détiennent à eux seuls 35,7% de la flottille. Qui sont donc ces armateurs à la veille de la guerre d'Amérique ? Hormis les Lodre bien connus et solidement implantés sur la place des Sables, un nouvel armateur apparaît dans l'échiquier local : il s'agit d'Antoine Coppat[197]. À sa mort, il est qualifié de « *bourgeois-armateur* »[198], Collinet affirme qu'il se trouve à la tête d'une fortune estimée à 200 000 livres[199]. Coppat jouissait également du statut de second président du Tribunal de commerce derrière le capitaine Moreau[200].

Antoine Coppat, natif de Clermont, est le fils d'un Lieutenant de l'élection de Châtillon-sur-Sèvre, que Philippe Bossis a qualifié « d'immigrés de l'intérieur »[201]. Ce négociant épouse à quarante-deux ans aux Sables, le 17 janvier 1769, Marie-Louise Soullard de La Roche, de quatorze ans sa cadette, originaire quant à elle de Mortagne[202]. Ce sont donc deux inconnus du territoire sablais qui s'unissent et mettent à profit leurs biens. La présence des plus grands édiles sablais rehausse la respectabilité des époux puisque assistent au mariage François-Aimé Dupleix, avocat et ancien maire, Jacques Mercier, conseiller du roi, également ancien maire, Jean Grouneau, bourgeois et Nicolas Dupuy qualifié d'armateur. Moins de dix ans après son mariage, Coppat s'affiche comme le deuxième armateur du port derrière René Lodre. Antoine Coppat [203] se verra d'ailleurs contraint de démissionner de sa fonction de maire le 30 juin 1786 « *ses affaires ne lui permettant plus d'en exercer les fonctions* » ; poste qu'il occupait depuis le 20 avril 1773[204]. Le cas de Coppat est somme toute singulier puisque près de 90% des armateurs (88,9%) sont des locaux ; seuls les armements Douvry & Vigneron et Chedanneau ne sont pas sablais. Les Gaudin quant à eux (Nicolas et Jacques) ne possèdent plus qu'à peine 12% de l'armement local alors que trente ans plus tôt le commerce familial était très florissant et omniprésent sur la place des Sables. Il y a donc glissement de certaines fortunes vers d'autres.

Si ces armateurs investissent ici dans les morutiers, il est intéressant de souligner que certains arment aussi des caboteurs ce qui leur permet de suivre une activité maritime au fil de l'année. En effet, quand les morutiers sont en pêche sur le Grand Banc, la flottille de cabotage certes secondaire permet le maintien d'une activité maritime. Ainsi, trois armateurs (Grouneau, Chevillon et Tortereau) ont investi dans six caboteurs de quarante à soixante tonneaux[205].

Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale aux pages 132-134.

197 Philippe BOSSIS, « Itinéraires de négociants-armateurs sablais (XVII[e]-XVIII[e] siècles) », *Les Vendéens et la mer de la grande pêche au Vendée-Globe*, 2008, p. 301-314.

198 Il est ainsi dénommé au baptême de sa fille Marie-Louise, Victoire Coppat le 29 juillet 1776 (AM LS, GG1-69).

199 Alain GÉRARD, *Les Sables et la guerre de Vendée*, éditions du Centre Vendéen de Recherches Historiques, 2003, p. 214.

200 AM LS D-I-IV, 19 novembre 1792.

201 Mercier de Lépinay provient du Limousin, Ocher de Beaupré du Chatelleraudais par exemple.

202 AM LS GGI-67.

203 MICHON Bernard, *Le port de Nantes au XVIII[e] siècle. Construction d'une aire portuaire*. Presses Universitaires de Rennes, 2011, p. 171.

204 AM LS DI-3

Tableau n°44 : Liste des armateurs sablais à la veille de la Guerre d'Amérique

Armateurs (1770-1777)	Nombre de morutiers détenus	Valeur en %
Lodre et associés	8	19
Coppat	7	16,7
Collinet et (Mercier)	3 + (1)	9,5
Douvry & Vigneron	3	7,1
Gaudin J	3	7,1
Gaudin N	2	4,8
Libaudière	2	4,8
Pezot & Grouneau	3	7,1
Tortereau	2	4,8
Bouhier	1	2,4
Bourron	1	2,4
Cadou	1	2,4
Chedaneau	1	2,4
Chevillon	1	2,4
Dupuy	1	2,4
Hébert	1	2,4
Robert du Breuil	1	2,4
Total général	**42**	**100%**

Entre 1787 et 1792

Qu'en est-il aux veilles de la Révolution française ? Nous connaissons le nom de 65% des armateurs des 37 morutiers naviguant à cette période. La répartition des fortunes a évolué puisque Coppat a perdu quatre navires (3 contre 7), l'amiral Vaugiraud de Rosnay qui a succédé à son beau-père René Lodre n'aligne plus qu'une flotte morutière de trois navires dont deux neufs en ne conservant que *La Constance* qui naviguait déjà dix ans plus tôt. C'est Pezot qui semble avoir le moins souffert en conservant deux morutiers des trois existants. Pour les Gaudin, c'est l'effondrement total avec un seul morutier de 140 tonneaux, *La Sophie*. Quelles raisons peuvent expliquer une telle décadence de ces solides maisons d'armements hier si florissantes ? Nous nous permettons d'en évoquer quelques-unes sans pouvoir, à ce jour, apporter de réponses déterminées. Est-ce la raréfaction des pêches et donc des bénéfices, une faillite, une concurrence trop pressante sur les bancs ou bien le vieillissement avancé des navires qui lassent ou détournent les investisseurs de cette pêche ? Autant de suppositions qui mériteraient un approfondissement scientifique.

Un armateur va faire sa place dans l'échiquier sablais en la personne de Pierre-André Ocher de Beaupré[206] (1740-1832). Ce dernier était né aux Sables d'une famille maternelle

205 Il s'agit des caboteurs *La Louise* (Tortereau), *La Reine* et *L'Aimante* (Grouneau), *La Confiance*, *Le Prince de Condé* et *L'Espérance* pour Chevillon.

206 Fils de noble homme André Ocher de Beaupré et de Florence Petiot mariés aux Sables le 24 novembre 1739 (AM LS GGI-55). André Jean-Charles Ocher sieur des Giraudières, écuyer de 30 ans était fils de maître Charles Ocher, avocat au Parlement et notaire de Châtellerault. Un des fils de Pierre-André et Louise Bénigne Duget, Florent Ocher de Beaupré (1779-1857), fut maire des Sables de 1832 à 1837. L'aîné André-François (1776-1850) militaire aura une belle carrière aux côtés de Napoléon.

issue du négoce local, les Petiot. Pierre Ocher de Beaupré, fils de noble homme André Ocher de Beaupré, Receveur des Traites originaire du Châtelleraudais et de Florence Petiot[207]. Il est ainsi le petit-fils de Pierre Petiot, bourgeois de navires, sus-cité. Il prend dès lors la suite d'une honorable lignée de négociants. Son grand-oncle Jean Petiot de la Poitevinière, gouverneur des Sables lui lègue sa vaste demeure sur le quai des Sables par acte du 21 mai 1770 soit quatre ans avant son mariage[208]. La maison familiale consiste en « *vastes bâtiments à rez-de-chaussée et premier étage, cave, cours et jardins* ». Cette maison de négoce ouvre à la fois sur le quai des Sables où se trouvent les magasins et sur la rue de l'hôtel de ville et confirme ce qu'écrira en 1827 le notaire Paliau : « *Presque toutes les façades riveraines du quai conservent des témoignages qu'elles furent autrefois ouvertes en laboratoires* »[209] (**Annexe n°46**).

En se mariant le 15 mai 1774[210], dans la chapelle de l'hôpital sous la bénédiction de son propre frère desservant la paroisse de Saint-Georges-de-Pointindoux, Pierre-André Ocher de Beaupré s'allie à une famille très respectable : les Duget. Son épouse Louise Bénigne est la fille du docteur Jean-François Duget et de Marie-Hélène Friconneau issue quant à elle de négociants-armateurs, les Friconneau de La Motherie. Un de ses frères Jacques Denis François Duget, né en février 1735 est avocat au Parlement comme son parrain, Denis Friconneau de la Motherie l'était et deviendra maire des Sables entre 1787 et 1790[211]. La famille Ocher fréquentait de fait le milieu des capitaines puisqu'au mariage du capitaine André Gaspard Bourron (1743-1820) avec Marie-Anne Navaria[212] le 28 mai 1771[213], Ocher de Beaupré est témoin. Il est probable qu'il confia ses navires à commander à ce jeune capitaine.

Il investit ainsi rapidement dans le caboteur *Les Trois frères* et les morutiers *Le Saint-Hilaire* et *Paul-Édouard* et va s'affirmer en tant que négociant des plus influents sur la place des Sables. Comme les négociants qui l'ont précédé, il cherchera à mener une vie politique et fut nommé 1[er] échevin dès 1773[214] mais ne sera pas nommé maire[215]. Sous la période révolutionnaire, il est élu, en tant que négociant, le 13 Germinal an III (2 avril 1795) pour correspondre avec le Comité de Salut Public[216].

---

207 Florence Petiot meurt le 15 juin 1756 à l'âge de 46 ans. Elle était déjà veuve (AM LS, GG1-62).

208 Date signalée dans un acte de vente en date du 7 mai 1858 (Petiteau, not.). Le général Édouard Ocher de Beaupré général d'artillerie à Blois vend la maison familiale à Victoire Florence Delphine Dupont pour 20 000 francs (AM, LS D VIII-5). Cette demeure deviendra l'institution Sainte-Marie du Port.

209 « Prospectus pour la pêche de la morue », *Revue Olona* n°35, p. 13-15, 1964.

210 AM LS GGI-69.

211 On lui doit une *Histoire des Sables* publiée en 1789.

212 Elle meurt le 2 juin 1781 à l'âge de 36 ans, son mari est alors « *capitaine de navire en la rivière de Nantes* » (AM LS GGI-71).

213 AM LS GGI-68.

214 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche*, p. 144.

215 Il faudra attendre la génération suivante pour voir son fils Florent (1779-1857) le devenir (1832-1837). Sa fille Marie-Louise Ocher épousa le 31 juillet 1810 Pierre-Aimé Vince, un négociant, fils d'un capitaine de navire au long-cours issu de la paroisse Saint-Nicolas de Nantes (AM LS EI-8). Nous avons déjà évoqué le rôle, joué par ce dernier, pour relancer l'activité morutière au lendemain de la chute de l'Empire. Un de ses frères, Aimé Généreux Vince, propriétaire de son état, se fixe aussi aux Sables le 7 juillet 1813 par son mariage avec Adèle Prépetit (AM LS EI-11). C'est leur fils Paul-Étienne qui fonda une banque. Il meurt à 47 ans le 20 septembre 1865 place Henri IV (AM LS EI-83). Les frères Vince étaient nés à Montoir en janvier 1784 et janvier 1786 fils de Pierre, mort le 24 avril 1789 et de Geneviève Halgan, propriétaire à Donges. La famille Vince finança quelques navires à la traite négrière sur Nantes.

216 Alain GÉRARD, *Les Sables et la guerre de Vendée*, p. 339. Ocher de Beaupré appartient également à la loge maçonnique locale.

De nouveaux noms apparaissent dont un Nantais (Van den Drische avec deux morutiers), un Bordelais (Guinet), les frères Millet d'origine inconnue. On constate donc un renouvellement des élites négociantes portuaires aux veilles de la tourmente révolutionnaire.

Tableau n°45 : Tableau récapitulatif des armateurs sur le temps long (1701-1792)

Périodes	Armateur n°1	Nbre	Valeur en %	Armateur n°2	Nbre	Valeur en %	Armateur n°3	Nbre	Valeur en %
1701-1719	Gaudin	30	50,8	Servanteau	19	32,2	Petiot	17	28,8
1732-1742	Petiot	28	28,3	Gaudin	26	26,3	Lodre	14	14,1
1770-1777	Lodre	8	19	Coppat	7	16,7	Collinet	4	9,5
1787-1792	Coppat	3	12,5	Vaugiraud	3	12,5	Pezot	2	8,3

Ce tableau analytique met en évidence la place tenue par chaque clan sur ce siècle morutier. On sent un net déclin sur la période puisque la part détenue par les plus gros armateurs diminue de 90% passant de trente navires (Gaudin) à seulement trois (Coppat), la part des seconds diminue quant à elle de 84,2% et celle des troisièmes de 88,2%. Le déclin est manifeste, le port abandonne petit à petit mais de manière inexorable une pêche et une industrie qui l'auront fait vivre pendant un peu plus d'un siècle (1664-1792). On note aussi la disparition de certaines familles du négoce local comme les Servanteau qui ne résistent pas après la mort d'André Servanteau de La Brunière (janvier 1718). Les Gaudin et les Petiot tiennent leur place pendant une quarantaine d'années soit deux générations puis s'effacent devant les Lodre qui passent de la troisième place à la première en l'espace de trente ans mais avec des effectifs de navires moindres qu'en début de période. L'armement morutier rime aussi avec concurrence et place à maintenir.

L'étude des familles négociantes de l'Ancien Régime prouve qu'un véritable glissement s'opère d'une génération à l'autre où les places se transmettent entre les armateurs qui occupaient la troisième place à la première place. Petiot par exemple siège à la troisième place entre 1701-1719 puis arrive en tête dix ans plus tard ; Lodre suit le même schéma en l'espace de trente ans (1732-1777) et Coppat aussi qui affichait une seconde place entre 1770-1777 et qui est à la tête des armateurs dix ans après.

Entre commerce et politique. Le rôle des maires à la fois armateurs et négociants

Les armateurs cumulent affaires et charges publiques. Tous les armateurs de l'Ancien Régime furent concernés comme Collinet, 1er échevin[217] le 22 avril 1781 avec Antoine Coppat, nommé second échevin ou encore Luc Pezot, 1er échevin le 23 février 1755 puis élu maire le 1er mai 1766 en remplacement de Jacques Mercier lui-même armateur.

217 Échevin : « Magistrat municipal élu par les habitants d'une ville. Avec le maire, les échevins forment le corps de ville ». Guy CABOURDIN et Georges VIARD, *Lexique historique de la France d'Ancien Régime*, A. Colin, 1994, p. 113.

Tableau n°46 : Les maires-armateurs de l'Ancien Régime.

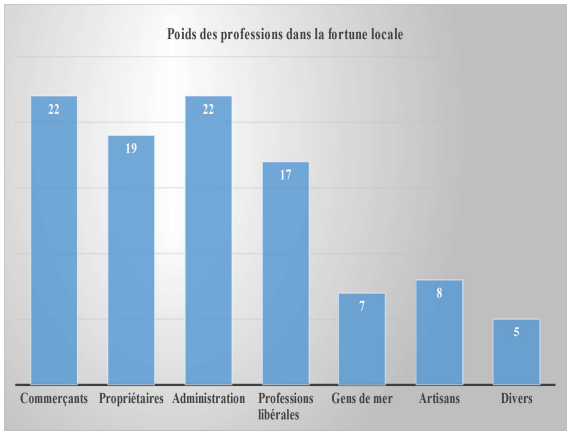
Nom	Maire	Dates	Armateur
Dupleix Aimé-François	x	1749-1753	x
Lodre René	x	1757-1760	x
Sourouille de la Mortière	x	1760-1763	x
Mercier Jacques	x	1763-1766	x
Gaudin Jacques	x	1770-1782	x

Les élites locales investissent donc dans l'armement morutier et s'affirment comme les principaux actionnaires. Ainsi, tout au long du XVIII[e] siècle, les armateurs furent-ils amenés à conquérir la mairie des Sables ou, si ce ne fut pas le cas, à s'investir dans la vie municipale. Quand Jacques Gaudin, armateur redevient, par décision du roi, maire en mai 1773 on compte autour de lui trois échevins tous négociants, à savoir Ocher de Beaupré, Collinet et Coppat[218]. Le fait d'avoir des édiles politiques attachés à la mer et désireux de faire fructifier le commerce maritime local va être bénéfique pour le développement du port sablais. La période révolutionnaire va fortement bouleverser cet équilibre économique. L'année 1793 sonne le glas de l'aventure morutière et avec elle des principales familles de négociants.

Le renouvellement des élites négociantes après 1815

Un document daté de 1812[219] recense les cent premières fortunes locales et prouve que la période révolutionnaire a définitivement enterré les familles négociantes d'Ancien Régime citées auparavant. Une nouvelle ère se profile pour le port sablais reposant sur de nouvelles figures et fortunes.

Histogramme n°47: Origine sociale des fortunes locales (AM LS G-I-4).



La typologie professionnelle consacre le poids prédominant des commerçants-négociants mais aussi des fonctionnaires représentant chacun 22% du total. Ils sont suivis par les propriétaires (19%), les professions libérales (17%). Les gens de mer restent minoritaires et ne forment plus que 7% de l'ensemble avec essentiellement des capitaines de navire. Les deux plus grosses fortunes locales appartiennent au monde de la législature avec deux avocats : Charles François Dardel de la Gesterie[220] avec 8721 livres suivi par Pierre-Aimé Calixte Birotheau des Burondières riche de 7588 livres. Ce simple constat prouve que les

218 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche*, p. 144.
219 AM LS, G I-4, Recensement des contribuables 1807-1987.

anciennes familles négociantes ont disparu de l'univers économique local. Seul le négociant Ocher de Beaupré a résisté à la tourmente révolutionnaire puisqu'il arrive en troisième position et affiche une solide fortune avec 7078 livres soit plus de sept fois la fortune moyenne des commerçants.

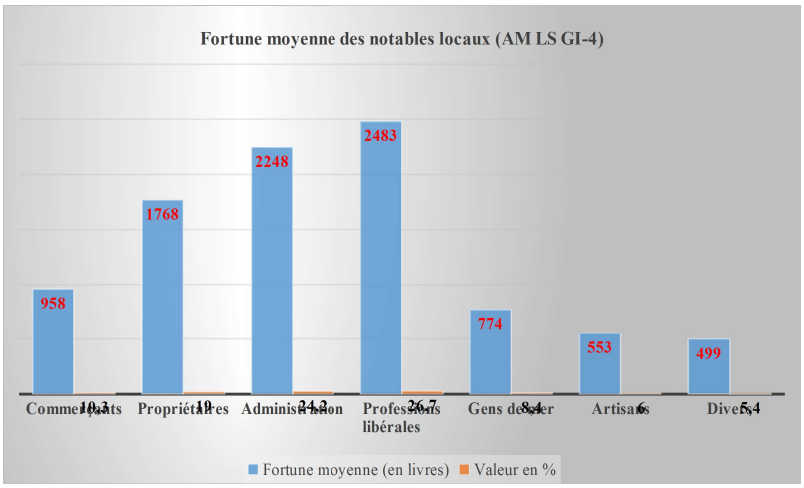
Celui-ci est donc à la tête de la fortune négociante locale. Les négociants représentent quant à eux 36,4% du groupe des commerçants. Nous avons relevé le poids des huit premiers.

Tableau n°47 : Le rang des négociants parmi les fortunes sablaises (1812).

Nom	Fortune (en livres)	Rang
Ocher de Beaupré	7 078	3
Libaudière	5 000	5
Gaudin Pierre Jean	4 766	7
Brivet Jacques	2 943	12
Arnaud de la Grossetière	1 600	23
Chaillou Jacques	1 300	27
Riand André	1 065	34
Chevallereau Jacques	889	44
Total	**26 641**	

La fortune des négociants représente ainsi moins de 20% de la richesse sablaise (19,6%) et s'échelonne de Jacques Chevallereau qui fut maire de 1793 à 1795 avec 889 livres jusqu'à Ocher de Beaupré et ses 7078 livres. Avec 958 livres de richesse moyenne chez les commerçants, la part des négociants seuls à l'intérieur de ce groupe est bien supérieure avec plus de 3430 livres à leur actif.

Histogramme n°48 : Fortune moyenne des notables locaux.

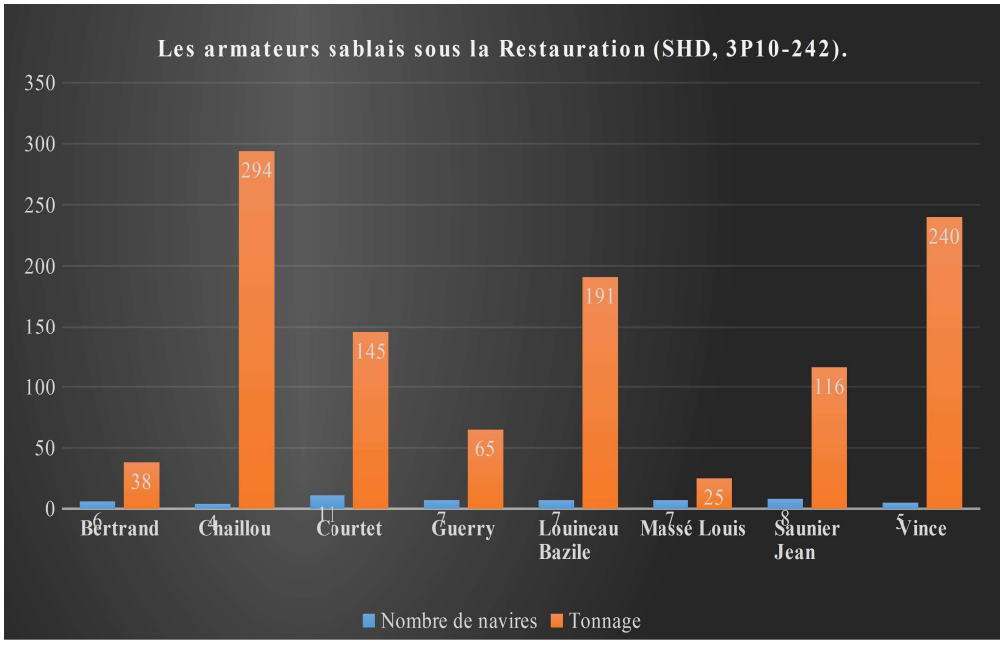


Est-ce que les négociants de la période post-révolutionnaire s'intéressent et investissent des parts dans l'armement maritime ? En croisant les données financières ci-dessus avec les relevés de navires au désarmement, on arrive à connaître les noms des armateurs des navires des Sables avec les fortunes locales sur cette même période. Parmi les

220 Sa fille Claire épousera le 28 janvier 1812 Marie Joseph Lynier (1783-1847), « licencié en droit » à son mariage et futur maire des Sables (AM LS EI-10). Ils demeuraient rue du boulet rouge. Lynier était fils de médecin.

huit négociants référencés ci-dessus, seuls quatre ont des parts dans des navires. Le plus important d'entre tous étant Jacques Chaillou (1765-1830) avec quatre navires pour un tonnage de 294 tonneaux. Gaudin possède deux caboteurs d'un tonnage de 283 tonneaux. Quant à Ocher de Beaupré, il a abandonné tout lien avec la mer puisqu'il ne possède qu'un chasse-marée de 13 tonneaux qui quitte Les Sables pour Vannes en 1816 mais c'est son gendre Vince qui reprend l'affaire familiale et affiche une flottille de 240 tonneaux. Le négociant Riand ne déteint qu'une modeste chaloupe de pêche.

Histogramme n°49 : Les armateurs sablais sous la Restauration



Force est de constater qu'à l'image de la plupart des ports de commerce, les élites négociantes se sont renouvelées après l'Empire. Les noms de Vince et de Chaillou étaient inconnus avant 1792. Chaillou et Vince arment à eux deux neuf navires pour un total de 534 tonneaux représentant 48% de l'armement local. Chaillou est capable de commander la construction de trois navires en une année (1815-1816).

Tableau n°48 : L'armement Vince-Chaillou sous La Restauration (source : SHD, 3P10-242). Classement par tonnage.

Nom du navire	Type	Année de construction	Lieu de construction	Tonnage	Armateurs
Les Deux Soeurs	Chaloupe double	1816	Les Sables	18	Vince
Les Deux Soeurs	chaloupe	1818	Les Sables	23	Vince
La Petite Adèle	Chasse-marée	1818	Les Sables	26	Vince-Ravon
Le Pitre	Chasse-marée	1813	Nantes	49	Vince
Le Neptune	lougre	1812	Les Sables	53	Chaillou/Raffin/Brivet/Guerry/ Arnaud
La Sablaise	goélette	1815	Les Sables	62	Chaillou
Le Bienfaisant	brick	1816	Paimboeuf	67	Chaillou

Le Printemps	brick	1816	Les Sables	112	Chaillou
Les Deux Frères	brick	1816	Les Sables	124	Vince

Le négociant Chaillou joint à sa fonction commerciale celle d'être charitable envers le peuple sablais. Son action philanthropique mérite qu'on s'y attarde. Jacques Chaillou natif de Saint-Christophe-du-Ligneron, près de Challans, demeurait « *aux Sables depuis nombre d'années* » quand il s'éteint, rue de l'Hôtel de Ville, le 2 août 1830 à l'âge de 75 ans[221]. Fils de propriétaire, il avait bâti sa fortune sur le commerce du bois et l'importation de noir animal[222]. Jacques Chaillou avait laissé un testament en date du 11 mai 1830 soit trois mois avant sa mort dans lequel il lègue une partie de sa fortune à la ville des Sables-d'Olonne « *pour l'extinction de la mendicité* ». Jacques-Laurent Paliau (1772-1837), notaire, ancien juge de paix et ami de Chaillou qui fut aussi son exécuteur testamentaire reconnaît :

> *Monsieur Chaillou qui presque toute sa vie avait été en contact avec la population laborieuse et indigente des Sables qu'il employait comme les autres négociants aux travaux de transport, chargement et déchargement de ses bleds, sels et autres marchandises*[223].

Il légua ainsi 3000 francs à l'hospice des Sables et 4000 francs « *pour concourir à la fondation d'une maison de travail pour les pauvres* »[224].

Si la période 1815-1830 se présente comme celle d'un renouvellement des élites négociantes sur la place portuaire, une autre activité vient combler la perte irrémédiable de la Grande pêche sur le Banc de Terre-Neuve. Les Olonnais qui pratiquaient la pêche à la sardine depuis au moins deux siècles, vont profiter de l'invention de Nicolas Appert développée par Colin pour se reconvertir durablement dans l'activité sardinière. Une activité qui est à appréhender comme un renouveau économique majeur tant elle va bouleverser en profondeur la ville des Sables et élargir le spectre et le rayonnement sablais : de port morutier reconnu comme tel sous l'Ancien Régime, le port va s'affirmer dorénavant comme « port sardinier-atelier ».

Après avoir cerné les cadres généraux de l'activité morutière, nous allons entrer au sein des navires afin de comprendre le fonctionnement des équipages et les rôles des uns et des autres à bord. Navigation lointaine, la pêche sur le Grand Banc nécessite, pour être réussie, des hommes aguerris aux techniques et soudés de même qu'elle implique un rythme soutenu. C'est autour de ces deux paramètres, jusqu'alors peu analysés, que nous allons poursuivre notre propos.

221 AM LS EI-28.
222 AM LS, DII-78, 4 juillet 1825
223 AM LS D-IV-1 Legs Chaillou (1830-1842).
224 Entre janvier et mars 1831 furent entrepris par exemple des travaux de charité pour embaucher la main-d'œuvre indigente dans le remblaiement du bas-fond entre la porte de Nantes et les marais de la ville.

II - Embarquer et naviguer ensemble.

A- La cohésion comme clé de la réussite, hiérarchie et composition des équipages

André Lespagnol a su mettre en valeur les origines des marins composant les équipages terre-neuviers de Saint-Malo[225]. La source principale pour suivre les pérégrinations des morutiers demeure les registres de désarmement. Or, pour la période de l'Ancien Régime, nous ne possédons que le registre entre 1790 et 1792[226]. Il correspond, aux dernières années où les armateurs composent encore des équipages pour le Grand Banc. C'est à partir de ces données quantitatives certes limitées à trois années que nous pourrons apporter une approche qualitative afin de répondre aux questions que nous nous posons quant au recrutement et à la composition des équipages morutiers pour la toute fin de période. Pour exercer un tel métier à quel genre d'hommes faisait-on appel et s'en dégageait-il une physionomie, un type singulier ?

La composition des équipages

Si c'est l'armateur qui choisissait son capitaine pour mener à bien et à terme la campagne de pêche, c'est bien à ce dernier qu'il incombait de recruter l'équipage. Grâce aux registres de désarmement, nous avons pu suivre, sur quelques années, ce recrutement. Peut-on déceler une tendance dans l'opération des choix ? Retrouve-t-on à bord une inclination à embarquer des membres d'une même famille, des marins habitués les uns aux autres ou au contraire, les équipages morutiers sont-ils le fait de personnes qui ne se connaissent pas ?

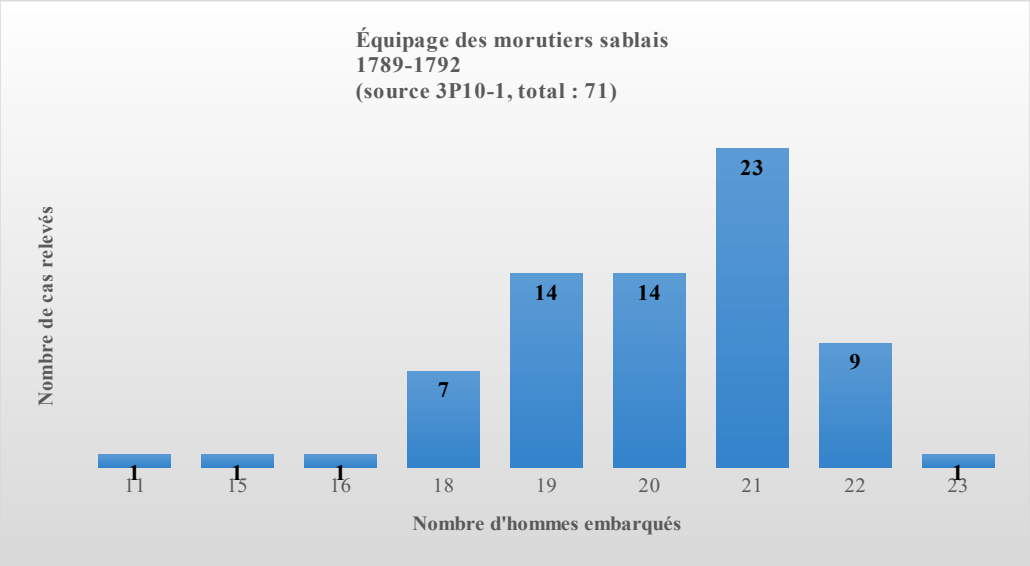
Les sources manuscrites, hormis celle des Classes, sont unanimes sur la question. Un morutier embarquait près de vingt hommes d'équipage, un peu moins parfois mais jamais en dessous de dix-huit hommes. Cet équipage obéissait à une hiérarchie solide établie par des règlements anciens. À la tête de cette micro-entreprise navigante, un capitaine assisté d'un second. Pour être reçu capitaine encore fallait-il répondre aux exigences royales. Il en était de même du second qui alternait le commandement avec le capitaine. Ces hommes faisaient partie de l'État-major du navire avec le saleur qui était un matelot d'élite, « trié sur le volet », qui passait le plus clair de son temps dans la cale à préparer la bonne conservation du poisson. Cette tâche capitale était donc mise entre les mains d'un homme de qualité et reconnu comme tel. Ainsi, un même saleur était-il embarqué pour plusieurs campagnes à bord du même navire afin de bien s'adapter au capitaine et au rythme de travail de l'équipage. De sa poignée de sel dépendait la réussite de la campagne. Lui et le décolleur[227] percevaient une gratification de trois francs par millier de morues[228].

Si un morutier embarquait en moyenne vingt hommes à bord au cours de la période 1789-1792, il est à noter quelques disparités. Ainsi, *L'Industrie* n'embarque-t-elle que onze hommes en 1792 alors que *La Sophie* en embarquait vingt-trois en 1789[229]. Nous sommes ici au cœur du navire et de sa raison d'être, à savoir les hommes qui le fréquentent. Quelles

225 André LESPAGNOL, « Bassins d'emploi et mobilité des populations dans les sociétés littorales. L'espace morutier de la Manche occidentale aux XVI^{e}-XX^{e} siècles », in *Table ronde de Lorient, Centre de recherches sur les Sociétés littorales du Ponant*, 1996, p. 16-30.
226 SHD Rochefort, 3P10-1.
227 Décolleur : Homme chargé de couper la tête de la morue, LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche à la morue*, 1962, p. 1378.
228 CAVOLEAU, *Statistique ou description générale de la Vendée*, 1844, p. 683.
229 SHD Rochefort, 3P10-1 n°36 (14 août 1789-11 février 1790) soit une campagne de 5 mois et 22 jours.

raisons expliquent un tel effectif à bord de *La Sophie* ? S'agit-il d'enrôler des hommes pour leur éviter une levée prochaine ? Par ailleurs, ce navire est marqué par une forte cohésion familiale. En effet, ce navire embarque quatre membres d'une même famille sur six frères marins : les frères Geindreau, fils d'un capitaine péri en mer en octobre 1784. Le capitaine en second Louis-Marie Geindreau (1763-1827) est assisté de son frère Marie Jacques Étienne (1767-1810, mort en prisons en Angleterre) alors lieutenant. Deux autres frères sont quant à eux matelots : Laurent (1764-1841) et Antoine, le benjamin né en 1770 et âgé de dix-neuf ans. Tous les quatre sont encore très jeunes car âgés de 19 à 26 ans. À la campagne suivante (Tard 1790), *La Sophie* repart sans Antoine qui embarque à bord des *Deux Sœurs*[230]. Est-ce que l'on retrouve sur les autres morutiers une aussi forte proportion de frères à bord ou *La Sophie* est-elle marquée de cette singularité ?

Histogramme n°50 : Nombre d'hommes embarqués par navire.



Dans près de 66% des cas, les morutiers embarquent plus de vingt hommes à leur bord et la tradition d'en embarquer vingt reste minoritaire avec seulement 18,6% de l'ensemble de la flottille. Cette pratique semble singulière au port des Sables car en 1773, la composition des équipages morutiers français était plus proche de quatorze hommes comme le prouve le tableau synthétique ci-dessous :

230 SHD Rochefort, 3P7-74 n°278. Il meurt aux Sables en Thermidor an IV (juillet 1796) suite à un abcès contracté à bord du vaisseau *L'Achille*. Son nom figure bien dans le registre de désarmement 3P10-1, folio 56.

Tableau n°49 : Comparaison du nombre d'hommes embarqués par morutier en France[231]

Port morutier	Nombre de navires	Équipages	Nombre d'hommes embarqués
Saint-Malo	29	326	11
Granville	47	595	13
Barfleur	2	29	15
Honfleur	15	236	16
Fécamp	8	100	13
Dieppe	6	70	12
Tréport	2	27	14
Les Sables-d'Olonne	14	272	**19**
Marennes	2	29	15

Existe-t-il des années avec un plus fort recrutement ?

Tableau n°50 : Composition des équipages par année

Année	1789	1790	1791	1792
Equipage moyen (nombre d'hommes embarqués).	20,7	20,3	19,6	19,1

Les chiffres ci-dessus dénotent une certaine stabilité d'entre dix-neuf et vingt hommes d'équipage avec une tendance à la baisse d'un homme sur cette courte période (**Annexe n°47**). Dans plus de 72,7% des cas, les effectifs baissent ou stagnent et seuls six navires sur 71 voient leurs effectifs augmenter. Quand les navires se séparent de leurs forces vives il s'agit d'un marin dans quatre cas, de deux hommes dans un cas et de trois hommes dans trois cas. Ainsi, *La Bonne Mère, La Marie-Agathe* et *L'Aimable Suzanne* retournent-elles sur le Grand Banc avec 15% de leurs effectifs en moins. Pourquoi les morutiers appareillent-ils pour Terre-Neuve avec moins d'effectif ? S'agit-il d'une pénurie de main-d'œuvre qualifiée ? C'est peu probable tant le vivier local était rompu à ce type de navigation de l'extrême. L'une des hypothèses les plus probables provient sans doute des levées exigées pour l'arsenal de Rochefort.

En règle générale, l'équipage d'un morutier est composé de douze matelots et compte jusqu'à quatre apprentis auxquels s'ajoutent les officiers du bord.

Les mousses apprennent leur métier de façon empirique au contact des plus anciens qui leur transmettent les gestes et les réactions à acquérir : ils n'ont d'autre choix que d'embarquer pour se former à ce métier. L'un d'eux assiste le saleur, un autre est sur le pont auprès du capitaine qui endosse également le rôle du décolleur. Aux mousses revient aussi la tâche de cuisiner pour l'équipage[232]. Nous reviendrons sur les parcours des mousses dans la troisième partie lorsque nous aborderons la question des carrières individuelles et collectives. À quelles tâches sont affectés les mousses ou « garçons » à bord ?

231 RAYNAL, BONNE, *Atlas de toutes les parties connues du globe terrestre dressé pour l'Histoire philosophique et politique des établissements et du commerce des Européens dans les deux Indes,* 1780.
232 Document sans date, « Commerce des Sables d'Olonne, pêche, histoire », AN cote D/254, folio 76 à 85.

Les mousses embarqués à Terre-Neuve

Le dépouillement du plus ancien registre des mousses (1750-1764)[233] ouvert au moment de la Guerre de Sept Ans montre quelques singularités liées au conflit. Nous ne pouvons cependant pas croiser ces données avec celles des désarmements complets des navires, les registres faisant défaut. Nous n'aurons donc pas la possibilité de reconstituer la composition des équipages sur la période 1763-1764 mais seulement saisir le poids des mousses. Si traditionnellement, depuis l'Ordonnance d'avril 1689 reprise en août 1732, on embarquait en moyenne un mousse pour dix hommes par campagne soit 1/10ème de l'équipage, il semble bien que la pénurie de main-d'œuvre, après la Guerre de Sept Ans, ait poussé les capitaines à recruter davantage de mousses sur leurs navires. Ce déclin visible après 1763 n'est pas propre aux Sables puisque La Rochelle, elle-même touchée, envisagea cette pratique comme l'a souligné Jean-Michel Deveau[234].

Ce manque de personnel, n'empêche nullement les armateurs d'oser réarmer leurs morutiers certes en moins grand nombre qu'avant 1755. D'après nos relevés quantitatifs, 188 mousses sont inscrits comme embarquant à bord d'un morutier pour 328 campagnes ce qui représente un ratio de 1,7 campagne par mousse.

Le registre matricule est exploitable sur l'année 1763-1764. On peut dès lors se poser la question de l'endurance des mousses à la Grande pêche. Combien de mousses réalisèrent plusieurs campagnes morutières sur cette année et demie ?

Tableau n°51 : Enchaînement des campagnes 1763-1764.

Nombre de campagnes morutières effectuées (1763-1764)	1	2	3	Total
Nombre de cas	67	76	45	188
Valeur en %	**35,6**	**40,4**	**24**	**100%**

Les trois quarts des mousses (76%) réalisent au moins deux campagnes. Une minorité (35,6%) n'en réalise qu'une seule et environ un quart de l'ensemble en réalise trois. Ces données prouvent que l'expérience acquise est un gage d'assurance pour l'avenir. Le mousse, formé jeune à la Grande pêche, a davantage de chance de trouver un embarquement durable et de se faire remarquer des meilleurs capitaines. Ne disposant pas des registres des matelots pour la même période, nous ne pouvons pas estimer le poids des mousses dans la société portuaire néanmoins 328 mousses ont embarqué pour Terre-Neuve entre mars 1763 et mars 1764.

233 SHD Rochefort, 3P7-1 (1750-1764).
234 Jean-Michel DEVEAU, *La Traite rochelaise*, Karthala, 1990, p. 20.

Tableau n°52 : Nombre de mousses embarqués pour les campagnes 1763-1764 (3P7-1).

Campagnes	Nombre de mousses embarqués par morutier	1	2	3	4	5	6	7	8	Total de mousses embarqués
Prime 1763		0	1	1	0	4	4	6	2	**107**
Tard 1763		0	1	0	3	7	7	2	0	**105**
Prime 1764		1	0	2	4	7	7	0	2	**116**
	Total	1	2	3	7	18	18	8	4	328
	Total cumulé	**1**	**4**	**9**	**28**	**90**	**108**	**56**	**32**	**328**
	Valeur en %	**0,3**	**1,2**	**2,7**	**8,5**	**27,4**	**32,9**	**17,1**	**9,8**	

Ce tableau met bien en évidence le poids très important des mousses sur ces trois campagnes de Prime 1763 à Prime 1764. En effet, 61 campagnes ont été réalisées durant cette année et demie, ce qui aurait nécessité quelque 244 mousses. Hors, ce sont 328 mousses qui sont recrutés soit 84 garçons de plus. Le sureffectif des mousses à bord s'explique en partie par la pénurie d'adultes valides au lendemain de la Guerre de Sept Ans puisque près de 33% des effectifs de morutiers comptent six garçons et non deux comme le prévoit l'Ordonnance du 15 août 1732. D'ailleurs les équipages recrutant moins de cinq mousses restent minoritaires avec seulement 12,7% du total. Sans doute est-ce aussi lié à une volonté des armateurs et des capitaines de préparer les futurs matelots et de former une pépinière de Terre-Neuvas habiles à une technique de pêche redoutable.

Embarquer davantage de mousses permet aussi de réaliser des économies d'échelle sur la masse salariale. Peut-être faut-il déceler dans cette pratique, un souhait des armateurs pour rogner sur les salaires d'un matelot confirmé en embarquant à sa place deux mousses même si les savoir-faire ne sont en aucun point comparables ? Rappelons que, faute de sources, nous ne connaissons pas l'effectif total des équipages sur cette période de renouveau. D'autre part, moins de 4% des mousses (3,7% soit 7 garçons) embarquent à la pêche avec leur père capitaine ce qui ne montre pas non plus, de leur part, une volonté de faire du profit en embarquant ses fils à tout prix[235].

235 Le jeune André Bourron (v. 1743-1820) âgé de 19 ans en janvier 1762 après avoir embarqué avec son cousin Nicolas Bourron (v. 1733-1763, péri en mer) pendant la guerre au petit-cabotage, repart avec lui pour Terre-Neuve le 22 juin 1763, il débarque le 4 janvier 1764 (SHD, Rochefort, 3P7-1, folio 635). Ce n'est donc qu'à son troisième embarquement qu'il embarque avec son propre père, le capitaine Robert Bourron (1708-1786) pour une autre campagne à Terre-Neuve le 29 février 1764. Son cousin était décédé à bord en août précédent.

« Leurs matelots sont les plus hardis matelots à la mer du royaume et mesme du monde »[236]. Permanences et mouvements des équipages morutiers (1763-1792)

Nous connaissons la technicité et l'histoire de la pêche au large de Terre-Neuve pour les marins sablais mais il peut être intéressant pour l'historien des gens de mer de se pencher sur la composition interne de ces navires, ce qu'André Zysberg a qualifié de « *matrice de la vie professionnelle des marins* »[237]. Un ouvrage référent s'y est intéressé[238] et Grégory Boyer puis Marie-Pierre Labonne se sont penchés sur les équipages des armements à la pêche fraîche de Berck-sur-Mer et de Port-en-Bessin[239] ; mais peu d'études se sont véritablement tournées vers les équipages terre-neuvas. Jean-Louis Lenhof et l'équipe du CRHQ ont pourtant tenté d'en montrer tous les champs historiques possibles avec les mutations technologiques du XIX[e] siècle liées notamment à l'usage de la propulsion qui bouleverse les usages antérieurs où seule la force du vent et des bras dominait sur le pont des navires. Mais il regrette que « *la grande pêche à la morue n'a pas en fait été suffisamment éclairée en tant que telle et du point de vue humain* »[240]. Dans notre cas, nous plaçons l'homme au cœur de la réflexion, à l'intérieur du navire et à travers sa fonction à bord en tant qu'individu intégré à un groupe d'hommes[241]. En quoi cet univers masculin, viril, est-il source de force pour l'armateur resté à quai ?

Dès lors, que nous apprennent les registres de désarmement quant à cette composition ou recomposition des hommes formant la main-d'œuvre morutière ? En relevant les derniers équipages pré-révolutionnaires (1789-1792)[242], peut-on esquisser une stratégie dans le choix et la composition de ces cellules humaines réunies par le désir d'un homme - le capitaine - dans le souci bien légitime de réussir pleinement sa campagne de pêche que lui a confiée un armateur. Mais, derrière ces arrière-pensées économiques orientées par un souci de productivité, ne se cache-t-il pas d'autres enjeux moins visibles et que seule une étude affinée des listes d'équipage permet de déceler voire d'ébaucher ?

Embaucher, recruter un équipage pour le Grand Banc demandait, de la part du capitaine à qui revenait cette délicate fonction, une excellente connaissance des attentes du métier. Pour cela, seul un capitaine aguerri, formé dès son plus jeune âge à ce type de navigation et aux exigences du métier, pouvait déceler en un postulant le candidat apte à supporter cette vie de forçat. Il fallait des hommes rudes, des enfants – les mousses – déjà solides pour affronter les rigueurs de l'océan et le rythme effréné de la pêche éreintante. Si la réputation des marins olonnais est ancienne puisque dès 1698, un mémoire stipulait que

---

236 Mémoire daté de 1698 et non signé conservé aux A.N, Colonies, C 11 F, 5, f°4 cité par LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche française de la morue,* p. 297-301.

237 André ZYSBERG, « L'équipage en mer aux XVII[e] et XVIII[e] siècles : un objet d'histoire », *Cahiers de la MRSH*, n°47, avril 2007, p. 135-161.

238 *L'équipage du navire antique aux marines d'aujourd'hui*, Musée maritime de l'île Tatihou, Actes du colloque mai 1999, 2001.

239 Grégory BOYER, « *L'inscription maritime à Berck-sur-Mer de 1789 à 1830* », mémoire de DEA, Université du Littoral-Côte d'Opale, 1996. Marie-Pierre LABONNE-LEGRAND, *Les équipages de pêche au poisson frais à Port-en-Bessin de 1800 à 1840*, mémoire de Master 1 d'histoire, Universités du Havre et de Caen, 2005. Puis, *Port-en-Bessin 1845-1975. Des archives au témoignage : histoire d'une communauté de pêcheurs du littoral normand*, mémoire de master 2 d'histoire, Universités du Havre et de Caen, 2006.

240 Jean-Louis LENHOF, « Travail des équipages et spécificités sociales des gens de mer en France », *Revue d'Histoire Maritime* n°10-11, PUPS, 2010, p. 159-173.

241 Jean-Louis LENHOF, *Les Hommes en mer, de Trafalgar au Vendée-Globe*, Paris, A. Colin, 2005.

242 Registre de désarmement, SHD, 3P10-1, 1790-1792.

leurs matelots ne naviguent jamais dans d'autres mers si ce n'est lorsqu'ils sont au service du roi. Ils connaissent mieux les mers de Terre-Neuve et sont les plus hardis matelots à la mer du royaume et même du monde. Tous les officiers de navire en rendent témoignage et la raison de cette hardiesse est que les mers de Terre-Neuve sont les plus rudes de l'océan[243].

À la pêche à la morue « *il leur fallait* [aux armateurs] *des matelots déjà très au courant de la pêche* » et des hommes recherchés sur les navires du roi comme le précise cette réflexion « *les matelots qui se forment à la mer à cette navigation sont sans contredit les plus robustes et les plus expérimentés gens de mer que l'on puisse trouver pour le service du roi* »[244]. Duhamel du Monceau lui-même le confirme quand il écrit « *la pêche [morutière] est la première et la meilleure école de la marine où se forme cette classe précieuse de matelots accoutumés à supporter les fatigues qu'offre sans cesse l'élément perfide sur lequel ils passent la plus grande partie de leur vie* »[245].

Un équipage en partance pour Terre-Neuve est le reflet d'une micro-société exclusivement masculine, certes, mais avec aussi des disparités quant à la composition générationnelle. Un morutier compte en général quatre mousses et deux novices soit de jeunes apprenants mais aussi des matelots plus aguerris, formés, pour la plupart, dès leur enfance aux gestes des terre-neuvas. Il est intéressant de se focaliser sur la moyenne d'âge de ces équipages pour comprendre, d'une part, la formation qui a précédé leur embarquement, et, d'autre part, une forme de cohésion qui peut être induite par l'aspect générationnel. Mettre ensemble, sur un navire qui va évoluer dans un espace restreint pendant cinq mois, des hommes qui se connaissent, qui sont issus du même quartier et qui ont grandi ensemble ou déjà navigué de concert peut être un gage de réussite pour la campagne de pêche. Est-ce qu'un capitaine tenait compte de tous ces aspects dans son choix de recrutement ? C'est ce que nous allons tenter de déceler à travers quelques études.

S'il est une singularité à bord des morutiers olonnais de la fin de l'Ancien Régime c'est la part presque exclusive prise par le recrutement local. Le registre matricule des matelots chaumois[246] enregistre sur la période 1788-1792 146 individus, dont une grande majorité embarque pour le Grand Banc, parmi lesquels 89,7% de locaux[247]. Sur *La Jeune Thérèse* dont nous avons reconstitué l'équipage complet, près de 94% des terre-neuvas en sont natifs[248]. Le capitaine Jacques Bertaud (1746-1828), recrute essentiellement des marins chaumois sans doute aussi parce qu'il y demeure et qu'il connaît leur réputation. Ces hommes attachés à cette pêche de façon quasi filiale avec les Sables étaient nombreux et un mémoire daté du 1er novembre 1797[249] note « *qu'à l'époque de la Révolution* […] *la ville des Sables et ses environs comptaient à peu près de 12 à 15 cents marins qui tous robustes étaient propres à la pêche et à la navigation ce qui facilitait l'armement des chaloupes pêcheuses* ». Avec près de quinze-cents pêcheurs sur une population de près de cinq-mille on se rend compte que les familles de pêcheurs formaient la majorité des habitants et que l'activité maritime permettait de faire vivre la ville et les familles.

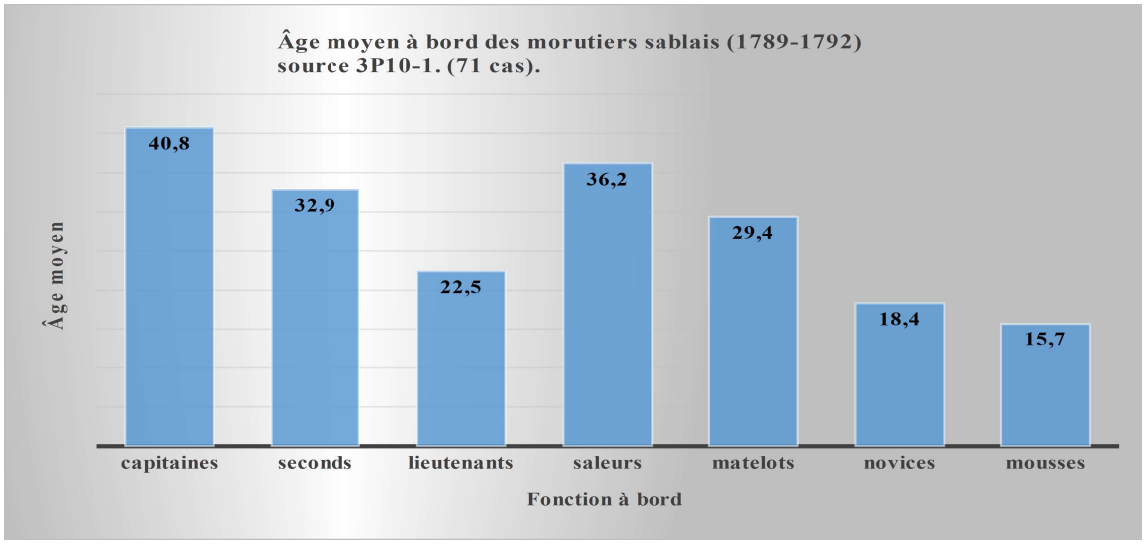
243 Charles DE LA MORANDIÈRE, *Ibid*., p. 298. A.N Colonies, C 11 F, 5, f°4.
244 Charles DE LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche à la morue*, Tome 2, p. 520 et 586.
245 DUHAMEL DU MONCEAU, *Traité général des pêches*, volume 1, p. 11.
246 SHD Rochefort, 3P7-6.
247 Soit 131 marins sur 146.
248 Louis Dron est natif de Saint-Martin-de-Brem et Joseph Poissac de Saint-Georges-de-Pointindoux. Tous les autres sont Sablais.
249 AM LS D-II-74.

Penchons-nous tout d'abord sur l'État-major du navire, c'est-à-dire sur les cadres. Qui commande à bord ? Le capitaine évidemment « *seul maître après Dieu* », assisté d'un second et parfois d'un Lieutenant. Un quatrième homme est considéré comme faisant partie intégrante de l'État-major : c'est le saleur. L'âge moyen de ces quatre grades est de 35,7 ans alors que celui de l'équipage est de 21,2 ans. L'écart est donc particulièrement formé entre le sommet et la base du navire. Un acte de 1726 indique que les capitaines peuvent eux-mêmes décider de l'âge auquel le mousse pourra prétendre à gravir les échelons[250]. En effet, un courrier signé du ministre Maurepas au Commissaire sablais Beauchesne en date du 3 décembre 1726 rappelle un certain nombre de pratiques et, il cite en préambule que

Les négociants des Sables d'Olonne se plaignent qu'ils n'ont pas la liberté de choisir les équipages des navires qu'ils destinent à la pêche de la morue, que le tiers de ces équipages est composé d'invalides et de mousses avancés par leur âge et non par leur capacité ce qui les empêche de travailler à devenir bons matelots étant certains de naviguer en cette qualité lorsqu'ils ont atteint l'âge de 18 ans. Ils exposent qu'autrefois les mousses n'étaient avancés que quand les maîtres des bâtiments les en jugeaient capables de sorte qu'on ne voiait (sic) alors que de bons matelots remplis de l'émulation de s'avancer et que ne trouvant point assez de mousses, ils sont obligés d'embarquer des enfants de 12 à 13 ans qui ne sont pas assez forts pour le service de leurs navires pendant le temps de la pêche.

Il paraît beaucoup d'inconvénients de laisser aux capitaines des bâtiments marchands la liberté d'avancer les mousses et de ne les employer en qualité de matelots que quand ils le jugent à propos ; il peut y avoir beaucoup de partialité dans ce choix et la complaisance comme l'injustice peuvent être mises en usage. C'est pour les éviter que l'Ordonnance de 1689 a réglé que les mousses seraient inscrits à 18 ans sur le registre des officiers mariniers et matelots de service. Cependant on ne doit point les y employer qu'après avoir fait quelques voyages, ny (sic) empêcher les négociants de choisir leurs équipages dans les classes qui ne sont point de service. Il faut au contraire leur faciliter les moyens de les former et les engager suivant la force de leurs bâtiments et le nombre de leurs équipages à se servir de quelques novices pour en faire ensuite des matelots et en augmenter le nombre afin d'éviter que les capitaines des premiers navires ne choisissent les meilleurs et que le rebus ne reste pour les autres. Comme la plupart des matelots de 18 ans leur paraissent trop faibles il est nécessaire que vous m'informiez s'il n'y aurait aucun inconvénient à régler pour les Sables seulement l'âge de ces jeunes matelots au-dessus de 18 ans sans laisser la liberté aux capitaines de les avancer quand ils le jugent à propos[251].

Histogramme n°51 : Âge moyen des équipages par grade à bord des morutiers.



250 Alain CABANTOUS, « Remarques sur l'apprentissage des mousses à l'époque moderne », *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine* n°40-3, juillet-septembre 1993, p. 415-422.
251 Lettre de Maurepas au Commissaire aux Classes de Beauchesne aux Sables depuis Versailles le 3 décembre 1726 (SHD Rochefort, 3P1-1).

Les matelots ont en moyenne 29,4 ans, les novices, 18,4 ans et les mousses, 15,7 ans. L'âge impose le respect et le navire est le creuset d'une réalité sociale difficilement saisissable mais que l'archive va nous livrer. Les mousses dont 70,4% ont entre 15 et 17 ans seront les cadres ou la maistrance de demain. Leur apprentissage tient une place de premier ordre dans un monde où prévaut la transmission empirique. Bertaud va notamment « prendre sous son aile » trois mousses dont son propre fils, tous fils de capitaine et qui deviendront à leur tour des capitaines au long-cours. La transmission a été assurée par cet homme, le capitaine, « la clé de voûte » de l'ordre à bord, de la réussite de la campagne, de la transmission d'un savoir-faire et le seul garant de la cohésion de l'équipage.

Les capitaines s'affirment comme les doyens du bord avec une moyenne de 40,8 ans, suivis des seconds (32,9 ans) puis des lieutenants (22,5 ans). Le saleur est un homme d'expérience âgé en moyenne de 36,2 ans soit de la même génération que le capitaine. Trois capitaines du panel font figure de patriarche et sont âgés de 56 ans, les commandants de *La Julie*, *La Sophie* et *Le Jeune Printemps* ; quant au plus jeune, fraîchement diplômé, il s'agit de Jean Étienne Bignonneau (1765-1827) commandant *La Bonne Mère,* âgé de seulement 26 ans et reçu capitaine le 18 novembre 1790, deux jours après son 25ème anniversaire[252] alors que ses homologues furent admis capitaines à l'âge de 26 ans.

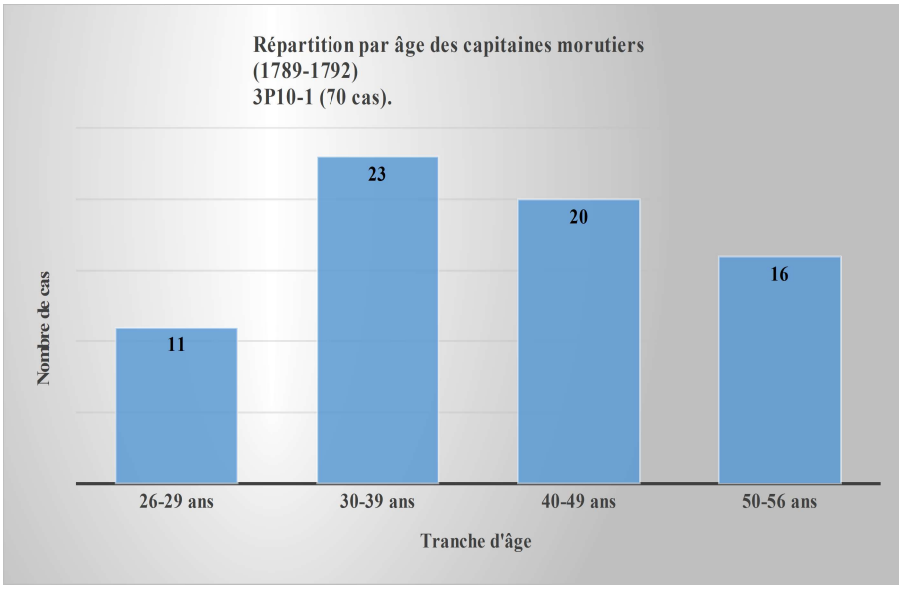
Commander un morutier dès ses premières armes peut s'avérer une gageure. Pourtant, ce jeune capitaine avait déjà une solide expérience acquise auprès de son père[253], le capitaine Jean Étienne Bignonneau (1737-1779). Si 68% des capitaines terre-neuvas sont fils de marins, 44% d'entre eux sont fils d'un capitaine de navire. Trois sont fils de maîtres cloutiers, un fils de chirurgien, de bourgeois, de tailleur d'habits, de meunier ou de menuisier. La mer n'attire pas seulement les fils de marins mais, dans 92% des cas, les capitaines étaient natifs des Sables ; la présence de la mer incite à s'engager dans ce métier[254]. La grande majorité des capitaines ont débuté sur les terre-neuvas et ce, dans 82% des cas, les 18% restant ont été orientés vers le cabotage. Les mousses ayant un lien de parenté avec le capitaine restent très minoritaires puisqu'ils ne représentent que 4,6% de l'effectif.

252 SHD, 3P7-18 folio 35.

253 En effet, si Jean Étienne Bignonneau fils fut inscrit mousse en juillet 1776 à l'âge de 10 ans ½, le moussaillon avait déjà vécu l'expérience de Terre-Neuve puisqu'en apostille, il est nettement signalé que cet enfant avait effectué son premier voyage sur le Banc en 1772, il avait alors six ans ½, puis une seconde campagne en 1774, à l'âge de huit ans ½ (SHD 3P7-2 folio 187). Ses premiers voyages se font à bord de *L'Aimable Marguerite* (1772) puis de *La Jeune Marguerite* (1774). S'agit-il du même navire à la dénomination mal retranscrite sur la matricule ? Il continua de naviguer à Terre-Neuve avec son père sur *Le Jeune Hèbre* (juillet 1776-janvier 1777), *La Mariette* (1777) puis, en raison de la guerre, il se réorienta vers le petit-cabotage (février 1779-août 1780), la pêche fraîche puis à nouveau le cabotage (février-novembre 1781) avant d'être levé au service du Roi, en novembre 1781 à l'âge de 16 ans. Embarqué sur la flûte *Le Marchais*, il est fait prisonnier et libéré des geôles anglaises le 22 mars 1782. Le 15 avril suivant, il est levé pour Brest, embarque comme maître timonier à 20 livres sur la flûte *L'Aigle* qu'il quitte le 21 juillet 1783 après plus de quinze mois de service. De retour aux Sables le 4 août 1783, il est classé matelot le 24 août suivant à l'âge de 18 ans. Nous ne pouvons pas connaître la suite de son cursus, les archives faisant défaut et nous savons seulement qu'en 1788, il était embarqué à Terre-Neuve (SHD, 3P7-7 folio 197). Il sera classé Enseigne de vaisseau non-entretenu en 1792 (3P7-11, folio 77). Toujours est-il qu'à l'âge de douze ans, ce mousse avait déjà effectué cinq campagnes sur le Grand Banc, une expérience acquise de manière très précoce auprès d'un père disparu rapidement aussi.

254 On note un capitaine natif de Beauvoir (Jean Micheau) ; quant à l'autre son origine est inconnue (Jacques Lorteau).

Histogramme n°52 : Répartition par âge des capitaines de navires morutiers (1789-1792)



Les capitaines les plus jeunes, c'est-à-dire âgés de moins de trente ans, forment une minorité avec seulement 15,7% de l'effectif total alors que 51,5% d'entre eux ont plus de quarante ans. Commander à Terre-Neuve exige de l'expérience en tant que navigant car piloter un morutier en ces mers tourmentées s'apprend à la mer et au long des campagnes. Les vingt-sept capitaines recensés naviguaient depuis 8,1 ans en moyenne mais certains sont plus chevronnés que d'autres, à l'instar du capitaine Jacques Samuel Bertaud (1746-1828) qui totalise dix-huit années d'exercice en tant que capitaine, suivi par les capitaines Maurice Veillon (15 ans) et René Pérocheau (13 ans). D'autre part, le capitaine est aussi un meneur d'hommes au travail et son autorité ne doit pas faillir. Un capitaine chevronné peut davantage impressionner des matelots récalcitrants qu'un tout jeune capitaine, encore qu'il n'y ait pas de vérité absolue en la matière. De plus, le capitaine, s'il veut conserver son commandement, se doit d'être un bon pêcheur de manière à rapporter des profits à l'armateur, seul décideur de la poursuite ou non des commandements. Il existe donc des rapports hiérarchiques très marqués dans cette société maritime aussi bien à terre qu'en mer.

Prenons le cas du terre-neuvas *Le Prince de la Trémouille* de 110 tonneaux, armé à Nantes par M. Van den Drische et commandé par le capitaine sablais Robert Guérin (1755-1828)[255] avec un équipage composé uniquement de marins sablais. Il effectua une campagne à Terre-Neuve en Tard, du 3 juillet 1791 au 21 janvier 1792. L'État-major du navire est composé du second (Simon Vigreux), d'un lieutenant (Jacques Nicolas Bourron) et d'un saleur (Jean Blanchard). Viennent ensuite les matelots du bord au nombre de dix, puis les deux novices et quatre mousses soit un effectif total de vingt personnes pour une durée totale de campagne de cinq mois et vingt-six jours. Le capitaine et son second sont quasiment du même âge : 36 et 38 ans mais le saleur fait partie des plus âgés puisqu'il a 41 ans et, étant donné son classement parmi l'état-major, on reconnaît ici son expérience et son rôle dans la réussite de la campagne. En effet, une morue trop salée se détériore rapidement et c'est donc sur la quantité du salage que repose la réussite de la campagne. C'est donc l'homme de confiance du bord.

255 Joël PÉROCHEAU, « Robert Guérin, un capitaine sablais » », *Revue Olona* n°153, 1995, p. 18-20.

Observons si ce navire reflète les moyennes d'âge évoquées ci-dessus. La moyenne d'âge de l'État-major est de 34,2 ans. Le lieutenant est le plus jeune des quatre (22 ans), ce qui semble logique puisqu'il est en phase d'apprentissage des rudiments de navigation aux côtés de marins aguerris[256].

La moyenne d'âge de l'équipage est de trente ans et demi. Cinq matelots ont moins de trente ans et on compte deux frères embarqués : André et Pascal Daniau. On a ajouté la fonction de décolleur aux nom et prénom des dix matelots. Deux matelots ont plus de quarante ans et sont donc plus âgés que le capitaine : les nommés Christophe Boisard (41 ans) et Claude Violteau (44 ans) ; sans doute ces hommes apprennent-ils les gestes et les techniques aux mousses et novices présents autour de la table de travail ? Cet apprentissage empirique a été de tout temps en usage sur les morutiers. Deux matelots sont dits avoir le même âge : Jacques Tesson (1757-1795) et Jean-Augustin Audubon (1755-1796) mais ils ont en réalité deux ans d'écart. Ces deux matelots mourront prématurément. L'un en tombant dans la Charente un soir de mai 1795[257] ; il n'avait que trente-sept ans ; quant à Augustin Audubon, il meurt aux Sables à l'âge de quarante ans en 1796. Finalement, plusieurs hommes de l'équipage vont périr durant la période révolutionnaire ; au moins six soit le tiers de l'équipage avec les décès de Pascal Daniau à bord de l'*Apollon* en décembre 1792, Jacques Tesson à Rochefort en 1795, Augustin Audubon l'année suivante, Jacques Pommeray sur *Le Triton* en 1798, Claude Violteau, le doyen de l'équipage qui se noie à Nantes en 1799 à l'âge de 52 ans[258] et enfin Simon Vigreux, second capitaine qui meurt le 11 Frimaire an VIII (2 décembre 1799) aux Sables. On ne peut pas imputer leur décès au seul conflit, mais il est certain que si ces hommes n'avaient pas été réquisitionnés « *pour le service de la République* », ils ne seraient, sans doute, pas morts si prématurément. Sur ce seul équipage, quatre hommes mourront en mer soit 1/5^{e} de l'équipage d'origine.

Le saleur, matelot de l'entre-deux ?

S'il est un matelot au statut particulier voire privilégié à bord d'un morutier c'est bien le saleur (**Annexe n°48**). En effet, comme précisé ci-dessus, il fait partie intégrante de l'État-major ; c'est un personnage de premier plan voire un statut honorifique pour un matelot « sorti du rang ». Son rôle principal et vital dans la conservation du poisson explique à lui seul ce prestige puisque sur ses épaules repose la fortune de la campagne ou pas. Rappelons que le saleur est assisté d'un mousse dans la cale. Nous avons relevé la liste de 29 saleurs ayant œuvré sur les derniers morutiers sablais entre 1789 et 1792 dont 19 individus feront plus d'une campagne à ce poste mais pas nécessairement sur le même navire[259]. Nous nous

256 Le lieutenant Jacques Nicolas Bourron (1770-1811), est issu d'un milieu exclusivement marin et fils de capitaine. Il succède à son frère, son aîné de cinq ans, au même poste et sur ce même navire (SHD 3P4-12, folio 5, registre des matelots). En effet, André Robert Bourron occupa ce poste dès 1790 soit deux ans plus tôt. Nous n'avons pas trouvé trace du parcours ultérieur de ce capitaine, ni mariage (aux Sables au moins), ni décès. Il est donc très probable que la présence du frère aîné à bord ait joué en faveur du cadet. Le jeune Jacques Nicolas Bourron a gravi les échelons très rapidement puisqu'il est mousse le 11 décembre 1787 (SHD 3P4-173, folio 443) ; il a alors 17 ans ce qui est assez tard pour entrer dans la Marine ; novice en 1788 (SHD 3P4-7 folio 35) puis matelot le 5 février 1789 à l'âge de 18 ans et trois mois (SHD 3P4-12 folio 321). En l'espace d'un an et demi (décembre 1787-février 1789) il aura franchi les trois grades. Il est reçu capitaine à Rochefort le 14 Vendémiaire an XI (6 octobre 1802), il a alors 33 ans (SHD, 3P7-18 folio 27). Il meurt à l'île de Ré le 11 octobre 1811 à l'âge de 41 ans.

257 SHD, 3P7-74, folio 161.
258 SHD, 3P7-74 folios 363, 161, 145, 306, 88.
259 SHD Rochefort, 3P10-1, registre de désarmement 1790-1792.

proposons ici de dresser un portrait de groupe de ces hommes que l'on peut considérer comme une élite navigante. Le tableau suivant permet de suivre leurs embarquements (**Annexes 49 et 50**).

Tableau n°53 : Les saleurs embarqués à Terre-Neuve : état de leurs embarquements pour Terre-Neuve (1789-1792).

Nombre de campagnes à Terre-Neuve	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**Total**
Nombre de saleurs concernés	6	6	8	8	1	**29**
Nombre de campagnes	12	18	32	40	6	**108**

Sur les trois années recensées (1789-1792), les 29 saleurs, identifiés comme tels, ont réalisé 108 campagnes sur le Grand banc mais seulement 66 en tant que saleur soit 61% du total des campagnes réalisées. Ce chiffre prouve que le poste de saleur n'était pas un acquis de chaque embarquement mais restait aléatoire. Le poste pouvait devenir vacant pour diverses raisons : une maladie, un accident, une levée, une envie de changement ou une mésentente avec le capitaine, seul « maître à bord » sur la composition de l'équipage. Le capitaine en désignant un quidam comme saleur pour une campagne déterminée pouvait ainsi le gratifier pour la qualité de son travail de matelot et lui permettre un gain supérieur. On note que six saleurs peuvent embarquer plusieurs fois sur le même navire sans pour autant y être saleur à chaque campagne. Pierre-Luc Camus par exemple embarque à deux reprises sur *Le Jeune Antoine* pour prime et tard 1790 mais n'est saleur qu'à la première marée. Pourquoi le capitaine Maurice Veillon choisit-il Louis Micheau pour remplacer Camus d'autant que ce dernier reste à bord en tant que simple *lignotier* ? N'a-t-il pas supporté le poids d'une telle responsabilité ou préfère-t-il plutôt l'air du pont ouvert à tous les vents à celui confiné et clos de la cale ? *Le Jeune Antoine* se distingue par la forte rotation des saleurs à chaque campagne puisqu'à Micheau a succédé le saleur Tesson[260]. Doit-on ces turn-over à des questions de caractères forts entre capitaines et saleurs ou à une politique d'avancement interne au mérite qui permet, en fonction des compétences de chacun un système d'alternance offrant la possibilité d'accéder à un poste plus lucratif ? La question est posée et mériterait une analyse plus fine de la totalité des équipages pour déceler des signes de ruptures ou au contraire une forte fidélité. Nous n'avons pas étudié en détail la composition de cet équipage sur les trois campagnes mais nous pouvons affirmer que l'État-major composé de trois personnes a été stable. On retrouve le même changement de saleur à bord de *La Bonne Mère*, capitaine Bouhier. Est-ce du caractère même des saleurs à l'esprit plus gyrovague puisque finalement seulement un quart des morutiers ne travaille qu'avec un seul saleur fidèle ; la palme revenant à André Berjonneau et Jacques Ruchaud. La loi de l'offre et de la demande permettait-elle au saleur de négocier son savoir-faire sur un autre morutier ?

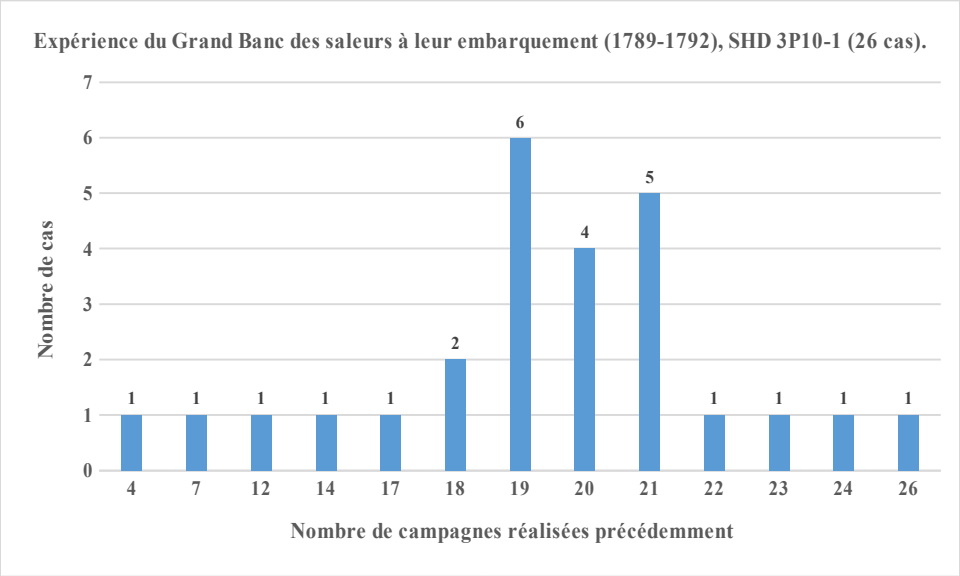
260 SHD Rochefort, 3P10-1, registre de désarmement 1790-1792, n°46.

Tableau n°54 : Les saleurs embarqués avec ce statut à Terre-Neuve

Nombre de campagnes réalisées (1789-1792)	1	2	3	4	5	6	Total
Nombre de saleurs concernés	10	8	5	5	1	1	**29**
Nombre de campagnes	10	16	15	20	5	1	**66**
Valeur en %	15,2	24,2	22,7	30,3	7,6		**100%**

Pourtant, avec un rôle aussi déterminant à bord, on peut imaginer que les capitaines de navires et les armateurs avaient tout intérêt à « conserver » un saleur aguerri et performant. En effet, un saleur compétent, fort de son expérience, gage de réussite et donc de gains financiers pour l'équipage et l'armateur a de fortes chances de rester plus longtemps à bord d'un même navire. Près de 38% des saleurs en réalisèrent plus de trois sur cette courte période. Il s'agit donc dans une très large majorité d'hommes rompus aux techniques de conservation depuis leur plus jeune âge. Louis Joachim Guérin par exemple effectue cinq campagnes dont trois à bord du *Dragon*. Ce matelot, à l'âge de 33 ans en 1788, affichait un actif de vingt-et-une campagnes sur le Grand Banc soit déjà une dizaine d'années passées sur les bancs[261]. Nous n'avons pas pu reconstituer sa carrière primitive puisqu'il ne figure pas dans les registres des mousses ni dans celui des novices. Cependant, le graphique ci-dessous permet de mesurer l'expérience pré-acquise par ces hommes à la pêche sur le Grand banc.

Histogramme n°53 : Expérience acquise sur les morutiers par les saleurs.

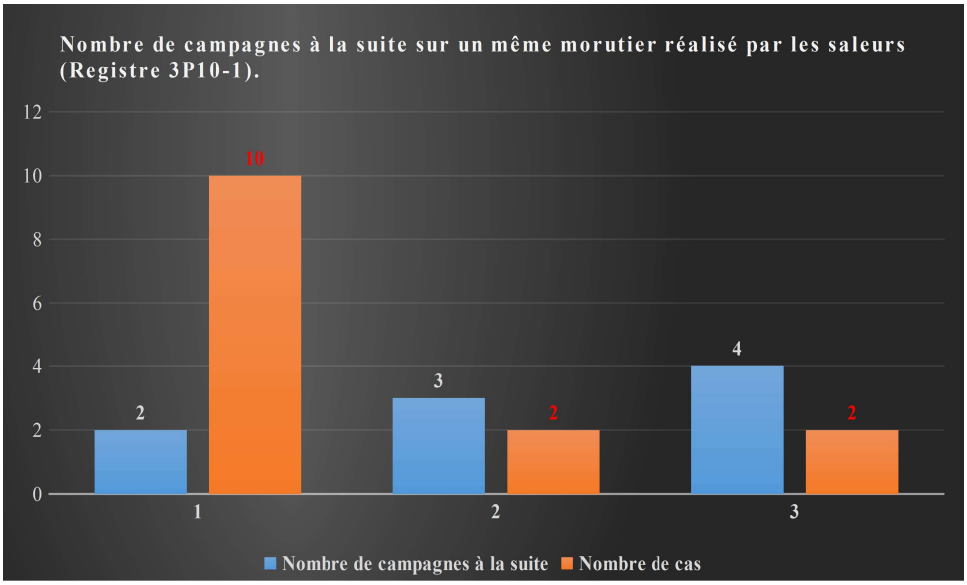


Les saleurs avaient réalisé en moyenne dix-huit campagnes morutières au moment où ils sont recensés en 1788 et c'est Jacques-Pascal Tesson qui détient le palmarès avec vingt-six campagnes à son actif à 39 ans. L'archive consultée ne précise pas, par contre, s'ils étaient

261 SHD Rochefort, 3P7-74 n°147. Il meurt au combat à bord du *Jemmapes* le 13 Prairial an II (1er juin 1794).

embarqués en tant que saleur. Ce tableau synthétique nous a permis de vérifier si les saleurs étaient des personnes fidèles à un navire ou pas ?

Histogramme n°54 : Attitude des saleurs à l'égard des campagnes de pêche.



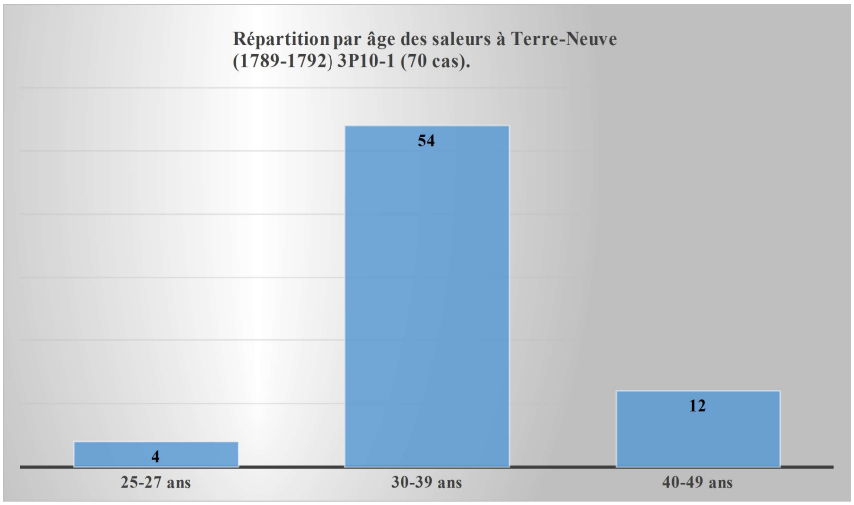
Pour les campagnes morutières des dernières années de l'Ancien Régime, 59% d'entre elles ont été réalisées par des saleurs fidèles à un même navire plus d'une campagne[262]. Ceci implique aussi que 41% des campagnes sont le fait d'un saleur « spontané » qui remplace un saleur attitré. Un saleur comme Jean-Michel Coutant fils d'un cordonnier chaumois, né en 1752, embarque comme saleur sur *Le Sablais* en 1789-1790 puis le quitte pour aller sur *La Bonne-Mère* en 1790 avant de revenir sur *Le Sablais* en 1791-1792 ce que confirme sa notice individuelle sur la matricule correspondante[263]. Le turn-over existe et les saleurs Guérin et Mathé alternent leurs places respectives sur *Les Deux Sœurs* et *Le Pourvoyeur* durant les campagnes 1789-1790. Il en est de même à bord du *Sablais* où deux saleurs occupèrent le poste tantôt Coutant cité précédemment, tantôt Jean Berjonneau puis à nouveau Coutant. Après avoir effectué deux campagnes sur *Le Sablais*, Jean Berjonneau rejoindra l'équipage de *La Constance*.

Par contre, nous avons pu isoler un groupe de quatorze saleurs qui enchaînèrent plusieurs campagnes à bord du même navire. Ces hommes sont restés à bord le temps de plusieurs campagnes ce qui atteste d'une forme de continuité professionnelle et d'un savoir-faire reconnu par la hiérarchie du bord. Dix saleurs effectuèrent deux campagnes successives, deux en réalisèrent trois et deux autres quatre. Il peut sembler pertinent d'observer le profil des saleurs qui effectuèrent quatre campagnes à bord du même navire. Il s'agit des nommés André Berjonneau (1753-1799) à bord du *Bienfaisant* capitaine Maurice Berthomé et de Jacques Ruchaud à bord de *La Jeune Thérèse* capitaine Bertaud qui remplaça Jean-François Sire parti sur *L'Aimable Suzanne* en remplacement de Christophe Boizard. Berjonneau et

262 Soit 39 campagnes sur un total de 66.
263 SHD Rochefort, 3P7-2 folio 47. Il navigua aussi sur *Le Jeune Antoine* toujours pour Terre-Neuve. À son départ du *Sablais*, il fut remplacé par le saleur Jean Berjonneau.

Ruchaud figurent parmi les saleurs les plus compétents avec respectivement dix-huit et vingt-quatre campagnes à leur actif en 1788.

Histogramme n°55 : Répartition par âge des saleurs.



L'une des principales distinctions avec le reste de l'équipage repose sans doute sur un âge plus mûr. Âgés de 36,2 ans en moyenne soit le même âge que les capitaines de cette période, ils sont 77,1% à avoir dépassé la trentaine alors que la moyenne d'âge du reste des matelots est inférieure de sept ans (29,4 ans). L'âge et l'expérience sont au cœur des caractéristiques de cette composition humaine et professionnelle et le choix du saleur revêt d'une stratégie fondamentale pour le bon fonctionnement de la campagne. La période sera cependant fatale à ces hommes puisqu'un tiers des saleurs périront dans la décennie 1790-1805[264]. Alors que, selon Étienne Taillemite, « *les saleurs, les décolleurs et les trancheurs sont exemptés du service des Classes* ». Hors, le Commissaire aux Classes les lève pourtant en masse dès le 20 février 1793[265]. Cette règle n'était-elle appliquée qu'en temps de paix ? Avec cette génération de saleurs – de terre-neuvas d'élite - s'éteindra l'une des périodes les plus prospères de l'histoire maritime olonnaise : la pêche sur le Grand Banc. Cette génération décimée par les guerres révolutionnaires et impériales manquera en 1815 pour relancer l'économie morutière et pour transmettre ce savoir-faire empirique appris sur le pont du navire avant de descendre dans la cale. Une des rares mobilités professionnelles où l'homme descend physiquement alors qu'il progresse socialement.

264 On recense dix morts, deux saleurs classés hors-service soit douze individus sur vingt-neuf saleurs (SHD, Registres 3P7-7 et 3P7-74).
265 Étienne TAILLEMITE, *Un nouveau Colbert*, 1985, p. 263. Voir notamment le registre 3P7-6.

Durabilité des équipages

Quelle leçon peut-on retenir de la composition de ces équipages ? Sont-ils fidèles à un même capitaine ou bien sont-ils plutôt volatils ?

Tableau n°55 : Fréquence des campagnes des marins sur un même morutier.

Navire	Nbre de marins Campagne 1	Campagne 2 (même marins que camp 1)	Camp. 3	Camp. 4	Camp. 5	Camp. 6	Total marins embarqués plusieurs fois	Nbre de marins embarqués (1789-92)	Valeur en %
La Jeune Thérèse (6 campagnes)	10	9	10	10	10	8	47	62	**75,8**
La Constance (5 campagnes)	10	1	1	2	1		5	47	**10,6**
Le Jeune Dragon (4 campagnes)	12	6	6	1			13	42	**31**
La Bonne Mère (3 campagnes)	9	9	3				12	28	**42,9**

L'analyse de ces quatre morutiers ayant effectué 18 campagnes vers l'Atlantique nord montre qu'il n'existe pas de logique propre à la bonne tenue d'un équipage. En effet, seule *La Jeune Thérèse* conserve près de 76% de son équipage initial alors que cette proportion ne représente qu'un peu plus de 10% des hommes de *La Constance*. Les matelots semblent avoir toute liberté pour embarquer à bord du navire de leur choix et les capitaines ne semblent pas enchaîner leurs marins à leur bâtiment. Seul le capitaine Bertaud sur *La Jeune Thérèse* fait figure ici d'exception avec un équipage durable qui témoigne d'un état de confiance certain entre le capitaine et ses hommes (**Annexe n°51**).

Durant la période 1789-1792, 304 mousses ont été formés sur les morutiers olonnais mais tous ne restaient pas systématiquement toute la durée de leur apprentissage avec un même capitaine puisque seuls 5,3% d'entre eux effectuèrent trois campagnes à la suite. La suite logique veut que les mousses accèdent au grade de novice. Dans cette optique-là, 7% des mousses ont continué novice sur le bâtiment qui avait commencé à les former et 3,3% d'entre eux continuèrent matelots sur ledit navire ce qui prouve l'éventail des possibilités d'embauche pour les matelots. Un capitaine garde sans aucun doute ses éléments sûrs et fiables à la pêche mais, en raison des accidents de la vie (maladie, mort), des levées pour le Système des Classes, il est obligé de recourir à un perpétuel mouvement de nouveaux embarqués et donc à de fréquentes rotations. Un navire tel qu'un morutier est à percevoir comme une entreprise vivante avec ses arrivées et ses départs parfois précipités. Dans ce cas, l'archive ne le mentionne pas.

Nous avons pris comme échantillon le seul morutier qui ait effectué six campagnes à la suite, de manière à pouvoir suivre les mouvements de son équipage sur la durée. Ce navire, *La Jeune Thérèse* fut commandé pendant toute la période par le capitaine chaumois Jacques Samuel Bertaud (1746-1828) qui réalisa, de Tard 1789 à Prime 1792, six campagnes morutières sur une durée approximative de deux ans et demi (**Annexe n°52**). Il fut secondé par deux lieutenants différents : Louis Hébert de Tard 1789 à Tard 1790 puis Pierre-Victor Augustin Brossard (1761-1813) de Prime 1791 à Prime 1792, réalisant tous deux trois

campagnes chacun. Le saleur Jacques Ruchaud sera le même de Prime 1790 à Prime 1792. Si son équipage est en large partie chaumois, l'État-major, quant à lui est plutôt sablais.

Nous avons pris soin de reconstituer dans le tableau synthétique ci-dessous les mouvements de chaque marin inscrit sur le registre de désarmement[266]. Sur ce morutier, 32 marins ont vécu des temps parfois très longs, d'autres plus fugaces. On peut affirmer que l'équipage global était composé de matelots à 47%, d'apprenants (mousses et novices) à hauteur de 40,5% ; le reste étant formé par l'État-major soit 12,5%.

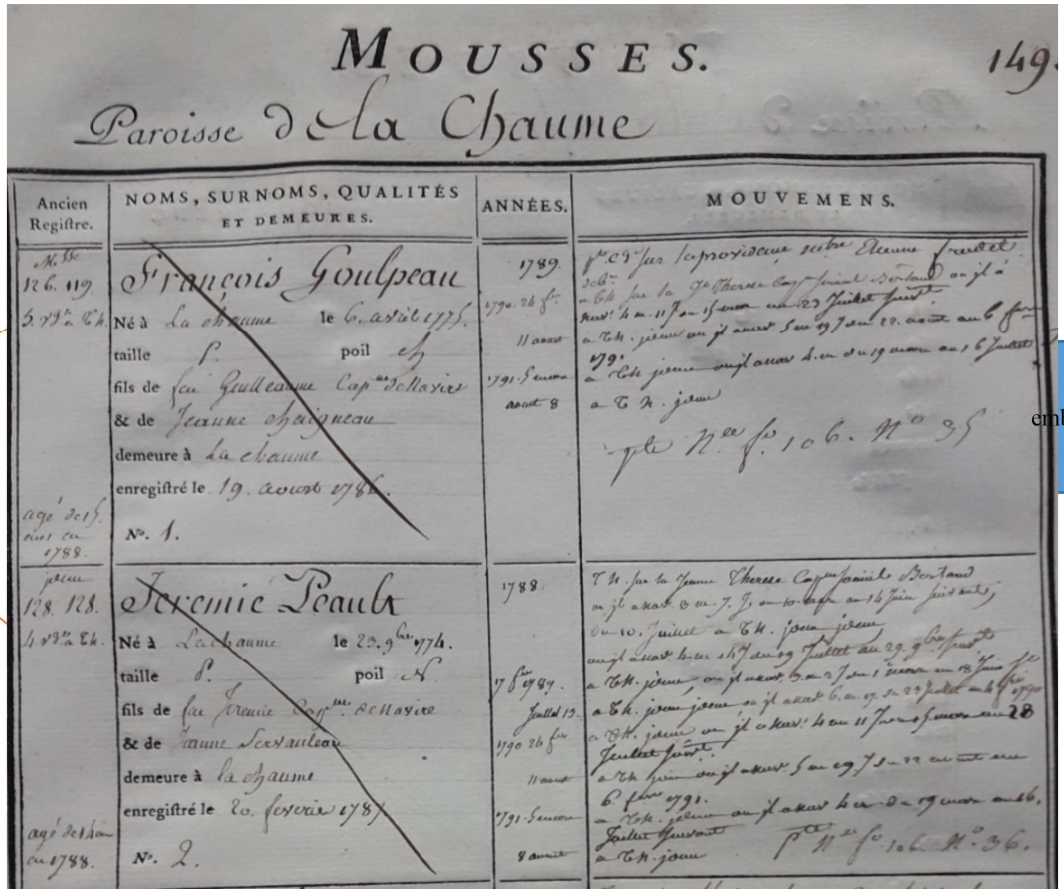
Tableau n°56 : Tableau synthétique des six campagnes de *La Jeune Thérèse* (1789-1792).

Nombre de campagnes réalisées à bord	Nombre de cas relevés	État-major	Matelots	Mousses et novices	Total
1	**8**	0	3	5	8
2	**1**	0	0	1	1
3	**3**	2	0	1	3
4	**4**	0	1	3	4
5	**5**	1	2	2	5
6	**11**	1	9	1	11
Total	**32**	**4**	**15**	**13**	**32**

Dès lors, quelles conclusions tirer de ce tableau synoptique ? Tout d'abord que l'équipage de *La Jeune Thérèse* est un équipage exceptionnellement stable puisque seulement un quart des marins n'a réalisé qu'une seule campagne à bord et dans la moitié des cas, il s'agit de mousses ou de novices. Par contre, le capitaine Bertaud peut compter sur un noyau dur de onze hommes qui va pratiquer les six campagnes à la suite soit près du tiers de l'effectif. On peut qualifier cet équipage de solidaire dans la mesure où la moitié des hommes est restée à bord au moins cinq campagnes. Il est bien évident que les mousses du fait même de leur jeune âge forment la catégorie la plus mobile puisqu'ils sont moins de la moitié à réaliser au moins quatre campagnes à bord. Par ailleurs, trois mousses : Benjamin Jérémie Péaud (1774-1837), François Goulpeau (1775-1844) et Jacques Samuel Bertaud fils (1777-1846) vont continuer novice à bord mais leur poursuite sera contrariée par l'entrée en guerre, en février 1793, qui les mènera vers d'autres horizons. Le novice Charles Moisnard resta quant à lui à bord en tant que matelot. Nous sommes bien en présence d'un *navire-école* qui figure comme un formidable centre d'apprentissage du métier de terre-neuvas. Le capitaine Bertaud que nous analyserons fait figure de chantre de l'apprentissage à l'école de Terre-Neuve que l'on présente comme une véritable école à ciel ouvert :

La pêche de la morue sur le Banc de Terre-Neuve qui dans des temps plus prospères occupait jusqu'à soixante bâtiments de cent vingt à cent-cinquante tonneaux qui partaient deux fois par an du port des Sables étaient la meilleure école de nos marins, l'habitude de naviguer dans les mers septentrionales les rendait familiers avec l'inconstance des flots, calmes et intrépides dans le danger, actifs et expérimentés dans les manœuvres et fortifiait leur tempérament contre l'inclémence des saisons. Ces qualités précieuses leur donnaient la réputation d'excellents hommes de mer et les officiers de la marine nationale leur ont toujours donné à cet égard, la justice qu'ils méritent et le moyen le plus sûr de multiplier cette classe d'hommes si précieuse à l'Etat et dont la guerre actuelle a considérablement diminué le nombre serait donc d'accorder à ce genre de navigation tous les encouragements propres à le tirer de l'anéantissement où il semble tombé depuis qu'une nouvelle Carthage a prétendu usurper l'empire des mers[267].

266 SHD Rochefort, 3P10-1, 1789-1792.
267 AM LS, Série DI-11, 30 Pluviôse an IX (19 février 1801).



Embarquements précédents informels à Terre-Neuve.

Mentions des embarquements sur *La Jeune Thérèse*.

Document n°39 - Registre des mousses, SHD, 3P7-3 (1788-1805).

Qui sont ces mousses que Bertaud a recrutés ? Sur les dix mousses dont nous avons pu retrouver la matricule correspondante, il s'avère que ceux-ci ont débuté dans le métier à l'âge moyen de 14,9 ans ; le benjamin étant du haut de ses onze ans, François Goulpeau et le plus âgé de tous, Louis-Marie Dron (19 ans)[268]. Le fait qu'il ne soit pas natif des Sables explique probablement une entrée plus tardive dans le métier. Sur le pont de ce navire, huit mousses sur dix étaient nés aux Sables ou à La Chaume et autant sont fils de marins dont six fils d'un capitaine de navire. L'origine géographique et sociale semble être un poids déterminant dans le choix du métier et le poids d'un père, capitaine, peut influencer son fils ou ses fils à suivre son sillage. Le capitaine Bertaud embarquera par exemple les deux frères Péaud, son propre fils et son neveu Guinement, tous fils de capitaines. Il doit certainement exister une solidarité informelle entre capitaines. Hormis Pierre Dupuy et François Boivin, tous avaient, avant leur embarquement officiel, déjà navigué, qui plus est de manière informelle, sur le Grand Banc. Ils totalisaient, avant d'avoir leur nom couché sur la matricule, quelques 21 campagnes à Terre-Neuve avec pour certains déjà quatre et cinq campagnes (Jérémie Péaud et François Goulpeau). En les embarquant à bord de *La Jeune Thérèse*, le capitaine Bertaud avait déjà sélectionné des mousses habitués à la pêche en haute mer ; parmi eux François Goulpeau qui avait en Prime 1790, au moment de son embarquement, déjà trois ans et demi d'expérience. Nul doute qu'il dut montrer les gestes aux nouveaux venus.

268 SHD 3P7-3 folios n°1, 2, 20, 35, 36, 43, 45, 46, 50 et 51.

Pour un capitaine, il s'avère vital que les hommes embarqués connaissent les usages d'un métier éprouvant où chaque geste est pesé. En mer, la parole est parfois superflue mais, un clin d'œil vif à un camarade doit déclencher une réaction rapide, efficace. Le capitaine Bertaud peut donc s'appuyer sur un corps de neuf habilleurs et du mousse Péaud qui aura fait tout son apprentissage auprès de son maître. Tous ces hommes sont des fidèles de Bertaud. Trois d'entre eux sont à démarquer puisqu'ils étaient embarqués dès la campagne de Prime 1788. Il s'agit de Charles Lesdain, Jacques Lizeau et Pierre Barré[269]. Ces deux derniers quitteront le bâtiment pour s'engager sur *Les Trois Frères* en Prime 1792 après quatre années complètes passées avec Bertaud et huit rotations vers Terre-Neuve.

On aura tenté de mettre en lumière la complexité du recrutement des équipages terre-neuvas, un métier si dur que le seul fait d'embarquer était déjà une victoire sur son propre devenir tant la réputation des marins les plaçait au-dessus des autres marins potentiels. Les marins terre-neuvas étaient ainsi sûrs de trouver un engagement compte-tenu de la difficulté du métier et de leur endurance extraordinaire qui faisaient d'eux des Êtres exceptionnels. Le capitaine devait probablement se transformer en « chasseur de têtes » pour compléter ses équipages et les sélectionner sur le plan qualitatif. Ce n'est sans doute pas un hasard si les mousses du capitaine Bertaud devinrent capitaines de navire à leur tour. Après avoir abordé les questions de composition des équipages, nous allons nous intéresser à la notion de temps et de durée propre à cette pêche lointaine.

B- Les « rythmes de la mer »[270]

Nous allons nous intéresser à une notion ô combien importante, celle du temps. D'autres historiens s'y sont déjà penchés[271] tant ce concept est vital du fait même que les marins, une fois partis en mer, perdent, en raison de l'éloignement de la terre qu'ils ne voient plus pendant des mois, tout repère à la fois spatial et temporel. La mer impose ainsi son rythme aux populations navigantes, un rythme fait de départs et de retours. Nous allons, grâce à l'étude affinée des campagnes morutières de la fin de l'Ancien Régime, tenter d'appréhender cette notion.

Nous avons utilisé diverses sources pour répondre à ces questions tels que les registres de désarmement qui indiquent les dates de départ et de retour des campagnes (voir documents précédents), les registres matricules des navigants, mais aussi une source peu utilisée, celle des congés[272]. Ces derniers, délivrés par l'Amirauté, étaient des autorisations de naviguer au commerce ou à la pêche pour chaque voyage[273]. Ils livrent ainsi des informations sur les dates

269 SHD, 3P7-6 folios 46, 69 et 105. Jacques Lizeau est présumé mort à Saint-Domingue. Pierre Barré (1765-1848, cohorte 3 n°36) quant à lui sera classé infirme.

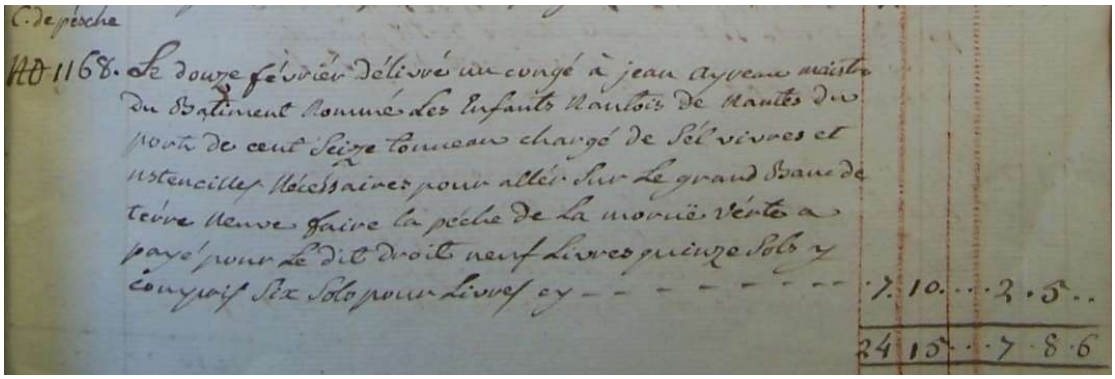
270 Pour reprendre l'expression de Gilbert BUTI, *Les Chemins de la mer : un petit port méditerranéen, Saint-Tropez (XVIIè-XVIIIe siècles)*, Presses Universitaires de Rennes, 2010, p. 91.

271 François PLOUX, « Introduction : Usages et représentations du temps dans les sociétés littorales », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 2010, p. 9-12.

272 Archives nationales cote G5 146 (document aimablement fourni par le professeur Th. Sauzeau).

273 Selon l'article 1, titre X du livre I de l'*Ordonnance de la Marine de 1681*, « *aucun vaisseau ne sortira des ports de notre royaume pour aller en mer sans congé de l'Amiral enregistré au greffe de l'Amirauté du lieu de son départ, à peine de Confiscation* ». Sont mentionnés sur le document, le nom du maître, celui du navire, son tonnage, sa cargaison, le port de chargement et celui de sa destination. Cité dans *La circulation des marchandises dans la France d'Ancien Régime, Comité pour l'histoire économique et financière de la France*,

de départ, le nom du navire, sa jauge, son capitaine et son type d'activité (cabotage, pêche fraîche, pêche à la morue). Au total, sur l'année 1787, 280 congés furent attribués à des maîtres de chaloupe, de barque ou de morutiers terre-neuvas. Nous nous focaliserons ici uniquement sur les informations fournies au sujet des trente-et-un morutiers vus sous le prisme temporel. Notre propos sera articulé autour de trois temps forts : le temps de l'armement, du départ et du retour.

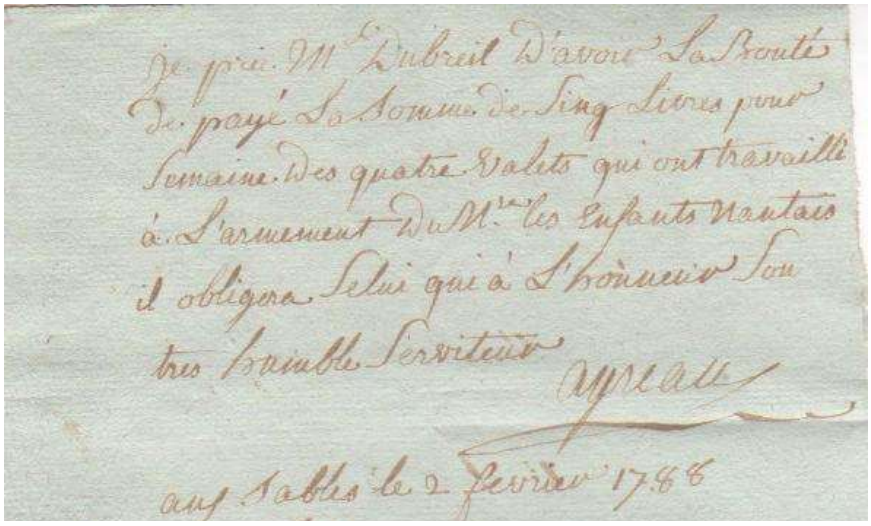

Depesche
1168. Le douze février délivré un congé à jean ayreau maistre
du Batiment nommé les Enfants Nantois de Nantes du
port de cent seize tonneaux chargé de Sel vivres et
ustencilles Nécessaires pour aller sur Le grand Banc de
terre Neuve faire la pêche de La morue Verte a
payé pour Le dit Droit neuf Livres quinze Sols y
compris Six Sols pour Livres cy - - - - - - - - - 7. 10. . . 2. 5. .
24 15 . . 7 8 6

Document n°40 - Le 12 février (1787) délivré un congé à Jean Ayreau maître du bâtiment nommé *Les Enfants nantais* de Nantes du port de cent-seize tonneaux chargé de sel, vivres et ustensiles nécessaires pour aller sur le grand Banc de Terre-Neuve faire la pêche de la morue verte (AN G5 146).

Le temps de l'armement

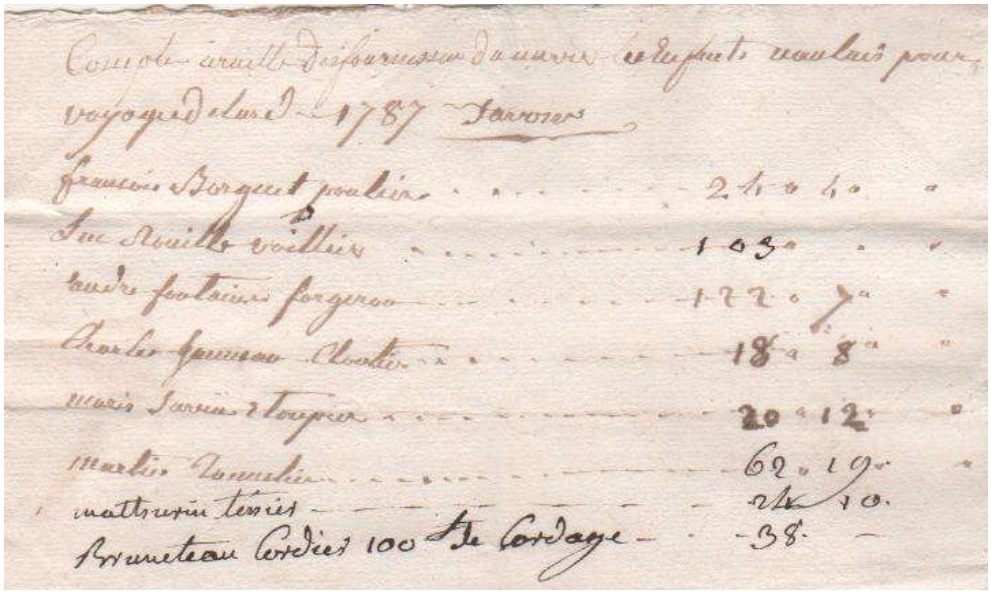
À leur retour ou avant leur départ pour le Grand Banc, les navires morutiers avaient nécessairement besoin d'être *visités* par le maître calfat du port qui parait aux travaux les plus urgents. Il fallait aussi charger les cales en sel, embarquer les vivres, revérifier les poulies et autres outils propres à la navigation (voiles, cordages). Le calcul du temps passé entre l'arrivée et les départs pour la campagne de Prime 1763 (**Annexe 53**), par exemple, atteste des délais très courts, de l'ordre de quinze jours, pour réarmer le navire, ce qui suppose une main d'œuvre nombreuse et très active sur les quais pour préparer à nouveau les morutiers à repartir en pêche le plus promptement possible. Aucun document ne relate l'effervescence des jours précédant les départs où les quais devaient grouiller de voituriers et autres portefaix et, en l'espace de quelques jours, les quartiers se vidaient de cette population masculine bruyante, partie pour plusieurs mois pêcher la morue au large de Terre-Neuve, en espérant rentrer sains et saufs au port. Le morutier du capitaine Nicolas Moreau, *Le Généreux*, ne mit que sept jours d'armement entre ses deux campagnes et sept navires sur treize mirent moins de deux semaines. On peut supposer qu'un équipage soudé et uni autour de son capitaine mettait la main à l'ouvrage pour repartir plus tôt et ainsi revenir plus vite. Une course contre la montre s'engageait dès le havre d'Olonne en songeant aux Bancs de l'Atlantique nord. La note du capitaine Arreau ci-dessous prouve que les mousses étaient payés pendant l'armement dudit navire.

1998, 204 p.


Je prie M. Dubreuil d'avoir la Bonté
de payé la Somme de Sinq Livres pour
Semaine des quatre Valets qui ont travaillé
à l'armement du M.re les Enfants Nantais
il obligera Celui qui a l'honneur Son
tres humble Serviteur
Ayreau
aux Sables le 2 fevrier 1788

Document n°41 - « Je prie M. Dubreuil d'avoir la bonté de payer la somme de six livres pour semaine des quatre valets qui ont travaillé à l'armement du navire *Les Enfants nantais*. Il obligera celui qui a l'honneur. Son très humble serviteur. Ayreau. Aux Sables le 2 février 1788 ». [Source privée, fond Guesneau].

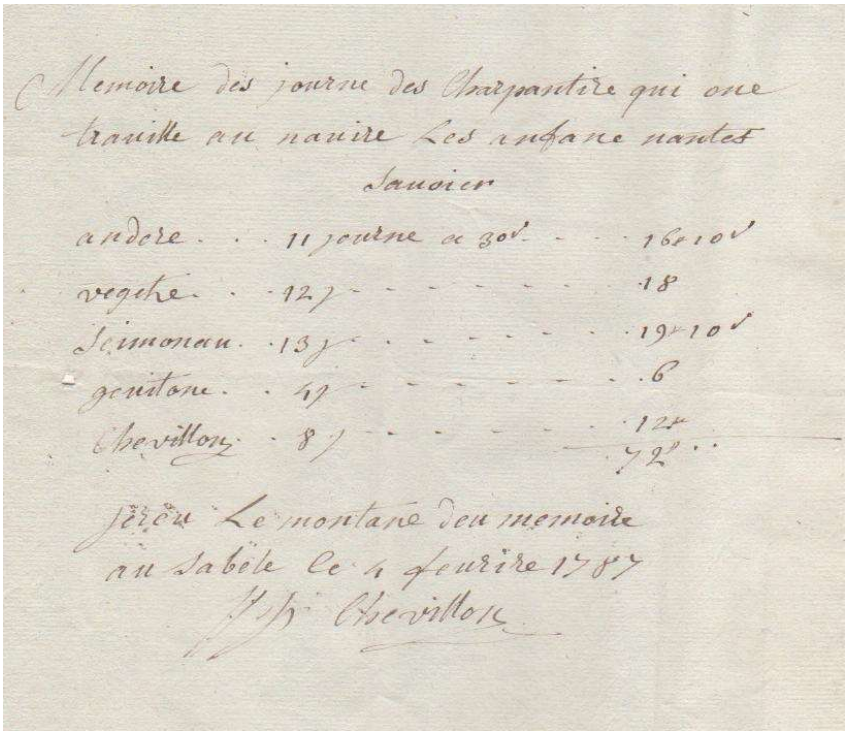
Tous les ateliers des artisans para-maritimes situés sur le quai des Sables étaient alors mis à contribution pendant le temps de l'armement.


Compte arrêté des fournisseurs du navire les Enfants nantais pour
voyage de tard 1787 Savoir
Francois Borgnet poulieur ..... 214 . 4 .
Jne Rouillé voillier ..... 103 . .
Xandre fontaine forgeron ..... 122 . 7 .
Charles Jouneau Cloutier ..... 18 . 8 .
Marie Savin Etoupier ..... 20 . 12 .
Martin Tonnelier ..... 62 . 19 .
Martin Tessier ..... 21 . 10 .
Bruneteau Cordier 100 de Cordage ..... 38 .

Document n°42 - « Compte arrêté des fournisseurs du navire *Les Enfants nantais* pour le voyage de tard 1787 savoir … ». [Source privée, fond Guesneau].

C'est ainsi que ce même morutier procéda à quelques travaux avant de repartir en Tard 1787 et demanda la maîtrise du poulieur Borgnet, du voilier Rouillé, du forgeron Fontaine, du cloutier Jouneau, des tonneliers Martin et Tessier et du cordier Bruneteau. Une femme, Marie Savin, se chargea, quant à elle, des étoupes. Les postes les plus onéreux représentant 74% des dépenses sont ceux du poulieur, du forgeron et du voilier. Un document complémentaire propre aux seules voiles pour cette même campagne rapporte qu'il fallut changer les quatre voiles de hune et de misaine pour un total de 250 livres. En Prime 1787, le cordier Bruneteau avait présenté une facture de 663 livres à Gaudin du Breuil dans laquelle figuraient « *150*

bouts de lignes de pêche » d'un montant de 408 livres. Le voilier fournit quant à lui des peaux de vache et les tabliers de pêche de l'équipage d'un montant de quatre livres l'unité. Ce document permet de cerner les artisans qui entrent dans l'avitaillement des navires.


Memoire des journe des Charpantier qui ont
travillé au navire Les enfance nantes
Janvier
andore . . 11 journe a 30v . . 16t 10v
veyché . 12 j 18
Simonau . 13 j 19t 10v
genitone . 4 j 6
Chevillon . 8 j 12t
72t . .
Jérôu Le montant des memoire
au Sable Ce 4 fevrier 1787
J.B. Chevillon

Document n°43 - « Mémoire des journées des charpentiers qui ont travaillé au navire *Les Enfants nantais* », signé Jacques Chevillon le 4 février 1787. [Source privée, fond Guesneau].

Les charpentiers restent la cheville ouvrière du navire et le maître charpentier Jacques Chevillon a employé cinq ouvriers pour un total de 48 journées de travail à 72 livres. L'inspection de la coque par le maître calfat Louis Touzeau était vitale pour assurer l'étanchéité et éviter tout accident une fois en pleine mer. On changea le 22 janvier 1788, les deux bois de gaillard, le bordage et un mât de hune. Les artisans de marine vivaient eux aussi des rythmes de travail intenses dès le retour des morutiers qui arrivaient en groupes et qui se préparaient à repartir. Ce laps de temps et de présence au port, très court, impliquait une forte présence des artisans et un travail sans doute ininterrompu pour être prêt. La réputation du charpentier en dépendait.

Outre les réparations d'usage, il convient d'embarquer les denrées rendues nécessaires par la pêche. Pour Prime 1787 par exemple, *Les Enfants nantais,* navire de 105 tonneaux, appartenant à Gaudin du Breuil[274] employa seize membres d'équipage de trois à six jours pour l'armement du navire ce qui coûta cent-trois livres à l'armateur ; en janvier 1788, il mobilisa

274 Navire construit à l'origine pour l'armateur principal nantais Van den Drische demeurant sur l'île Gloriette lequel est associé au clan des Gaudin. Le bâtiment est construit par le chantier Mouran et Dubigeon situé sur la même île (paroisse Saint-Nicolas) et l'acte conclu le 7 juin 1786, Blay, notaire. Il jaugeait à l'époque 98 tonneaux pour 54 pieds de quille et fut confié au capitaine sablais Luc Mathé qui fut remplacé par Jean Arreau des Sables également. L'armateur Van den Drische possédait aussi *Le Prince de la Trémouille*. Hervé RETUREAU, « L'itinéraire du morutier *Les Enfants nantais* et d'une famille de capitaines : les Arreau », *Revue Olona* n°217, 2011, p. 10-18.

quinze hommes pendant cinq jours pour 95 livres. Le sel nécessita quinze journées de travail[275] réalisées par une « *brigade de journaliers* » pour apporter jusqu'au port les quatre charges ¾ de sel. La question du sel, primordiale dans la réussite de cette pêche, donnait l'avantage aux Olonnais du seul fait de la présence des salines au fond du port. Cette proximité avec les bassins de production salicole leur évitait des trajets vers d'autres salines (Ré, Brouage ou Guérande, Le Croisic, Noirmoutier). Les équipages gagnaient du temps à « faire leur sel » et ne perdaient que le temps du chargement. Cette durée était estimée pour les morutiers normands par exemple à trente-trois jours[276].

Cette célérité va être une spécificité olonnaise, presqu'une marque de fabrique locale reconnue de tous les pêcheurs français mais l'on peut mettre en doute la fréquence de trois rotations comme le note une archive de juillet 1728[277] :

Cette pêche y a été autrefois fort considérable et il n'était pas nouveau de voir des navires faire jusqu'à trois voyages pendant une année. Plusieurs en font encore aujourd'hui deux, mais il s'en faut de beaucoup que les cargaisons approchent de celles qu'ils rapportaient autrefois.

On s'approvisionne également en eau douce puisée dans les sources de la Chaume qui se déversent au lieu-dit l'anse des fontaines sur le quai. Cette eau potable est ensuite mise en tonneau ce qui explique la présence d'ateliers de tonnellerie à proximité de cet endroit. Ainsi, existait-il des puits d'eau douce[278] à La Chaume tel le puits du Douaire[279] et d'autres situés tout près du château de La Chaume comme le confirme cet acte de partage de domaines entre le tonnelier Louis Ferret (v. 1681-1756) et ses beaux-frères et belles-sœurs Bruneteau. Son beau-père Louis Bruneteau possédait quatre maisons dont une avec un mûrier mais surtout « *trois puits à puiser de l'eau proche de la maison dite le Choucq et le château de la Chaume* » et un autre « *au quartier et venelle des ormeaux près le bourg* »[280]. Les morutiers devaient sans doute accoster au plus près pour charger les futailles d'eau douce ou bien le transfert se pratiquait à l'aide de gabarres, ce qui semble plus probable ; le peu d'eau dans le port à cet endroit n'aurait pas permis l'accostage des morutiers.

Une fois chargés, les navires n'ont plus qu'à quitter le port des Sables.

Les départs pour le Banc

À quelle période de l'année les morutiers quittaient-ils le port des Sables ? Le document cité en référence ci-dessous[281] et non daté stipule que

les bâtiments qui vont à la morue doivent commencer leur voyage dès les premiers jours de janvier l'avantage qu'ils ont à partir dans ce temps-là consiste à ce qu'ils peuvent arriver de cette manière dans le mois

275 Archives privées, Alain Guesneau.
276 André ZYSBERG, « Les terre-neuvas honfleurais (1665-1685) », *Revue d'Histoire Maritime* n°15, 2012, p. 86.
277 Charles DE LA MORANDIÉRE, *Histoire de la pêche française*, A.N. Marine, C.5, 22, cité p. 585.
278 La question de la conservation de l'eau douce en mer était cruciale pour les marins embarqués car au bout de quelques semaines, l'eau se corrompait et devenait imbuvable. Les marins sablais embarquaient très probablement du citron et des oranges puisque Collinet mentionne des navires espagnols en escale aux Sables apportant ces denrées d'après Alain GÉRARD *Les Sables au temps de la grande pêche,* p. 152, 13 décembre 1774. On sait que l'apport en vitamine C a permis de lutter contre le scorbut.

279 Alain GÉRARD, *Ibid.*, p. 228 et 246. Les puits de La Chaume sont visibles sur le plan de Buache, hydrographe du dépôt des cartes maritimes, daté de 1734 et figurant avec la lettre P, (S.H.A.T, archives du génie, art. 4, section 2, paragraphe 4, carton 2 (1725-1767), cahier central.
280 ADV, David, not. Acte du 24 janvier 1716.
281 AN D/254.

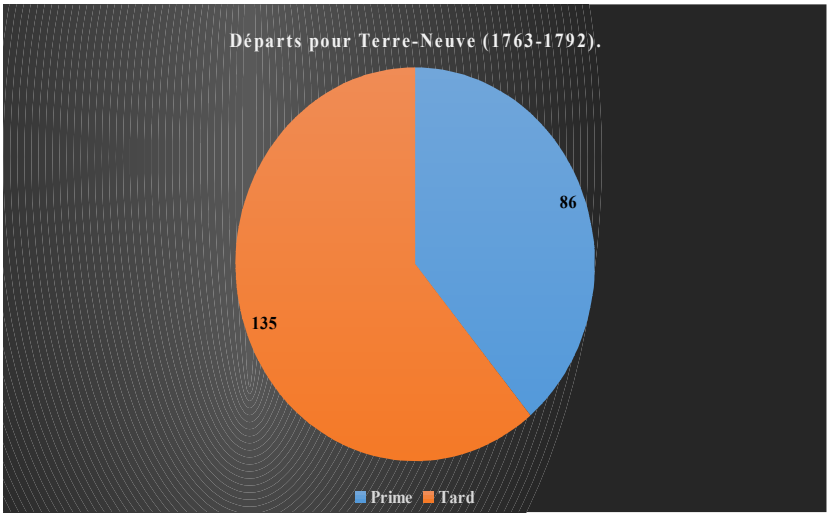
de février et qu'ils ont pour la pêche tout le mois de mars, avril et mai qui est le meilleur temps parce que le poisson en est beaucoup plus frais et se conserve aussi bien davantage que dans le mois de mai. Il est aussi plus abondant et qu'en commençant à pêcher dans le mois de mars et d'avril, quoique le poisson ne soit pas si abondant cela ne laisse pas de faire une fort grande avance qui donne lieu de revenir plus tôt. En sorte qu'ils peuvent être de retour en France au mois de mai.

Cependant on peut encore repartir en février, en mars, en avril et même en mai parce que ceux qui partiront en février peuvent avoir leur pêche en mai et ils se trouvent de retour en France à la fin de juillet. Ceux qui d'un mois à l'autre partent plus tard s'engagent cependant en plus dans les chaleurs en sorte que ceux qui ne partent qu'au mois de mai courent le risque d'avoir leur morue gâtée parce qu'ils ne peuvent faire leur pêche qu'aux mois de juillet et août qui est le temps des plus grosses chaleurs. Il arrive aussi que ces derniers ne peuvent point faire le second voyage au lieu que ceux qui sont partis depuis janvier jusqu'en mars pourront être de retour en France en mai et juin, ont encore assez de temps pour repartir depuis la mi-juillet jusqu'à la fin d'août qui est le bon temps pour la seconde partance et la meilleure aussi pour la pêche parce que si des vaisseaux partaient plus tard, ils s'engageraient trop avant dans les mauvais temps que la pêche de septembre et d'octobre est aussi bonne que celle d'avril et mai et, que la morue qu'ils pêchent dans cette saison se vend beaucoup mieux et plus que l'autre en ce que c'est la provision de Carême et que l'on a l'hiver devant soi pendant lequel elle se conserve mieux.

Il est vrai que l'on a vu quelquefois des vaisseaux partir dans les mois de septembre, octobre et novembre et même dans ces dernières années mais ils n'ont pas rempli à cause des mauvais temps qu'ils trouvent qui ont fait périr 4 ou cinq vaisseaux qui avaient pris ce parti et qui ne s'étaient résolu que par nécessité ne pouvant avoir de permission, ni de matelots dans d'autres temps […]

Nuançons quelque peu ces sources écrites pour les confronter aux sources plus réelles et, en même temps, plus proches du terrain à savoir celles du Système des Classes et des Congés de 1787. Ce document précise que les morutiers partent en janvier, or, il n'en est rien. Nous allons observer sur quatre coupes réalisées entre 1763-1764, 1775-1777, l'année 1787 et 1789-1792 les périodes de départ en Prime et en Tard. Nous savons que les morutiers étaient déhalés du port par des chaloupes pour gagner la rade avant le grand départ[282].

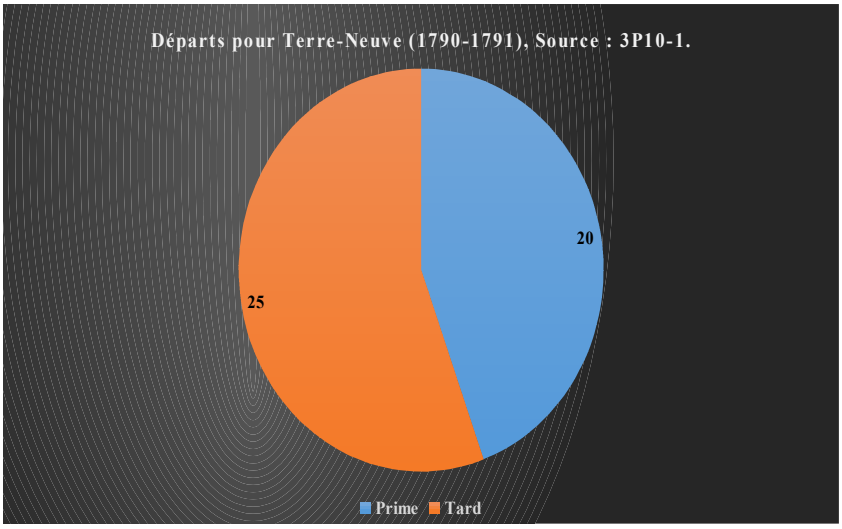
Graphique n°26 : Répartition des départs en Prime et en Tard entre 1763 et 1792 (221 voyages).



Sur une période de trente ans (1763-1792), ce sont les voyages de Tard qui « remportent la primeur » puisqu'ils représentent 61,1% des départs pour le Banc. Cependant ce chiffre doit être relativisé puisque le registre ne comprend pas les départs en Prime de l'année 1789 par exemple. Si l'on ne prend que les années complètes 1790 et 1791 voici la répartition :

282 AN D2/54, folios 76 à 85.

Graphique n°27 : Les départs pour Terre-Neuve des années 1790 et 1791 (45 voyages).



Il semble que les voyages de Tard l'aient remporté sur les voyages en Prime. La deuxième campagne de l'année était peut-être aussi plus lucrative.

Tableau n°58 : Répartition des départs pour le Banc (1763-1792)

	Voyage de Prime			Voyage de Tard			
	Février	**Mars**	**Total Prime**	**Juin**	**Juillet**	**Août**	**Total Tard**
1763[283]	6	13	**19**	0	0	17	**17**
1775-1777[284]	6	26	**32**	0	25	33	**58**
1787[285]	9	5	**14**	0	12	2	**14**
1789-1792[286]	8	13	**21**	11	13	22	**46**
Total	**29**	**57**	**86**	**11**	**50**	**74**	**135**
Valeur en %	33,7	66,3	**100%**	31,4	37	54,8	**100%**

Les départs en Prime avaient lieu dans plus des trois-quarts des cas en mars comme ce 17 mars 1776 où six morutiers quittent le port en convois profitant probablement d'une marée adéquate[287]. En 1787, c'est le mois de février qui remporte la palme des départs en Prime. Ce jour de mars 1776, les morutiers emportent avec eux quelque cent-vingt marins et ce sont plus encore de femmes, de sœurs, de mères, de filles qui regardent ces navires sortir du port. Derrière ces femmes, c'est aussi toute la société portuaire qui accompagne du regard ces

283 SHD Rochefort, 3P7-1.
284 SHD Rochefort, 3P7-2.
285 Congés de 1787, cote G5 146.
286 SHD Rochefort, 3P10-1 (1789-1792).
287 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche*, p. 177. Il s'agit des navires : *Le Trudaine, Le Jeune Printemps*, *Le Duc de Nivernais*, *La Marie-Thérèse*, *Le Jeune Robert* et *Le René-Marie*.

« forçats de la mer »[288]. Le port et les quais qui avaient, depuis leur retour du Banc, grouillé d'activités vont entrer dans une certaine léthargie ou tout au moins une baisse d'activité. La pêche à la morue imprime également un rythme particulier aux terriens. Avec leur départ, une nouvelle période commence, à terre, dans l'attente d'un retour estimé aux alentours du mois de juin.

Tableau n°59 : Le temps moyen d'absence des morutiers sur l'année

Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Janv.
À terre	PRIME				À terre	TARD					

En ce qui concerne les départs pour la campagne de Tard, c'est le mois d'août qui rassemble près de 55% des départs vers le Grand Banc alors qu'en 1787, les navires repartent davantage en juillet. Les navires partis en prime, rentrés entre fin juin et début juillet, ne pouvaient pas repartir avant août. Chaque saison est aussi unique dans le sens où la météorologie et une pêche abondante ou pas conditionnent la durée des campagnes.

En 1763[289], apparaît un autre type de rythme, celui des campagnes de Prime-Tard certes minoritaires puisque ne représentant que quatre campagnes cette année-là et quatre autres entre 1790 et 1792. Ce type de campagne attire moins les pêcheurs qui préfèrent dans ce cas-là embarquer à la sardine avant de partir en Tard comme on le souligne en 1745[290] :

Il n'y a pas de difficulté [...] pour former des équipages de Prime parce que tous les matelots sont poussés à le faire dans l'espérance de pouvoir aller encore à celui de Tard de la même année. Il n'en va pas de même pour celui de prime-tard parce que ne pouvant faire qu'un seul voyage dans l'année les matelots préfèrent rester à terre pour faire la pêche de la sardine et ensuite aller au voyage de Tard. Il n'y a aucune difficulté pour former les équipages des navires allant au voyage de Tard.

Il s'agit de campagnes intercalées. En 1763, deux navires quittent le port en mars pour rentrer en octobre et deux autres partent en avril et mai avec des retours en décembre soit des campagnes d'une durée comprise entre six mois et sept mois et demi. La plus longue campagne de Prime-Tard pour 1763 fut celle du capitaine Jacques-Mathieu Lucet et la plus courte celle de Beaudry. Est-ce la conjoncture qui favorisa ces durées inhabituelles ? En effet, le retour à la paix avait probablement désorganisé l'économie morutière et le calendrier. Des départs en février ou mars 1763 auraient été trop précoces.

Qu'en est-il des campagnes de l'année 1776 ? Cette année de paix, le port compte 31 morutiers qui effectuèrent un total de 49 campagnes annuelles réparties ainsi :

Tableau n°60 : Ventilation des campagnes morutières en 1776

Morutiers partis en	Prime	Tard	Total	Navires pratiquant Prime et Tard	Ne faisant que Prime	Ne faisant que Tard	Total
Nombre	**23**	**26**	**49**	**18**	**5**	**8**	**31**
Valeur en %	**46,9**	**53,1**	**100%**	**58,1**	**16,1**	**25,8**	**100%**

288 En référence au reportage télévisé diffusé sur France 3 le 7 janvier 2019 intitulé « *L'odyssée des forçats de la mer* ».
289 SHD, Registre 3P7-1.
290 Charles DE LA MORANDIÉRE, *Ibid.*, Tome 1, p. 299.

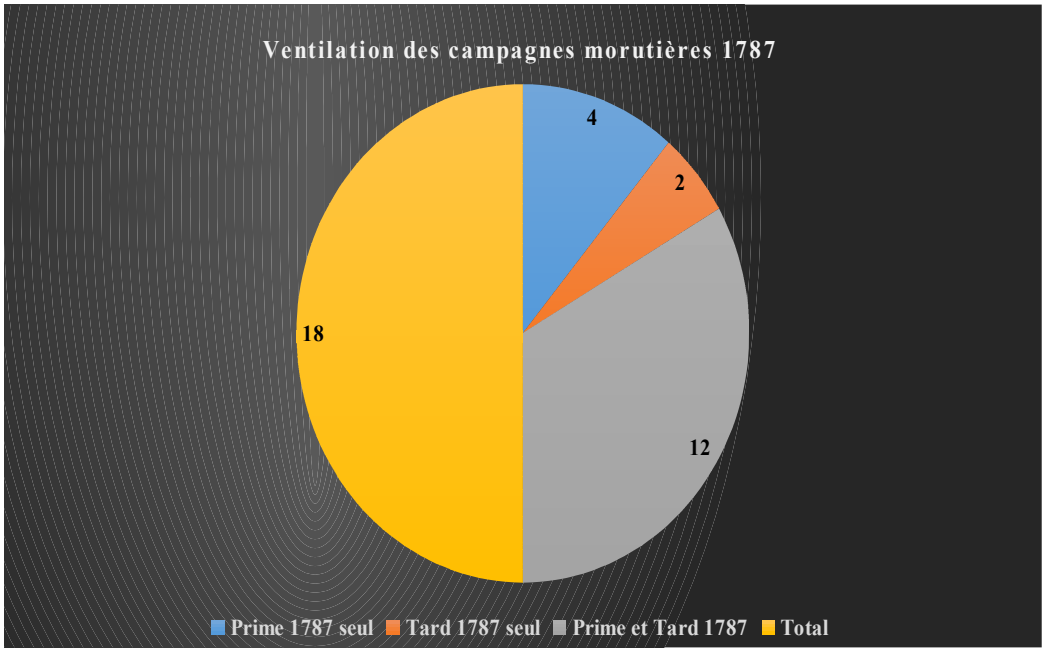
La part des campagnes en Tard l'emporte et près de 60% des morutiers repartent là aussi en Tard au retour de leur première campagne.

La tradition voulait que le port des Sables envoie ses navires sur le Banc deux fois l'an. Ce fut une pratique exceptionnelle, à l'échelle des ports français, qui fit cependant la singularité des pêcheurs olonnais. Il semble bien que les Olonnais aient été les seuls marins à enchaîner deux campagnes morutières, phénomène souligné par Charles de La Morandière. André Zysberg avoue aussi que les Honfleurais tentèrent cette expérience de façon très minoritaire puisqu'elle ne se compta que « *sur les doigts de la main* »[291]. Cette pratique semblait s'essouffler à la fin du XVII[e] siècle :

Bien mieux même, tous les navires des Sables ne faisaient pas les deux voyages réglementaires de prime et de tard. Lorsqu'on prend les états de pêche, on voit qu'un tiers seulement faisait deux campagnes dans l'année[292].

Pourtant, au milieu du XVIII[e] siècle, les Olonnais retrouvent le rythme des deux campagnes annuelles puisqu'elles représentent 25% entre 1735 et 1744[293], 76,5% des cas en 1763, 58,1% en 1776 pour remonter à 66,7% en 1787 (**Annexes 54 et 55**).

Graphique n°28 – Ventilation des campagnes morutières pour l'année 1787.



Qui décidait de la durée de la campagne de pêche ? Certes, si le capitaine se devait d'obéir aux ordres de l'armateur ou tout au moins aux instructions édictées avant le départ c'est bien lui qui, aux commandes du navire sur le Banc, décidait de continuer la pêche ou de rentrer en France en fonction de différents critères qui nous échappent ici mais le principal étant la quantité pêchée. Le document figurant en **Annexe 56** rappelle au capitaine Arreau ses devoirs pour la réussite de la campagne de Prime 1787 avec les impératifs calendaires à respecter pour envisager une seconde campagne. L'armateur loue l'expérience professionnelle

291 André ZYSBER, *Ibid.*, p. 100.
292 A. N. Colonies, C 11 F, 5, f°4, 1698.
293 Charles DE LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche française*, p. 588.

du capitaine, sûr qu'« *il fera toujours [pour] qu'il puisse faire les deux voyages* ». L'armateur attend une « pêche miraculeuse » de 11 000 morues.

Durée des campagnes

Combien de temps duraient les campagnes de pêche sur Terre-Neuve. Existait-il des directives royales pour encadrer cette pêche ? L'Arrêt du Roi du 20 avril 1729[294] prévoit une pêche d'une durée de cinq mois correspondant à la quantité de vivres embarquée à bord pour une campagne ordinaire.

Article Premier.

Les Négociants & Armateurs des Sables d'Olonne, qui destineront leurs bâtiments pour faire la pêche de Prime sur le grand Banc, sur celui des Orphelins et en Islande, seront tenus d'y faire embarquer des vivres qui puissent fournir ***au moins pendant cinq mois*** *la subsistance des équipages qui y seront employés, lesquels vivres consisteront en Deux cents dix livres de Biscuit & une barrique un quart de vin tiré au fin pour chaque homme et ce outre la quantité de viandes salées, légumes et rafraîchissements qu'ils sont dans l'usage d'embarquer le tout à peine de Trois cent livres d'amende dont moitié appartiendra au dénonciateur.*

L'article II précise que les armateurs sont libres d'embarquer une « *plus grande quantité de vivres s'ils le jugent à propos* ». Il est bien spécifié dans l'article III que « *Les Matelots & autres gens de Mer qui forceront leur Capitaine ou Maître de contrevenir aux dispositions du présent Règlement & de cesser la Pêche pour revenir en France, seront punis corporellement ; & en outre privés de la part à eux revenant dans la pêche qui aura été faite* ». Pourtant, des exemples attestent que certains matelots poussent les capitaines à débanquer[295] pour rentrer en France afin de pouvoir enchaîner sur la campagne de Tard. Ainsi, le capitaine Nicolas Taugour se plaint-il auprès du Ministre de la Marine Rouillé[296]. Le capitaine Taugour, dans sa 41e année, pilote depuis 1740, met ici son autorité en porte-à-faux et risque de perdre ses commandements à venir car, comme le stipule le Ministre en fin de lettre, « *s'il est réellement reconnu incapable de se faire obéir par les équipages, je prendrai les ordres du roi pour le priver du commandement des navires* ». Le plaignant expose qu'il avait

été contraint par son équipage de ramener son navire en France au lieu de suivre sa destination pour la pêche de la morue. La violence dont cet équipage a usé à cet égard étant d'une dangereuse conséquence, il importe qu'il soit fait un exemple de sévérité sur les principaux auteurs du désordre et, afin d'y parvenir régulièrement, il est à propos de laisser suivre par l'armateur la procédure qu'il a commencée devant les officiers de l'Amirauté.

Le Ministre, entend donc punir les fauteurs du trouble et s'accorde à leur faire

subir quelques punitions modérées en évitant néanmoins leur dispersion et la ruine de leurs familles. Les négociants sont trop intéressés pour eux-mêmes à la conservation des matelots pour qu'il n'y ait pas lieu de s'attendre qu'ils seront disposés à agir selon ces vues.

La moyenne de la durée des campagnes sur la période 1763-1792, soit les trente dernières années de l'Ancien Régime, permet la réflexion quantitative suivante.

294 « *Règlement concernant la pêche de la morue qui sera faite par les Vaisseaux des Sables d'Olonne, du 20 avril 1729* ». Bibl. du ministère de la marine, Recueils d'édits, 352-28, f°257 cité par Charles DE LA MORANDIÈRE, *Ibid*., p. 586.
295 Débanquer : action de quitter le banc de Terre-Neuve pour rentrer en France.
296 SHD, 3P1-4, Lettre du 27 juin 1754.

Tableau n°61 : Durée des campagnes morutières (1763-1792)

Périodes	1763		1775-1777		1789-1792		Moyennes		
	Prime	Tard	Prime	Tard	Prime	Tard	Prime	Tard	Globale
Durée (en mois)	5,1	5,8	4,8	5	5,6	5,4	5,2	5,4	5,3

Les durées des campagnes de Prime et de Tard, sont équivalentes puisqu'en moyenne, une campagne à Terre-Neuve durait 5,3 mois. Collinet note en novembre 1776, une durée plus longue que d'ordinaire[297] :

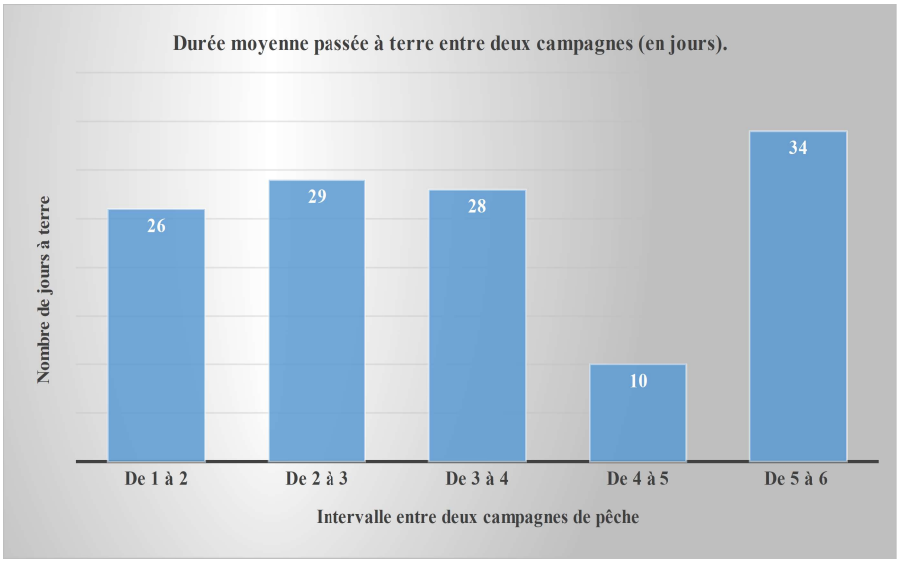
J'ai eu nouvelle que mon navire *Le Breton,* capitaine Alexis Musseau, était arrivé à Nantes le *treize dudit, avec 14 000 de morues. Son voyage a été six mois sept jours.*

La campagne de Tard 1777 avait été écourtée par l'entrée en guerre et le rapatriement forcé des morutiers vers la France, ce qui abaisse la moyenne car sur les deux campagnes précédentes (Tard 1775 et 1776), les campagnes avaient duré 5,8 et 5,3 mois. On constate la même tendance au cours de la campagne de Tard 1792 où les événements qui annoncent l'entrée en guerre durent raccourcir la campagne qui passe de 5,9 mois en Tard 1791 à cinq mois pour Tard 1792, alors que la marée de Prime 1792 a été la plus longue des trente années d'étude avec 6,8 mois. Sans doute les capitaines avaient-ils voulu prolonger la campagne, sachant que celle de Tard 1792 risquait d'être compromise en raison d'une conjoncture diplomatique tendue.

André Zysberg a calculé que les marins honfleurois passaient 43% de leur temps de campagne en pêche précisant que « *le temps productif d'une campagne s'avère donc limité : la prise de sel mange un mois de campagne en moyenne. Ceci explique pourquoi, sauf exception, les terre-neuvas honfleurais ne parviennent pas à accomplir deux voyages par an, comme ceux des Sables-d'Olonne* »[298]. Un marin qui embarque pour Terre-Neuve engage une course contre la montre et vit hors du temps, du temps rythmé par la terre ; en mer, seule la pêche et les prises comptent. L'exemple de René Soreau (1763-1838), *habilleur* à bord de *La Jeune Thérèse* montre qu'un matelot qui enchaînait les campagnes pouvait passer près de 90% de son temps à bord, entre le temps où il embarque et celui où il débarque. Dans son cas, en l'espace de quarante-mois et six campagnes, ce matelot et par extension son équipage ont passé trente-cinq mois et demi en mer ou en armement obéissant à des cadences infernales et passant ainsi une très faible part de son temps vacant à terre. En prenant appui sur les durées de campagnes de quatre morutiers partis entre 1789 et 1792 totalisant vingt-deux campagnes, on arrive à un rapport temps passé en mer/temps réel de 81%. La durée moyenne de « repos » (mais s'agissait-il vraiment de repos car il y avait l'armement à réaliser à bord avant le prochain départ), est de 25,4 jours soit un peu moins d'un mois même si l'on remarque des différences en fonction du rang des départs.

297 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche*, p. 191.
298 André ZYSBERG, « Les Terre-neuvas honfleurais (1665-1685) », *Revue d'Histoire Maritime* n°15, 2012, p. 100.

Histogramme n°56 : Durée moyenne passée à terre entre deux campagnes (en jours).



Les délais les plus longs sont ceux entre la 2e et la 3e puis la 4e campagne avec 29 et 28 jours. En effet, si le temps passé à réarmer le navire au retour de la 1ère campagne est de 26 jours, ce chiffre augmente par la suite sauf entre la 4e et la 5e où il chute à dix jours (deux cas seulement mais sont-ils représentatifs ?). Par contre, pour sa 6e campagne, le capitaine Bertaud, qui sera le seul à partir à cette période, passe 34 jours entre le 4 février et le 10 mars 1792[299]. Quelles raisons expliquent cette longue durée ? Une mauvaise récolte en sel l'année précédente qui aurait ralenti son chargement l'obligeant à prendre son sel en dehors des Sables ? Du mauvais temps qui empêcherait le départ ou la conjoncture internationale peu favorable à décider les armateurs à envoyer leurs navires dans les eaux de Terre-Neuve ? Après des délais extrêmement longs, 133 jours en moyenne, trois morutiers se décident à partir entre juillet et août 1792 pour revenir en décembre alors que Bertaud, parti quatre mois avant eux était rentré depuis novembre. Cette ultime année – 1792 – aura somme toute été singulière pour les derniers équipages terre-neuvas sablais.

C- Risques et dangers de la pêche à Terre-Neuve

C'est un poncif que d'admettre que la pêche sur le Grand Banc fut une pêche à risques. Bien évidemment, évoluant dans un univers hostile, en proie aux glaces dérivantes ou icebergs, aux brouillards, aux coups de mer cinglants, les navires étaient, de fait, mis à rude épreuve. Combien ne revenaient pas de ces campagnes lointaines ? Il est encore difficile de le définir avec précision tant les chiffres restent aléatoires et nous manquons pour ce sujet d'archives sérielles et continues. Néanmoins, nous ne traiterons pas ici des cas individuels de morts en mer que nous aborderons en dernière partie au sujet de la démographie des gens de mer mais uniquement des accidents collectifs avec perte corps et biens de l'équipage qui sont parvenus jusqu'à nous. Ces faits de mer demeurent somme toute exceptionnels.

299 Alain GÉRARD, *Les Sables et la guerre de Vendée*, p. 76.

Pour notre période, le curé de la Chaume, Dorion, rapporte le naufrage d'un morutier appartenant à Monsieur de la Brunière-Servanteau en Prime 1730[300].

Au voyage de prime de l'année présente mille sept cent trente, le navire La Marie-Anne appartenant à Monsieur de La Brunière-Servanteau, parti de ce port le vingt-et-un février, pour le banc de Terre-Neuve, n'en est plus revenu sans qu'on sache ce qu'il est devenu ni de quelle manière ni en quel temps il est péri. Quatorze personnes de cette paroisse la plupart pères de famille ont eu le malheur de se trouver enveloppés dans le naufrage dont voici les noms ci-dessous :

André Thessier le capitaine, André Thessier son fils, François Mercereau, François Mercereau son fils, Mathurin Goribon, Jean Raimondeau, René Boulineau, François Grelaud, Joseph Rouleau, Jean Potier, Mathurin Ergaud, René Robion, Jean Ménager et Vincent Dupont sans parler des huit autres de la paroisse des Sables.

Lors de cette funeste marée, *La Marie-Anne* sombre loin de toute terre et engloutit avec elle l'équipage au complet comportant vingt-deux personnes dont des pères et leurs fils embarqués mousses. Le pauvre Joseph Rouleau[301] était marié depuis le 24 janvier 1730 soit à peine un mois avant le départ. Cette tragédie marqua les esprits, tout au moins celui du desservant de la paroisse qui jugea utile de coucher sur papier la longue liste des disparus en mer, ses paroissiens. Il n'omet pas de préciser à la fin de l'obituaire qu'un certain nombre dépendaient de la paroisse des Sables. Pour ces derniers, le curé des Sables n'en fait pas mention dans le registre. Une fortune de mer parmi d'autres ? Un moindre intérêt pour les événements de mer de ce desservant ? Difficile à affirmer. Toujours est-il qu'aux Sables ce naufrage ne fut pas mentionné dans les écrits paroissiaux.

Quelque cinquante-trois années plus tard, lors de l'hiver 1774, le chroniqueur Collinet relate la disparition de trois morutiers, ce qui alourdit le nombre de disparus en mer[302].

Le 1er décembre. Il manque trois de nos navires expédiés de ce port pour le voyage de prime au Grand Banc de Terre-Neuve, que l'on suppose avoir péri par les glaces à l'approche du Banc, ayant été abondantes en ces environs, qui sont : 1° Le navire L'Henriette, parti de ce port le 1er février, capitaine Nicolas Bréchard, âgé de vingt-sept ans, armateur le sieur Jolly, second Jacques Pigeon, mari de N. Moreau. 2° Le navire La Félicité, parti le 27 février, capitaine Louis Raffin, âgé de vingt-sept ans, armateur le sieur Coppat, second N. Morin, mari de la Magneau. 3° Le navire La Christine, parti le 27 février, capitaine Nicolas Brossard, époux de Suzanne Bourget, second Joseph Favereau, mari de Marie Bouet.

Collinet prend soin de nommer les capitaines, leur jeune âge (27 ans pour deux d'entre eux), leurs seconds et le nom des désormais veuves. Bien sûr, il ne peut nommer tous les marins estimés à quelque soixante personnes, si l'on tient compte de l'usage d'embarquer près de vingt personnes par navire. Deux de ces navires, avaient quitté le port le même jour, le 27 février, espérant rentrer pour l'été. Malheureusement pour ces équipages, en quittant le port ce jour-là, ils ne savaient pas qu'ils ne reverraient plus jamais leur clocher. Partis de concert vers le Grand Banc, ils ont pu disparaître également ensemble. Pour les terriens, la mort en mer reste un mystère et les questions taraudent les vivants. Que s'est-il passé ? Ont-ils été victimes d'un abordage, d'une tempête ? Autant de questions qu'ose aussi se poser André Collinet quand il exprime tout son désarroi et son impuissance à expliquer ce qui s'est réellement

300 AM LS GG1-12.

301 Fils d'un saunier du village de l'Aubraie, Joseph Roulleau ou Rouleau était né en mars 1692 au foyer d'André Roulleau (v. 1661-1721) et Marguerite Guilbaud. Ses deux frères (André et Claude) furent quant à eux laboureur-saunier (AM LS GGI-5).

302 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche*, p. 148.

passé ; il « suppose que » … La mort du marin ne laisse pas indifférents ceux qui sont restés à terre, qui plus est lorsqu'il s'agit d'une disparition corps et biens[303].

Cette hécatombe de 1774 affecta le monde des gens de mer en décimant des hommes mais il y eut évidemment des répercussions à terre avec des veuves, des orphelins et un état général de misère à affronter. Au détour d'un mariage d'un des orphelins une vingtaine d'années plus tard, cette tragédie remonte en surface et réapparait dans l'acte lorsque le prêtre rappelle les circonstances de la mort du père dans cette hécatombe collective.

Il est un fait que seules ces tragédies permettent de rendre compte des conditions de vie ou de survie à bord.

Comment expliquer le déclin d'une pêche qui fit pendant près d'un siècle et demi la fortune et la renommée du port des Sables ?

III- Le lent déclin de la pêche morutière aux Sables-d'Olonne (1750-1830)

Nous allons dresser un état des lieux chronologique de l'activité morutière sur la place des Sables en distinguant les périodes de guerres maritimes des périodes de paix.

A- La situation de la flottille en début de période (1750-1792)

Nous allons suivre l'évolution générale du nombre de morutiers en sachant que la période est marquée par un déclin continuel du nombre des armements alors que d'autres ports comme Granville progressent. Faute de données statistiques complètes et sérielles, nous avons dû créer une « métasource composite » à partir de données éparses contenues dans les notes de Collinet et des archives émanant du Système des Classes. Notre période d'étude coïncide d'ailleurs avec les premières archives matricules[304]. Le port des Sables souffre cruellement du manque des archives de l'Amirauté disparues dans le tourbillon révolutionnaire. Les minutes notariales nous ont été d'un précieux secours notamment sur la période de fin de règne du Roi-Soleil.

Pourquoi, alors, un port comme celui des Sables qui a fait sa fortune et sa réputation sur cette pêche quasi exclusive, est-il en perte de vitesse quand d'autres tirent leur épingle du jeu ? Quelles explications peuvent être avancées sur ce déclin programme alors que l'Inventaire dressé sur ordre de Colbert en 1664[305] affichait 74 navires formant la première place morutière française et près de 21% de la flottille totale et 62% de la flottille errante précisant que les Olonnais « *ne vont ordinairement qu'en voyage en la Terre-Neuve pêcher la morue verte* »[306] ?

303 Philippe MASSON, *La mort et les marins*, Glénat, 1995. Alain CABANTOUS, *Les citoyens du large. Les identités maritimes en France (XVII^e^-XIX^e^ siècle),* Aubier, 1995, p. 145-151.

304 Tout comme au Havre où les registres matricules antérieurs n'ont pas été conservés. Robert RICHARD, « Apogée et déclin de la pêche morutière au Havre aux XVII^e^ et XVIII^e^ siècles : réflexions et problèmes », *La pêche en Manche et Mer du Nord, XVIII^e^-XX^e^ siècles*, sd. de Patrick Villiers, 1998, p. 15-22.

305 B.N. Cinq Cents Colbert, 199, f°39.

306 Cité par Charles DE LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale*, Tome 1, Maisonneuve et Larose, 1962, p. 297 et 315. L'auteur distingue 74 navires aux Sables, 61 à Saint-Malo, 50 au Havre, 35 à Nantes, 30 à Honfleur, 24 à Granville, 18 à La Rochelle et Saint-Jean-de-

Charles de La Morandière estime que la perte de Terre-Neuve et de l'Acadie, cédés aux Anglais lors du traité d'Utrecht en 1713, a porté un coup fatal à l'activité morutière[307]. La France conserva un droit de pêche au Petit-Nord sur la côte septentrionale de l'île. Le port des Sables aligne encore soixante-six morutiers entre 1710 et 1720 soit seulement 11% de moins que trente ans plus tôt et conserve la première place loin devant Honfleur (29 navires), Le Havre (14) ou Granville (10)[308]. La tendance est plutôt à la reprise puisque les deux décennies suivantes sont marquées par une hausse des armements de plus de 59%. Les années qui précèdent la guerre de Succession d'Autriche (1744-1748) sont encore des années qui consacrent l'activité morutière même si la baisse des armements inquiète.

Déjà l'Arrêt du Conseil d'État du Roi du 5 avril 1740 avait-il annoncé en préambule :

Vu par le Roy, en son Conseil, la requête présentée par les habitants de la ville des Sables d'Olonne, contenant qu'ils font le commerce de la pêche de la morue verte sur le banc de Terre-Neuve, depuis plus d'un siècle, que c'est le seul commerce qu'ils fassent et qu'ils puissent faire, lequel est d'autant plus important qu'il procure la consommation des denrées de leur Élection et les met en état de payer les impositions qui sont considérables. Qu'ordinairement le nombre de leurs navires pêcheurs est entre cinquante à soixante équipés chacun d'un Maître, d'un Pilote, de quatre matelots et de quatre mousses que presque tous ces vaisseaux font quatre voyages par an, celui d'hiver ou de prime et celui d'été ou de tard[309]. Que par ces sortes d'équipements, quelques caboteurs et environ quarante bateaux qui vont tous les jours pêcher sur leurs côtes, ils font vivre jusqu'ici environ 2000 matelots des plus expérimentés et des plus robustes du royaume, qui, dans les armées navales, ont toujours été placés dans les vaisseaux du premier rang ; qu'il est aisé de juger que des quatre mousses que chaque navire pêcheur est obligé d'avoir, il ne peut s'en former qu'une école féconde de matelots […] Qu'aujourd'hui, ils se voient presque ruinés et dans la cruelle nécessité d'abandonner leur commerce qui, depuis 1720, tombe d'année en année dans une plus grande décadence.

Selon les négociants, les raisons du déclin proviennent du grand nombre de navires construits pour cette pêche en Normandie ; de l'inégalité des droits de péage au Havre et à Dieppe qui avantage ces derniers ports empêchant ainsi les Olonnais de vendre leurs cargaisons à Paris, de même que des taxes trop élevées sur la Loire ; que les navires olonnais disposent d'une durée de vie plus courte que les navires de la Seudre. On le voit, les raisons du déclin ne semblent pas relever d'une origine unique mais au contraire de la conjugaison de multiples facteurs concomitants. Finalement, le Roi accepta d'aligner les taxes des morutiers olonnais sur celles des Normands. Un mémoire[310] adressé à M. de Chavigny, commissaire au département du Bas-Poitou en date du 28 septembre 1745 précisait que

Il y a eu aux Sables plus de 80 à 90 navires affectés à ce commerce. Depuis 1735 jusqu'à 1744, il n'y en a eu que 50 qui ont fait le pêche en prime et tard chaque année : dans la première de 40 à 50 navires, dans la seconde près de 25, ce qui fait année commune 75 voyages.

L'activité reprend au retour de la paix d'Aix-la-Chapelle en octobre 1748 mais, dès 1755-1756, la guerre reprend pour sept années. En 1763, au retour de la paix, les équipages décimés par les combats navals et la captivité, sont peu nombreux et les armements aussi (28 contre 62 en 1754).

Luz, 13 à Saint-Brieuc, 10 à Marennes, 9 à Bordeaux, 8 à Dieppe et Bayonne, 2 à Saint-Valéry-en-Caux soit 360 navires.

307 Près d'un siècle plus tard, le 30 mai 1814, le Traité de Paris (art. 13) stipulait : « *Quant au droit de pêche des Français sur le Grand Banc de Terre-Neuve, sur les côtes de l'île de ce nom et des îles adjacentes et dans le golfe du Saint-Laurent, tout sera remis sur le même pied qu'en 1792* ».

308 Charles DE LA MORANDIÈRE, *Ibid*., p. 635.

309 Ces données semblent fausses : il n'y avait pas quatre voyages par an ni dix personnes à bord. D'où vient cette erreur ?

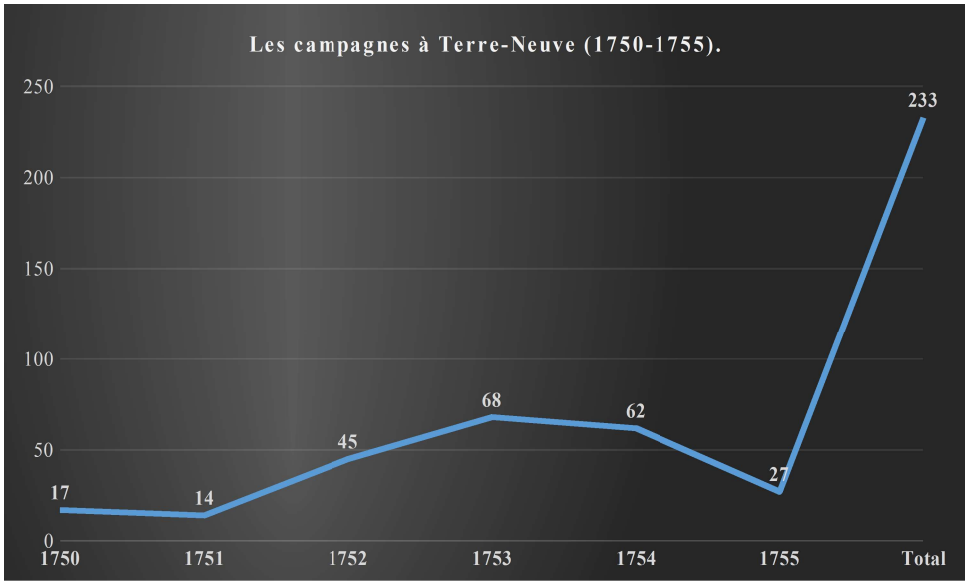
310 A.N Marine, C 4, 133.Cité par LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche française de la morue*, p. 588.

Pour réaliser le tableau synthétique qui suit, nous avons eu recours au registre matricule des mousses[311] pour reconstituer de manière quantitative les campagnes morutières. Cette courte période (1750-1755) est singulière car il s'agit d'un épisode de paix compris entre deux guerres maritimes, la guerre de Succession d'Autriche (1744-1748) et la guerre de Sept Ans (1756-1763). Lors de la décennie précédente, le port armait 42 navires morutiers d'après André Collinet pour l'année 1740[312]. Ils ne sont plus que 17 au retour de la paix d'après les relevés matriculaires. Plus de la moitié des morutiers a donc disparu en l'espace de dix ans.

Tableau n°62 : Les premières campagnes morutières (1750-1755) (source : SHD, 3P7-1)

Année	Prime	Tard	A l'île Royale (pêche sédentaire)	En Prime-Tard	Total	Valeur/période
1750	15	1	**0**	1	**17**	**7,3%**
1751	13	0	**1**	0	**14**	**6%**
1752	20	14	**2**	9	**45**	**19,3%**
1753	30	19	**2**	17	**68**	**29,2%**
1754	25	21	**2**	14	**62**	**26,6%**
1755	13	12	**1**	1	**27**	**11,6%**
Total	**116**	**67**	**8**	**42**	**233**	**100%**
Valeur en %	**49,8%**	**28,8%**	**3,4%**	**18%**	**100%**	

Graphique n°29 : Les campagnes à Terre-Neuve (1750-1755).



Pour le milieu du XVIII[e] siècle, l'activité morutière totalise 233 campagnes en l'espace de six années (1750-1755) soit environ une quarantaine de campagnes annuelles avec cependant de gros écarts d'une année à l'autre. Le décollage ne commence véritablement qu'à partir de 1752 et atteint son maximum en 1753 avec 68 campagnes mais, dès 1755, les

311 SHD Rochefort, 3P7-1 (1750-1764).
312 Alain GÉRARD, *Ibid.*, p. 54.

campagnes s'étiolent. Pour cette période et contrairement aux années qui suivent, les campagnes de Prime sont majoritaires avec près de 50% des mouvements, devant les campagnes en Tard (28,8%). Il faut relativiser le fait qui veut que les morutiers repartent aussitôt en Tard puisqu'au cours de cette période, à peine un tiers des navires cumulent les deux campagnes à la suite. Les années 1753-1754 représentent près de 56% des armements de cette période ce qui montre un certain regain après la Guerre de Succession d'Autriche. Durant ces deux années, les morutiers sont aussi les plus nombreux à cumuler les deux campagnes annuelles soit 56,4% des effectifs. Le tableau prouve aussi que les Olonnais s'adonnent peu à la pêche sédentaire puisqu'elle ne concerne qu'un peu plus de 3% des armements morutiers soit environ deux campagnes annuelles.

L'année 1755 va semer le trouble en raison des incursions anglaises dans l'Atlantique-nord, prémices d'une entrée en guerre imminente. Aux Sables, les armements chutent de plus de la moitié passant de 62 à 27 campagnes. À la veille de ce conflit maritime, les Anglais osèrent capturer les navires marchands pour, d'une part, priver les armateurs de leur outil de rendement et, d'autre part contrarier le Système des Classes en s'attaquant à sa source vive : les marins. La célèbre rafle de l'amiral anglais Boscawen en juin 1755 a raflé 7000 hommes dans l'Atlantique nord et 300 navires[313], envoyé près de 3800 d'entre eux en prison en Angleterre[314] dont les équipages de neuf morutiers sablais (**Annexe 57**)[315]. L'équipage de *La Liberté,* par exemple, commandée par André Ferret (v. 1709-1779) pour le compte de la famille Lodre, fut envoyé en prison à Portsmouth avec une cargaison de 8 à 9000 morues[316]. Pour la seule Guerre de Sept Ans, Patrick Villiers affirme que plus de 61 000 marins dont « *le tiers de navigants au commerce furent pris* »[317] ; une attitude déplorable soulignée par Jean de Maupassant[318]

On sait avec quel mépris du droit des gens, les Anglais firent main-basse sur nos navires marchands avant que nous fussions sur nos gardes.

Fort de 27 navires en 1755[319], le port des Sables en compte dix de moins après la guerre de Sept ans. Comment le port aborde-t-il cette période de paix ?

313 André ZYSBERG, *La monarchie des Lumières (1715-1746)*, Paris, Le Seuil, coll. Histoire, 2002, p. 246, André ZYSBERG, Martine ACERRA, *L'essor des marines de guerre européennes*, p. 182.

314 Chiffres donnés par Th. LE GOFF, « Problèmes de recrutement dans la marine française pendant la guerre de Sept ans », *Revue Historique*, 1990, p. 292.

315 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche*, p. 90. Le registre des mousses (3P7-1) ne mentionne pour l'année 1755 que la prise de quatre morutiers : *L'Ange* d'Henry Poirier le 24 avril (allant à Louisbourg), *Les deux Amis* de François Richard le 23 juillet, *Le Lion* de Jacques Ferret le 21 août et *L'Africain* de René Sebrin le 31 décembre (allant à Bergen en Norvège).

316 SHD, Rochefort, 3P1-5, lettre du 7 février 1756.

317 Patrick VILLIERS, *Marine royale*, corsaires et trafics dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI, 1991, t. 1, p. 251.

318 Jean DE MAUPASSANT, « Les armateurs bordelais au XVIII[e] siècle », *Revue d'Histoire de Bordeaux*, Tome II, 1909, p. 176.

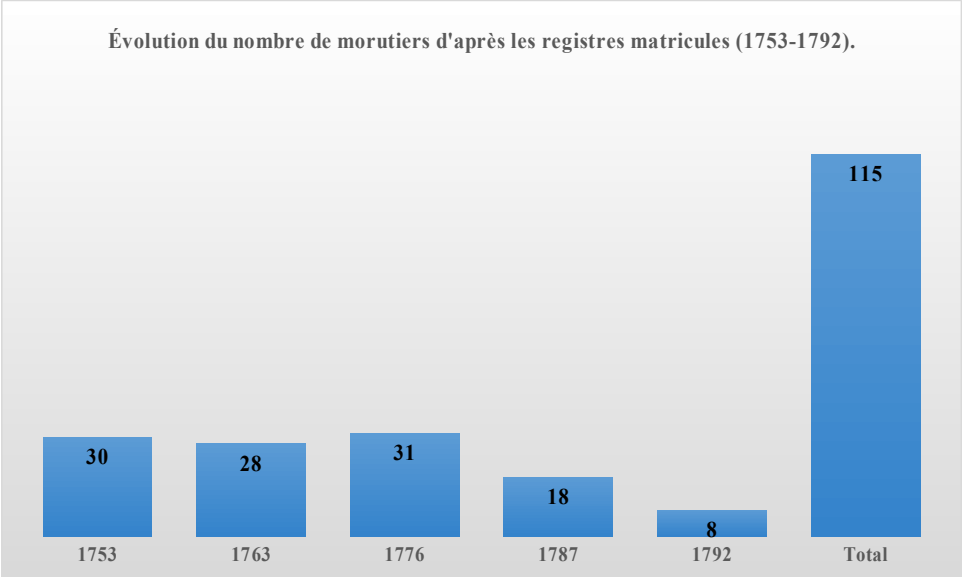
319 Amédée Odin en recense quant à lui 44 dont « 38 construits depuis la paix » c'est-à-dire depuis 1748, *Histoire de la pêche de la sardine en Vendée et sur les côtes les plus voisines (1610-1880), 1895*, p. 32.

Tableau n°63 : Répartition des campagnes morutières (1763-1764), (source : 3P7-1).

	Prime 1763	Prime/Tard 1763	Tard 1763	Prime 1764	Total
Nombre de campagnes à Terre-Neuve	17	4	20	21	**62**
Total	**41**			**21**	**62**
Valeur en %	**27,4**	**6,5**	**32,2**	**34**	**100%**

Ce tableau analytique montre que dès la signature du Traité de Paris (10 février 1763), qui met fin à la Guerre de Sept Ans, les armateurs envoient leurs navires, qui étaient restés inactifs au port, en pêche sur Terre-Neuve. Entre Prime 1763 et Prime 1764, le nombre d'armements augmente passant de 17 à 21 ce qui dénote pour cette pêche un certain regain lié sans doute aux demandes pressantes des grands marchés urbains, privés de morue, depuis 1755. Il est aussi fort probable que les bancs aient pu proliférer, pendant les sept années de non-pêche ce qui peut laisser espérer de belles prises sur le plan quantitatif. Les armateurs lancent-ils de nouveaux navires à cette occasion[320] ? Collinet selon toute évidence recense pour 1763 23 morutiers ce qui semble cohérent avec le nombre d'armements précisé ci-dessus[321].

Graphique n°30 : Nombre de morutiers olonnais (1753-1792)



Ce graphique réalisé à partir des relevés et des décomptes des registres matricules des gens de mer fait état de 115 navires ayant navigué aux Sables entre 1750 et 1792. On ne peut que constater la très nette diminution des armements comparés au siècle précédent où le port affichait, rappelons-le, en 1666, 74 navires. En l'espace d'un siècle, le port a perdu 75,7% de ses effectifs morutiers passant à 18 bâtiments. En l'espace de quarante ans (1753-1792), le port a perdu plus d'une vingtaine de ses fiers morutiers. Quand il dresse son enquête des ports français, Chardon mentionne :

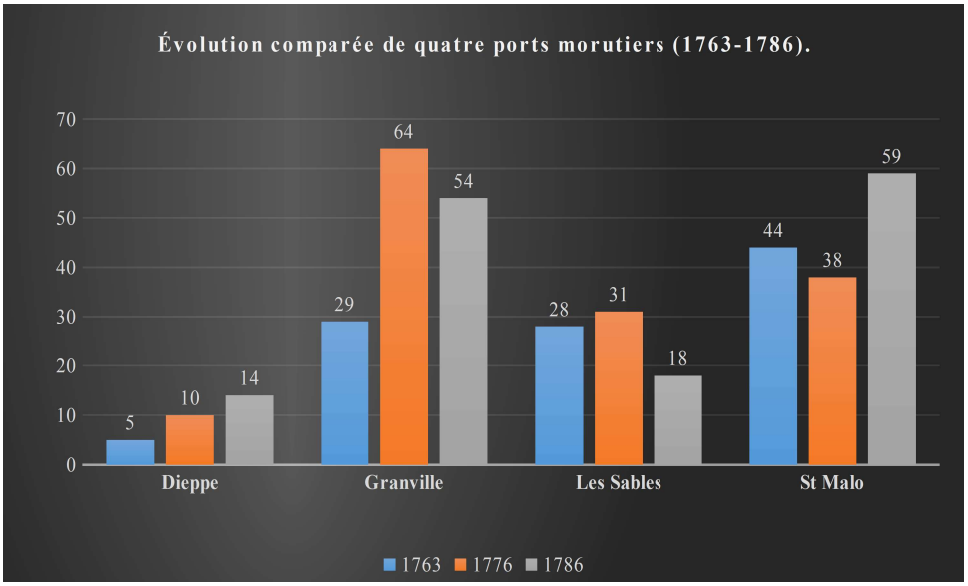
320 Il est difficile de le certifier d'autant qu'André Collinet part le 7 septembre 1763 de La Rochelle pour Port-au-Prince d'où il ne rentre qu'en 1767, Alain GÉRARD, *Ibid*., p. 124-125.
321 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche*, p. 124.

Depuis la paix de 1763 jusqu'à la guerre de 1778, il s'est communément armé dans ce port seulement pour la pêche de la morue verte sur le Grand Banc environ quinze ou vingt navires qui faisaient ordinairement deux voyages par an. Dans le courant de cette année (1783), il en a été expédié treize pour le Banc de Terre-Neuve[322].

La perte définitive du Canada après le traité de Paris de 1763 portera un coup décisif à l'armement morutier avec une diminution continue du nombre d'armements jusqu'en 1792. La perte pure et simple de ces « *quelques arpents de neige* » pour citer Voltaire allait avoir des répercussions importantes et structurelles pour l'avenir du port sablais. D'une économie somme toute florissante sous le règne du Grand Roi, le port des Sables est tombé dans un marasme réel un siècle plus tard. Un mémoire daté de 1773[323] revient sur cette période rêvée :

Depuis 1660 jusqu'en 1720, le commerce de la pêche à la morue a été très brillant aux Sables : 80 vaisseaux de 100 à 120 tonneaux y faisaient deux voyages par an et n'apportaient pas moins de 20 à 25 milliers de morues chacun et à chaque voyage.

Histogramme n°57 : Évolution comparée de quatre ports morutiers (1763-1786), chiffres cités par Ch. De La Morandière p. 636



Étudié sur la longue durée, le déclin de cette pêche est sans appel et manifeste mais selon Charles de La Morandière « *Les Sables vit non pas disparaître, mais faiblir graduellement son armement* »[324]. Le port sablais se rapproche de Dieppe en nombre d'armements puisqu'en 1786, le port normand compte quatorze morutiers quand Granville en affiche cinq fois plus. Granville a connu une expansion morutière extraordinaire tout au long du XVIII[e] siècle passant de 25 navires en 1686 à 52 en 1724 puis 89 en 1754 et cent-cinq en 1786 toutes pêches confondues (errante et sèche). À la différence des Sables, Granville se développe « *avec le plus d'ampleur* »[325]. L'histogramme ci-dessus ne tient compte que des armements en vert pour que les comparaisons avec le port des Sables soient plus pertinentes. Il apparaît une baisse continuelle pour le port sablais alors que les trois autres progressent. Le port sablais est ainsi passé de la première à la quatrième place en quarante ans.

322 Enquête Chardon, 30 octobre 1783, AN Marine C4 175.
323 Jacques DEHERGNE, « Mémoire sur le commerce des Sables-d'Olonne », *Le Bas-Poitou à la veille de la Révolution*, p. 194.
324 Charles DE LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche française à la morue*, Tome 2, p. 523.
325 Charles DE LA MORANDIÈRE, *Ibid.*, tome 2, p. 545, 552, 556, 560.

Il est une raison insuffisamment évoquée qui peut expliquer cette baisse des armements morutiers aux Sables c'est le désengagement des armateurs nantais. En effet, alors que ces derniers investissaient en masse dans la pêche morutière et permettaient ainsi à des ports secondaires de vivre de cette industrie, leur orientation vers le commerce avec les îles - et notamment la traite négrière à partir de 1713 - va les détourner de l'investissement morutier. Le port des Sables va donc subir de plein fouet ce désengagement.

La pêche morutière sablaise décline donc sous le coup de plusieurs facteurs : un désengagement des capitaux nantais pour la pêche, une moindre rentabilité pour les investisseurs et des risques plus importants liés aux guerres nombreuses du XVIII[e] siècle. Ce dernier point nous semble particulièrement probant. En effet, en période de guerre, les marins levés au service du roi ne peuvent naviguer à la pêche ce qui bloque les armements morutiers qui plus est empêchés de naviguer en ces eaux anglaises. La pêche morutière est donc victime sur deux fronts concomitants. Sur le plan géographique tout d'abord. En effet, la situation lointaine des bancs est un handicap à part entière puisque les armateurs risquent de perdre leurs navires menacés de capture. L'autre raison est d'ordre institutionnel puisque le système des Classes fait qu'en temps de guerre, les marins deviennent des soldats abandonnant de fait l'état de pêcheurs. Cette situation ne concerne pas que le port olonnais puisque si Collinet précise qu'en 1777 « *il n'y a aucun armement pour la pêche* », il mentionne pareil état de fait à Saint-Malo et Granville[326] pourtant, la guerre ne peut pas être le seul facteur explicatif du déclin puisque Granville progresse malgré la guerre permanente.

B- La guerre, facteur aggravant d'un déclin amorcé

Les périodes de guerre ont joué un rôle non négligeable dans la décadence de l'armement morutier comme le manifeste cet extrait probablement daté du règne de Louis XV.

Vu même qu'il y a quatre ans qu'il en avait encore presque à 80 dont ils en ont perdu le surplus de ce qu'il leur reste depuis la guerre. Les Turcs[327] en ayant pris neuf, 4 ou 5 perdus à la mer et le reste pris par les corsaires espagnols, anglais et hollandais et sept par les Flessingois et les Anglais ont pris par valeur cinq à la pêche sur le Grand Banc ayant avoué exercer pour ce sujet avec des religionnaires de France qui de là allaient dans les colonies anglaises[328].

Bernard Michon[329] l'avait déjà souligné pour la période de fin de règne de Louis XIV quand il précise que :

326 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche*, p. 199.

327 Voici l'exemple d'un marin prisonnier des Infidèles qui ratifie l'acte d'achat de son épouse réalisé douze ans plus tôt (David not. Acte du 9 février 1713, vue 15). Le marinier Jacques Daubus (Daubeuf) de La Chaume « *cy-devant détenu captif en Barbarie lequel après avoir eu lecture du contrat de vente fait par Jeanne Glenereau sa femme lorsqu'il était détenu esclave à François Couturier marchand en date du 12 juin 1701 reçu par Jouneau et Guérin notaire de la 4[ème] partie au total d'une petite ouche de terre labourable renfermée de murailles proche ledit bourg de La Chaume au quartier de la Barangerie et de deux planches de terres labourables près la dite ouche séparées par une petite route qui est entre les deux moyennant le prix de 75 livres […] iceluy dit Daubus a loué et ratifié ledit contrat de vente et consent qu'il sorte son plein et entier effet comme ci-établi* ».

328 AN D/2.54. Le document précise que « *la mer* […] *dans les années 58 et 59, abattit une vingtaine de maisons* » ce qui prouve que ce document est postérieur à 1759.

329 Bernard MICHON, « Les marchands de Nantes et la pêche à la morue à Terre-Neuve au XVII[e] siècle », *Revue d'histoire Maritime*, n°15, PUPS, 2012, p. 103-127.

Les données soulignent enfin la fragilité des armements morutiers en temps de guerre. L'activité morutière est particulièrement touchée par les conflits de la fin du règne de Louis XIV : guerre de la Ligue d'Augsbourg (1689-1697) et guerre de Succession d'Espagne (1702-1713). Pour les années dépouillées (1700-1706), le recul des arrivées de navires morutiers sur la Loire est sensible : de 81 à 32 bâtiments. La situation est moins grave qu'à Saint-Malo où l'effondrement des armements morutiers atteint 75%, pendant les vingt années de guerre de la fin du règne de Louis XIV.

Non seulement la guerre sur mer contrarie les armements au loin, notamment dans la zone de pêche de Terre-Neuve, mais elle bloque aussi les sorties des navires de pêche du port. En effet, de multiples convois anglais croisent au large des Sables, descendant vers la zone des Pertuis pour mieux surveiller Rochefort. Par ailleurs, pour les Sablais, la crainte d'un bombardement ennemi est aussi bien réelle, aussi n'hésite-t-on pas, pendant la Guerre de Succession d'Autriche et de Sept Ans, à mettre les navires banquiers à l'abri en les déplaçant plus au nord sur les « *vases du village de la Roulière* »[330]. Pour se protéger des navires anglais, le port arme des canons sur la pointe Saint-Nicolas et de Tanchet. Les marins et la population locale vivent donc dans un état de guerre permanent. La ville avait été victime de bombardements pendant la Guerre de la Ligue d'Augsbourg (juillet 1696)[331] et il est fort probable que la mémoire locale, hantée par cet événement, ait entretenu la peur de l'Anglais[332].

Quelle va être la tendance sur la période qui nous intéresse à savoir entre la veille de la Guerre de Sept ans et les lendemains de la Révolution, période de trente-quatre ans au cours de laquelle s'ensuivront deux guerres maritimes couvrant treize années de conflit soit plus de 38% du temps ?

Tableau n°64 - Guerres maritimes et armements morutiers (1744-1816)

Périodes	Guerre de Succession d'Autriche		Guerre de Sept ans		Guerre d'Indépendance américaine		Guerres de la Révolution et de l'Empire	
Années	**1744**	**1748**	**1755**	**1763**	**1777**	**1783**	**1792**	**1816**
Nbre de morutiers actifs	40[333]	16[334]	40[335]	13[336]	25	9	9	7
Taux d'évolution entre le début et la fin de la guerre	-60%		-67,5%		-64%		-22,2%	
Principales familles négociantes	Gaudin, Petiot[337]		Gaudin, Lodre[338]		Lodre, Collinet, Coppat		Vaugiraud, Coppat[339]	

330 Alain GÉRARD, *Les Sables et la guerre de Vendée*, p. 60 et 93.
331 Robert PETITPRÉ, « Le bombardement des Sables et de la Chaume par une flotte anglaise (16-17 juillet 1696) », *Revue Olona* n°105, 1983, p. 13-25, n°107-108, p. 12-17, n°109, p. 30-30, 1984.
332 Des courriers signalent la présence des ennemis. Ainsi alerte-t-on le ministère de la présence de huit vaisseaux anglais en novembre 1761 puis de douze à quinze bâtiments en mars 1762 (SHD Rochefort, 3P1-6, lettres du 30 novembre 1761 et du 27 mars 1762).
333 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la Grande pêche*, p. 60. L'Abbé Clary donne le chiffre de 52 navires pour 1744, *Revue Olona* n°37, 1965, « Mémoire sur la pêche de la morue », p. 1.
334 Alain GÉRARD, *Ibid.*, p. 64. L'Abbé Clary donne le chiffre de 20 à 25 navires au retour de la paix, *Ibid*, p. 2.
335 Nous nous sommes fixés sur l'année 1751 qui donne 40 morutiers, LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche*, p. 589 d'après un Mémoire de 1783 (Archives de Charente-Maritime C744 p. 103).
336 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la Grande pêche*, p. 119.
337 Bernard MICHON, *Le port de Nantes au XVIII^e siècle. Construction d'une aire portuaire*, Presses Universitaires de Rennes, 2011, p. 167.
338 Alain GÉRARD, *Ibid.*, p. 124.

On constate aussi qu'au lendemain des guerres, le nombre de navires actif est moindre qu'au tout début du conflit puisqu'après les trois guerres comprises entre 1744 et 1783, c'est entre 60 et 67,5% des navires qui disparaissent du paysage local, soit par capture ou bien par inactivité de longue durée, entraînant de fait un dépérissement inéluctable. Ne pouvant partir dans l'Atlantique nord en 1744, les armateurs se décidèrent à employer leurs navires au trafic colonial avec les Antilles et notamment Saint-Domingue. C'est ainsi que quinze navires furent affrétés pour le port de Léogane. Mal leur en prit puisque cette tentative commerciale se transforma en échec économique et humain cuisant. Les marins

accoutumés à l'air froid, ne purent pas soutenir la chaleur du climat brûlant de St-Domingue […] La plupart périrent de fatigue et de maladie. Ainsi les armateurs y perdirent leurs navires vendus pour fournir aux frais et abandonnés à leur retour et le Département ses meilleurs matelots[340].

Les armateurs doivent faire face à l'inactivité de leur outil de travail et trouver des solutions adaptées pour éviter la banqueroute. Des négociants comme Grouneau et Tortereau ont deux morutiers improductifs, Coppat et Lodre, trois. Collinet précise cependant que « *les propriétaires* [les] *ont retirés* »[341]. Sans doute sont-ils envoyés vers d'autres ports où ils pourront servir d'une manière ou d'une autre. Dès son annonce, la guerre ruine donc l'activité maritime et commerciale locale[342].

Des risques importants pour les armateurs

Prendre la mer pour le Banc s'avère risqué, pour les équipages naturellement, mais aussi pour les armateurs qui doivent dès lors se prémunir. Sur une période antérieure, de nombreux contrats d'actes de procuration sont signés durant la décennie 1710-1720 entre les armateurs et les capitaines dans le cas extrême où le capitaine devrait racheter le navire en nom et place du propriétaire[343]. Même en période de paix, les armateurs se prémunissent contre d'éventuels dangers. Ainsi, l'armateur Pierre Petiot (v. 1672-1753)

négociant demeurant en cette ville des Sables d'Olonne, bourgeois et intéressé dans le navire Les Deux Bien Aymés de ce port et havre pour 15/16e parties, lequel a fait et constitué pour son procureur le sieur François Boulineau, maître et commandant ledit navire […] et intéressé dans iceluy pour une 16e partie auquel il donne pouvoir de sa personne représentée et […] faire voguer ledit navire et continuer le voyage entrepris pour la pêche de la morue verte sur le Grand Banc et bâture de Terre-Neuve, banc Vert et autres lieux et, si par malheur ledit navire vient à être pris par les pirates et ennemis de l'État ce que Dieu ne veuille lui donne pouvoir d'iceluy dit navire racheter à la meilleure condition que faire se pourra et se soumettra lui, son pilote ou ses matelots en otage du prix de la rançon dont il conviendra[344].

Aussi voit-on au moment de la Guerre de Succession d'Autriche, le 20 août 1744, les principaux armateurs sablais constituer une société de sept navires morutiers afin de traverser l'Atlantique en convois armés. Dans le cas où l'un d'entre eux serait pris, les pertes financières seraient réparties et assumées par l'ensemble de la société ainsi constituée[345]. Même en temps de paix, les navigateurs et corsaires anglais ne laissaient pas de répit aux

339 SHD, Registre de désarmement 1792, 3P10-2.
340 CLARY (Abbé), « Mémoire sur la pêche de la morue », *Revue Olona* n°37, 1965, p. 1-2.
341 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la Grande Pêche*, p. 221-222.
342 Elle a cependant d'autres effets économiques bienfaisants que nous ne développerons pas ici mais qui ont été largement étudiés par Sébastien Martin au sujet du port de Rochefort. Sébastien MARTIN, *Rochefort, arsenal des colonies au XVIIIe siècle*, Presses Universitaires de Rennes, 2015.
343 Hervé RETUREAU, « L'armement morutier sablais au XVIIIe siècle », *Revue Olona* n°163, 1998, p. 2-10. Nous avons relevé 30 procurations pour 1710, 12 pour 1713 et 25 pour 1719 soit 67 sur cette décennie.
344 ADV, Rouillé notaire, acte du 2 juillet 1734, « Procuration pour racheter le navire *Les Deux Bien Aymé* », cap. François Boulineau.

morutiers puisque certains furent arraisonnés sans hostilité déclarée entre les deux pays. Il en est ainsi de *La Fidélité*, morutier commandé par le capitaine Mercereau qui reçut « *une opposition […] de la part d'un vaisseau anglais de faire la pêche de la morue dans la partie du nord du Grand Banc* ». Un autre capitaine, un nommé Tenailleau verra son bord « *visité par un vaisseau de guerre anglais* ». Les Anglais font donc régner un climat de terreur et d'angoisse sur les zones de pêche, y compris en temps de paix[346].

En temps de guerre, la pêche est de fait impossible tant au loin que près du port puisque des corsaires croisent au large. Dès mai 1744, soit un mois après la déclaration de guerre, un corsaire anglais s'empare d'un navire de l'île d'Yeu qui sortait du port pour aller à La Rochelle et l'armateur Gaudin Baconnière perd trois navires au dire du chroniqueur[347] :

Les Anglais s'emparèrent de treize navires pêcheurs de ce port en revenant du Banc, qu'ils conduisirent chez eux, ce qui occasionna beaucoup de pertes à cette ville, qui fut d'autant plus funeste que l'on saisit le nombre de 327 matelots de cette ville en leurs prisons, pris sur les vaisseaux du roi, que sur ceux du commerce, dont plus des deux tiers périrent de misère et de chagrin[348].

Pendant la guerre de Sept Ans, Collinet se fait le rapporteur de multiples exactions anglaises contre la flotte sablaise. Il s'agit pour les Anglais de nuire à l'économie locale en pillant les pêches ou en coulant bas l'esquif. De nombreuses chaloupes sont ainsi victimes de brimades de la part de corsaires de Jersey et de Guernesey[349].

À la veille de la guerre d'Indépendance américaine, *La Marie-Thérèse* armateurs Pezot et Grouneau, commandée par le capitaine Samuel Bertaud (1746-1828) vécut un périple extraordinaire. Voici ce que nous apprend le rapport de mer

Le sieur Samuel Bertaud, capitaine du navire La Marie-Thérèse des Sables, du port de 105 tonneaux[350] *et 20 hommes d'équipage est parti des Sables le 7 juillet 1777.*

Le 13 du même mois étant par 46°6 en lat. et 0°59 en long., il a rencontré le vaisseau de guerre anglois Le Prince de Galles de 76 canons et qu'il ignore le nom du capitaine, ce vaisseau lui avait tiré un coup de canon, et fait carguer ses voiles, il luy a envoié un officier visiter ses expéditions et qui s'est ensuitte retiré.

Le 17 du même mois étant par les 46°8 en lat. et 1°19 en long, il a rencontré un autre vaisseau et étant à la portée du canon l'un et l'autre ont arborés (sic) pavillon blanc mais en même tems le vaisseau luy a tiré un coup de canon à boulet qui luy a coupé l'étay du grand mat d'hune, et crevé son grand hunier, luy aiant hellé pour quoi il avait tiré sur luy, il uy a répondu qu'il étoit du Havre, cependant le sieur Bertaud a jugé à sa construction quil étoit de Bordeaux sans pouvoir en surplus le désigner parceque ce batiment a refusé de luy dire son nom et celuy du capitaine.

Il est banqué le 16 aout suivant et il a commencé la pêche le meme jour qu'il a continué jusqu'au 6 octobre que M. Cornic, lieutenant des vaisseaux du Roy lui signifié un ordre de sa Majesté de cesser la peche et de faire son retour en France.

---

345 Constant FRICONNEAU, « Les morutiers dans la guerre », *Revue Olona*, n°153, septembre 1995, p. 28-31. ADV, Série 1E 429/430, Gaudin de la Fonsauze, 20 août 1744. Il s'agit des navires suivants : *Le Pierre pêcheur* (cap. François Maillet), *Le Joseph-Marie* (cap. François Febvre), *Le Diligent* (cap. Jean Chavigneau), *Le Don de Dieu* (cap. André Ferret), *Le Louisbourg* (cap. Étienne Raffin), *Le Jacques* (cap. Jacques Moreau), *Le Saint-Xavier* (cap. Jacques Batailleau).

346 SHD Rochefort, 3P1-3, lettres du 14 et 19 août 1740.

347 Alain GÉRARD, *Ibid.*, p. 55-56. Il s'agit des morutiers *La Sultane* (cap. Henri Poirier), *La Constance* (cap. Jacques Servanteau) et *L'Heureux Pêcheur* (cap. Millot). Millot rentra aux Sables avec son bâtiment contre une forte rançon.

348 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche*, p. 56.

349 SHD Rochefort, 3P7-6, lettres du 15 juillet 1760, 13 avril 1761 et 7 janvier 1762.

350 200 tonneaux selon Collinet.

Il est débanqué le 8 du meme mois et entré dans le port des Sables le 31 dudit.

Sa cargaison consiste en 6 200 morües vertes à 50 poignées au 100 et ½ barrique d'huile de morüe.

Fait au bureau des Classes de la Marine aux Sables le 11 novembre 1777 signé Samuel Bertaud (pour copie, Truc)[351].

Outre l'aspect belliqueux de cette campagne outre-atlantique qui fut contrariée par deux attaques anglaises en quatre jours, ce document informe sur le temps passé entre le départ et l'arrivée sur les lieux de pêche où le navire se trouve dès lors banqué. Avec un départ des Sables le 7 juillet et une arrivée sur le Grand Banc le 16 août, on estime à cinq semaines et demie la traversée. La durée de la pêche aura été de courte durée puisque sur ordre du Roi et en raison de l'entrée en guerre pour l'Indépendance américaine, *La Marie-Thérèse* est contrainte et forcée de débanquer après un peu plus de sept semaines ce qui réduit sensiblement la durée de la campagne et donc la quantité de morues rapportée. Ce ne fut pas le seul morutier sablais à rentrer au port puisque Collinet précise que « *le 5 du présent mois ils ont fait rencontre sur le Banc de la corvette du roi de France, La Folie, commandée par M. Cornic, qui leur a donné ainsi qu'à tous les autres pêcheurs français les ordres du roi de quitter le Banc en vingt-quatre heures et de se presser à faire leur retour en France le plus promptement possible* »[352]. Si l'on se fie au décompte qu'il réalise du 29 octobre au 31, ce sont onze morutiers qui rentrent au port, totalisant 30 700 morues alors que quatre autres navires débarquent à Nantes, Rochefort ou Port-Louis. Après trois semaines de traversée, le navire rentre aux Sables ce qui représente un gain de deux semaines et demi comparé à l'aller. Si l'on ose une comparaison avec les deux campagnes précédentes, celles de 1775 et 1776 dont Collinet se fait le rapporteur, on peut en conclure que d'ordinaire les campagnes sont de trois mois et demi (18 mars-4 juillet 1776) à quatre mois (18 février-17 juin 1775) soit un temps plus long passé sur le Banc que la campagne raccourcie par les préparations d'une entrée en guerre à partir de 1777. En signant un traité d'amitié et de commerce avec les États-Unis en janvier 1778, la rupture entre la France et l'Angleterre paraît consommée. Comme le note Patrick Villiers :

Il ne s'agit pas d'une déclaration de guerre mais la France en signant ces traités a délibérément provoqué l'Angleterre. La guerre n'est plus qu'une question de mois[353].

Effectivement, les 16 et 17 mars 1778, les relations diplomatiques entre la France et l'Angleterre sont rompues et le ministre Sartine recommande aux marins de « *naviguer avec précaution* »[354]. Collinet rapporte aussi

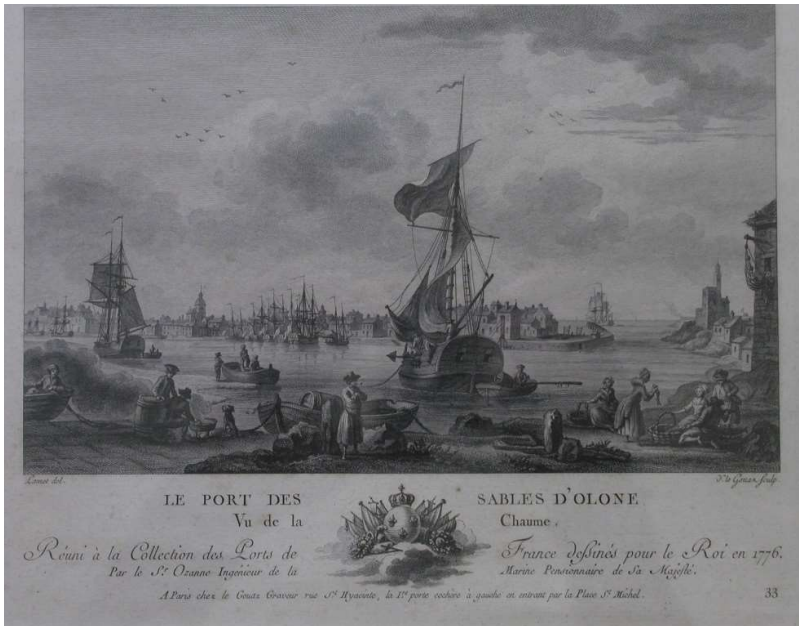
[…] L'Amirauté de cette ville a eu ordre du roi d'arrêter les bâtiments anglais en le cas qu'il s'en fût trouvé en le port de cette ville, ce qui malheureusement nous présage une guerre avec l'Angleterre[355].

Quant aux gains et à la pêche, ils subissent de fait les conséquences d'un temps de pêche réduit. En 1775 et 1776, *La Marie-Thérèse* avait rapporté 9000 morues alors qu'en 1777, on se contente de seulement 6200 soit une différence de 2800 morues. Collinet, par

351 AM LS, O-XXII-33. Le Commissaire aux Classes, M. Truc mourut le 30 août 1781 à l'âge de 54 ans. Commissaire aux Sables depuis 19 ans, « *cet homme était d'un caractère dur et inhumain. Comme il était haï de tous les habitants de la ville, il n'a été regretté de personne* », GÉRARD Alain, *Ibid.*, p. 290-291. Un navire portait son nom appelé *Le Petit Truc*. Fallait-il y voir malice là-dessous ?
352 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche*, p. 219.
353 Patrick VILLIERS, *La marine de Louis XVI (tome 1). De Choiseul à Sartine*, p. 81, 1985.
354 Christian PFISTER, *Ports, navires et négociants à Dunkerque (1662-1792)*, 1985, cité p. 172.
355 Alain GÉRARD, *Ibid*., p. 224.

contre, commet une erreur en évoquant le chiffre de 2400 morues rapportées[356]. Y a-t-il eu confusion avec le chiffre attendu et les ventes réalisées ?

Le cas de *La Marie-Thérèse* n'est évidemment pas un cas isolé et la flottille de pêche ne pouvait être informée d'une entrée en guerre que par les vaisseaux de guerre croisant dans leurs parages. Le capitaine Jacques Bourron (1738-1787) à bord de *La Jeune Annette* (armateur André-Gaspard Bourron, son frère[357]) fit une belle pêche avec 7000 morues puisqu'il n'avait pas croisé la corvette royale. C'est sa rencontre avec un bâtiment normand qui l'a averti des ordres, annonce Collinet. Il ne rentre aux Sables que le 12 novembre 1777 soit treize jours après le gros de la flottille mais, le capitaine Luc Mathé rentre le 29 décembre aux commandes du *Trudaine* (armateur Lodre) avec une cargaison de 8500 morues. Ces exemples chiffrés permettent d'affirmer que de la durée passée sur le banc dépend la quantité pêchée. Une évidence peut-être confirmée ici par les chiffres.



Document n°44 - Le port des Sables en 1776 à la veille de la Guerre d'Indépendance américaine par Nicolas Ozanne (1728-1811) (coll. Olona). Ozanne réalisa entre 1776 et 1790, 72 planches gravées par son beau-frère Yves-Marie Le Gouaz qui formèrent *Les Nouvelles vues perspectives des ports de France dessinées pour le Roi*[358]. Il a voulu représenter le point fort de la vie maritime olonnaise à savoir la pêche à la morue puisque les morutiers sont visibles au second plan et face au quai des Sables. Un armateur au premier plan sur une cale de La Chaume surveille l'armement de son brick et des poissonnières s'affairent sur la grève. Au loin la tour-phare Arundel annonce l'entrée du port. Le quai de La Chaume n'est pas encore construit ni la jetée.

356 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche*, p. 219. Les quantités pêchées varient d'un navire à l'autre. Par rapport à une moyenne de 2790 morues par bâtiment, *La Constance*, armateur Lodre, est très inférieure n'ayant pêché que 800 morues alors que *Le Comte de la Galissonnière,* armateur Coppat, en rapporte 6000 et *L'Henry-Jacques*, armateur Helbert frères, 5000 pièces. La morue pouvait également être considérée comme une valeur marchande puisque l'on en trouve mention dans des transactions immobilières. Ainsi, le 17 avril 1766, la veuve Girard afferme-t-elle pour 30 livres annuelles et une « poignée de morues vertes » à Jacques Gentet, marinier, « *une chambre basse couverte de tuile vulgairement appelée chaix située dans la rue du port ou poissonnerie tenant de l'occident à la maison appelée le Poids du Roi* », Biroché le Jeune, not. 3^{E}70/223.

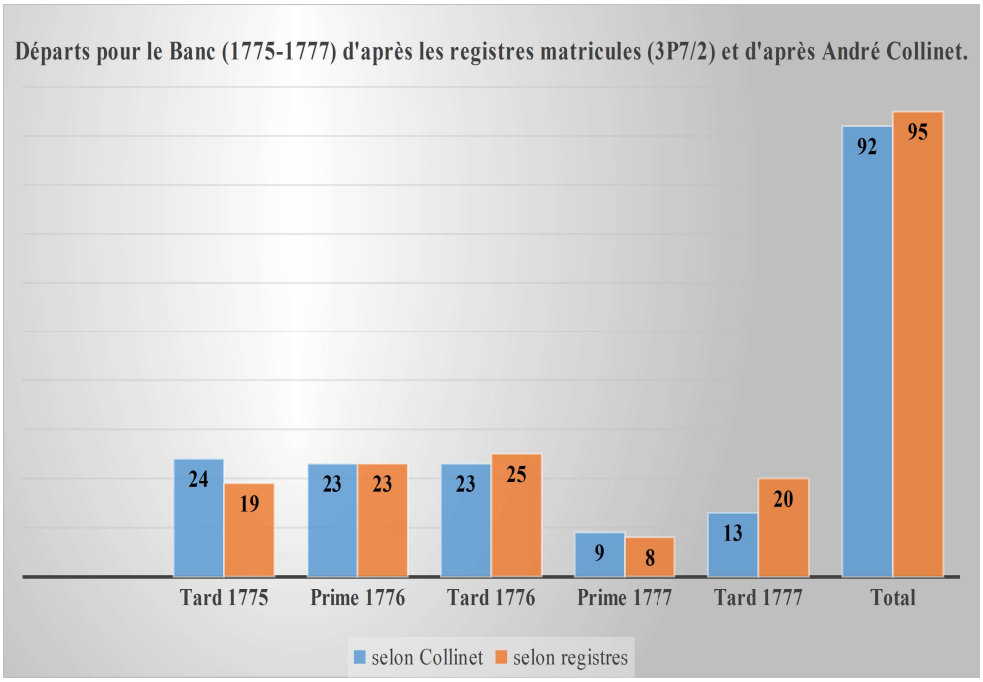
357 Nommé capitaine de port le 28 juin 1792 (AM LS, D-I-IV).

358 Caroline LE MAO, *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne XVI^{e}-XVIII^{e} siècle*, Colin, Histoire col. U, 2015, p. 21-25.

L'année 1777 prémices de la guerre

L'année 1777, avant même l'entrée en guerre, s'annonçait comme une année de vaches maigres puisque le nombre de campagnes de Prime était déjà moindre que la campagne de 1776 de plus de la moitié. On était passé de 23 campagnes en Prime en 1776 à seulement huit l'année suivante. Quelles raisons expliquaient une telle baisse ?

Histogramme n°58 : Les campagnes pour le Banc de Terre-Neuve (1775-1777)



Les morutiers étaient repartis confiants en Tard avec vingt armements soit cinq de moins qu'en 1776 mais la déclaration de guerre contraria leurs objectifs. Les campagnes en Tard apparaissent plus nombreuses, avec plus de 59% de l'ensemble soit 45 campagnes, entre 1776 et 1777 contre 31 en Prime.

Cette entrée en guerre interdit toute sortie outre-Atlantique confinant ainsi les morutiers dans le port. Quant aux équipages, ils sont dirigés vers Rochefort pour servir le Roi. Au 30 décembre 1777, il ne reste ainsi plus que treize navires dans le port si bien qu'aucun navire ne part à Terre-Neuve en 1778 et les mousses qui, d'ordinaire, embarquaient à ce type de pêche au loin sont obligés de se reconvertir à la petite pêche[359]. Les morutiers doivent trouver des activités de substitution. Ainsi voit-on dix navires, habituellement enclins à partir au large, effectuer du cabotage entre 1778 et 1782 comme *La Constance, La Jeune Annette*, La *Fidèle Marianne*, *La Société*, *L'Henry-Jacques*, *Le Comte de la Galissonnière, Le Jeune Printemps, Le Jeune Robert, Le Trudaine ou L'Espérance*[360]. La réalité économique se superpose à la réalité conjoncturelle. La guerre ne peut pas paralyser complètement l'activité maritime. Le cabotage devient donc une activité de substitution à la pêche néanmoins vitale pour le port sablais.

La guerre imprime sa marque sur les navires et sur les hommes et en cela, le port des Sables n'échappe pas à la règle puisque Thierry Sauzeau constate le même phénomène de

359 SHD, registre 3P7-2.
360 SHD Rochefort, registre 3P7-2, folios 43, 44, 45, 52, 61, 68, 76, 101, 104, 111, 136, 143.

léthargie maritime pour les gens de mer de la Seudre puisque selon ses calculs, 40% des actifs sont levés sur ordre de Sartine, ministre de la Marine, en 1778 et, trois ans plus tard, au plus fort de la guerre, ce sont 60% des effectifs d'une classe qui sont envoyés à Rochefort[361]. Les rafles de bâtiments ne concernent pas uniquement les morutiers puisque André Guiné (1738-1806) à son retour de la Caroline à bord du *Chébec* est pris par un corsaire anglais. L'équipage fut emmené en prison à Plymouth[362]. Avant même le début des hostilités (1775-1778), Michel Vergé-Franceschi estime à 158 le total de bâtiments français pris par l'ennemi[363]. De jeunes marins juste embarqués voyaient leurs campagnes contrariées par les entrées en guerre.

Suivons les pérégrinations du mousse Victor-Augustin Brossard (1761-1813), futur capitaine de navire[364], fils du capitaine Nicolas Brossard, disparu sur le Grand Banc lors de l'hécatombe de l'hiver 1774. L'année suivante, cet orphelin de père et mère, entre comme mousse en août à bord du morutier *L'Aimable Mariette* (capitaine Raffin) qu'il quitte en janvier 1776 pour repartir en juillet à bord de *La Geneviève* (capitaine Martin) puis du *Saint-Nicolas* (capitaine Servanteau)[365]. En l'espace de vingt-cinq mois (août 1775-novembre 1777), ce garçon âgé de 14 à 16 ans aura passé quelque quinze mois dans les mers les plus formées du monde, soit 60% de son temps, à acquérir les gestes accomplis depuis plus d'un siècle et demi par des générations de terre-neuvas sablais. La guerre d'Indépendance mit un terme à sa formation de pêcheur de morue puisque *rapatrié* sur ordre du Roi, en novembre 1777, après seulement trois mois et quatorze jours de campagnes alors que ses deux campagnes précédentes avaient duré 5 mois ½, il ne pourra embarquer qu'à la petite pêche en mai 1778 soit une période de latence de près de six mois et trouver une place sur un caboteur en mars 1779 avant d'être levé pour Brest fin mai 1779. Il a alors 17 ans ½. Embarqué gabier puis quartier-maître le 12 février 1781 sur *l'Hercule,* à 21 livres mensuelles, il ne sera libéré que le 28 juin 1783 soit après 28 mois et 15 jours de service. Il rentre aux Sables le 15 juillet 1783, avec le grade de matelot ; grade qu'il avait obtenu le 29 juin précédent à l'âge de 21 ans ½. Ambitieux, ce marin dans l'âme et dans le sang, passera l'examen de capitaine au long-cours qu'il obtiendra le 11 novembre 1786 à tout juste vingt-cinq ans[366]. Son camarade André Faveroux[367] n'aura pas le même destin puisque si leurs débuts de carrière sont semblables et leur milieu familial identique, sa levée le 10 décembre 1778 pour Rochefort le conduit à bord de la frégate *La Courageuse*. Il meurt, à l'hôpital de Rochefort, le 18 décembre 1779 soit un an après son enrôlement. Formé par le capitaine André Sochet (v. 1725-1792) à bord du *Duc de Nivernais*, le jeune Faveroux avait enchaîné quatre campagnes morutières entre août 1775 et octobre 1777 soit 70% de son temps en mer.

---

361 Thierry SAUZEAU, *Les marins de la Seudre*, Geste éditions, 1995, p. 44.

362 Patrick VILLIERS, *Marine royale, corsaires …*, « De 1776 à juillet 1778, les Anglais se sont emparés de 132 navires français soupçonnés d'aider les Insurgents », p. 84.

363 Michel VERGÉ-FRANCESCHI, *Chronique maritime de la France d'Ancien Régime*, SEDES, 1998, p. 684.

364 SHD Rochefort, registre 3P7-2 folio 44.

365 Collinet indique que *Le Saint-Nicolas* part en convoi avec cinq autres morutiers le 25 juillet, in *Les Sables au temps de la Grande pêche*, p. 215. Le registre matricule l'enrôle dès le 16 juillet soit neuf jours plus tôt. *Le Saint-Nicolas* (armateur Dupuy, curé de La Chaume) rentre au port le 8 novembre accompagné du *Jeune Printemps*, l'un avec 3500 morues, l'autre avec 3200, *Ibid*. p. 219. Les quantités pêchées furent moindres pour tous en raison d'une campagne de pêche raccourcie. Seul *Le Comte de la Galissonnière* tira son épingle du jeu avec 6000 morues quand la moyenne des autres est plutôt de quelque 2800 morues. *La Constance* fit chou blanc avec seulement 800 morues.

366 SHD Rochefort, registre 3P7-18 folio 39. Il navigua presque jusqu'au bout puisque son dernier débarquement date du 21 octobre 1812 et il meurt le 1er septembre 1813 soit 10 mois plus tard.

367 SHD Rochefort, registre 3P7-2 folio 89.

Grâce au dépouillement des registres matricules et aux relevés quantitatifs d'André Collinet, nous pouvons suivre sur le temps long (1744-1816) le déclin confirmé en 1777 par l'abbé Clary qu'il impute à la guerre de Sept ans :

La dernière guerre a porté le dernier coup à ce commerce et le laisse dans la plus grande inaction, de sorte qu'à peine se trouve-t-il aujourd'hui dans le port 10 navires en état de naviguer, peut-être encore moins de bourses pour les armer.[368]

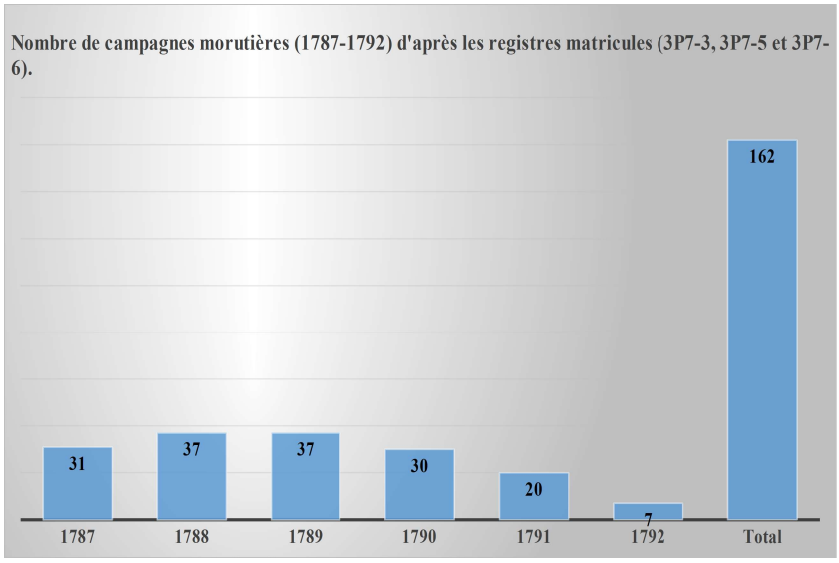
Ce dernier pose les guerres maritimes comme principal coupable de la chute de l'économie morutière locale. Pouvons-nous affirmer ou infirmer ces dires d'autant que toutes les archives concordent pour mettre en relation ruine de l'économie maritime et guerres maritimes. Quelques cinquante ans plus tard, un document daté d'avril 1823 rappelle que, pendant la guerre de 1778, le Quartier maritime fournissait mille-cinq-cents marins sur les escadres et le seul port des Sables, huit-cents. Au retour de la paix, la ville ne disposait plus que de 18 terre-neuvas et ne comptait plus que 520 matelots disponibles[369].

Les derniers armements morutiers (1787-1792)

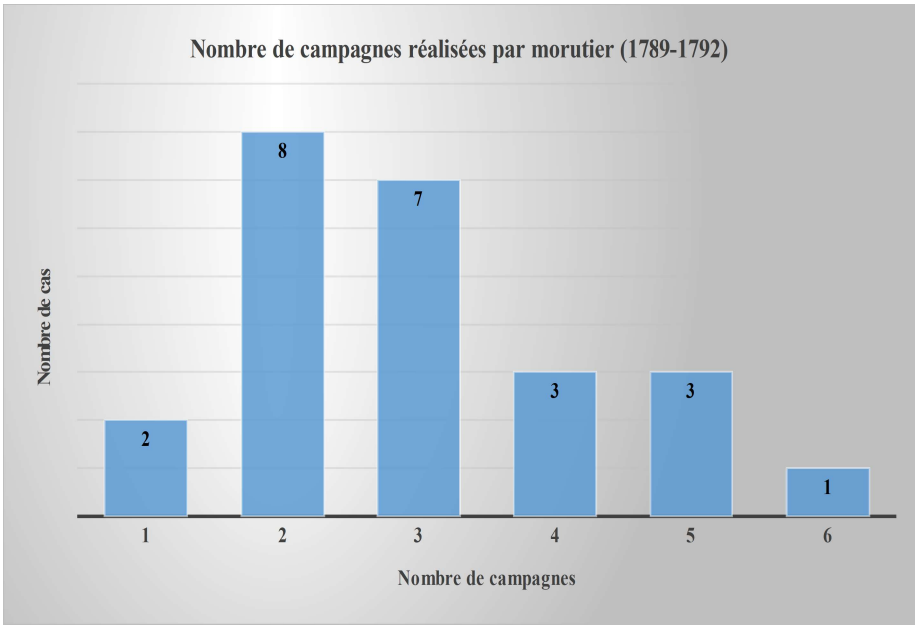
Les années précédant la tourmente révolutionnaire maintiennent l'activité morutière à un niveau encore convenable avec plus d'une trentaine de campagnes en 1787 et une nette reprise en 1788 et 1789. Dès l'année suivante, une baisse d'une dizaine d'armements se fait ressentir et cet effondrement va s'accentuer en 1792 où les armements diminuent de plus d'un quart depuis 1787. Sur les sept morutiers[370] ayant effectué une campagne à Terre-Neuve en 1792, six étaient déjà partis en 1791. Finalement, cette année 1792, seuls un tiers des morutiers arment pour le Grand Banc[371]. Le risque de guerre imminente freine les velléités des armateurs et surtout rend difficile la constitution d'équipages, les matelots étant appelés à servir non plus le Roi mais la République.

368 Abbé Clary, « Mémoire sur la pêche de la morue (1777) » *Revue Olona,* n°37, 1965, p. 2.
369 AM LS, DII-78, 22 avril 1823, Monsieur Baudin, contre-amiral, Inspecteur général du Quartier maritime en tournée aux Sables.
370 Les sept morutiers ayant armé en 1792 pour Terre-Neuve furent *La Bonne Mère* (cap. Bignonneau), *La Jeune Thérèse* (cap. Bertaud), *Le Paul-Édouard* (cap. Foucaud), *Les Trois Frères* (cap. Orseau), *Le Bienfaisant* (cap. Berthomé), *Le Jeune Dragon* (cap. Servanteau) et *Le Prince de la Trémouille* (cap. Guérin).
371 André Collinet dresse une liste de 21 morutiers en février 1792, in *Les Sables et la guerre de Vendée*, p. 75.

Histogramme n°59 : Nombre de campagnes morutières (1787-1792).



Histogramme n°60 : Nombre de campagnes réalisées par morutier (1789-1792).



Si près de 68% des morutiers réalisèrent entre deux et quatre campagnes successives, la majorité n'en fit qu'entre deux et trois sur la période 1789-1792 soit près 51% et seule *La Jeune Thérèse* participa à six campagnes (**Annexe n°58**).

L'année 1792 sera une année noire pour ces équipages qui ne reverront plus les eaux de Terre-Neuve qu'ils fréquentaient pour certains depuis leur plus jeune âge. Les morutiers de 1792 disparaissent du paysage local dès l'année suivante et ne réarment pas, y compris au cabotage. Où sont passés ces navires encore jeunes ? Nous ne connaissons pas leur date de

construction, cependant on peut affirmer qu'aucun des sept n'existait entre 1775 et 1777[372]. Selon les mises en service de ces morutiers, il apparaît que trois sur sept étaient en service en 1787, un autre en 1788, suivi du *Bienfaisant* et du *Prince de la Trémouille* en 1789 et de *La Bonne Mère*, le benjamin des morutiers appartenant au sieur Coppat en 1790. Les armateurs Millet et Pezot perdirent chacun deux morutiers[373].

En 1793, avec la déclaration de guerre, aucun morutier ne quitte le port et la plupart sont désarmés du fait des hostilités[374]. Les registres de désarmement[375] conservés à Rochefort joints aux relevés d'André Collinet permettent de mettre en lumière les derniers morutiers qui tentent une campagne dans les eaux de Terre-Neuve (voir tableau ci-dessous). C'est un manque à gagner important pour les armateurs qui, du seul fait de l'inaccessibilité aux lieux de pêche, se voient contraints d'immobiliser leurs navires ou de les reconvertir au commerce. Se pose malgré tout une difficulté dans le recrutement des équipages du fait même des levées de marins pour les arsenaux. Collinet note d'ailleurs que le 28 février 1793, 200 marins du port quittent la ville des Sables pour l'arsenal de Rochefort[376].

Avec de telles ponctions humaines comment un port de pêche peut-il encore trouver les moyens humains pour armer ses navires ? Ce n'est plus possible et le Système des Classes en transformant les marins-pêcheurs, en temps de guerre en combattants, ruine l'économie portuaire.

Prenons l'exemple du terre-neuvas Jacques Tesson (1757-1795). Si l'on suit son parcours entre 1788 et 1793 on peut se rendre compte que de 1788 à 1792, en période de paix, Jacques enchaîne cinq campagnes sur le Grand Banc soit une par an et un voyage au petit-cabotage avec le commodore René Guiné en 1791. Au cours de cette période, il va être appelé deux fois à Rochefort, une première fois trois mois, de septembre à décembre 1790 puis, avec l'entrée en guerre, à partir du 20 février 1793 pour ne plus jamais revenir. On peut donc estimer, au vu de ces campagnes, que le matelot Tesson a passé plus de trente mois ½ en mer sur soixante mois soit la moitié du temps dont au moins vingt-six mois pour Terre-Neuve. On constate aussi qu'hormis les campagnes morutières, ce matelot n'embarque pas pour la pêche fraîche pendant les périodes où il n'est pas à Terre-Neuve. Que fait-il entre novembre 1788 et juin 1789 puisqu'aucun embarquement n'est mentionné sur sa matricule ? En profite-t-il pour cultiver ou pour travailler sur les chantiers de navire où son frère est lui-même charpentier[377] comme Emmanuelle Charpentier a pu le montrer pour la côte nord-Bretagne et, dans ce cas-là, est-il adepte de la pluriactivité[378] ? Par contre, entre le 27 juin 1789 et le 19 juillet 1790, il n'est à terre qu'un mois ½ soit du 9 janvier au 27 février 1790. L'année suivante, il ne s'accorde qu'un mois de répit entre le 17 mai 1791 (retour du cabotage) et le 22 juin (départ pour le Banc) ; le reste du temps, il le passera en mer. Il finira sa vie de manière précoce et

372 D'après nos relevés effectués dans le registre des mousses 3P7-2.
373 *La Jeune Thérèse* et *Le Jeune Dragon* pour Pezot et *Les trois Frères* et *Le Bienfaisant* pour Millet.
374 Alain GÉRARD, *Les Sables et la guerre de Vendée*, p. 93.
375 SHD, 3P10-1, registres d'armements (1790-1792) et 3P10-2 (1793-puis an II à an VII).
376 Alain GÉRARD Alain, *Ibib., p. 94*. Ces levées sont particulièrement visibles dans le registre des officiers-mariniers 3P7-74.
377 Emmanuelle CHARPENTIER, *Le peuple du rivage : le littoral nord de la Bretagne au XVIIIe siècle*, Presses universitaires de Rennes, 2013.
378 *Entre terre et mer : sociétés littorales et pluriactivités (XVe-XXe siècle) : actes du colloque tenu à l'Université de Bretagne Sud-Lorient les 17, 18 et 19 octobre 2002*, Presses universitaires de Rennes, 2004.

brutale puisqu'il se noie dans la Charente en mai 1795, à l'âge de 37 ans, laissant une femme enceinte avec deux enfants[379].

L'exemple de ce matelot, représentatif d'une « génération sacrifiée », montre bien que ce métier très dur et chronophage est intimement lié aux conflits entre la France et l'Angleterre. Marié le 7 février 1786, il n'aura qu'entrevu son épouse pendant près de dix ans mais lui fit quand même six enfants dont le dernier né orphelin. Sa veuve, se remarie le 20 Floréal an VII (9 mai 1799) soit quatre ans après la mort de Jacques avec un marin également nommé Jean Berjonneau (1757-1803). Ils n'auront pas d'enfant. Lui est veuf depuis 1794 avec cinq enfants à charge. Par malheur, cette seconde union sera elle aussi de courte durée puisque Jean disparaît à bord de son navire *La Sainte-Anne*, en « *route de l'Ile d'Yeu* » le 17 Fructidor an XI (4 septembre 1803)[380]. Il avait passé aussi beaucoup de temps au service du Roi puisqu'il avait été levé quelques semaines après son mariage, le 8 prairial an VII (27 mai 1799) pour Rochefort pour embarquer sur la canonnière *Ile d'Yeu* qu'il ne quittera que le 8 frimaire an X (29 novembre 1801) soit vingt-neuf mois de service. Il est ensuite classé hors-service pour « *extinction de voix* ». Puis, le 26 ventôse an X (17 mars 1802), profitant de la courte Paix d'Amiens, il retourne au commerce et embarque à Terre-Neuve sur *Le Bienfaisant* avec le capitaine Millot.

Hormis les effets sur les gens de mer, la guerre affecte l'économie portuaire comme nous le précisions ci-dessus. En 1801, André Collinet fait le compte des navires encore actifs et il affirme qu'en une décennie (1792-1801), 81% des morutiers ont disparu[381]. La municipalité déplore quant à elle que « *les bâtiments so[ie]nt tombés au profit de la République par l'effet des séquestres* »[382]. La guerre a donc accentué la disparition progressive des morutiers puisque les dernières années de l'Ancien Régime (1789-1792), le port comptait encore dix-sept morutiers actifs selon le registre de désarmement consulté alors que Collinet en recense vingt-et-un[383] auxquels il convient d'ajouter dix-neuf caboteurs.

Nous avons dressé une liste croisée des morutiers ayant navigué entre 1789 et 1792 et encore en activité en février 1792 à partir des deux sources mentionnées ci-dessus. Nous pouvons donc affirmer que neuf morutiers armèrent pour le grand Banc en 1792 soit la moitié de la flottille. En 1789, ils étaient encore onze. Certains n'hésitaient pas à pratiquer, à partir de 1792, une forme d'alternance entre cabotage et Grande pêche à l'image de *La Constance, La Julie, Le Jeune Printemps, La Marie-Agathe* ou *Le Prince de la Trémouille* (1791). La rentabilité est le maître mot des négociants qui ne peuvent se permettre de laisser des navires à quai.

Cette longue période de conflit maritime entre les puissances anglaise et française que l'historien Jean Meyer a pu qualifier de « *seconde guerre de cent ans* » concerne les années 1688 à 1815[384]. Cette période est donc marquée par des guerres maritimes à répétition qui

379 SHD Rochefort, 3P7-74 n°161.

380 SHD 3P7-74 n°141, Officiers-mariniers et matelots, 1789-1796. Son frère André Berjonneau de 4 ans son aîné, se noie lui aussi « *dans le coup de vent du 10 Brumaire an VIII* » (1er novembre 1799) à bord du brick *Le Jeune Aimé* (même registre, n°142).

381 Alain GÉRARD, *Les Sables et la guerre de Vendée*, p. 75 soit 17 navires sur 21.

382 AM LS, Délibération DII-74.

383 Collinet intègre certains caboteurs en tant que morutiers comme c'est le cas pour *L'Amitié* commandé par Mourailleau.

384 Jean MEYER, « La guerre de cent ans 1680-1815 », François BÉDARIDA, François CROUZET, *De Guillaume le Conquérant au Marché Commun, dix siècles d'histoire franco-anglaise*, Paris, Albin Michel, 1990,

nuisent à l'économie maritime et aux investisseurs. Ces derniers perdent de l'argent puisque leurs navires sont soit arraisonnés, soit incapables de se rendre sur les zones de pêche ce qui les détournent de l'économie morutière pour investir dans la terre[385]. C'est d'ailleurs une explication vérifiable aux Sables où les élites négociantes se renouvellent après chaque conflit comme nous le verrons ci-après. Le 11 Brumaire an VI ou 1er novembre 1797, les édiles sablais[386] rappellent qu'

Il est de notoriété publique que la presque totalité des négociants et armateurs des Sables n'ont eu dans leur postérité que des filles. Que ces dernières s'étant mariées avec des ci-devant nobles, les capitaux sont passés à la mort des pères et mères entre les mains de cette caste orgueilleuse qui dédaigne de faire le commerce, a préféré les placer sur les objets de luxe. Quelques-uns d'entre eux qui avaient continué se sont émigrés et les bâtiments sont tombés au profit de la République par l'effet des séquestres. Il existait à l'époque de la guerre des rois contre la liberté que deux ou trois armateurs qui, ayant armé leurs bâtiments pour le compte de la République les ont perdus par l'effet de la guerre.

C- La « mise au ban » définitive

Au moment du court retour à la Paix d'Amiens entre mars 1802 et mai 1803, quelques morutiers se hasardent à repartir en campagne et on lance même un navire neuf pour cette pêche en mars 1803[387]. C'est le cas notamment de *La Jeune Thérèse* commandée par le capitaine Bertaud et du *Bienfaisant* commandé par André Joseph Millot[388]. Le 18 vendémiaire an X (10 octobre 1802), le maire annonce au conseil municipal « *qu'il venait de recevoir la nouvelle officielle de la signature des préliminaires de la paix avec l'Angleterre* »[389]. C'est à ce moment-là que les négociants sablais demandent à obtenir par supplique du 23 Ventôse an XI (14 mars 1803) le privilège de pratiquer cette pêche en exclusivité étant donné que « *les marins de ce pays sont infiniment plus propres et plus habitués que les autres à ce genre de navigation* » ; les négociants souhaitaient tout simplement centraliser la pêche morutière sur le port olonnais[390]. La réponse du Ministre de l'Intérieur Chaptal le 3 mai suivant est sans appel. Pour lui : « *tous les négociants qui sont en état d'armer peuvent se livrer à cette spéculation* » et ce « *serait contre nos principes de la liberté de commerce que de concentrer dans la ville des Sables le droit de faire cette pêche exclusivement* »[391]. La reprise des hostilités quelques temps après ruina toute velléité de poursuivre la pêche à la morue. Cette insistance pour

p. 156-178.

385 « Ces fortunes, qui avaient été portées à 7, 8, 900 000 livres, même à un million, partagées entre plusieurs héritiers, ont été placées dans l'acquisition de terres, ce qui a diminué d'autant les fonds de commerce », Abbé Clary, *Ibid*., p. 3. *Revue Olona,* n°37, 1965.

386 AM LS, D-II-74, acte du 11 Brumaire an VI (1er novembre 1797).

387 Il s'agit de *L'Heureuse-Marie*, 94 tonneaux, capitaine Luc Béliard, armateur Marin l'aîné, Alain GÉRARD, *Les Sables et la guerre de Vendée*, p. 525.

388 SHD Rochefort, 3P10-4 n°12 et 42. *La Jeune Thérèse* fait campagne du 19 avril au 9 décembre 1802 par exemple. Collinet ajoute à la date du 19 mars 1802 « *Le navire La Françoise, de cent-dix tonneaux, capitaine Victor Brossard, est parti le 26 dudit mois (Ventôse) pour le Banc de Terre-Neuve, armateur le citoyen Marin l'aîné, pour le compte de négociants de Nantes. On a appris en même temps, que la goélette La Capricieuse, de cent-trente tonneaux, capitaine Luc Béliard de cette ville, est partie le 21 Ventôse de La Rochelle pour la même destination. L'équipage est de cette ville et l'armateur rochelais* ». Alain GÉRARD, *Les Sables et la guerre de Vendée*, p. 520. Il cite également *Le Bienfaisant Les Deux Frères* et *Le Dragon*. Béliard rentre en août 1802 aux Sables « *tout fracassé avec treize milles morues, six barriques d'huile et dix barriques de rogue* ». *Ibid.*, p. 522. En mars 1803, *La Jeune Félicité* et *La Thérèse* partent pour le Banc (p. 524-525). Le premier bâtiment sera pris à « *soixante lieues de Belle-Île avec huit mille de morues* ». Quant à *La Thérèse*, capitaine Bertaud, elle faillit couler suite à une avarie alors qu'elle n'était qu'à cinquante lieues de Terre-Neuve.

389 AM LS, Délibération D-I-11, 18 vendémiaire an XI (10 octobre 1802).

390 AM LS, Délibération DI-11, 23 Ventôse an XI (14 mars 1803) et aussi AM LS, cote O-XXII-33.

391 AM LS, Pêche à la morue (1803-1827), O XXII-33.

obtenir le privilège était encore dans les esprits en mai 1814[392] puis en octobre 1816 mais ne fut pas suivie d'effet[393].

Pourtant, les Sablais ne « désarment pas » et, le 28 septembre 1814, au retour de la paix, une association pour relancer la pêcherie de morues est constituée afin de « *rendre son commerce florissant* » eu égard aussi aux *« matelots sablais que la marine royale mettait jadis en première ligne* »[394]. Le rédacteur s'enflamme dans une envolée lyrique lorsqu'il rappelle le bien-fondé de leur entreprise qui repose sur un socle solide : la réputation des marins sablais et leur esprit d'entreprise :

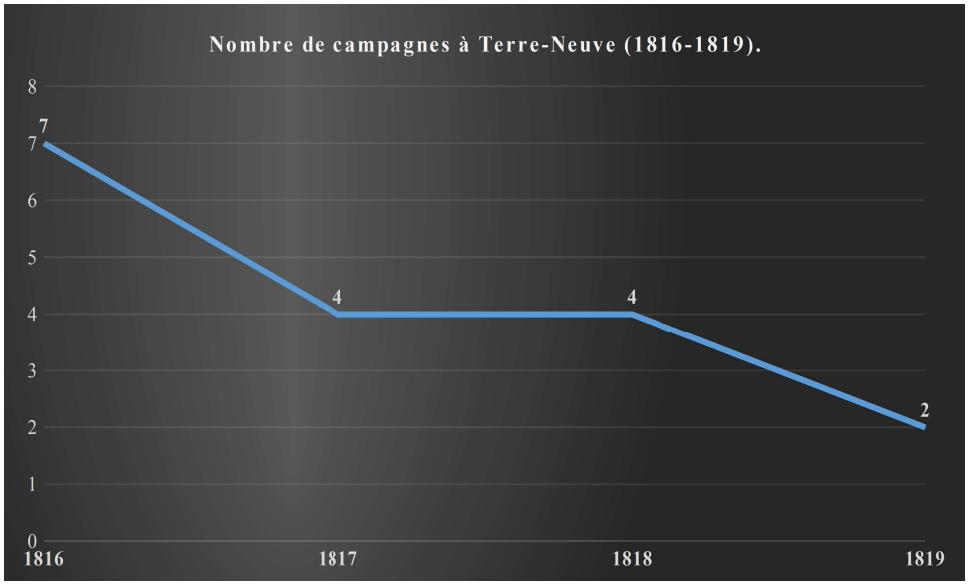
Le souvenir de nos malheurs s'évanouit, les dangers et les glaces des mers du nord appellent nos concitoyens à la mémoire de leurs pères qui les ont bravées, les traditions qui leur font regarder comme un patrimoine ces mers orageuses. Le besoin que nous ressentons d'utiliser une population active et entreprenante, nous ont déterminé à toute cette entreprise. Nous vous offrons notre projet comme un hommage à votre active bienveillance en le plaçant sous les auspices d'un préfet que nous aimons tous, j'ose dire d'un père de famille […].

Le 3 octobre, le Préfet répond au maire des Sables en l'encourageant pour « *cet établissement important pour la prospérité du commerce de votre ville et dont l'influence se fera sentir dans toute l'étendue du département* »[395].

Qui sont ces investisseurs audacieux qui tentent de relancer l'intérêt des marins pour Terre-Neuve alors qu'entre 1816 et 1818, la pêche morutière représente moins de 5% de l'activité maritime sablaise et affiche seulement dix terre-neuvas[396]. La moitié des navires ont été bâtis entre 1816 et 1818 et, hormis *Le Jeune Édouard* (127 tonneaux) construit en 1816 à Nantes et propriété d'un négociant de la ville du nom de Leuliot, les quatre autres bricks à savoir *La Geneviève* (184 tonneaux), *L'Aglaé* (124 tonneaux), *Le Télégraphe* et *Les deux Frères* (124 tonneaux)[397] ont été construits entre 1816 et 1818 sur les cales sablaises. Tous sont la propriété du négociant sablais Vince. Il est fort probable que l'armateur Vince incite à la constitution de cette association économique à portée maritime sous couvert du juge de paix et notaire Paliau que nous retrouverons plus loin.

392 AM LS, DI-13, 20 mai 1814.
393 AM LS, lettre du 14 octobre 1816, O XXII-33. Papiers, fond Ydier, coll. Olona (éphéméride du 20 mai 1816), mai 1956.
394 AM LS, DII-77 et DII-3, 28 septembre 1814.
395 ADV, Série S 800.
396 Le cabotage domine les désarmements compris entre 1816 et 1818 avec 95,3% du total. Nos calculs ne tiennent pas compte (par lacune) des armements à la pêche fraîche ou côtière.
397 Navire commandé par Gabriel Ravon (1786-1819), fils du capitaine Jean-François Aimé Ravon (1759-1802), il avait épousé le 9 novembre 1814 Marie-Elisabeth Louineau (1790-1877), la fille du capitaine et maître de port Vincent Louineau (1757-1830). Gabriel Ravon mourut à La Martinique à l'âge de 32 ans alors qu'il commandait toujours *Les Deux Frères*.

Histogramme n°61 : Nombre de campagnes à Terre-Neuve (1816-1819).



La période révolutionnaire et impériale (1793-1815) porte un coup de grâce à l'armement morutier puisque seuls sept navires arment pour le banc en 1816 pour se réduire à peau de chagrin les années suivantes. La page morutière est définitivement tournée.

Tableau n°65 : Répartition annuelle des campagnes des dix morutiers au départ des Sables (1816-1819)[398]

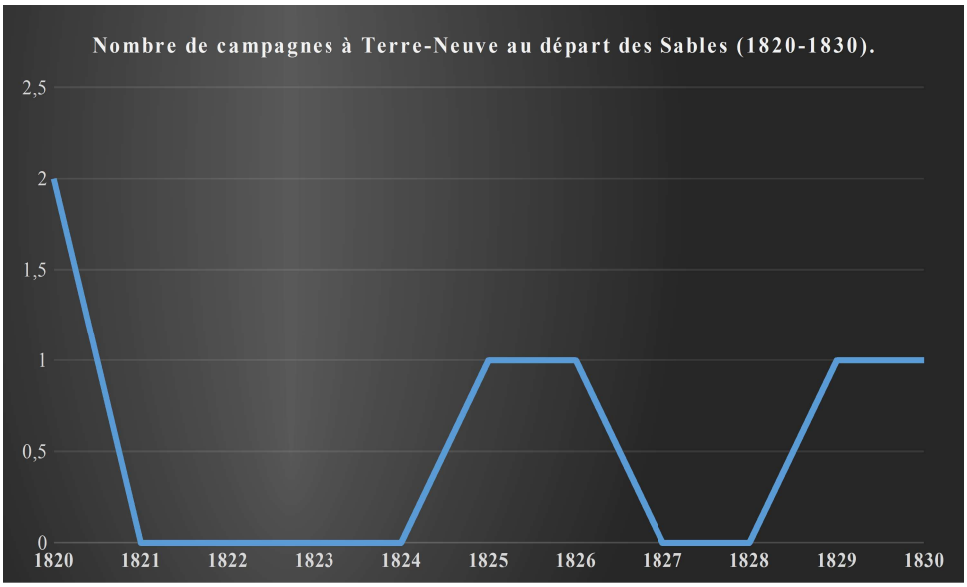
Nom du morutier/Campagnes	Armateur	Construit en	1816	1817	1818	1819	Total
Les Deux Frères (cap. G. Ravon)	Vince	1816	1	1			2
Le Père de Famille (cap. L. Morneau)			1				1
Le Jeune Édouard (cap. A-J Millot)	Leuliot	1816	1	1	1		3
Les Deux Sœurs (cap. Lucet)				1			1
L'Henry (cap. V. Louineau)			1				1
L'Industrie (cap. F. Goulpeau)			1				1
La Geneviève (cap. J. Et. Bignonneau)	Vince	1817		1	1		2
L'Aglaé (cap. J. Et. Bignonneau	Vince	1818	1		1	1	3
Le Télégraphe (cap. Ch. Pelletier)	Vince	1818			1	1	2
Le Laborieux (cap. L. Béliard)			1				1
Total			**7**	**4**	**4**	**2**	**17**

Le tableau confirme l'existence de dix-sept campagnes entre 1816 et 1819 réalisées par dix navires. Si l'on sent une réelle volonté de la part de l'armateur Vince de relancer l'épopée morutière d'avant-guerre, on déplore le temps où « *son commerce florissant*

398 SHD 3P10-8 et 3P10-9. Relevés réalisés à partir des registres matricules 3P7-20 et 3P7-22.

jouissait des mêmes prérogatives ; 30 navires de 150 à 200 tonneaux équipés chacun de 20 marins sablais sortaient de son port pour les voyages du Grand Banc […] *aujourd'hui tout s'éteint, tout souffre dans une inaction aussi déplorable qu'involontaire* » à tel point que « *notre ville est déchue de son ancienne prospérité* »[399]. Le Conseil général de la Vendée sollicité ne semble pas répondre aux attentes locales et les édiles sablais le déplorent amèrement d'autant que la « *stagnation du commerce a privé la nombreuse population maritime de cette ville de pourvoir comme dans les années précédentes pendant la saison favorable aux moyens d'assurer son existence pendant la saison rigoureuse aussi se trouve-t-elle aujourd'hui avec la classe ouvrière réduite à la dernière des détresses* »[400]. Avec la Restauration, le « siècle d'or » morutier est bel et bien révolu et avec lui l'âge béni d'une activité maritime prospère même si certains se raccrochent à ce passé sans doute idéalisé.

Graphique n°31 : Nombre de campagnes morutières au départ des Sables (1820-1830)



C'est ainsi que le 20 octobre 1827, reprenant l'expérience avortée tentée une dizaine d'années plus tôt, les négociants sablais sous la férule du notaire Jacques Laurent Paliau (1772-1837), lui-même issu d'une famille de capitaines terre-neuvas, essaient de relancer cette pêche qu'il qualifiait lui-même « d'olonnaise »[401]. En créant une société par actions de cinq cents francs ouvertes aux bonnes volontés vendéennes, il espérait renouer avec l'âge d'or morutier et affirmer la place du port sablais comme « entrepôt naturel » de la Vendée. Selon lui,

Ce n'était point une théorie nouvelle qu'on voulait essayer, c'était une ancienne source de prospérité qu'il s'agissait de nous rouvrir. Sous le rapport du bien général, il était reconnu que la navigation dans les mers du Nord, en même temps qu'elle est la plus saine, est aussi la meilleure école pour former d'excellents marins. En effet, aussitôt la douzième année, nos jeunes sablais allaient sur le grand banc, affronter les glaces polaires. Ils passaient la moitié de l'année dans ces âpres climats et leur tempérament y recevait cette trempe vigoureuse qui devenait héréditaire et qui était le principe de l'étonnante longévité que les étrangers admiraient parmi nous. Sous le rapport du bien particulier, il suffirait de se rappeler la paix de deux années que la guerre de 1793

399 AM LS DI-14, *Mémoire aux divers ministres pour la conservation de l'arrondissement des Sables*, 11 août 1818.
400 AM LS DII-78, 23 décembre 1817.
401 Tranquille-Olivier DORÉ, *Les Sables, port des Olonnes au temps des morutiers*, p. 34-38. Voir aussi AM LS, cote O-XXII-33. Paliau était suivi par le maire Giraudin (1826-1830), l'adjoint Lynier et le conseiller Benoist.

avait rompue. À cette époque, encore, nous armions pour le Grand Banc trente navires équipés chacun de vingt hommes. Quelle physionomie vivante la ville des Sables n'avait-elle point alors ! ***Quelle agitation dans ses forges, dans ses corderies et ses divers ateliers*** *! Quel concert de tendre vœu au départ, de félicitations au retour ! Et cependant, ce n'était là que les débris d'un état plus florissant encore : nos vieillards ont vu sortir du port jusqu'à soixante terre-neuviers et* ***presque toutes les façades du quai conservent des témoignages qu'elles furent autrefois ouvertes en laboratoires***. *À la place de cette bruyante activité, la guerre ne nous a laissé qu'une désolante solitude. Nos navires étaient devenus la proie de l'ennemi ; nos armateurs étaient morts ou trop âgés pour les affaires ; nos marins avaient péri dans les combats et les prisons ; le peu que l'Angleterre nous en rendit à la Paix portaient les stigmates d'une longue souffrance et d'une dure captivité. Une brillante jeunesse s'élevait, il est vrai, et pouvait réparer nos pertes ; mais les infortunes des pères avaient découragé les fils et les inclinations nautiques étaient perdues. Ce fut dans de telles circonstances que le projet d'association fut formé. Le prospectus en fut envoyé en divers lieux et les souscriptions se succédèrent rapidement, lorsqu'un événement trop mémorable vint rallumer la guerre, réveiller dans les cœurs des divisions funestes et renverser nos espérances. Mais ce temps est déjà loin de nous ; les passions plus calmes laissent plus d'empire au génie du bien et les esprits se dirigent avec bonheur vers le perfectionnement social.*

Voici donc le moment de faire revivre, dans nos pêcheries, la marine olonnaise. Hâtons-nous, le temps presse ; rouvrons à nos jeunes concitoyens une carrière que la mort n'a pas envahie comme les régions américaines !

L'appel de Paliau ne fut pas suffisamment entendu et un seul navire dit « noble »[402] osa armer pour le Grand Banc sans certifier qu'il le fut sous couvert de cette souscription départementale puisque l'armateur était un certain Louis Crochet. Ce dernier morutier sablais, *La Marie*, construit en 1829, d'une jauge de 107 tonneaux, fut confié au capitaine Théodore, Jacques, Maurice Berthomé (1767-1837), qui réalisa les deux dernières campagnes du 16 juin 1829 au 6 janvier 1830 puis, du 16 mars au 22 septembre 1830[403]. Cette dernière campagne se soldera par une tragédie. En effet, le 11 mai 1830, l'une des chaloupes chavire avec à son bord trois hommes dont le maître de chaloupe, Jacques Étienne Valade, âgé de 28 ans qui avait réalisé les deux campagnes avec le capitaine Berthomé. L'apostille de son matricule signale « *enlevé par un coup de mer le 11 mai 1830 à 8 heures du matin sur le banc de Terre-Neuve étant dans la chaloupe, jeté à l'eau et a disparu sans pouvoir être secouru* »[404]. *La Marie* continuera sa route les années suivantes avec le même capitaine mais au grand-cabotage cette fois-ci[405]. Ce navire sonnera le glas de l'aventure morutière sablaise. Nous étions en 1830 et le port des Sables allait entamer sa reconversion vers d'autres pêches. Avec la Monarchie de Juillet naissante, la ville et le port allaient renaître de leurs cendres.

Retourner à Terre-Neuve coûte que coûte

Lorsque la pêche à la morue se tarit aux Sables, certains équipages sablais opportunistes embarquent depuis les ports de Nantes ou de La Rochelle sur des morutiers commandés par des capitaines sablais. Le capitaine Luc Béliard (1763-1824), par exemple, commandant du *Laborieux* se tourne vers le port aunisien dès Prime 1816[406]. Ce vieux briscard, de retour des prisons d'Angleterre en juin 1813, reprend du service dès le retour de la Paix. Dès juin 1814, il commanda, pour deux campagnes, *La Néréïde* pour Terre-Neuve avant de prendre la direction du *Laborieux* de mars 1816 à Prime 1820. Il a ainsi enchaîné les

402 CAVOLEAU, *Annuaire statistique de la Vendée*, 1844, p. 687.
403 SHD Rochefort, 3P10-13 folio n°60.
404 SHD Rochefort, 3P7-34 folio n°136. Avec lui disparurent André, Philippe Naudin, 26 ans et Jacques, Hyacinthe Poissonnet, 19 ans. Le nommé Valade fut porté aux « *Absents sans nouvelles* » au 2ème trimestre 1832 soit plus de deux ans après le drame.
405 SHD Rochefort, 3P10-14, folios n°107 (campagne du 1 septembre 1831) et n°78 (campagne du 16 mars au 9 juillet 1831).
406 SHD, Rochefort, 3P7-18 folio 43.

campagnes vers Terre-Neuve sans discontinuer de mars 1816 à août 1820 soit huit campagnes en quatre ans. C'est son propre fils Jacques Béliard[407], reçu capitaine en 1816, qui prit la suite du commandement entre juin 1816 et septembre 1817 pour deux campagnes avant que ne lui succède son frère cadet Luc-Joseph Béliard (1796-1862) en avril 1818.

Si au XVIII[e] siècle, « *la flotte morutière charentaise embarquait 37% de marins sablais et 35% de locaux* », Thierry Sauzeau constate qu'au début du XIX[e] siècle, l'origine géographique des marins fut redistribuée[408]. Néanmoins, les marins sablais continuèrent de fréquenter le port rochelais et, dans une moindre mesure, celui de Rochefort où ils purent apporter leurs compétences acquises dans la pratique ancienne de pêche morutière. Les capitaines sablais se voient ainsi offrir des commandements et ils puisent dans le vivier sablais pour alimenter les équipages de ces navires. En quelque sorte, ils vendent à l'extérieur des Sables, où la pêche morutière ne nourrit plus son homme et est en réel déclin, leur savoir-faire et leurs compétences professionnelles aux armateurs demandeurs en main-d'œuvre qualifiée.

Hormis le port de la Rochelle, trois campagnes morutières menées par des capitaines sablais quittent le port de Rochefort dans la décennie 1820. Soulignons que nous nous sommes basés sur les registres matricules des gens de mer pour établir ces données chiffrées ce qui signifie que nous sommes peut-être en-deçà de la réalité puisque des morutiers commandés par des capitaines sablais, ont très bien pu partir d'Aunis avec des équipages non-sablais que nous n'avons, de ce fait, pas pu repérer. C'est ainsi que la goélette *Les deux Édouard* de 66 tonneaux, effectue deux campagnes ; l'une entre juin 1819 et janvier 1820 sous la direction de Fidèle-Constant Bignonneau (1776-1831)[409] puis, de mars à octobre 1821 avec le capitaine Théodore Jacques Maurice Berthomé (1767-1837)[410]. Ce dernier, prit ensuite le commandement du brick *l'Espérance* de 120 tonneaux d'avril 1822 à mars 1823 avec un équipage composé uniquement de marins sablais[411]. Il continuera le commandement de ce même navire vers d'autres destinations : le Sénégal de novembre 1823 à mars 1824 puis pour du grand cabotage de mars à mai 1825 ce qui prouve une certaine adaptabilité de ces navires à d'autres fins commerciales, une forme de pluriactivité en quelque sorte[412].

Le capitaine Bignonneau quant à lui semble affectionner le port de Nantes d'où il part à la tête du *Télégraphe* pour les campagnes de mars 1819 à février 1823 soit quatre rotations en quatre ans[413]. Quant à Pierre-Bazile Mourailleau (1792-1856) il dirige *Le Superbe* pour deux campagnes, celle de mai à octobre 1828 puis, celle beaucoup plus longue de mars à septembre 1829[414].

On l'aura compris l'aventure terre-neuvière fut avant tout une aventure humaine avec ses règles, ses codes et son propre système de recrutement. Ce fut aussi une formidable école

407 SHD, Rochefort, 3P7-18 folio 67.
408 Mickaël AUGERON, Jacques PÉRET, Thierry SAUZEAU, *Le golfe du Saint-Laurent et le Centre-Ouest français, Histoire d'une relation singulière (XVII[e]-XIX[e] siècle)*, Presses Universitaires de Rennes, 2010. Thierry SAUZEAU « *Les morutiers charentais au début du XIX[e] siècle (1815-1850) : la difficile reprise d'une activité traditionnelle* », p. 65-77.
409 SHD, 7P8-7 n°2, 27 janvier 1820.
410 SHD, 7P8-7 n°24, 4 octobre 1821.
411 SHD, 7P8-8, n°3, 20 mars 1823.
412 SHD, 7P8-8, folios n°12, 44.
413 SHD, 3P7-20 et 3P7/22.
414 SHD, 3P7-41 folio n°83.

de navigation et d'apprentissage du métier, ce que Thierry Sauzeau[415] a pu qualifier de « naissaim ». Commandés par des capitaines déjà formés à cette école et, dans une large mesure, issus du monde de la navigation et Sablais, ils se faisaient un devoir de former les futurs cadres de cette pêche qui assuraient la richesse et la prospérité de la ville-portuaire des Sables-d'Olonne. La guerre de Sept Ans avait malmené l'activité morutière en la privant des zones de pêche à terre mais les Olonnais, spécialisés dans la pêche errante, continuèrent malgré tout à naviguer « en eaux troubles ». La guerre d'Indépendance américaine puis les troubles révolutionnaires vont porter le coup fatal à cette industrie maritime comme d'autres ports en subirent aussi les effets à l'image de Nantes[416]. L'exemple de la constitution des équipages terre-neuvas sablais est un magnifique laboratoire d'expérimentation pour étudier les données mêlant les aspects quantitatifs et qualitatifs. On peut regretter les lacunes pour les sources antérieures à 1789 qui auraient pu permettre de dégager des évolutions avec cette dernière période puisque l'activité morutière disparaît en même temps que l'Ancien Régime.

415 Thierry SAUZEAU, *Les marins de la Seudre,* p. 30.
416 François GUILLOUX, *Précis d'histoire de Nantes*, 1922, p. 123.

CHAPITRE VI – UN XIX[e] SIÈCLE DE RECONVERSIONS ET DE MUTATIONS

Face à un dilemme d'importance, la disparition de l'activité de toute une génération et la transmission d'un savoir-faire désormais inutile, les Olonnais ont dû s'adapter et se reconvertir vers une pêche qu'ils connaissaient déjà : la pêche à la sardine mais qu'ils vont développer à un plus haut point, aidés en-cela par une conjoncture favorable. En effet, la découverte de nouveaux procédés de stérilisation va amener l'installation des premières conserveries sur la place des Sables impulsées par le pôle nantais. La ville-portuaire va dès lors retrouver le chemin de la croissance économique et connaître une véritable renaissance.

I – L'affirmation de la pêche à la sardine (1830-1870)

A- Une pratique ancienne dans l'Olonnais

La sardine narguant les abords du plateau continental et se déplaçant en bancs dans les coureaux depuis les pertuis charentais au sud jusqu'à Belle-Île en Mer au nord, il est un fait que les pêcheurs olonnais l'ont traquée depuis des siècles. L'historiographie locale attribue l'origine de cette pêche en pays olonnais à l'arrivée des pêcheurs maures chassés d'Andalousie par Philippe III entre 1610 et 1612 et qui trouvèrent refuge « *au nombre de deux cents* » en Olonne[417]. Est-ce au contact de ces hommes, de ces pêcheurs que les Olonnais ont rapporté de nouvelles techniques de pêche on ne peut que le supposer ? Ces derniers auraient alors converti, rapportent les chroniqueurs, les pêcheurs olonnais à l'usage de la pêche au filet droit appelé *rets* comme l'atteste une source ancienne datée de 1629[418]. De toute évidence, des capitaines sablais ont procédé et participé au transfert des Maures vers l'Afrique du Nord[419]. Le développement de la pêche sardinière est contemporain de celui de la pêche à la morue[420] :

> *L'année 1635 marque l'apogée des Sables ; cette ville comptait alors, d'après une statistique environ 14 400 habitants. Le commerce avait été « la cause principale de cette nombreuse population lorsque les Sablais faisaient, presque seuls et par économie, le commerce de la morue verte, celui de la sardine, de ses blés et ses sels*[421].

Nous ne sommes pas en mesure de confirmer ce fait mais toujours est-il que l'activité sardinière était bel et bien en place au milieu du XVIII[e] siècle en apportant un rythme particulier à l'économie maritime locale et s'avérait quatre fois plus lucrative que la pêche à la drague[422]. Collinet estime que

417 Amédée ODIN, *Histoire de la pêche de la sardine en Vendée et sur les côtes les plus voisines (1610-1880)*, 1895, p. 11.
418 ODIN, *Ibid.,* p. 13.
419 Bartolomé BENASSAR, *Les Chrétiens d'Allah, l'histoire extraordinaire des renégats*, XVI[e]-XVII[e] siècle Perrin, 2001.
420 Les deux pêches étaient complémentaires puisque les sardiniers appâtaient le poisson en utilisant la rogue de morue.
421 Amédée ODIN, ODIN, *Histoire de la pêche de la sardine en Vendée,* p. 14.
422 Amédée ODIN, *Ibid*., p. 32.

dans une bonne année, les bénéfices de cette pêche peuvent s'élever à 200 000 livres et ceux de la drague à 50 000 livres, en tout 250 000 livres qui est presque tout au profit du bas peuple. Comme la population s'élève à cinq mille âmes, c'est 50 livres de profit pour chaque tête[423].

En plus de l'activité morutière, l'économie sardinière, elle aussi saisonnière, apportait ainsi un souffle vital aux habitants et aux gens de mer dans leur ensemble et François Le Masson du Parc n'oublie pas de le mentionner lors de son inspection aux Sables en 1728[424] :

Outre la pêche de Terre-Neuve, on fait encore aux Sables celle des sardines qui sont les premières qui se voient aux côtes de France. Tout le poisson qui se pêche se consomme frais. Il ne s'en fait aucune salaison n'y ayant aucune presse à sardines comme en Bretagne. D'ailleurs les sardines que les pêcheurs des Sables prennent sont très petites et encore fort sèches et joint à la qualité du sel comme nous venons de l'observer, les salines qu'on en voudrait faire n'en vaudraient rien. Ainsi ne l'a-t-on point tenté sans perte du poisson et de l'aprêt. Il y a vingt chaloupes au port des Sables[425]*, occupée durant la saison à faire cette pêche. Elles ont vingt-et-un à vingt-deux pieds de quilles, sont montées de deux mâts et ont chacune de sept à huit hommes d'équipage. Ils font cette pêche à quelques lieues au large de la ville.*

Cette pêche était rendue possible grâce à l'utilisation de la rogue également appelée rève ou rave[426] que rapportaient les morutiers. On estime qu'un sardinier avait besoin de dix barils de rogue par saison[427]. En juillet 1800, avec l'arrêt des campagnes sur le Grand Banc, les sardiniers doivent importer, pour la première fois, de la rogue venue du Danemark. Un navire apporte ainsi cinq-cents barils de rogue « *très fraîche* ». [428] De nombreux chasse-marées[429] venaient l'acheter à même le port pour la distribuer dans différents ports du littoral ouest-atlantique. Une femme des Sables était même qualifiée du surnom de « *Quatre sardines* »[430]. Quelle raison est à l'origine de ce sobriquet singulier ? Nous ne pouvons le préciser toujours est-il que ce terme montre bien l'usage et la place centrale de la sardine dans la vie

423 Alain GÉRARD, *Les Sables et la guerre de Vendée*, p. 116. Lors d'une marée, en juillet 1793, après deux heures de pêche, les chaloupes en rapportèrent de 5 à 8000. En juin 1791, la pêche fut si exceptionnelle que le cours s'effondra et ne « *valut que vingt sous le millier* » ; la situation se reproduit en 1792. Comme toute pêche, les prises sont dépendantes de la présence ou non des bancs. En juillet 1793, Collinet précise que « *chaque bateau rapporte journellement de 3 à 10 000* », *Ibid.*, p. 61, 80 et 149.

424 François LE MASSON DU PARC, *Pêche et pêcheurs du domaine maritime et des îles adjacentes de Saintonge, d'Aunis et du Poitou au XVIII^e siècle. Amirautés de Marennes, de La Rochelle et des Sables-d'Olonne*, Observatoire européen de l'Estran, Editions de l'Entre-deux-Mers, 2009, p. 173.

425 Auxquelles s'ajoutent quinze chaloupes armées à La Chaume *Ibid.*, p. 178. Le nombre de chaloupes sardinières a semble-t-il diminué.

426 Rogue : appât fait à partir d'œufs de morue.

427 CAVOLEAU, *Annuaire statistique de la Vendée*, 1844, p. 691.

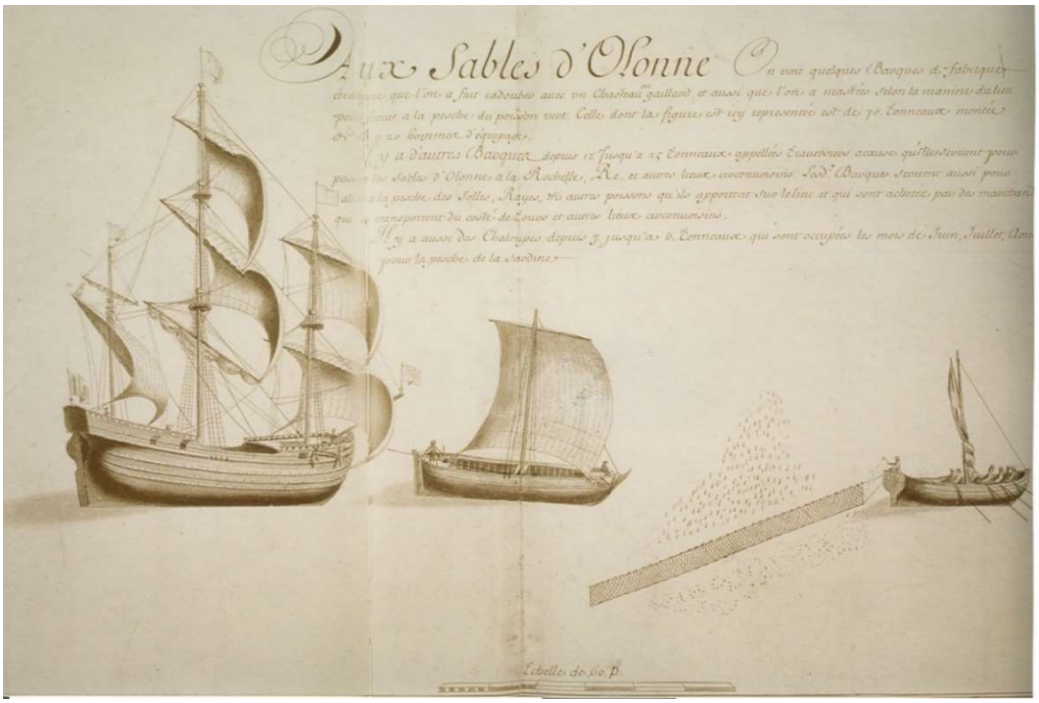
428 Alain GÉRARD, *Les Sables et la guerre de Vendée*, p. 485. Le navire repartit ensuite vers l'Europe du nord chargé de sel.

429 Alain GÉRARD, *Ibid.*, p. 487 : à la date du 8 septembre 1800 « *Les premiers ont fait de grands profits, attendu que la pêche se faisait en la rade et que la sardine qui était très grande et très grasse, a valeur journellement de 24 à 40 livres le millier, par rapport au grand nombre de chasse-marée et autres qui s'en sont chargés pour Bordeaux, Riberou, Rochefort et La Rochelle pour le compte des femmes de cette ville, le commerce des chasse-marée de Bretagne étant absolument interdit par les Anglais aux pêcheurs de cette province* ».

430 Il s'agit en l'occurrence de Marie-Jeanne Roland fille naturelle de Pierre et de Catherine Bonnin laquelle épousa en l'église Notre-Dame des Sables le 22 août 1769, Pierre Guilbeau veuf de Marie Pitra. Elle eut pour témoin le futur curé Pierre-Joseph Deau. Était-elle poissonnière ? L'acte de mariage ne le précise nullement (AM LS, GG1-67).

quotidienne des Sablais. Peut-être faisait-elle partie de ces marchandes[431] qui vendaient la pêche dans les campagnes alentours au cri de « l'Olonne » !

À quoi ressemblaient les sardiniers du XVIII[e] siècle ? À cette époque, on ne parle pas encore de canot mais de biscayenne[432] ou plus usuellement de chaloupes. Il s'agit d'embarcations de faible tonnage. Collinet en recense vingt-cinq en juillet 1763[433]. Il en est ainsi de *La Marguerite-Catherine* jaugeant deux tonneaux que, Catherine Boulineau veuve de René Ravon[434] vend par moitié le 21 mars 1764 à André Prouteau pour 250 livres. L'embarcation est cédée avec l'ensemble de ses agrès et apparaux qui consiste en « *deux mâts, deux voiles, câbles, grappins, six ancrons, huit pans de rets ou filets tant bons que mauvais pour pêcher la sardine dont il y en a six garnis en liège, deux dragues, deux fûnes, les pierres de drague, perches, une conche avec un plomb* ».



Document n°45 - Source : *Album de Jouve. Voiles et voiliers au temps de Louis XIV* par Michel Vergé-Franceschi et Éric Rieth, pages 40-41, éditions du May. La légende précise : « *Il y a aussi des chaloupes depuis trois jusqu'à six tonneaux qui sont occupées les mois de juin, juillet pour la pêche de la sardine* ». Six hommes rament tandis que le patron à la poupe de la chaloupe jette, à l'aide d'une cuillère, la boëtte probablement constituée de rogue de morue pour traquer la sardine dans le filet tendu – le rets- à l'arrière du navire. La sardine se prend par les ouïes dans le piège.

431 Alain GÉRARD, *Les Sables et la guerre de Vendée*, p. 531. Une société de poissonnières est créée en août 1803 pour écouler les sardines sur Saint-Martin-de-Ré, Marans, La Rochelle, Rochefort, Oléron, Marennes, Royan, Saujon, Libourne, Bordeaux et Langon.
432 ODIN, *Histoire de la pêche de la sardine en Vendée*, p. 76.
433 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche*, p. 123.
434 Mariés aux Sables le 28 avril 1711 (AM LS GGI-50). Acte notarié, Biroché jeune, 3[E]70/223, 21 mars 1764.

On comprend à la lecture de cet inventaire certes sommaire mais néanmoins révélateur que le patron Ravon pratiquait alternativement la pêche côtière au chalut de drague l'hiver et la pêche à la sardine à la belle saison. La mention très nette des deux trains de pêche différents le confirme. Le Masson du Parc avance que c'est à la Saint-Marc (25 avril) que s'opère le changement d'armement[435]. Le mois de mai semble avoir été celui des débuts de campagne car le 20 mai 1776, Collinet note « *Le 20 dudit on a commencé à prendre de la sardine en cette ville* »[436]. Un siècle plus tard, le *Journal des Sables* rapporte la même périodisation de pêche dans son édition du 13 mai 1860[437] :

« La sardine a fait son apparition sur nos côtes. Vendredi au soir, pour la première fois de cette année, plusieurs bateaux en ont pris quelque peu ».

À partir du mois de mai, les chaloupes désarmaient donc leurs dragues d'hiver pour adopter un nouveau train de pêche, plus léger, adapté à la pêche sardinière. La pêche au chalut était de ce fait simplement interdite ce que confirme une ordonnance du Juge civil et criminel de l'Amirauté, Dupleix, le 27 mai 1781, rappelant une ordonnance royale plus ancienne d'octobre 1744 et connue des marins puisque Collinet n'attend pas 1781 pour en faire mention[438] :

De par le roi, il est défendu à tout maître de bateau pêcheur de ce port et à tout autre d'aller à la drague d'ici au 1er septembre prochain sous les peines portées par les ordonnances du roi du 31 octobre 1744, lesquelles peines sont la confiscation des filets et du poisson, et 20 livres d'amende et de trois mois de prison pour la première fois contre les contrevenants, et en cas de récidive, de confiscation du bateau, filets et poissons, et de 40 livres d'amende contre le maître et de six mois de prison, et iceluy déchu de sa qualité de maître, sans pouvoir à l'avenir en faire aucune fonction ni même être reçu pilote lamaneur ou lochmann.

Cette prohibition de la pêche au chalut en période estivale se poursuivra jusqu'au XIXe siècle. Seules les années où la sardine boude la côte, l'utilisation du chalut est tolérée dès 1821[439] privilège qui sera délivré les décennies suivantes en raison de la « *nombreuse et indigente population des côtes* » (1831-1852)[440]. C'est donc au Roi que revient cette la décision d'ordonner ou pas l'autorisation. Devant la situation catastrophique «et « *malheureuse des pêcheurs des Sables-d'Olonne* », il y consentira durant plus de vingt ans. Le maire Pennevert insiste auprès du Commissaire de la Marine le 24 février 1847 :

Ce n'est pas dans une année aussi malheureuse que celle que nous traversons qu'il faudrait songer à réduire les moyens d'existence d'un si grand nombre de familles.

Dès lors, comment s'organisait une campagne de pêche sardinière ? Xavier Dubois la décrit ainsi :

La pêche débute en général à la première marée du matin. Au début de la saison, le pêcheur part à 2 ou 3 heures du matin, car la pêche se déroule souvent avant le lever du soleil. Une fois la chaloupe parvenue sur les lieux de pêche, les voiles sont affalées et le bateau démâté, afin de faciliter la navigation aux avirons. Le filet, lesté, est progressivement mis à l'eau. Lorsque certains indices (écailles, petites bulles ...) indiquent la présence d'un banc, le patron appâte la sardine en « boëttant », c'est-à-dire en lançant des poignées de rogue de chaque

435 François LE MASSON DU PARC, *Pêches et pêcheurs*, p. 175.
436 François LE MASSON DU PARC, *Ibid.*, p. 181.
437 AM LS, 4J-2, *Journal des Sables*, 13 mai 1860.
438 Alain GÉRARD, *Ibid.*, p. 283. En mai 1769, des poissonnières et des maîtres de chaloupe avaient été mis à l'amende et en prison pour ne pas avoir respecté la loi. Grâce au soutien des notables de la ville, les patrons furent libérés de prison après sept jours d'incarcération, Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche*, p. 135, p. 241.
439 AM LS, pêche au chalut O XXII-33. Courrier du 8 mars 1847 au Préfet de la Vendée.
440 AM LS, pêche au chalut O XXII-33.

côté du filet, qui doit être maintenu dans le graissin (traînée grasse laissée par la rogue). Si la sardine ne « donne » pas, les pêcheurs changent de lieu et recommencent la manœuvre […] Durant l'opération, la chaloupe doit constamment être maintenue face au vent, afin de maintenir le filet tendu. Le filet est relevé au bout d'une demi-heure environ […] Sitôt la pêche terminée et les filets remontés à bord, il faut démailler. Cette opération doit être effectuée avec beaucoup de soin, la sardine étant un poisson particulièrement fragile. Pour cela, le filet est secoué en cadence[441].

Cette pêche est une pêche côtière et de proximité puisque les chaloupes trouvent la sardine « *tout près* ». C'est ainsi que les chaloupes pouvaient pêcher la sardine dès la sortie du port comme le prouve ce coup de mer du 25 juillet 1799[442] où

De 11 heures à 3 heures, la mer s'est tellement agitée et les dangers ont jeté de si terribles coups de mer, que les chaloupes qui étaient sur leurs rets pour prendre de la sardine se sont trouvées surprises, quoique forcées de faire le tour des Nouch. À midi, elles ont couru le plus grand danger, avant d'entrer au port. La mer était aussi agitée que dans la tempête la plus violente. Sur les quatre heures, la mer était calme.

Cette proximité des bancs de sardine permettaient aux chaloupes de réaliser deux voire quatre rotations quotidiennes pour traquer la sardine argentée[443]. L'abondance de pêche attire les pêcheurs bretons du Croisic, de Quiberon, de Belle-Île et de Groix. D'après Collinet, c'est la « *première fois que de mémoire d'homme, on a vu les Bretons venir faire cette pêche en le port* »[444]. Par contre, à la lecture des archives, on a l'impression d'une séparation nette entre pêcheurs sablais et bretons. Les Sablais approvisionnent le sud notamment le rayon constitué par l'Aunis jusqu'en Gironde alors que la distribution du poisson vers le nord s'effectue par les caboteurs bretons.

La campagne sardinière durait quelque quatre mois du 15 mai au 15 septembre soit environ cent-vingt jours de pêche et permettait à la population locale d'assurer son alimentation pour l'hiver[445]. La campagne 1792 par exemple s'échelonna du 19 mai au 26 octobre et on vendit la sardine « *40 sols le millier* »[446]. Mais, cette pêche reste très aléatoire d'une année à l'autre. Si le 26 juin 1778 on pêcha le poisson en abondance pour reprendre la terminologie de Collinet, en août 1779, on se plaint de sa raréfaction en soulignant que

La ville déjà accablée par les malheurs de la guerre est privée entre autre d'une ressource essentielle par le déficit de sardines dont la pêche a totalement manqué cette année[447].

Au siècle suivant la mémoire maritime garde le souvenir de ces mauvaises campagnes :

Nous avons appris par nos anciens pêcheurs qu'il est arrivé quelquefois que la sardine a manqué presque totalement pendant une année et a reparu ensuite avec abondance[448].

La survie des populations reste évidemment tributaire des quantités de poissons pêchées et de la présence ou non des bancs de sardines. La saison de pêche pouvait parfois se prolonger après septembre. C'est ainsi que le 4 octobre 1846, le maire prit un arrêté auprès de l'Inspecteur des douanes pour allonger l'ouverture des saleries afin de permettre aux

441 Xavier DUBOIS, *La révolution sardinière. Pêcheurs et conserveurs en Bretagne sud au XIXe siècle,* Presses Universitaires de Rennes, p. 48.
442 Alain GÉRARD, *Ibid.*, p. 461. En septembre 1800, Collinet mentionne aussi que « *la pêche se faisait en la rade* », p. 487.
443 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche*, p. 529-530.
444 Alain GÉRARD, *Les Sables et la guerre de Vendée*, p. 531.
445 CAVOLEAU, *Tableau statistique*, p. 689.
446 Alain GÉRARD, *Ibid.*, p. 91.
447 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche*, p. 226 et AM LS, D-I, 3, 17 août 1779.
448 AM LS, O XXII-33, 20 février 1847.

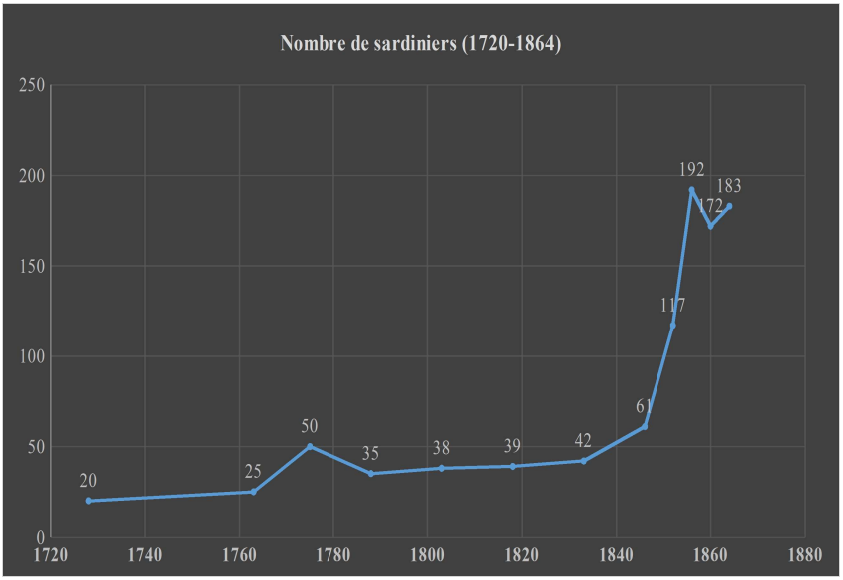
sardiniers de conserver leur pêche ; celles-ci fermant d'ordinaire à 20 heures. La sardine abondante en cette période fait que « *tous les canots sont sortis* » et vont rentrer plus tard. Ces pêches de fin de saison sont vitales pour « *les malheureux qui paient le pain si cher* »[449]. En effet, la sardine salée[450] et mise en pots allait devenir la base de l'alimentation des familles de marins pour les rudes mois d'hiver. Il s'agit presque d'une question de survie pour le peuple qui se nourrit exclusivement de poisson.

Cette pêche occupait avant la Révolution « *jusqu'à 60 barques, montées de 6 à 7 hommes, y compris le mousse ; ainsi, elle employait 3 à 400 matelots, mêlés de quelques ouvriers* »[451]. Dès l'année 1815, M. Pennevert ajoute : « *la pêche de la sardine acquiert chaque année une nouvelle extension* »[452]. Le port des Sables entre donc dans une nouvelle ère, celle d'un développement fondé sur l'économie sardinière.

B- Le développement de la pêche sardinière

Pour le XVIII[e] siècle, il est difficile de donner avec précision un état des chaloupes attachées à la pêche à la sardine. Néanmoins, au gré des archives, on trouve ça-et-là quelques estimations éparses. Il est notable qu'en l'espace d'un siècle et demi, l'activité sardinière s'est considérablement développée dans le port sablais puisque le nombre d'embarcations a été multiplié par neuf entre 1720 et 1864 passant de 20 à 183 navires soit une augmentation numérique de 815%.

Graphique n°32 : Évolution de la flottille sardinière (1720-1864).



449 AM LS, D-II-80, 4 octobre 1846.
450 À une époque plus ancienne, la sardine était salée à même les embarcations « *mouillées à l'estacade située sur le bord du quai du Commerce. L'endroit où se faisait cette manipulation portait le nom d'Atelier flottant* », Amédée ODIN, *Histoire de la pêche de la sardine en Vendée et sur les côtes les plus voisines*, p. 86.
451 Joseph Stanislas Dupont (1811), dans Marcel BAUDOUIN, *L'industrie de la sardine en Vendée, Revue des Sciences naturelles de l'Ouest*, tome III, 1893, p. 278.
452 AM LS, DI-13, 1er février 1815.

Le 16 mai 1775, le ministre de la Marine évalue la flottille sardinière à cinquante chaloupes ce qui a « *rapporté 22 725 livres aux équipages et armateurs* » précise-t-il et, en 1788, Collinet n'en recense plus que trente-cinq soit l'essentiel de la flottille puisque les chaloupes représentent alors 51% des bâtiments du port devant les terre-neuvas (21) et les caboteurs ne sont qu'au nombre de treize[453]. *Le Mémoire rédigé par les négociants de Lorient et de Port-Liberté en l'an VI sur la pêche de la sardine*[454] prouve qu'il y avait autant de sardiniers aux Sables qu'au Croisic (40 chacune) et deux fois plus qu'à Quiberon soit un total de deux-mille embarcations s'adonnant à cette pêche dans les deux provinces de Bretagne et Vendée.

Après la chute de Napoléon, la pêche à la sardine ne semble pas prospère et le métier de marin ne fait pas recette ; on peine à recruter des candidats ce que dénonce le trésorier des Invalides, Dupont[455]. En 1818, Cavoleau dénombre trente-neuf chaloupes sardinières aux Sables et onze à Saint-Gilles[456]. En effet, en mai 1822 « *la population maritime n'étant pas suffisante pour fournir des équipages* », on ne put armer toutes les chaloupes sardinières et on les limita à une seule sortie en mer par jour. Quelques années plus tard, la situation n'a guère changé puisqu'en mai 1826, le maire des Sables obtient l'autorisation du Ministre de la Marine, le Comte de Chabrol, de recruter des « *individus étrangers à la Marine* » pour compléter ses équipages sardiniers[457] étant donné « *l'abondance de ce poisson sur notre côte ; il s'agit vraiment d'une mine inépuisable* »[458] à tel point qu'elle devient en juillet 1840 : « *la principale ressource de la nombreuse classe des pêcheurs sablais* ». La sardine dite « *l'Olonne* »[459] destinée à l'exportation est salée à bord même des navires « *en dedans, entre les jetées comme on l'a fait de temps immémorial* »[460]. Sans doute est-ce la raison pour laquelle des pêcheurs extérieurs au port et à la province, poussés par la présence de ce poisson recherché, vinrent se fixer aux Sables, notamment une communauté groisillonne comme nous l'avons vue précédemment même si les relations furent plutôt houleuses au départ. En effet, le 21 mars 1819, le maire Aimé Dupleix, alarme le sous-préfet[461] :

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint une réclamation des propriétaires de chaloupes et des marins de cette ville contre un abus introduit dans les pêcheries par les pêcheurs des îles de Grouoie et d'autres lieux de la Bretagne. Ces individus qui viennent d'arriver sous nos parages avec plus de 17 chaloupes veulent non seulement se permettre de s'établir dans ce port pour y faire la pêche du poisson frais mais même s'obstiner à vendre dans nos marchés et poissonneries comme aussi se dispenser de toute espèce de patente.

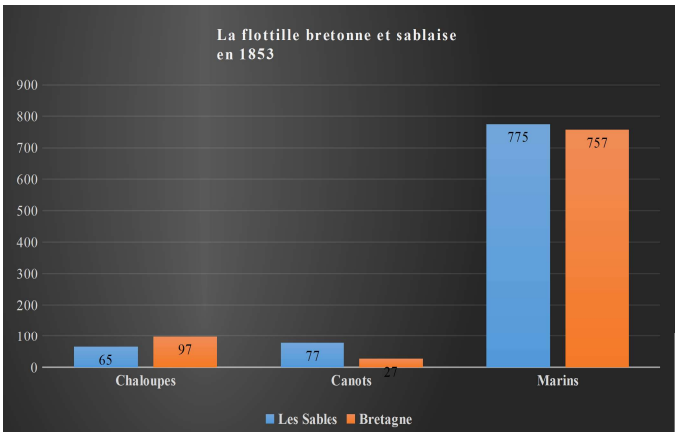
Cet abus, M. le sous-préfet, s'il n'est aucun moyen de le réprimer tend incontestablement à la ruine totale des propriétaires de chaloupes des Sables et privera de tous les moyens d'existence la nombreuse classe de nos marins […] Je me croirais autorisé à leur interdire toute vente s'ils persistaient à ne pas se munir de la dite patente ; de plus je ne peux que parler des abus sans nombre qui peuvent résulter de ce que cette nuée de pêcheurs veut séjourner dans ce port ; il est de la prudence d'une bonne administration que de tâcher de les écarter vu surtout la jalousie qui naît naturellement entre les marins étrangers et ceux du pays et l'irritation qui se manifeste entre eux.

453 SHD, 3P1-18, courrier du 16 mai 1775. Alain GÉRARD, *Les Sables et la guerre de Vendée*, p. 318, 364 (30 chaloupes en juillet 1795), 36 chaloupes en juin 1799, 37 en 1801, p. 454, 512.
454 Amédée ODIN, *Ibid*., p. 45-46.
455 Amédée ODIN, *Histoire de la pêche à la sardine*, p. 57.
456 Amédée ODIN, *Ibid.*, p. 63.
457 AM LS, O XXII-33, 10 mai 1822, 5 mai et 24 mai 1826.
458 Amédée ODIN, *Histoire de la pêche de la sardine en Vendée*, p. 84. AM LS, O XXII-33, 31 mai 1843.
459 Amédée ODIN, *Ibid*., p. 28.
460 AM LS, D-I-17, 15 juillet 1840. L'enquête Chardon précise aussi que la sardine ne se vendait pas à la poissonnerie mais à bord même des bateaux, p. 16, AN Marine C4 175.
461 AM LS F I-13. Litiges avec les Bretons voir aussi DII-78. Amédée ODIN, *Histoire de la pêche de la sardine en Vendée*, p. 82.

En effet, les chaloupes bretonnes faisant la pêche la nuit et venant dès le matin en vendre le produit au comptant aux marchands poissonniers du dehors enlèvent tout moyen de vente aux bateaux sablais qui ne reviennent de la mer qu'à la nuit tombante ce [qui] par-là cause à notre unique commerce une perte indivisible.

Le maire des Sables alla un peu vite en besogne avec cette affaire puisque les Commissaires aux Classes de Lorient et des Sables lui répondirent qu'il n'avait en aucun droit le pouvoir de faire payer une patente à des pêcheurs[462]. Dix ans plus tard, les relations sont tout autant chaotiques puisque le 4 mars 1828, on déplore des jets de pierre à leur encontre depuis les quais de La Chaume[463]. Le maire Joseph Stanislas Dupont prend des mesures pour pacifier les ventes de poisson[464]. Il est donc convenu que vu « *le nombre extraordinaire de pêcheurs de l'île de Groays et autres lieux de la Bretagne arrivés aux Sables pour s'y livrer à la pêche du poisson frais* », auront l'interdiction formelle de débarquer leur pêche de nuit, ils devront sortir après quatre heures du matin et rentrer tous les soirs et qu'enfin, toute vente de poisson devra se faire exclusivement « *dans la rue dite de la poissonnerie* »[465]. Le maire entend ainsi contrôler toute vente illicite de poisson. Les pêcheurs bretons achetaient aussi la sardine sablaise en vert pour la redistribuer dans toute la Bretagne.[466] Si l'on se fie aux chiffres ci-dessous[467], les navires bretons sont en force aux Sables puisqu'en juillet 1853 on comptait 65 chaloupes sablaises pour 97 chaloupes bretonnes et 77 canots sablais pour 27 canots bretons[468].

Histogramme n°62 : Comparaison numérique des flottes bretonnes et sablaises



462 AM LS, F I-13, Lettres du 29 avril et 10 mai 1819.
463 AM LS, DII-78, 4 mars 1828. « Jet de pierres sur des chaloupes bretonnes ». Avec le temps, les relations vont se pacifier et, en 1832, on spécifie que l'entrepôt de sel situé dans le quartier du Passage servira aux chaloupes bretonnes qui salent en mer leur sardine pour s'en aller la vendre « *dans la Charente inférieure et même plus loin* ». On reprocha même aux Groisillons la mauvaise qualité de leur pêche du fait de campagnes de pêche plus longues que les chaloupes sablaises qui rentrent chaque soir vendre leur pêche avec « *que du poisson très frais* ».

464 Joseph Stanislas Dupont fut nommé maire par Napoléon en avril 1813 et le resta jusqu'en 1816. Il fut réélu de 1830 à 1832. Il mourut aux Sables le 25 octobre 1836 (AM LS EI-34). Il avait également occupé la fonction de trésorier des Invalides de la Marine de 1808 à 1822 puis de 1830 à sa mort. On lui doit une étude sur les pêches maritimes des Sables publiés par Henri RENAUD dans *La Société d'Émulation de la Vendée*, année 1892. Il était marié à Marie-Marguerite Victoire Duget, fille d'un ancien maire des Sables. Il était donc cousin par alliance à la famille de négociants Vince et Ocher de Beaupré.
465 AM LS, D II-78, séance du 19 février 1831.
466 Xavier DUBOIS, *La révolution sardinière*, p. 62.
467 AM LS, F I-13, document signé Guiod maire, 28 juillet 1853.
468 L'ingénieur Marin recense en août 1862 dans le quartier maritime 3100 marins inscrits, 150 chaloupes en hiver et 300 canots l'été, ADV 1J 1869.

Si la flottille sablaise est majoritaire (53,4%), les chaloupes bretonnes dominent largement l'horizon sablais avec près de 60% de l'effectif ce qui montre aussi deux types d'activités distincts car alors que les Sablais ont opté pour la pêche sardinière à bord de leurs canots, les Groisillons restent attachés à la pêche au chalut à bord des chaloupes. Le nombre de marins est quant à lui équivalent avec presque autant de sablais que de bretons (775 pour 757). On peut donc affirmer que la concurrence est rude dans les eaux qui bordent le port sablais. Le maire écrit d'ailleurs le 30 juillet 1853 au sous-préfet[469] que

Depuis 25 à 30 ans [soit entre 1823 et 1828], les Bretons de l'île de Groix attirés par la fécondité de la côte et la facilité de l'exportation du poisson à l'intérieur ont pris l'habitude de venir chaque année dans l'hiver et dans le Carême surtout faire la pêche concurremment avec les Sables. À ces époques de l'année, les bateaux bretons sont plus nombreux que ceux des Sables et de La Chaume.

C- Une pêche soutenue par les pouvoirs publics

Le Conseil général de la Vendée, soucieux de nourrir ses habitants, encourage la pêche et, dès mai 1822[470], distribue des barils de rogue fraîche de maquereaux[471] pour aider les patrons qui subissent le coût élevé de la rogue. La distribution de rogue est vitale puisque « *la côte des Sables n'a aucun point qui arrête la sardine […], il faut des appâts pour la fixer et souvent, elle s'échapperait si on ne jetait pas une grande quantité de rogue* » (juillet 1833). Les négociants locaux[472] Vince, Riand, Maignien, Crochet et Raguet[473] distribuent le précieux appât aux navires à tour de rôle après que la qualité de la rogue a été évaluée par des patrons de pêche confirmés comme Pacifique Gautreau, Joseph Caillas, André Guérin et Baptiste Chauffeteau (mars 1834). Cette aide publique va durer une dizaine d'années puisque, jusqu'en août 1833, cette pratique semble en usage tous les ans. D'ailleurs, la « *population maritime du pays a manifesté sa reconnaissance envers les auteurs de ce bienfait* ».

En juillet 1833, on recense quarante-deux sardiniers détenus à 45,2% par des veuves qui bénéficient d'une allocation financière de 800 francs du Conseil Général pour l'ensemble de la flottille. On exige une association de trois navires pour se répartir quatorze barils de rogue comme c'est le cas des veuves Saunier et Legoffe (document ci-dessous)[474]. La saison sardinière 1833 fut selon le rapport d'Amédée Odin « *extraordinaire* » et l'on a pressé 263 barils contenant chacun 3500 sardines ce qui atteste de l'existence des presses avant l'arrivée des usines[475].

---

469 AM LS, F I-13, 30 juillet 1853.

470 AM LS D-II-4, 4 mai 1822. Cinquante barils de rogue sont distribués. AM O XXII-33, 27 août 1833.

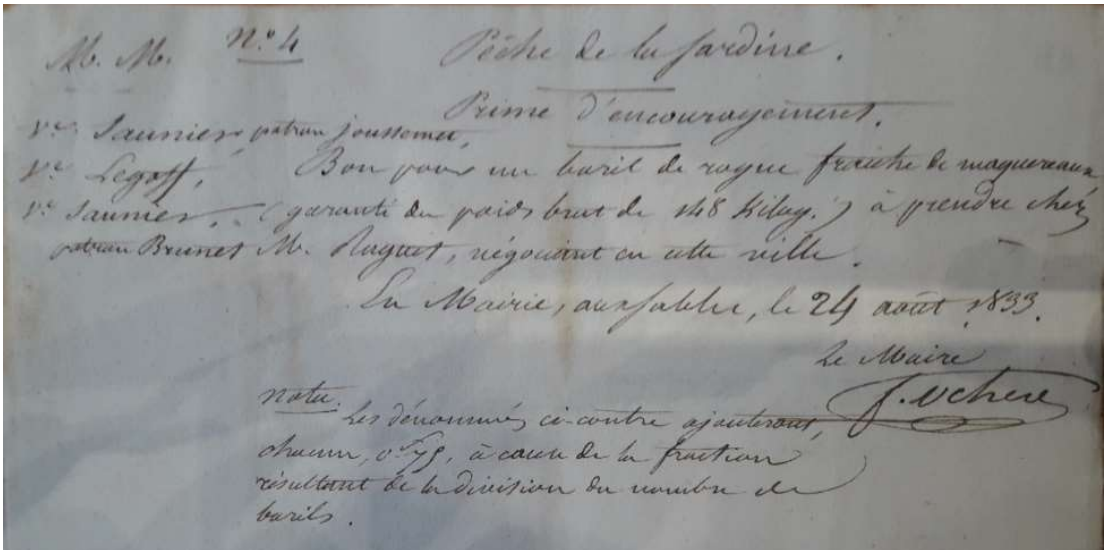
471 Amédée ODIN précise que « *La rogue de maquereau était hachée menu à la maison au moyen d'un outil très tranchant par la garçonne, femme chargée de fonctions multiples pour l'entretien du bateau et des filets, ayant comme l'équipage, une part plus ou moins grande dans la vente* », *Histoire de la pêche de la sardine*, page 80.

472 Le dépôt de rogues Vince et Raguet était situé aux 87, 89 et 97 rue de l'Hôtel de Ville aux Sables. Fonds Friconneau, AM LS 59J 7-2, dossier 8/3. L'établissement sera repris par Ernest Soize.

473 Pierre-Marie Raguet était né à Pont-Château le 2 juin 1798, d'un père propriétaire. Il épouse le 1er juin 1831, une propriétaire sablaise de neuf ans sa cadette, Théotiste Cécile Arnaud, fille d'un marchand de fer en gros (AM LS EI-29). À son mariage, Raguet, âgé de 33 ans, domicilié aux Sables « *depuis environ 13 ans* », est qualifié de « *commis négociant* ». Il meurt aux Sables le 3 juin 1852 (AM LS EI-50). On lui doit aussi les premières machines de plage roulantes permettant de se dénuder à l'abri des regards. Ces cabines de plage tirées par des chevaux étaient appelées « bathing machines ». OLONA, *Le XIXe siècle aux Sables-d'Olonne*.

474 Jean-Christophe FICHOU, « L'étonnant maintien d'une technique de pêche archaïque : le filet à sardines de rogue », *Neptunia* n° 245, 2007, p. 24-31.

475 Amédée ODIN, *Histoire de la pêche de la sardine*, p. 74.


N. M. N.° 4 Pêche de la sardine.

Prime d'encouragement.

Vve Saunier, patron jouteur,
Vve Legoff,
Vve Saunier, (garantie du poids brut de 148 kilog.) à prendre chez
patron Brunet M. Raguet, négociant en cette ville.

La Mairie, aux Sables, le 24 août 1833.

Le Maire
J. Veche

Note. Les dénommés ci-contre ajouteront, chacun, 0.fr 5, à cause de la fraction résultant de la division du nombre de barils.

Document n°46 – Bon pour un baril de rogue fraiche de maquereaux (garantie du poids brut de 148 kilos) à prendre chez M. Raguet, négociant en cette ville. Le 24 août 1833. AM LS, cote AM O-XXII-33.

À la fin de l'année, le Préfet annonce que cette aide sera reconduite l'année suivante et passera à 1 000 francs dont les 2/3 serviront le port des Sables et le tiers restant celui de Saint-Gilles. Une bonne campagne sardinière permet à la population locale de « passer l'hiver » comme le rappelle le Maire dans une lettre au Préfet de janvier 1834 dans laquelle il précise que le mauvais temps qui dure depuis deux mois a conduit « *la population maritime à […] consommer les faibles économies qu'elle avait pu faire dans l'arrière-saison de la pêche à la sardine et qui avait été très productive* »[476]. L'hiver 1837 fut particulièrement difficile à en croire le Maire qui, s'adressant au Préfet, relate « *Nous sortons d'un hiver long et rigoureux pendant lequel la classe ouvrière a éprouvé assez de privations et cet état s'est aggravé encore par l'apparition dans les premiers jours de ce mois par la grippe qui a atteint la moitié de la population* ». Il insiste sur le fait que « *l'approche de la belle saison lui promet le moyen de se récupérer en se livrant simultanément comme dans les années précédentes à la pêche au chalut et à celle de la sardine* ». Le Maire cherche-t-il à noircir le tableau pour obtenir gain de cause ou bien sa missive est-elle le reflet d'une triste réalité ? Toujours est-il que les pouvoirs publics soutiennent les initiatives privées et cherchent à développer cette pêche. Le 16 octobre 1835, le Préfet de Vendée, Paulze d'Ivoy, prend l'initiative d'adresser un courrier aux patrons de pêche à partir des réflexions d'un « *marin en retraite, qui consacre généreusement ses loisirs et son expérience à l'étude des dispositions propres à améliorer le sort de la portion de la population vouée au service de la marine* » et qui lui a « *adressé un mémoire sur les mesures qui lui paraitraient propres à rendre la pêche de la sardine plus profitable sur nos côtes* »[477]. Cet ancien officier de marine[478], M. Florent Delange (1773-1850), Chevalier de l'Ordre de Saint-Louis estime avant toute chose que « *la pêche de la sardine, si l'on apportait plus de soins à la conserver fraîche, offrirait de meilleurs résultats, et serait certainement la plus lucrative* ». Il rappelle que les presseurs refusent la sardine pace que « *la moitié se trouve corrompue* » et « *n'a pu être pressée* ». Pour éviter ce mauvais état, il propose de rajouter une planche percée entre le fond du canot et le tillac pour ne pas écraser

476 AM LS O XXII-33, janvier 1834.
477 AM LS, O-XXII-33.
478 Pierre LEVÊQUE, *Les officiers de marine du 1er Empire*, tome 2, SHM, 2003. Dans ce livre figurent les dossiers de 348 lieutenants de vaisseau parmi lesquels les Sablais : Gizolme, Gouin, Gautier, Delange et Collinet.

la pêche et lui éviter aussi de croupir dans l'eau. Il demande aussi à ce que l'on porte la plus grande attention à l'opération de démaillage ou tamisage pour ne pas l'abîmer. Arrivée au port, la sardine est disposée, par un homme chargé de ce soin appelé « compteur », dans des paniers par lot de deux-cents. Ces paniers ne doivent pas être surchargés pour éviter une nouvelle fois à la sardine d'être écrasée et il est nécessaire de les plonger à trois reprises dans l'eau du port pour être lavés. Ce n'est qu'après que la sardine est salée. Il précise d'ailleurs qu'ils « *commettraient donc une faute, d'autant plus grande, qu'ils devraient savoir encore, que sur une côte comme celle où ils font la pêche, ouverte à tous les vents, ils sont obligés, quelquefois, d'aller à une grande distance, et il est démontré qu'il faut avoir des embarcations capables de résister* ». Enfin, prenant appui sur les exemples des pêcheurs portugais, espagnols ou provençaux, il préconise de teindre les filets.

Ce modeste port sardinier va donc profiter de l'élan industriel amorcé par Joseph Colin sur Nantes. L'ouverture des premières conserveries de sardines aux Sables et à La Chaume va ainsi reposer sur un substrat ancien de pratique chevronnée pour entraîner l'ensemble des acteurs dans le développement industriel. Si le XVIII^e^ siècle avait été le siècle de l'économie morutière, le XIX^e^ siècle s'affichera comme celui de l'économie sardinière ; une économie mêlant tout à la fois une pratique empirique et une amorce industrielle naissante et inconnue de tous. Comment les Sablais vont s'adapter à cette mutation ?

II - Des presses à poisson aux premières usines

A- L'ère protoindustrielle, le temps des presses

Des presses à poisson existaient en Bretagne en particulier à Belle-Île qui en possédait dès 1620[479] mais aux Sables, aux dires de Le Masson du Parc, il n'en existait pas en 1727-1728 puisqu'il affirme[480]

Tout le poisson qui se pêche se consomme frais. Il ne s'en fait aucune salaison n'y ayant aucune presse à sardines comme en Bretagne […]. Il y a vingt chaloupes au port des Sables, occupées durant la saison à faire cette pêche. Elles ont vingt-et-un à vingt-deux pieds de quilles, sont montées de deux mâts et ont chacune sept à huit hommes d'équipage. Ils font cette pêche à quelques lieues au large de la ville.

En quoi consistait le pressage des sardines ? Le Masson du Parc[481] en donne une description intéressante ici

les sardines se salent en grenier dans les presses ; quand elles y sont livrées, on les met égoutter leurs eaux pendant une heure ou deux avant de les saler, ensuite on les met par tas […], on sème du sel de couche en couche d'un doigt d'épaisseur du poisson […]. On laisse ainsi les sardines durant 10 à 12 jours avant de les […] laver dans l'eau de mer. Quand elles sont suffisamment égouttées […] on les arrange dans les barils. Les sardines sont 8 à 10 jours à être pressées. Quand elles sont bien préparées, elles peuvent se conserver bonnes pendant 7 à 8 mois au plus.

Les presses à sardines sont des espèces de petits magasins à rez-de-chaussée sans aucun étage. À la hauteur de 3 pieds et demi à 4 pieds sont des trous dans la muraille […] pour y pouvoir placer le levier de la presse. On place le baril à distance proportionnée de la muraille. Le fond [du baril] qui est percé est sur un conduit ou petit égout le long duquel coulent l'huile et l'eau qui sortent des barils et qui tombent dans une

479 Xavier DUBOIS, *La révolution sardinière. Pêcheurs et conserveurs en Bretagne sud au XIXe siècle,* Presses Universitaires de Rennes, 2004, p. 19. Dominique ROBIN, *Pêcheurs bretons sous l'Ancien Régime. L'exploitation de la sardine sur la côte atlantique*, Presses Universitaires de Rennes, 2000.
480 François LE MASSON DU PARC, *Pêches et pêcheurs* …, p. 175.
481 ADM, 9 B 257, 1728, citée par DUBOIS, *Ibid*., p. 20.

espèce de cuve […]. On place sur le haut du baril qui est couvert un faux fond de bois [coulissant] et ensuite quelques petites traverses de bois qu'on multiplie à mesure que les sardines s'affaissent, et au-dessus, on met le levier au bout duquel on place une planche suspendue avec de petites cordes comme un des fonds d'une balance, que l'on charge de pierres et autres poids pour faire un poids […] sur les sardines du baril, et on augmente ce poids à mesure qu'elles se pressent, en remplissant de temps à autre le haut du baril, jusqu'à ce que la presse soit achevée et le baril rempli comme il doit être.

Il faut donc attendre le receveur des Tailles, Luc Pezot, qui crée la toute première à La Chaume[482] basée sur la préparation « *des anchois à la mode de Provence* »[483] avec un privilège exclusif obtenu du roi par lettres du 9 juin 1748 pour dix années[484]. Cette presse fit long feu puisqu'en avril 1750, le ministre Rouillé regrette qu'elles « *n'ont pu avoir le succès qu'on espérait* ». Duget, ancien maire des Sables précise à leur sujet qu'elles fermèrent en 1753-54 et que « *ses produits se vendaient très bien à Marseille, à Gênes et à Livourne ; il y avait alors 84 chaloupes de pêche pour ce poisson* »[485] et la pêche, selon les affirmations du ministre Rouillé « *fut plus fructueuse cette année que les précédentes* »[486]. Pourtant les presses furent abandonnées.

Pour quelles raisons tenta-t-on cette recette provençale dans un port atlantique ? Doit-on cette initiative à l'influence de négociants provençaux désireux d'alimenter le marché méditerranéen comme cela a été constaté pour la Bretagne sud ? La question est posée.

La volonté d'ouvrir une presse ne date pas de Pezot puisqu'une dizaine d'années avant la presse Pezot, une tentative proposée par le sieur Marsan des Sables et le sieur Dumas « *négociant à Montpellier* » demandaient à obtenir du roi « *un privilège exclusif pour y établir à la Chaume des presses pour préparer la sardine à la façon des anchois* ». Le roi s'y refusa[487] et restait très dubitatif sur cette initiative qu'il souhaitait privée puisqu'il répond : « *ils peuvent s'ils le jugent à propos tenter par eux-mêmes cet établissement sans s'exposer à recevoir une certaine considération* ». La documentation consultée à ce jour ne permet pas de savoir si cette presse à sardines a réellement ouvert ses portes. Elle a pu rester à l'état de projet puisque l'historiographie locale n'en fait pas mention et ne cite que celle de Luc Pezot.

À la fin du XVIII[e] siècle, le chroniqueur et négociant André Collinet a probablement possédé ou dirigé une presse dans la mesure où il évoque l'agrandissement de son magasin et d'un « grand chai » en 1776[488]. Il peut tout aussi bien s'agir d'un simple magasin de vente de rogue. Il est un fait que sa maison, située en bordure du quai à La Chaume, dotée d'une cale permettait le débarquement du poisson et son travail. Dans tous les cas, un procès retrouvé dans les archives notariales prouve qu'il y vendait des barils de rogue. Le 21 Vendémiaire an IV (13 octobre 1795), le citoyen Pierre Boulineau (1727-1801) assisté de six patrons de chaloupe chaumois : Pierre Bouget (1738-1799), Pascal Gautreau (1747-1834), Luc et Mathurin Charrier, Pierre Jaunet et Jean Daviot (1739-1812) doivent constater si « *une partie des rogues déposées dans les magasins du citoyen Collinet étaient vraiment gâtée* ». De l'avis des experts mandatés ici : « *les rogues sont absolument pourries* » et Collinet est contraint de

482 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche,* p. 63.
483 SHM, 3P1-4, 3 avril 1750. Un certain Philippe Nadeau (v. 1713-1777), natif de La Rochelle, est qualifié de « confiseur » en 1755 puis de marchand.
484 Archives nationales, B3 folio 166.
485 Henri RENAUD, *Notes historiques sur la ville des Sables par un ancien maire des Sables au moment de la Révolution*, p. 14.
486 SHD, 3P1-4, courrier du 14 janvier 1754.
487 AM LS Fonds Friconneau 59-J, acte photocopié du 27 août 1737, signé de Versailles adressé à M. Delaunay.
488 Alain GÉRARD, *Ibid.*, p. 178.

faire enfouir les douze barils corrompus afin de préserver la santé des habitants de La Chaume[489].

Amédée Odin mentionne également des saleries situées au Passage[490] :

On ne prépare encore aux Sables les sardines que salées en pile ou en grenier. Sitôt arrivées dans les magasins, des femmes les saupoudrent de sel et les entassent irrégulièrement les unes sur les autres jusqu'à un ou deux mètres de hauteur. On appuie ces piles le long des murs. Quand les sardines ont pris sel et rendu leur eau, on les étale et on les entasse de nouveau, en y ajoutant en même temps de nouveau sel. C'est dans cet état qu'à mesure du besoin on en remplit des paniers pour les livrer à la consommation, sous le nom de sardine salée.

Cette sardine de grande taille est vendue l'hiver à la population qui en éprouve le besoin et aux négociants des « *grandes villes et des campagnes environnantes* ». Pourtant à l'heure où les presses allaient être concurrencées par les premières conserveries, un négociant nantais, M. Juette fils, demeurant rue Kervégan qui possédait déjà une presse à Saint-Gilles[491], souhaite, en mai 1832, s'établir sur le quai des Sables en la maison Béliard[492]. La raison de l'implantation sur ce site est évidente et liée à la proximité avec le port, lieu de débarquement du poisson. D'autre part, le négociant trouve dans la population du quartier, une main-d'œuvre acquise à la manutention du poisson. Le maire lui répond favorablement et précise que le négociant peut « *compter sur tout mon appui pour la protection d'un tel établissement* » […] et qu'en plus ce dernier « *sera vu aussi avec un grand plaisir par toute la population* ». La première saison fut difficile pour M. Juette qui, faute de caution, ne put acheter le sel nécessaire à son industrie privant ainsi les pêcheurs sablais de débouché. Les sardines pressées dans la saumure et mises en tonneau étaient essentiellement destinées à l'exportation vers le bassin méditerranéen notamment. Ces presses nécessitaient donc de grandes quantités de tonneaux d'où la présence d'ateliers de fabrication à proximité (rue poissonnière, voir partie 1) et des importations de merrains utiles à leur fabrication[493]. L'ouverture de la presse Juette assure un débouché aux pêcheurs qui vendent leurs sardines à un meilleur prix qu'auparavant et qui peuvent effectuer deux sorties quotidiennes pour ravitailler la presse et ainsi assurer « le débit de leurs sardines »[494].

Cependant la conjoncture a raison des premières tentatives industrielles puisqu'en février 1845 on s'alarme quant au devenir de telles entreprises. La municipalité précise que quatre établissements de conserves de sardines à l'huile ont fermé et « *le quatrième [la presse] menace de nous abandonner* »[495]. Les vaches maigres semblent succéder aux années fastes. Si les pêcheurs ramènent des « *masses de sardines* […] *chaque jour* », il leur manque des débouchés. On évoque dès cette époque, la possibilité de l'ouverture d'une ligne de chemin de fer qui mettrait la capitale à moins de trente-heures du port vendéen et qui aurait permis d'écouler la marchandise[496]. La dernière presse à sardines a existé aux Sables jusqu'à

489 AM LS, D-I, 7, 19 Vendémiaire an IV (12 octobre 1795), pétition des habitants de La Chaume.
490 Amédée ODIN, *Ibid*., p. 68-69.
491 AM LS DII-79, 13 juillet 1832.
492 AM LS DII-78, 14 mai 1832.
493 Merrains : planches de bois, généralement en hêtre, servant à la fabrication des barriques de presse.
494 AM LS, DI-15, 27 mai 1835.
495 AM LS D-1-17, 1er février 1845.
496 Le train n'arrivera aux Sables qu'en décembre 1866 mais ne permet pas d'expédier les cargaisons de sardine notamment la pêche de l'après-midi. En effet, un train part des Sables à 15h35 et les patrons-pêcheurs aimeraient qu'un second quitte le port à 20h30 de manière à pouvoir expédier la pêche fraîche. Car, ils constatent amèrement qu'après 15h35, le prix de leur poisson baisse de moitié en raison du manque de débouchés. Les édiles sablais sont déçus du chemin de fer qui ne remplit pas tous les espoirs attendus par le monde du négoce de

la mort de Charles Drouet en juillet 1860[497]. Charles Drouet, né en 1802 à Saint-Denis-du-Payré avait épousé en novembre 1836 Adélaïde Péaud, la fille d'un capitaine morte en juin 1851 à l'âge de 46 ans, dans la rue du port[498]. Dès janvier 1834, Drouet est déclaré comme « *gérant de la presse à sardine* » ; s'agit-il de l'ancienne presse Juette reprise à son compte ? Il semblerait que oui[499]. Le 2 avril 1838, le préfet l'autorise à ouvrir une presse de sardines et un atelier de salaisons sur le « *côté nord du port* » (**Annexe 59**)[500] et le conseil municipal considère que « *l'établissement d'une presse à sardines dans la ville des Sables est de la plus haute importance pour le bien de cette ville. Le local choisi est très voisin du port puisqu'il n'est séparé que par le quai* ».

À cette presse succéda, par autorisation du préfet, une fabrique de conserves de sardines le 25 août 1853[501] ; M. Drouet avait donc suivi le mouvement d'industrialisation et destinait sans doute son neveu Charles Louis Germain Drouet à lui succéder puisque lorsque ce jeune homme de 24 ans meurt, chez son oncle, rue du port, il exerce la profession de commis-négociant[502]. Charles Drouet était également le bailleur d'un magasin à sel situé au Passage depuis juillet 1850[503] située à l'origine dans la demeure du maître de port Gaspard Saunier (1774-1854), « *près de la cale d'abordage sur le quai située en face La Chaume* »[504].

---

la pêche AM LS, D-II-83, 16 juin 1868.

497 ODIN précise quant à lui que « En 1850, il existait encore un « *presseur de sardines » aux Sables […] Son bail à ferme devant expirer en 1851 ; à cette époque, ce concessionnaire vient déclarer ne plus vouloir le continuer, et la presse cessa dès lors de fonctionner* », *Histoire de la pêche de la sardine*, p. 92.

498 AM LS EI-34 et EI-49. Son père André-Jacques Péaud (1776-1805), reconverti en tailleur d'habits après une expérience de marin et sa mère Louise Pigeon, sage-femme. Mort à vingt-huit ans, le tailleur Péaud n'eut que cette fille de son union.

499 AM LS DII-79 (11 janvier 1834).

500 AM LS GV- section D, parcelle 8 (propriétaire Duroussy Catherine à Talmont et Mouillard de Fontenay-le-Comte en 1830). AM LS DII-79 (27 avril 1838). Date retenue par André Marie D'AVIGNEAU, *L'industrie des conserves de poissons en France métropolitaine*, 1958, p. 550.

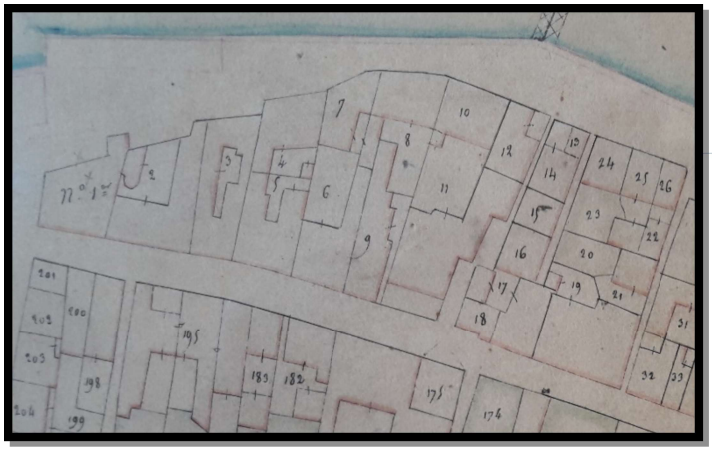
501 La même année que s'ouvrait à La Chaume l'usine Conié & Martin.

502 AM LS E1-45 État-civil, acte du 6 avril 1847.

503 AM LS DII-80, 25 juillet 1850.

504 Cette salerie était exclusivement destinée aux chaloupes et canots étrangers au port qui salaient leurs sardines en mer et qui approvisionnaient la Charente-inférieure (8 janvier 1833). La salerie Saunier fut en usage de 1840 à au moins 1863. En 1842, Drouet achète pour 10 000 francs à Benoît Dorion une maison dans le quartier du Passage (Giraudin, notaire ADV 3E71/108, 10 novembre 1842).

Document n°47 - Implantation de la presse et de l'usine Drouet sur le cadastre de 1829 (AM LS GV-section D « Le port »). Les parcelles 6 et 7 sont d'anciennes saleries Saunier-Machard baillées à Drouet.



Usine Drouet (parcelle 10) ancienne maison Nicollon (cadastre de 1830)

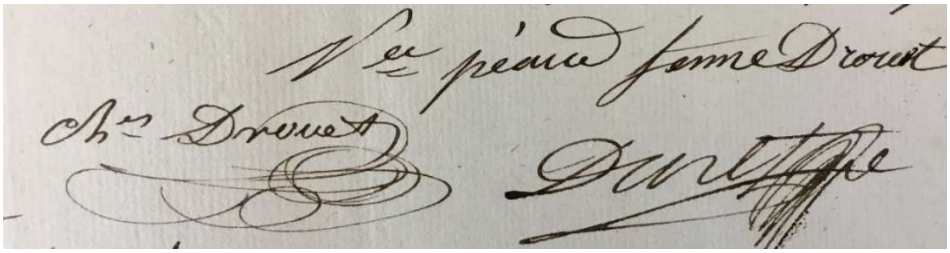
Maison Drouet future conserverie (parcelle 175, ancienne maison Veillon de Boismartin).

Presse Juette puis Drouet (1832-1860).

Ancienne salerie Saunier.



Document n°48 - Emplacement de la presse Juette puis Drouet à l'extrémité gauche avec la façade au toit pentu. La maison Pellier du Mans s'installa aussi sur le quai plus tard. Il y avait très souvent un premier substrat industriel à l'emplacement des usines si bien que plusieurs générations de fabriques se sont succédé (coll. Olona).



Document n°49 - Signatures des époux Drouet, acte du 10 novembre 1842 (Giraudin not., 3E71/108).

Cet homme qui fait figure de pionnier de l'industrie de la conserve aux Sables avait été récompensé le 24 août 1839 en recevant une médaille à l'effigie du roi et avait participé à l'Exposition Universelle de Paris[505]. Il aura été à la tête de son entreprise de 1834 à 1860 soit vingt-six années et a même armé deux canots sardiniers pour alimenter son usine[506], ce qui laisse percevoir une volonté de contrôler la filière sardinière de la mer à l'usine. En recrutant des patrons du quartier du Passage, il assurait ainsi la mainmise et son pouvoir sur la population maritime laborieuse et nombreuse de ce quartier. Charles Drouet qualifié de « *propriétaire et presseur de sardines* » avait cependant dû s'endetter auprès du banquier Léon Boscal de Réals comte de Mornac (1783-1858)[507] d'une somme de 40 000 francs remboursable en deux ans sans doute pour investir dans la conserverie de la rue du port[508] ? En octobre 1845, la presse Drouet existe toujours et n'a semble-t-il pas fermé comme on pouvait le craindre en février de la même année ?

C'est dans le quartier du Passage qu'est né le travail de la sardine et non à La Chaume. La presse Drouet devenue usine fait ici figure de pionnière. À la mort de Charles Drouet (juillet 1860), l'usine sera occupée par M. Pasquet et Chambert, négociants bordelais, jusqu'au 12 juin 1861[509]. À quoi ressemblait cette usine ? L'annonce de la vente dans le *Journal des Sables* permet d'appréhender la surface occupée et surtout la fonction des bâtiments (**Annexe n°60**).

L'ensemble était composé de deux ensembles contigus consistant en « *un vaste établissement couvert approprié dans la confiserie de sardines à l'huile et un autre établissement approprié à la presse des sardines* », de greniers, cours, dépendances et bâtiments faisaient aussi partie du lot. Cet établissement industriel borde le quai au nord, les maisons Chevalier-Malescot et Charrier à l'Est, la rue du port au sud et la maison Jégo à l'Ouest.

Avec une grande maison attenante comportant de « belles caves » le tout est mis à prix 12 000 francs. On peut imaginer que les caves servaient à entreposer les barils de saumure et les tonneaux de sardines pleins destinés à la vente. Le sieur Drouet possédait également une autre maison rue du port estimée 2000 francs. Lorsque les meubles des époux Drouet furent vendus aux enchères l'année suivante on notait du linge « *de bonne qualité* », « *des vins fins en bouteille* », des « *couverts en argent* », « *plusieurs ouvrages de littérature, des morceaux de musique et des clarinettes* ». Les Drouet faisaient figure dans ce quartier composé en majorité de marins, de notables voire de bourgeois à la tête d'une modeste industrie[510] et

505 AM LS DII-8, 24 août 1839.

506 ADV, Actes de francisation 5P-108 et 5P-110. *Le Paul* sera commandé successivement par Louis Péroux et Parfait Laurent (3P10-53, 1856) et *La Cécile* par Caillas.

507 Léon AUDÉ, « À propos de François Léon Boscal de Réals comte de Mornac », *Annuaire de la Société d'Émulation de la Vendée*, 1858, vol 5.

508 ADV, not. Louineau, 3E69/39, acte du 21 octobre 1845 (n°487). Pour cela, ils avaient hypothéqué leurs biens dont une propriété composée de métairies sur la commune de La Chapelle-Achard au lieu-dit *Les Petites Biottières* (actuellement commune de Saint-Mathurin), six maisons, dont la presse, situées aux Sables et à La Chaume et dix pièces de terres situées à La Chaume. L'année suivante, ils lèguent une de leurs maisons avec son équipement intérieur pour près de 4900 francs soit plus de 10% de la somme empruntée au Comte de Mornac. ADV, Louineau not. 3E69/40 (acte du 30 mai 1846, n°267).

509 AM LS 4J-2, *Journal des Sables* du 17 mars 1861. Ces derniers reprennent également les deux canots sardiniers. Par confiserie on entend à cette époque, conserverie.

510 *Journal des Sables* du 26 janvier 1861. Il y avait eu une première vente le 8 juin 1860.

devaient jouir d'une certaine aura auprès des femmes et des jeunes filles du quartier employées à l'usine et qui constituaient la main-d'œuvre principale. À titre de comparaison, l'usine, située en lieu et place de l'ancien Poids du Roi (section D 868) appartenant à M. Chatonet de La Rochelle sera mise à prix 18 000 francs en mars 1862[511].

Aux presses vont cependant rapidement succéder un nouveau type de préparation de la sardine, plus moderne : la conserverie voit alors le jour dans les ports sardiniers du littoral atlantique. Le port des Sables-d'Olonne suit alors la tendance.

B- La naissance de l'industrie de la conserve (1840-1870)

Ce mouvement fulgurant de construction d'usines que va connaître les Sables-d'Olonne est à replacer dans le contexte plus large de développement des conserveries métalliques. Celles-ci en s'installant aux Sables vont stimuler l'économie sardinière avec une hausse extraordinaire des constructions de canots et chaloupes sardinières comme nous l'aborderons. Le phénomène des conserveries touche principalement la façade atlantique et c'est autour du pôle originel nantais que rayonnèrent les ports sardiniers.

Revenons un peu sur l'histoire de la conserverie qui au départ ne visait pas le poisson. En effet, Nicolas Appert (1749-1841), confiseur parisien inventa la conserve pour légumes dès 1796 et il en publie les résultats en 1810[512]. Il réussit en 1806 à faire embarquer ses bouteilles (ce n'était pas encore des boîtes à cette époque) sur des navires au long-cours. Son procédé se concrétise dès lors : on peut désormais manger des produits conservés, encore sains et consommables en pleine mer ! Quelle révolution ! Mais c'est véritablement l'idée de Joseph Colin (1754-1815) aussi mise au point par son fils Pierre-Joseph (1785-1848) qui va révolutionner l'économie sardinière en même temps que la naissance d'une nouvelle industrie. Sa découverte modifiera les comportements de consommation des Français. Désormais les Français n'auront plus – ou tout le moins beaucoup moins – à se soucier des famines puisqu'ils pourront conserver les aliments ce qui reste un réflexe très humain comme le spécifie le Grand Dictionnaire Larousse de l'édition 1861 : « *de tout temps et dans tous les pays l'homme a senti la nécessité de s'approvisionner d'aliments, et partant de les conserver* »[513].

Il applique le procédé Appert aux sardines et ouvre ainsi sa première conserverie de sardines à l'huile, à Nantes, au 9 rue des salorges, en 1822. Nantes devient alors le berceau de la conserve et de la sardine à l'huile d'olive alors que la traite négrière y est interdite (1815) et que la ville doit redéployer ses fonctions économiques. Nantes va dès lors propager un dynamisme économique sur l'Atlantique très fort qui permettra à des ports en difficulté de sortir la tête de l'eau. Un confiseur du nom de Joubert demeurait dans la rue de la poissonnerie aux Sables dès 1824 soit à la période où Joseph Colin se lançait dans l'aventure de la conserverie à Nantes[514]. Que faisait-il aux Sables ? Était-il envoyé en observateur ? Travaillait-il dans les saleries puisqu'à l'époque la poissonnerie n'était pas encore construite ?

511 *Journal des Sables* du 21 mars 1862.
512 Nicolas APPERT, *Le livre de tous les ménages ou l'art de conserver pendant plusieurs années toutes les substances animales ou végétales*, Paris, 1810.
513 *Grand Dictionnaire Larousse*, Paris, 1861-1865, Tome 4, p. 995.
514 ADV, notaire Regain (3^{E}70/382, acte du 20 novembre 1824, n°151). Vente d'une maison par Louise-Émélie Durand épouse Mercier à Pierre-Édouard Migner, serrurier.

Toujours est-il que dès La Restauration le mouvement est en marche. En Bretagne des ports comme Étel ou Quiberon dont la pêche à la sardine n'était pas l'activité principale entrent néanmoins dans le mouvement[515]. Aux Sables, l'auteur précise

La présence de nombreuses familles de pêcheurs, celle des usines et des activités connexes, notamment des chantiers de construction réputés, fait de l'agglomération des Sables-d'Olonne un des bourgs sardiniers les plus importants du littoral[516].

Philippe & Canaud ouvre à Nantes dès 1834[517] et gagnera la place sablaise quelques années plus tard. Xavier Dubois mentionne l'existence de cinq conserveries à Nantes dès 1837[518]. Colin s'approvisionnait en sardines aux ports du Croisic, de La Turballe puis, son succès essaima et suscita la construction d'usines entre Bretagne et Vendée. Le phénomène sardinier gagne ainsi le littoral atlantique et le port sablais n'y échappe pas. En 1855, selon D'Avigneau, quarante-quatre usines sont en fonctionnement de Douarnenez à La Rochelle dont trois aux Sables (Drouet, Conié & Martin, Pellier) ; il y en aura le double dès l'année suivante[519]. Une enquête officielle de 1861-1865 recense cinquante-cinq usines sur le littoral dont six aux Sables soit à peine 11% du total ; les principales étant situées en Bretagne à 67,3%[520]. En 1865, on comptait quatre établissements au Croisic et sept à La Turballe[521]. En 1880, on en comptera 25 en Vendée soit quatre fois plus en à peine vingt ans. Si l'on compare cette liste avec celle établie par Xavier Dubois, on constate six maisons communes[522] avec trois similitudes avec le port d'Étel. Ces grandes maisons de commerce de la conserve investissaient aussi bien au Nord qu'au Sud de la Loire sans doute pour des raisons d'approvisionnement de la sardine en fonction de la saison. Avec les mois qui passent, la sardine remonte vers le nord se rapprochant ainsi des usines bretonnes tandis qu'elle disparaît progressivement des côtes vendéennes. En outre ces usines dispersées le long du littoral répondant aux mêmes enseignes montrent aussi le poids économique et financier des filiales essaimant le long du liseré atlantique. Peut-être que les ports bretons alimentaient plutôt Nantes et son bassin alors que les Sables s'orientaient vers La Rochelle et Bordeaux comme le précisait Conié en 1857 ? La première mention de l'existence d'une « usine » aux Sables remonte au 17 juin 1840 avec la maison Rödel, fondée quant à elle en 1824 à Bordeaux et qui ouvre une « *maison aux Sables à base d'huile d'olive* »[523].

---

515 André-Marie D'AVIGNEAU, *L'industrie des conserves de poissons en France métropolitaine*, Thèse de sciences économiques, 1958, p. 211.

516 André-Marie D'AVIGNEAU, *Ibid.*, p. 213.

517 Yvon ROCHONGARD, *Capitaines d'industries à Nantes au XIX^e siècle*, Ed. MeMo, p. 18.

518 Xavier DUBOIS, *La révolution sardinière. Pêcheurs et conserveurs en Bretagne Sud au XIX^e siècle*, Presses Universitaires de Rennes, 2004, p. 73. Du même auteur, « Conserveries vendéennes, influences bretonnes (XIX^e siècle), *Les Vendéens et la mer de la grande pêche au Vendée-Globe*, Centre Vendéen de Recherches Historiques, 2008, p. 397-436.

519 André-Marie D'AVIGNEAU*, L'industrie des conserves de poissons en France métropolitaine,* Thèse de sciences économiques, 1958, p. 550-551.

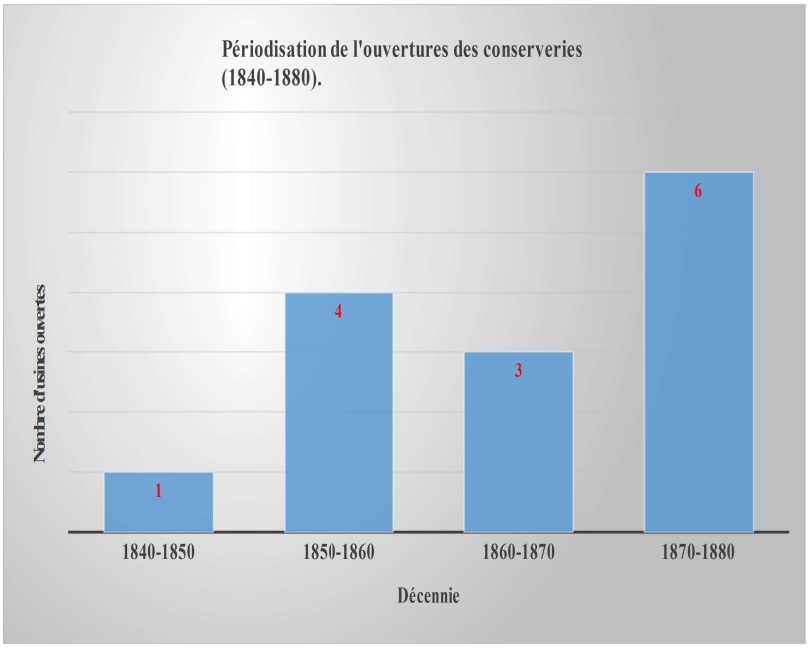
520 Jean-Michel LE BOULANGER, *Douarnenez de 1800 à nos jours. Essai de géographie historique sur l'identité d'une ville,* Presses Universitaires de Rennes, 2000*,* p. 99. D'AVIGNEAU, *Ibid.*, p. 552.

521 *Journal des Sables* du 24 septembre 1865.

522 Xavier DUBOIS Xavier, *La révolution sardinière*, p. 362-364.

523 AM LS DII-8. AM DI-17, pétition Rödel du 11 septembre 1840. M. Rödel de Bordeaux qui a « *formé récemment un établissement aux Sables […] souhaite obtenir l'affranchissement de droit d'octroi pour l'huile d'olive employée dans les conserves destinées pour le dehors* ». La municipalité ne donna pas suite à cette requête puisque la pétition en date du 11 septembre 1840 fut rejetée le 2 novembre. M. Rödel réitéra sa demande le 7 mai 1841.

Histogramme n°63 : Périodisation de l'ouverture des conserveries aux Sables-d'Olonne (1840-1880).



Durant la décennie 1850-1860 vont s'ouvrir quatre usines aux Sables dont trois à La Chaume (**Annexe 61**). Il s'agit d'un mouvement extrêmement rapide et durable dans le temps. L'usine Conié & Martin, fondée en 1840 à La Rochelle, s'implante la première à La Chaume en mars 1853[524] suivie par l'usine Gigat en janvier 1856[525] tout d'abord fabrique de conserves alimentaires « *devant comprendre également celle de la sardine* ». Elle sera par la suite garnie d'un « *fourneau à cuire la sardine à l'huile* »[526].

Cette même année 1856, en septembre, Philippe & Canaud ouvrent une « *fabrique de poissons salés et de conserves* » sur le quai de la poissonnerie[527] et quelques jours plus tard c'est Séraphin Chaigneau qui inaugure une fabrique de sardines à l'huile à la Tournée d'Olonne. L'année 1856 est remarquable puisque deux usines font leur apparition dans le paysage local. Puis, en août 1863, c'est au tour de l'usine Tertrais & Ballereau de Nantes de choisir la Chaume comme terre d'élection[528]. Certaines maisons vont connaître des déboires. Ainsi, au moment où Tertrais & Ballereau s'impose sur le quai de La Chaume, l'usine Conié & Martin fait faillite en décembre 1864[529]. Fermée en décembre 1864, elle sera de nouveau

524 Le 13 décembre 1857 (ADV, not. Petiteau, 3E70/407, acte 413), Louis Alexandre Ridier (1816-1890), propriétaire à La Chaume rue du moulin vend à Pierre Francis Conié et Théophile Léonard Martin une ancienne vigne au lieu-dit *La Forge* de quatorze ares sans doute pour agrandir l'usine ? Le 18 juin 1863 (Petiteau not. 3E70/418, acte 183), Conié achète un terrain enclavé entre une maison donnant sur la venelle mouillée (actuelle rue du Tarif) et la cour de l'usine.

525 AM LS, DI-18, 10 février 1856. Usine située à La Chaume, rue des Dames (GV-parcelles C 858-859-860).

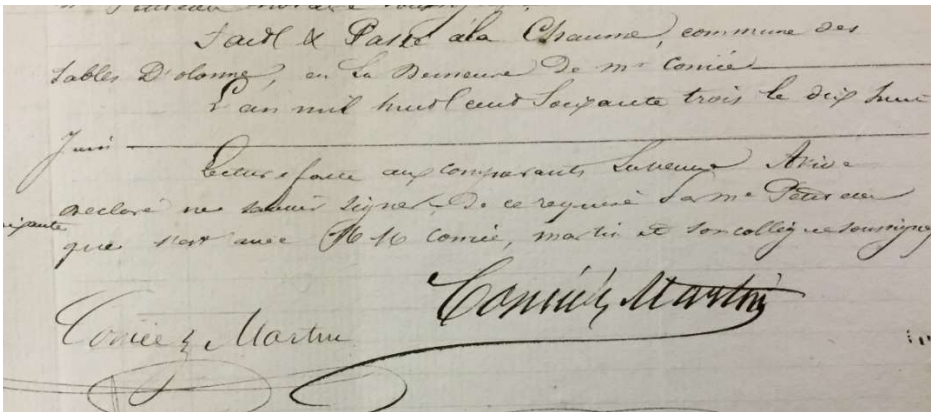
526 AM LS DI-20, délibération du 20 mars 1862.

527 Philippe & Canaud se déplacera à La Chaume dans le quartier de la Boulangerie (GV- parcelles C 678 à 689). Nous ne connaissons pas l'année exacte.

528 Au recensement de 1872, Charles Moreau époux d'Eudoxie Tertrais est « *contremaître d'atelier de ferblantiers* », ADV 6M 311, p. 121.

529 AM LS 4J-2, *Journal des Sables* du 11 décembre 1864.

active en 1866 après son rachat par les frères Basset de La Rochelle. Est-ce l'arrivée de Tertrais &Ballereau qui a précipité la fermeture de Conié & Martin seulement dix ans après son ouverture ? Une raréfaction des prises ou un phénomène de concurrence peuvent paraître envisageables ?



Document n°50- Signatures des deux beaux-frères Conié et Martin (Petiteau, notaire 3E70/418, 18 juin 1863, acte n°183).

Le succès des usines à La Chaume s'explique en partie pour deux raisons. La première est relative à l'importance des réserves foncières. Alors que la ville des Sables est étroite et ceinturée par la mer au sud et les marais salants au nord, à La Chaume, le bourg bordé par le quai est entouré de vastes espaces agricoles parfois incultes. Par ailleurs, l'implantation d'une usine en ville obéit à des règles d'hygiène publique draconiennes dites de *commodo et incommodo* instituées par les décrets de 1835[530] et 1854[531]. Dans la plupart des cas l'enquête entérine la demande du directeur qui souhaite s'implanter. Les magistrats et le conseil municipal étant eux-mêmes favorables au développement d'une telle industrie pour l'économie locale. Certes, l'usine ne doit pas être trop proche des riverains, comme c'est le cas pour l'usine Conié & Martin de La Chaume située à plus de quatre-cents mètres de l'église et à cent-cinquante mètres des premières maisons de la rue du moulin (Nobiron et Ridier). Une telle construction n'affectera pas, par ses odeurs nauséabondes, la qualité de vie et l'hygiène du voisinage. Par contre, ce peut être une toute autre situation en centre-ville où existeront des usines en plein cœur du quartier comme celle de Séraphin Chaigneau située « *dans l'enceinte de cette ville* »[532]. Il dut néanmoins se résoudre à l'implanter à la Tournée d'Olonne, en périphérie, moins d'un an plus tard[533]. En mai 1866, l'usine Pellier ouvrira au même endroit[534]. D'autre part, outre les nuisances olfactives, il faut aussi des espaces assez grands et vierges pour accueillir les bâtiments et la cour où sècheront les sardines au soleil. Si au départ les rues chaumoises, du moulin et de la forge, sont choisies, les industriels

530 La première mention remonte au 26 avril 1838 (AM LS DI-15) et concerne la presse Drouet située sur le quai des Sables. Le Maire des Sables précise que « *ce local […] est pourvu d'un puits et d'un aqueduc qui fait jonction avec celui du quai débouchant immédiatement dans ledit port ; lequel aqueduc est fréquemment lavé naturellement soit par les eaux pluviales soit par les bonnes marées d'où l'on doit conclure que l'établissement du sieur Drouet […] ne donnera lieu à aucune émanation de nature à incommoder les voisins* ».

531 Le 19 juillet 1871, le conseil de Fabrique de la paroisse de La Chaume s'éleva contre l'usine Vitel & Hervé qui souhaitait construire un aqueduc « *aboutissant dans les eaux de l'arrière-port* », AM LS D-I-21.

532 AM LS DI-18, délibération du 14 août 1854.

533 AM LS DI-18, délibération du 11 juin 1855. Parcelle cadastrale F 192 et 194 bis.

534 AM LS DI-20, délibérations du 5 février et 2 mai 1866.

préfèreront, par la suite, les quais plus accessibles aux navires et aux charretiers et autres transporteurs, à l'image de Tertrais & Ballereau implantée près de la tour d'Arundel (voir gravure ci-dessous) et de Philippe & Canaud.



Document n°51 - La double facette de la ville des Sables se précise au XIX^e^ siècle avec d'un côté les bains de mer naissants et, à l'arrière-plan, dans le faubourg chaumois, les premières usines de conserve comme ici celle de Laurent Tertrais ouverte en 1863. La cheminée crachant sa fumée âcre et noire devient le symbole des ports sardiniers atlantiques. Dans le jardin du directeur se dresse l'imposante villa commandée par l'industriel Laurent Tertrais construite vers 1864-1867[535] (coll. MASC, D.964.2.9, PG, septembre 1868).

La seconde hypothèse propre à cette logique d'implantation est liée à l'autre activité alors en plein essor aux Sables : celle des Bains de mer. On ne peut pas, à la fois, essayer d'attirer des touristes aisés dans la station et construire aux portes de leurs hôtels des usines de conserve[536]. Le choix se porta donc nécessairement sur l'autre rive à savoir, celle de La Chaume que les baigneurs ne fréquentaient pas. « *À l'une, les Bains de mer ; à l'autre les bains d'huile* » oserions-nous scander mais la réalité est telle[537]. L'incompatibilité d'activités est nettement visible géographiquement voire politiquement puisque des choix d'implantation ont été opérés. Le principal argument retenu reste que le poisson devait être travaillé rapidement pour qu'il reste frais. Il fallait donc gagner du temps entre l'arrivée au port, le débarquement, l'acheminement vers l'usine et le travail des ouvrières proprement dit. C'est la proximité des usines avec le port qui devait primer. La scission naturelle et géographique développée précédemment se double désormais de fonctions économiques propres à chacune.

535 Louise ROBIN, *Belles demeures et patrimoine balnéaire des Sables-d'Olonne*, éditions de Beaupré, 2018, p. 40-47.

536 Quoique l'industriel Drouet qui gère deux usines dans le quartier du Passage n'hésite pas à louer « *dans la rue du port, voisine de la plage, cinq belles chambres tapissées à glace et à un et deux lits, salon, salle-à-manger, cuisine, servitudes* », *Le guide du baigneur aux Sables-d'Olonne*, p. 133.

537 Johan VINCENT, *L'intrusion balnéaire, les populations littorales bretonnes et vendéennes face au tourisme (1800-1945)*, Presses Universitaires de Rennes, 2007.

De là découlera aussi une population beaucoup plus laborieuse et populaire de ce côté-ci du chenal comme on le stipulait déjà en 1843[538].

Le tableau synthétique permet de constater qu'entre 1832 et 1877, soit durant quarante-cinq ans, le nombre d'usines a été en forte croissance surtout à partir du Second Empire. Ainsi seize entreprises ont obtenu des autorisations d'ouverture. Il est probable que certaines maisons aient remplacé d'autres existantes. Ainsi, Carraud-Amieux a très certainement pris la place de l'une des deux usines Drouet en 1870 de même que Charles Basset a suppléé Conié & Martin après leur faillite.

La décennie 1870-1880 semble être la plus prolifique en ouvertures avec des enseignes nationales présentes dans de nombreux ports français. Cette période correspond aussi à de bonnes années pour cette industrie : « *Nos exportations ont atteint leurs chiffres les plus élevés pendant les années comprises entre 1876 et 1881* »[539]. La dernière usine ouverte durant cette période, en juin 1870, fut celle de Caillebote & Dumagnon, rue du moulin à La Chaume[540]. Cette même année, M. Carraud-Amieux de Nantes émettaient le souhait d'ouvrir une autre usine aux Sables « *dans la maison de la veuve Perreau pour la préparation de sardines et autres poissons* »[541]. La décennie 1870 voit ainsi l'ouverture d'autres usines : l'usine Vitel & Hervé sur la route de la Chaume à l'Aubraie en octobre 1871, Simon-Torlore et fils en août 1873, Gabriel Paret (v. 1826-1898)[542] au 61, rue du port en janvier 1874[543], l'usine Tirot-Poitou & Cie en juin 1877[544]. Ces trois dernières usines sont équipées d'une cheminée de 20 mètres ce qui confirme la formule de Gérard Le Bouëdec lorsqu'il écrit « *les villes-ports sont devenus des pôles industriels dominés par les cheminées d'usine* »[545]. En 1882, la ville des Sables comptera douze usines et à la même date, on en recense dix à Croix-de-Vie et trois à l'île d'Yeu. Les Sables en comptent autant que les ports de Ploemeur, Étel mais moins que Douarnenez qui domine l'ensemble des ports sardiniers avec vingt-et-une usines[546]. De grands noms de l'industrie choisissent donc le port des Sables comme lieu d'avitaillement et de production. Si certaines usines existaient préalablement en Bretagne avant de venir aux Sables ce n'est pas le cas pour Caillebote, Rödel ou Tertrais qui s'implantent en tout premier lieu aux Sables avant de gagner les ports bretons.

538 AM LS DI-17, délibération du 2 novembre 1843, demande pour « *établir une salle d'asile spéciale pour les enfants de ce quartier populaire* ».

539 Pascal BRIOIST, Jean-Christophe FICHOU, « La sardine à l'huile ou le premier aliment industriel. Nicolas Appert et Joseph Colin : une filiation douteuse », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, Tome 119, n°4, 2012, p. 77.

540 AM LS DI-21, délibération du 17 juin 1870. AM LS, GV, section C 182.

541 AM LS DI-21, délibération du 30 mars 1870. Cette usine située quai Guiné aux Sables d'une contenance de 781 m² (AM LS GV, section D parcelles 10 à 13) fut vendue au sieur Raimbert, industriel le 30 octobre 1883 pour 24 200 francs. Elle remplaça l'usine Drouet (source ADV, 3Q 153).

542 Gabriel Paret est dit ferblantier en 1866 et demeure rue Napoléon. À sa mort en avril 1898, il est qualifié de propriétaire et demeure quai du casino soit dans le quartier le plus en vogue de la cité balnéaire. Cet industriel aura su saisir l'opportunité de cette période d'industrie naissante et en plein essor pour changer de condition sociale.

543 AM LS GV, section D 165-168, anciennement presse/usine Drouet devenue usine Le Drezen.

544 AM LS FI-26. Usine située aux parcelles C 360-362 au lieu-dit « Le Grand Jardin ».

545 Xavier DUBOIS, *La révolution sardinière : pêcheurs et conserveurs en Bretagne Sud au XIX^e siècle*, Presses universitaires de Rennes, 2004, p. 9.

546 André-Marie D'AVIGNEAU, *L'industrie des conserves de poissons en France métropolitaine*, p. 556-558.

Tableau n°66 : Usines ouvertes conjointement en Bretagne et aux Sables

Nom de l'usine	Date d'ouverture en Bretagne	Date d'ouverture aux Sables
Carraud-Amieux	1851 (Étel)	1870
Caillebotte	1871 (Ploemeur)	1870
Philippe & Canaud	1847 (Le Palais)	1856
Rödel	1841 (Etel)	1840
Tertrais	1884 (Le Palais)	1863
Torlore	1873 (Étel)	1873

Document n°52 : Plan de situation et d'implantation des sept premières usines de La Chaume (1853-1877) sur un plan de 1862 (SHD 1 VH 2102 art.8 section 3).



C- Une industrie génératrice de transformations profondes

Peu à peu, le paysage local se couvre de fabriques de poissons remplaçant les anciennes saleries du quartier du Centre et les presses désormais désuètes. Nous allons voir que les usines de conserves générèrent des transformations importantes à la fois dans la vie locale et sur le plan social. Avant de nous intéresser à ces questions, voyons à quoi ressemblaient ces usines et comment travaillait-on ? L'usine Conié & Martin de La Chaume est décrite en trois lots que voici :

un vaste bâtiment bâti en bois et en briques, situé à La Chaume […] servant d'usine appropriée à la fabrication des sardines à l'huile contenant environ 40 ares. Un bâtiment séparé du précédent par un petit champ servant d'atelier de ferblanterie […] le tout sur une mise à prix de 12 000 francs.

Le second lot comportait une salerie située sur les quais de La Chaume consistant au rez-de-chaussée en « *un vaste magasin, approprié pour la salerie* […] *avec puits et pompe* » mis à prix 10 000 francs. Le 3ème lot était constitué d'un magasin dit « *ancienne salerie* » sur le quai également à un rez-de-chaussée mis à prix 1 000 francs. La vente eut lieu à La Rochelle le 21 décembre 1864. L'existence des saleries à même le quai et à proximité du lieu des débarquements de sardine donc près de la cale prouve que la sardine était salée dès son arrivée avant même de rejoindre l'usine ce que confirme un document envoyé par la maison Conié & Martin à « *messieurs les membres du Jury de l'Exposition Universelle* » de 1857[547].

La maison Conié y était-elle représentée ? Nous ne pouvons l'affirmer avec certitude. Ce document détaille la fabrication annuelle de boîtes et retenons les chiffres depuis leur implantation à La Chaume : 705 000 boîtes en 1853, 800 000 boîtes en 1857 soit une augmentation de 13,5%. Voici comment la maison Conié décrit son travail :

Les bateaux de pêche abordent au pied de notre usine. La sardine est débarquée par les hommes d'équipage qui la transportent à la salerie où elle est aussitôt salée par les femmes de notre établissement […] Les opérations d'étêter, laver, sécher, cuire et emboîter la sardine se font par des femmes, et chaque jour nous n'en employons pas moins de 85 à 90, en y comprenant les femmes employées à l'ébullition des boîtes. Il nous faut aussi une forte charrette, 2 chevaux et 4 hommes pour porter la sardine de la salerie à l'usine. Quatre autres hommes sont employés pour encaisser, marquer les caisses, les charger pour l'embarquement […] Nous consommons, depuis deux ans, 160 à 170 pièces d'huile d'olive qui nous sont expédiées directement de Nice [...] Nous occupons toute l'année dans notre atelier 18 ouvriers ferblantiers et 8 hommes comme manœuvres pour les servir. Cette quantité est portée à 40 ouvriers pendant les cinq mois de fabrication [...] Le transport de 800 000 boîtes de sardines fabriquées soit 10 000 caisses du poids de 50 kilogrammes environ, pour une caisse, forme 500 tonneaux qui partent des Sables pour Bordeaux ou pour La Rochelle.

Cependant[548] le coût de la boîte de sardine à l'huile n'est pas des plus abordables et ce produit de luxe est avant tout destiné à une clientèle aisée[549]. On peut supposer que les baigneurs venant en villégiature aux Sables appréciaient ce mets délicat. À la table des grands hôtels sablais la sardine sablaise était réputée et il était de bon ton de déguster les produits locaux. Cette phase d'industrialisation locale coïncide avec le développement de la fréquentation de la station sablaise par la « colonie étrangère »[550].

Tableau n°67 : Fréquentation de la station (1861-1863)[551]

Année	1861	1862	1863
Nombre de baigneurs	945	1060	1581

Ainsi, le *Journal des Sables* précise une évolution très sensible en l'espace de deux ans avec une progression de 67,3% entre 1861 et 1863. La clientèle en villégiature profite de la station en même temps que la campagne sardinière bat son plein ce qui ne peut que stimuler les ventes. En l'espace d'à peine une semaine, la fréquentation atteint son apogée puisqu'au 16 juillet 1863, on comptait 354 « étrangers » et ils sont 649 le 21 juillet.

547 AM LS, FI-26, conserveries.
548 Martin BRUEGEL, « Du temps annuel au temps quotidien. La conserve appertisée à la conquête du marché, 1810-1920 », *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, Tome 44, n°1, janvier-mars 1997, p. 40-67.
549 Pascal BRIOIST, Jean-Christophe FICHOU, « La sardine à l'huile ou le premier aliment industriel. Nicolas Appert et Joseph Colin : une filiation douteuse », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, Tome 119, n°4, 2012. Jean-Christophe FICHOU, « Les conserves de sardines à l'huile, ou le luxe français sur les grandes tables du monde », *Histoire Économie et Société*, 2007, p. 107-123.
550 Bernard BONNET, « L'évolution de la station balnéaire, des bains de mer au tourisme de masse (1816-1968) », *Revue Olona* n°236, 2016, p. 3-21.
551 AM LS, *Journal des Sables* 4J2.

La maison Pellier frères était présente aux Sables mais aussi à Lérat (Piriac) et La Turballe[552]. Cette dernière usine était pionnière en termes d'innovation technologique. Voici en quoi consiste le travail des ouvrières[553] :

les sardines sont apportées dans des paniers, qui sont déposés sur des tables en forme d'augettes[554] ; des femmes assises devant ces tables procèdent à l'étêtage c'est-à-dire qu'à l'aide d'un couteau bien tranchant, elles enlèvent d'un seul coup la tête et les intestins des poissons […].

Ensuite, les poissons subissent un lavage destiné à les nettoyer du sel dont ils avaient été saupoudrés en sortant du bateau ; puis on les range sur des claies en fil de fer qu'on dispose au soleil pour les faire égoutter et sécher. Cette opération est suivie de la cuisson c'est-à-dire que les grils sur lesquels sont rangées les sardines sont déposés pendant une à deux minutes dans des bassines d'huile bouillante.

En sortant de l'huile, les grils sont mis à l'égouttage puis on les porte de nouveau au séchage. Si le soleil ne peut remplir son office dans cette circonstance, l'établissement Pellier […] possède un séchoir intérieur chauffé par un calorifère. Le travail qui suit est l'emboîtage c'est-à-dire que des femmes enlèvent les sardines de sur les grils pour les ranger dans des boîtes en fer blanc ; puis ces boîtes sont couvertes avec des planchettes et renversées pour laisser sortir l'huile frite qui pourrait s'y trouver.

Ensuite, les boîtes sont déposées sur des tables à rebords en étain et arrosées d'huile d'olive de première qualité. Elles passent après à l'atelier des soudeurs qui y adaptent un couvercle et le soudent tout autour. Enfin, on les soumet à une ébullition pour assurer la bonne conservation du poisson et l'on termine en les essuyant dans de la sciure de bois. Pardon, ce n'est pas encore tout, les boîtes subissent encore le séchage et l'étiquetage avant d'être emmagasinées dans de vastes pièces d'où elles ne sortent que pour l'expédition..

Dans cette entreprise hiérarchisée, le savoir-faire était détenu par des hommes de l'extérieur – les ferblantiers – artisans dans l'art de souder les boîtes de conserves. Ces hommes sont jeunes quand ils s'installent aux Sables. Cette caste ouvrière dotée d'un savoir-faire recherché était nombreuse en 1866 puisque quarante-et-un ferblantiers sont recensés cette année-là dont vingt-quatre à La Chaume et dix-sept aux Sables alors qu'ils n'étaient que quatre en 1846 soit dix fois moins. Sur la période 1855-1866, nous avons relevé douze mariages de ferblantiers. Leur origine géographique est éclectique puisque contrairement à ce que nous pensions très peu sont originaires de Nantes (1). Il s'agit d'Adolphe Baffet lui-même fils de ferblantier. Trois sont sablais, un du Mans, un de l'Orne, un du Maine-et-Loire, un de l'Isère, un de Paris, un de Surgères, un de Carpentras et le dernier d'Aigrefeuille. On constate donc qu'il n'y a pas d'immigration géographique bien déterminée contrairement aux scieurs de long[555]. Ces hommes épousent dans 58,3% des cas une Sablaise et dans 75% des cas une Vendéenne. À la Chaume, la rue où les ferblantiers sont les plus représentés reste la Grand'rue[556] avec huit personnes. La rue du moulin où l'on en dénombre six arrive en seconde position avec des ménages comme Pierre Michel Pinguet (1823-1896) et Victor Patros (v. 1821-1870), natif de l'Orne pour l'un et de La Rochelle pour l'autre qui auront maille à partir avec l'autorité puisqu'ils seront soupçonnés d'appartenir à une loge anarchiste ce qui, après enquête, s'avérera faux. Pinguet « *contremaître ferblantier à l'usine Conié à La Chaume est un bon républicain. Il porte une breloque à sa montre représentant un médaillon de Ledru-Rollin* ». Le dossier précise qu'il existe 32 ouvriers ferblantiers « *dans le pays et pour la*

552 Jean-Christophe FICHOU, *Ibid*., p. 111. Une usine est ouverte en 1837 (il en existait déjà une) à La Turballe et une autre à Piriac en 1839.
553 AM LS 4J-2, *Journal des Sables*, 24 septembre 1865.
554 Augette : petite auge.
555 Le 25 mars 1865, François Aguesse, ferblantier de 65 ans, meurt aux Sables (AM LS EI-83). Il était natif de Saint-Sébastien (Loire-Atlantique).
556 Actuelle rue du docteur Canteteau.

plupart sont jeunes de 16 à 18 ans »[557]. Cette méfiance à l'égard des ferblantiers n'était pas exclusivement sablaise puisqu'à l'île Tudy, petit port de pêche à l'entrée de la rivière de Pont-l'Abbé, les ferblantiers de chez Philippe & Canaud furent étiquetés d'un encartage républicain et anticlérical. Ces hommes font figures de marginaux au sein même de la population ouvrière pour deux raisons principales voire trois : leurs idées politiques, leurs origines géographiques souvent lointaines et leur plus fort pouvoir d'achat. Payés au cent de boîtes, ces ouvriers profitaient de l'arrivage intense des sardines en pleine saison[558]. Grâce à l'invention de l'autoclave en 1852, la stérilisation des boîtes est efficace et la renommée de ces ouvriers spécialisés va s'accroître dans la société et dans l'industrie face à la main-d'œuvre féminine aux gestes répétitifs. Jean-Christophe Fichou et Pascal Brioist admettent qu'avec ce procédé on est passé « *d'une phase encore artisanale à une production industrielle* »[559]. Aux Sables, en 1866, les ferblantiers sont plutôt représentés au Passage où ils sont un peu plus de la moitié (9 sur 17) dont sept vivent rue du Port à proximité des usines du quartier.

Mais qu'en est-il des dirigeants d'usine ? Sont-ils eux aussi issus de départements voisins ou au contraire sont-ils natifs du port ? Nous ne parlons pas ici des fondateurs de maisons car comme le confirme Le Boulanger dans son étude sur Douarnenez : « *peu de créateurs sont issus du port même où les usines sont créées* »[560]. En ce qui concerne le port des Sables, un seul fondateur était bien natif de La Chaume en la personne de Séraphin Chaigneau. Il faut préciser que ce négociant est un touche-à-tout qui investit en fonction de l'air du temps : aussi bien dans la construction navale et l'armement car c'est son premier métier mais aussi dans la pierre, le négoce en sel et en vins, les travaux publics et les bains de mer. C'est un opportuniste qui va réussir. Le nommé Louis-Adolphe Gigat directeur de l'usine éponyme à La Chaume est aussi adjoint spécial à La Chaume[561] ce qui lui confère « *l'estime et* […] *la considération générale* ». Ce confiseur de sardines selon le recensement de 1866 est « *agent de la maison de conserve Camus de La Rochelle* »[562]. Natif de La Rochelle où il est né en avril 1815 d'une fille-mère, il a épousé le 25 septembre 1855 aux Sables la fille d'un commerçant chaumois, Marie Alexandrine Dorion dont les parents tenaient un débit de tabac sur le quai [563]. C'est une famille très à l'aise[564] qui va permettre à ce jeune veuf d'être propulsé au-devant de la scène chaumoise affirmant ainsi son assise économique mais aussi politique.

557 Constant FRICONNEAU, « Une société secrète à La Chaume ! », *Revue Olona n°114*, pp. 18-20, 1985. Pinguet fera construire en 1856 le sardinier *Démosthène* dont il confie le commandement à Joseph François Chabot.

558 Marie ROUZEAU, *Conserveries en Bretagne, l'or bleu du littoral*, p. 96-97.

559 Pascal BRIOIST, Jean-Christophe FICHOU, *Ibid.*, p. 74.

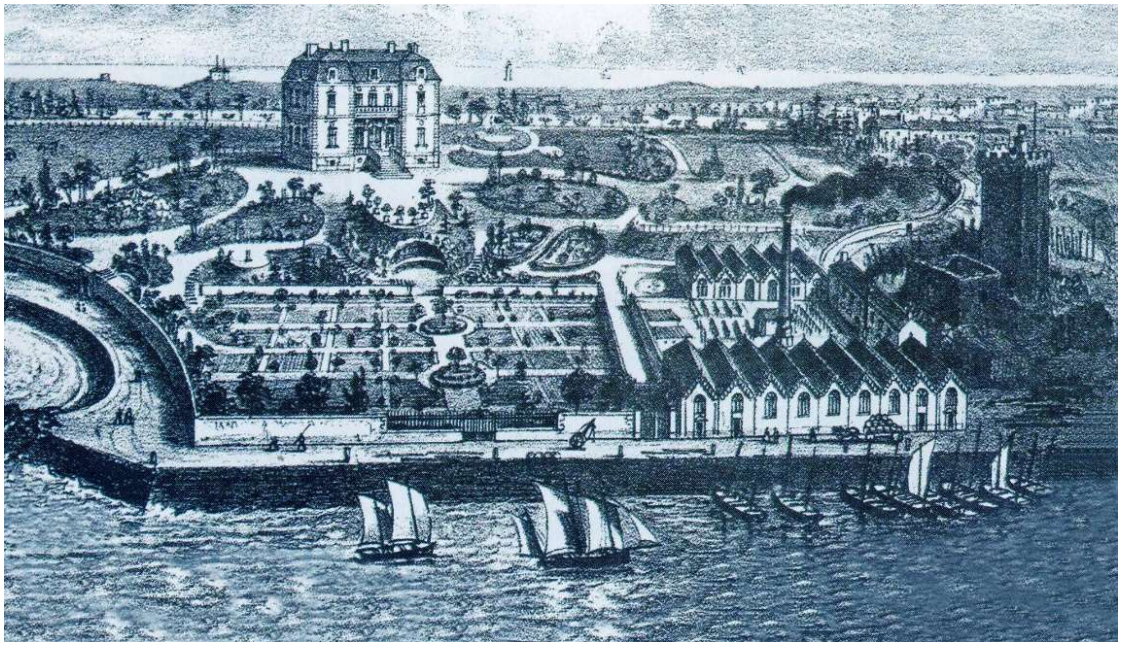
560 Jean-Michel LE BOULANGER, *Douarnenez de 1800 à nos jours. Essai de géographie historique sur l'identité d'une ville,* Presses Universitaires de Rennes, 2000*,* p. 82.

561 Nommé adjoint spécial par Décret impérial le 14 mai 1857 (délibération du 19 juin 1857, registre DI-19).

562 AM LS DI-20, délibération du 12 juillet 1864.

563 Frédéric Victor Dorion le père de la mariée marchand de son état, était né au Fenouiller le 4 mai 1797. Il meurt à Beauvoir le 8 mars 1841. Son épouse Marie Honorée Millot était quant à elle native de La Chaume, fille d'un capitaine de navire. Elle y meurt en août 1852 à l'âge de 54 ans (AM LS EI-50).

564 Le maire des Sables Antoine Guiod est d'ailleurs le témoin de cette union parmi un beau-frère professeur de musique, un garde d'artillerie et un frère marchand. Nous ne sommes pas dans le milieu social maritime mais bien dans une société marchande.



Document n°53 L'usine Tertrais & Ballereau sur le quai de La Chaume (1863) avec derrière les jardins et la villa du Directeur. En haut et à droite, on devine les maisons bâties pour loger les ouvrières dans le quartier du village-neuf (coll. part.).

Pour attester de leur position sociale et l'affirmer à la vue de la société, les directeurs firent parfois bâtir d'imposantes villas bourgeoises à l'image de Laurent Tertrais (1810-1876)[565] qui fit construire, entre 1866 et 1867, dans un magnifique parc, une villa avec vue sur l'entrée du port[566]. L'usine est à proximité immédiate de la villa (voir gravure ci-dessus).

Les usines sont aussi parfois à l'origine de travaux urbains. Ainsi, Conié & Martin font-ils une demande au maire le 4 avril 1853 soit deux semaines après leur premier projet pour « *rendre un chemin nommé la venelle de la casse ou mouillée*[567] *viable depuis la Grand'rue de La Chaume jusqu'au lieu où ces messieurs ont l'intention de construire une usine* […] *Ces messieurs viendront volontiers en aide à la commune pour la dépense que va occasionner la réparation du chemin* […] *pour la circulation des charrettes* ». M. Cantin, directeur de la future usine n'oublie pas de préciser que la construction de cette usine « *donnera du pain à la classe malheureuse* ». Il est certain que l'accès des charrettes à l'usine était pour le moins malaisé ce que confirmera une autre demande une dizaine d'années plus tard car la route qui relie le faubourg aux Sables est très mauvaise à tel point que le maire pressé par une pétition demande au préfet des travaux urgents pour mettre cet accès en « *état de viabilité convenable* » car « *la plupart des charrettes ne peuvent le suivre qu'en doublant leur attelage. Les commissionnaires refusent de se charger d'objets à transporter aux usines de La Chaume* » ce qui sème la confusion dans l'îlot industriel chaumois[568].

Les quais aussi se transforment à la demande des usiniers afin d'être plus accessibles et pratiques. Durant l'année 1863, on entreprend des travaux sur les cales de La Chaume : à

565 Yvon ROCHONGARD, *Capitaines d'industries à Nantes au XIX^e siècle*, Ed. MeMo, p. 316.
566 Louise ROBIN, *Belles demeures des Sables-d'Olonne & patrimoine balnéaire*, éd. De Beaupré, p. 40-47, 2018.
567 Ce qui correspond à l'actuelle rue du tarif.
568 AM LS DII-82, 21 mars 1864.

celle des fontaines tout d'abord[569] puis, le 14 septembre 1863 on consent la construction d'une seconde cale à la Chaume « *adossée à l'éperon* » à la demande des commerçants et des habitants[570]. Une autre cale sera construite à La Chaume en août 1866 en remplacement d'un escalier[571].

Les usines sont aussi à l'origine de l'installation du gaz en ville puisqu'elles sont inscrites au nombre de quatre sur les 95 commerçants pétitionnaires[572]. Le maire leur adresse un courrier le 22 janvier 1866 en stipulant

Vous possédez aux Sables d'Olonne une usine de grande importance pour la fabrication des conserves de sardines, par suite vous employez un nombre considérable d'ouvriers ferblantiers et d'une autre part vous êtes souvent obligés pendant la saison de la pêche de faire travailler la nuit. Dans ce moment ci des propositions me sont faites pour établir aux Sables d'Olonne un service de gaz. J'espère réaliser promptement cette amélioration mais je serai encore plus certain du succès de mes démarches si je pouvais indiquer aux Compagnies qui se présentent des bases sérieuses permettant d'apprécier la valeur de cette opération. Suivant moi l'une des principales sources du produit doit se trouver dans les établissements comme le vôtre. Vous savez tous les avantages qui font substituer le gaz au charbon pour les travaux de ferblanterie ; je ne vous parle pas de l'éclairage, cette question ne se discute pas.

Je viens donc vous prier de me dire à titre de renseignement seulement et sans que votre réponse vous engage aujourd'hui en quoique ce soit :

1/ si votre intention serait de prendre un abonnement pour le gaz dans votre usine tant pour l'éclairage que pour les travaux de ferblanterie et,

2/ en cas d'affirmation quelle serait la quantité de gaz que vous pensez que vous consommeriez.

Le maire envoya cette missive à M. Camus à La Rochelle (pour Gigat), Basset, Tertrais & Ballereau à Nantes, Pellier au Mans et Chaigneau qu'il juge « *trop amis du progrès pour ne pas compter sur* [leur] *adhésion* ». Cependant, il serait illusoire de penser que ce sont les seules usines qui ont permis l'arrivée du gaz aux Sables, elles ont pris part au mouvement global.

En juillet 1841 soit vingt-cinq ans avant l'arrivée du chemin de fer aux Sables, la ville avait compris l'importance capitale qu'elle pourrait tirer d'une telle révolution technologique. Les arguments économiques arrivent en priorité étant donné que :

La ville des Sables est incontestablement une des villes du littoral qui doit le plus profiter de l'établissement du chemin de fer projeté […] doit lui fournir un débouché certain et la vente avantageuse de son poisson qui est abondant et d'une qualité bien supérieure à celui des autres côtes de l'océan[573].

Le même constat est reproduit dans un guide touristique en 1846[574] dans lequel on peut lire :

La pêche est très productive aux Sables. Les poissons y sont plus beaux, plus nombreux et meilleurs que sur la plupart des autres côtes. La pêche de la sardine surtout qui a lieu du mois de mai au mois de septembre, est

569 AM LS DII-82, 22 juin 1863.
570 AM LS DII-82, 14 septembre 1863.
571 AM LS DII-82, 28 août 1866.
572 AM LS DII-82, 7 février 1866. André-Marie D'AVIGNEAU, *L'industrie des conserves de poissons en France métropolitaine*, 1958, p. 224 « *Des conservateurs assez nombreux ayant adopté l'usage du gaz pour les opérations de soudage, il est construit dans plusieurs ports des usines à gaz* ». C'est ainsi qu'à Saint-Gilles, une usine à gaz est construite vers 1880-1885.
573 AM LS, DI-17 (23 juillet 1841).
574 *Notice sur la ville des Sables-d'Olonne*, 1846.

une branche de commerce importante ; elle est destinée à prendre un grand accroissement lorsque, par les chemins de fer, on pourra transporter à Paris, dans toute sa fraîcheur, cet excellent clupé.

Dès novembre 1859 donc sept ans avant l'arrivée du chemin de fer aux Sables, on était bien conscient de l'intérêt d'y acheminer le train pour y exporter la marée sablaise[575]. La poissonnerie des Sables n'a pas à rougir de ses concurrentes. Ainsi, *Le Petit journal* vantait-il qu'en une journée la poissonnerie du Havre avait vendu pour 4500 francs alors qu'aux Sables les journées où le montant du poisson s'élève à 8000, 9000 voire 12 000 francs ne sont pas rares[576]. Ces montants ne comprennent ni la vente du thon ni celle de la sardine « *qui à elle seule est beaucoup plus considérable que la vente du gros poisson : on pourra s'en faire une idée lorsqu'on saura que du 1er mai jusqu'au mois d'octobre, nous avons chaque jour à la mer environ trois-cents bateaux, qui rapportent le plus souvent en moyenne cinq milliers de sardine ; ce qui donne donc par jour une moyenne d'environ 1 500 000 sardines* ».

Dès 1868, alors que le chemin de fer n'était arrivé que depuis décembre 1866, on mit en place un « train de marée » pour ravitailler les grandes villes de l'Ouest Atlantique[577].

L'établissement du chemin de fer et l'extension du commerce du poisson qui en est la suite font vivement désirer le changement du mode actuel de la vente de ce poisson à la poissonnerie et qu'on y établisse la vente à la criée qui existe dans les ports de La Rochelle, Nantes, Lorient, Dieppe, Le Havre et Boulogne[578].

Le choix de miser sur l'industrie sardinière avait littéralement transformé le port et les usages. Qu'en était-il du cabotage ?

575 AM LS, DII-81 (24 novembre 1859).
576 AM LS, 4J-2, *Journal des Sables* du 4 avril 1869.
577 AM LS DI-21, 30 mars 1869.
578 AM LS DI-21, 12 février 1867 et 17 novembre 1869.

III- La place du cabotage (1787-1866)

Gérard Le Bouëdec[579] a rappelé l'importance du cabotage sur la façade atlantique et Jean-François Henry[580] a mis en lumière la part des marins îlais dans le cabotage atlantique avec une place particulière jouée par la ville portuaire de Bordeaux. Mais le rôle joué par les Sables-d'Olonne en tant que port de commerce est resté sous silence ou, tout au moins, ce dernier a été peu mis en lumière même si Thierry Sauzeau a tenté d'en mesurer la place sur l'échiquier atlantique[581]. À une époque où le réseau ferroviaire n'existait encore pas, une armada de navires de tonnages divers fréquentaient les ports pour transporter diverses marchandises participant ainsi au trafic de ces « nœuds d'échanges intérieurs »[582]. Le port des Sables n'échappe pas à la règle et des bateaux viennent ainsi livrer des produits et repartent avec d'autres qui seront distribués pour ravitailler les populations littorales. Quels trafics s'effectuaient donc depuis le port des Sables-d'Olonne des veilles de la Révolution française au milieu du XIX^{e} siècle ? Est-ce que ce port était vu comme une halte privilégiée pour un type de marchandises particulier ?

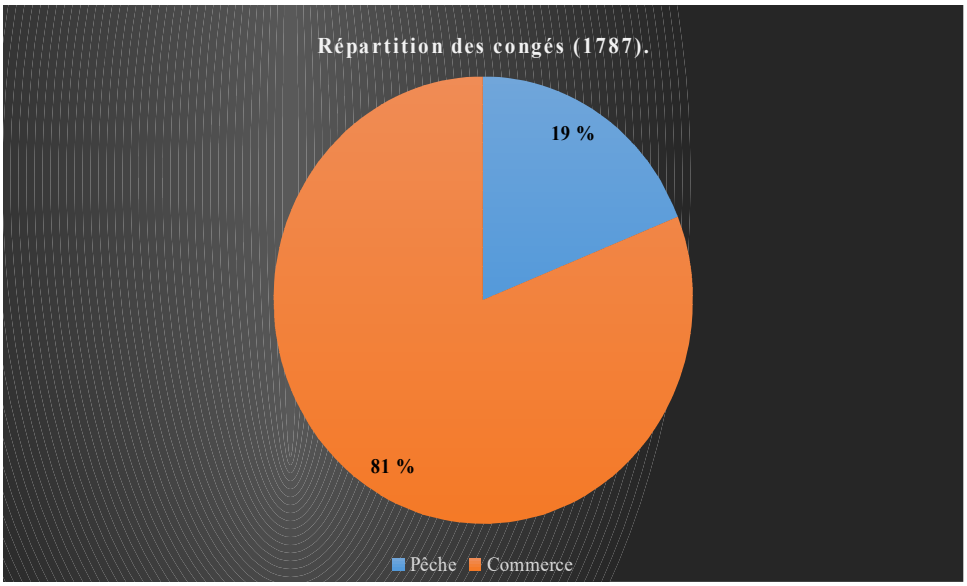
Nous pourrons tenter une approche à partir de deux sources singulières et pour deux périodes très différentes. Il s'agit tout d'abord des congés délivrés en 1787[583] puis, des registres des entrées et sorties du port[584] conservés aux archives départementales de la Vendée pour la période de la Monarchie de Juillet, période correspondant par ailleurs au prisme de notre présente étude. Nous pourrons dès lors nous demander si en l'espace d'une soixantaine d'années une évolution est décelable.

A- La prédominance du commerce du sel à la veille de la Révolution (1787)

On appelle congé, un titre donné par l'Amirauté à un capitaine ou maître au cabotage pour une durée d'une année pour pratiquer un type de navigation particulier qu'il soit de pêche ou de commerce comme l'atteste le tableau ci-dessous. Concernant ceux des Sables voici la première analyse que l'on peut en tirer.

579 Gérard LE BOUËDEC, « Le cabotage sur la façade atlantique française (XVI^{e}-XIX^{e} siècle) », *Revue d'Histoire Maritime* n°8, pp. 9-37, 2008.
580 Jean-François HENRY, *Des marins au siècle du roi Soleil. L'île d'Yeu sous le règne de Louis XIV*, éditions Salmon, 1982.
581 SAUZEAU Thierry, « Les barques du centre-ouest et du sud-ouest atlantique au XVIII^{e} siècle », *Revue d'Histoire Maritime* n°8, p.155-180, 2008.
582 LE MAO Caroline, *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne XVI^{e}-XVIII^{e} siècle*, A. Colin, Histoire, Coll. U, 2015, p. 72.
583 Congés de 1787, AN Cote G5 146.
584 Entrées et sorties du Port, ADV, série 8M.

Graphique n°33 : Répartition des congés attribués aux navires (1787)



L'essentiel des marchandises échangées dans le port des Sables est constitué de 81% de matières commercialisables. Le port des Sables, situé, rappelons-le, entre les deux estuaires de Loire et Gironde est donc un port de redistribution de denrées. Les morutiers olonnais déchargent la majorité de leurs cargaisons à Nantes[585] mais un modeste commerce de morues s'effectue néanmoins depuis le port des Sables puisque douze navires distribuent le poisson.

Si le port échange des produits variés, il est intéressant de cerner quels sont les produits-phares qui transitent par les Sables. Au total, 280 congés sont délivrés cette année-là avec une inégale répartition. Si l'on déduit du total quarante-huit transports sur lest, nous pouvons connaître la cargaison de 232 d'entre eux.

Tableau n°68 : Typologie des marchandises échangées en 1787.

Marchandises échangées	Typologie	Nombre de congés	Part en valeur en %
Sel	Matière première naturelle	**148**	52,9
Charbon		**5**	1,8
Blé		**2**	0,7
Froment		**3**	1,1
Bois	Pondéreux	**19**	6,8
Pierre		**1**	0,4
Résine		**1**	0,4
Lest	Lest	**48**	17,1
Petite pêche	En lien avec la pêche	**2**	0,7
Marchandises diverses		**2**	0,7
Congés pour Terre-Neuve		**31**	11,1
Hardes pour Terre-Neuve		**4**	1,4
Rogue		**2**	0,7
Transport de morue		**12**	4,3
TOTAL		**280**	**100%**

585 Bernard MICHON, *Le port de Nantes au XVIII^e siècle. La construction d'une aire portuaire*, Presses Universitaires de Rennes, 2011.

Ce tableau montre que le commerce se répartit en trois grandes unités : les matières dites naturelles avec quelques céréales (blé, froment) mais surtout le sel qui demeure le « produit-phare » du port des Sables avec près de 53% du total des congés et 82,7% des congés commerciaux. Un sel qui subit cependant la concurrence du sel de Saint-Gilles qualifié de « précieux » et qui se vend aussi plus cher[586]. En 1783 Chardon[587] avait résumé l'activité commerciale des Olonnes en ces mots :

le commerce qui se fait dans cette Amirauté consiste premièrement dans la pêche de la morue verte sur le banc de Terre-Neuve pour le port des Sables ; il a été expédié autrefois plusieurs navires pour la morue sèche mais cet armement a cessé d'avoir lieu depuis la paix. Ce qui compose le surplus de ce commerce est l'enlèvement des sels du produit des marais salants de la province tant pour le royaume que pour l'étranger, l'exportation des blés et de toute sorte de grains même pour l'étranger. Lorsqu'elle est permise celle du bois de construction et de chauffage, de légumes de toutes espèces, des bestiaux et mulets […] et le transport de la soude de goémon.

Il est étonnant que les céréales soient aussi peu représentées d'autant que Paul Butel reconnaissait que : « *les côtes vendéennes constituaient après la Bretagne, le deuxième marché céréalier ravitailleur de Bordeaux. En 1778, 15% des importations françaises de Bordeaux proviennent de la Vendée* »[588]. L'historien bordelais stipule l'ensemble du département et non le seul port des Sables car depuis 1775, tous les ports du Bas-Poitou sont autorisés à vendre des céréales alors qu'auparavant seuls Marans et Les Sables en jouissaient[589]. La concurrence avec le port de Saint-Gilles apparaît rude :

Il entre et sort plus de barques en une semaine (à Saint-Gilles), et quelquefois dans un jour, qu'en un mois dans le port des Sables[590].

Il est avéré que les années 1785-1788 sont considérées par Philippe Bossis comme des années de sécheresse et de mauvaises récoltes[591]. Ce type de denrées alimentaires transitaient-elles par un autre port que celui des Sables ? Nous ne pouvons le certifier à ce stade de la recherche. Le commerce du bois arrive en deuxième position sans doute pour approvisionner les chantiers sablais.

L'origine géographique des bâtiments

Trois espaces géographiques semblent se distinguer de la masse des quelque cinquante-six ports formellement identifiés[592].

Tableau n°69 : Provenance des bateaux durant l'année 1787 (276 lieux connus) :

Nord Poitou		Poitou	Sud Poitou				Étranger		Total
Normandie	**Bretagne**	**Bas-Poitou**	**Aunis & Saintonge**	**Guyenne**	**Gascogne**	**Ile de France**	**Angleterre**	**Espagne**	
6	99	124	26	9	5	2	1	4	276
2,2%	**35,9%**	**44,9%**	**9,4%**	**3,3%**	**1,8%**	**0,7%**	**0,4%**	**1,4%**	**100%**

586 Joseph DEHERGNE, *Le Bas-Poitou à la veille de la Révolution*, CNRS, 1963, p. 210.
587 Enquête Chardon, 30 octobre 1783, AN Marine C4 175.
588 Paul BUTEL, *Les négociants bordelais. L'Europe et les îles au XVIII^e siècle*, Paris, 1974, p. 92.
589 Louis BROCHET, *La Vendée à travers les âges*, Cahors, Lafitte reprints, 2000, p. 267. DEHERGNE Joseph, *Ibid.,* : « Son commerce de blés qui est nouveau […] et qu'elle envoie pareillement à Bordeaux et Bayonne commence à prendre faveur ». Les Sables commencent à disputer à Marans le commerce d'exportation des céréales, p. 198.
590 Joseph DEHERGNE, *Le Bas-Poitou à la veille de la Révolution*, p. 183.
591 Philippe BOSSIS Philippe, *La Vendée des origines à nos jours*, Éditions Bordessoules, 1982, p. 234.
592 Sur la quantité, seuls deux provenances ne sont pas indiquées et un port (Danveau ?) n'a pu être situé.

Le premier espace est avant tout local et concerne le port des Sables qui réalise 41,6% des congés. Derrière les ports bas-poitevins (près de 45% avec l'île d'Yeu) se distinguent très nettement la prédominance de la Bretagne avec près de 36% même si Chardon ne compte que douze navires bretons apportant de la sardine salée ou des huîtres[593] puis les ports d'Aunis avec 9,4%. Ces trois espaces maritimes de proximité forment 90,2% du total des congés délivrés en 1787. Peu d'étrangers viennent aux Sables cette année-là : un anglais et quatre voyages d'un navire espagnol originaire du port de Plaencia[594].

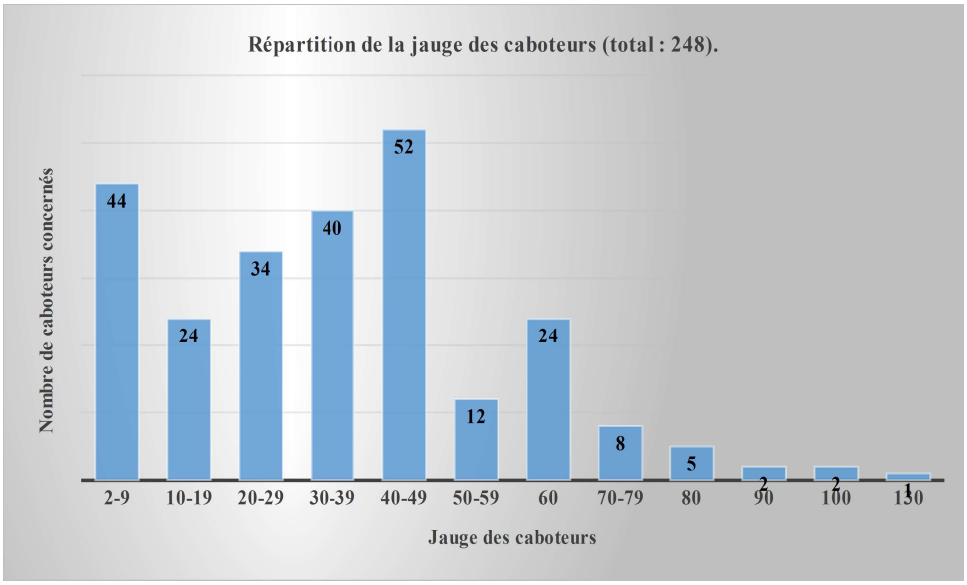
La source nous donne une identification très précise quant au tonnage de ces navires ; une donnée qui permet de mesurer les quantités échangées et l'importance des échanges. Le tonnage moyen est de 34 tonneaux avec une contenance différente selon les produits transportés.

Tableau n°70 : Tonnage des caboteurs par type de transport en 1787.

Type de marchandises transportées	Sel	Marchandises diverses	Bois	Lest
Tonnage moyen	44,6 tx	25,8 tx	22,3 tx	9,4 tx

Les caboteurs transportant du sel apparaissent comme des navires à fort tonnage soit près du double des navires chargeant du bois par exemple.

Histogramme n°64 : Répartition de la jauge moyenne des caboteurs



Les caboteurs jaugent en moyenne 33,9 tonneaux même si 27,4% d'entre eux contiennent moins de vingt tonneaux ; soit l'équivalence des caboteurs sablais (19,1 tonneaux). Nous avons donc affaire à de petites unités. Les navires de plus de 90 tonneaux sont minoritaires ne formant que 1,6% du tonnage total et la plus forte unité du port est le caboteur *Les Bons Amis* commandé par Daniel Blay (1730-1789). Quelle est la typologie des caboteurs sablais ?

593 Enquête Chardon AN Marine C4 175, p. 13.
594 Nous avons trouvé la trace d'un interprète ayant vécu aux Sables. Il s'agit de Pierre La Lande « interprète et négociant » au baptême de son fils le 7 février 1776 (AM LS, GG1-69).

Les caboteurs sablais

Les capitaines au cabotage sablais ne représentent que 16,6% du total ce qui prouve que le port des Sables polarise une certaine activité de cabotage venue de l'extérieur. Intéressons-nous aux marchandises transportées et aux ports de destination afin d'évaluer l'aire d'influence de ces caboteurs pour tenter de dresser une géographie des échanges maritimes. Ces navires de faible tonnage restent près des côtes et naviguent de port en port, de cap en cap et, pour reprendre la formule braudélienne « *comme les crabes, de rocher en rocher* » pour « *acheter son beurre à Villefranche, son vinaigre à Nice, son huile et son lard à Toulon* »[595]. L'article I du Règlement pour la navigation au petit cabotage en Guyenne, Saintonge, Pays d'Aunis, Poitou et îles dépendantes définit ce qu'est le cabotage : « *c'est la navigation de port en port le long des côtes des dites provinces […] de quelque grandeur que soient les dits bâtiments et de quelque nombre que soient leurs équipages* »[596]. Comme le précise Gérard Le Bouëdec[597], on distingue trois espaces ou plutôt trois dimensions au cabotage. Tout d'abord le long-cours impliquant le franchissement du détroit de Gibraltar ou du Sund puis, le grand cabotage avec des navigations au-delà de la Manche et des ports atlantiques de la péninsule ibérique ; enfin, le petit cabotage le long du littoral français entre Bayonne et Dunkerque.

Avec le petit cabotage, on reste dans une navigation et j'oserai dire un « commerce de proximité », la mer et l'élément liquide jouant le rôle de communicant entre les espaces et les hommes intéressés dans ce commerce à savoir, le vendeur et l'acheteur.

Tableau n°71 : Congés des caboteurs sablais (1787)

Produit transporté	Nombre de congés	Valeur en %	Destinations principales
Sel	19	36,5	Bordeaux (15), Bayonne (2), Bilbao (1), La Rochelle (1)
Bois (de construction et à brûler)	11	22	La Rochelle (8), Ré (3)
Charbon	5	10	Ré (5)
Hardes de mer pour Terre-Neuve	3	6	La Rochelle (3)
Froment	2	4	Marennes (1), Marans (1)
Lest	3	6	LS (1), Nantes (1), St Savinien (1), pêche (19)[598]
Morue verte	6	12	Bordeaux (5), Ré (1)
Marchandises diverses	1	2	Ré (1)
Total	**50**	**100%**	

Les caboteurs sablais effectuant un petit cabotage transportent donc essentiellement du sel, du bois de construction et de la morue verte à destination unique d'une aire géographique située au sud des Sables c'est-à-dire pour Bordeaux, La Rochelle et l'île de Ré essentiellement. Le ravitaillement des centres urbains est aussi une nécessité. L'aire d'attraction reste limitée entre Aunis et Guyenne. Très peu de caboteurs sablais remontent

595 Fernand BRAUDEL, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, A. Colin, 1966 (2ème édition), p. 94-95.

596 Règlement pour la navigation au petit cabotage en Guyenne, Saintonge, Pays d'Aunis, Poitou et îles dépendantes du 23 janvier 1727. VALIN, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la Marine du mois d'août 1681*, t. 1, La Rochelle, 1776, p. 519.

597 Gérard LE BOUËDEC, « L'État et le cabotage en France et en Europe aux XVIIe-XVIIIe siècles », *Pouvoirs et littoraux du XVe au XXe*, Presses Universitaires de Rennes, p. 383-393.

598 19 navires armés à la pêche fraîche sont chargés de lest. Il ne s'agit donc pas de caboteurs. Nous les avons donc déduits du total.

vers le nord. Un capitaine comme Joseph Daniel Lorilland (1738-1819) à bord de *L'Espérance* transporte du bois de construction pour La Rochelle à raison d'une fois par mois de février à août 1787 ; quant au capitaine François Bouhier, il dessert exclusivement et, avec le même rythme, en combustible (charbon et bois à brûler) l'île de Ré à bord des *Deux Amis*.

D'où proviennent ces marchandises, puisque ce ne sont pas des produits locaux, à la différence du sel et de la morue ? Arrivent-elles aux Sables du nord de l'Europe ou d'Angleterre par caboteurs bretons ? C'est envisageable. Si certains caboteurs transportent exclusivement les mêmes marchandises, certains misent sur l'opportunité de la cargaison à l'image de *L'Heureux Hasard,* commandé successivement par les capitaines Joyeau puis Vassivier jaugeant 34 tonneaux, capable de transporter aussi bien du sel que de la morue verte pour Bordeaux. Son fret s'adapte donc aux exigences de la loi du marché. Peu importe la marchandise, le bâtiment ne doit pas rester à quai et doit naviguer ; il y va de la rentabilité de la société. Il se peut aussi que le port des Sables ait pu jouer une fonction d'entrepôt des marchandises donc de stockage.

Des marchandises à destination de …

Le port de Bordeaux[599] arrive en tête des destinations avec près de 41% des ports fréquentés par les navires dispensés d'un congé ; ce chiffre atteint 43% si l'on y inclut Libourne et La Teste. Bordeaux est également un centre de réexpédition puisque le port exportait 50% des réexportations coloniales françaises[600]. On peut supposer que les marchandises transportées par les caboteurs sablais aient servi à approvisionner les colonies.

Les ports fréquentés par les caboteurs sablais derrière Bordeaux sont ensuite ceux de Bayonne (8,5%), La Rochelle (6%), la côte bretonne (3,5%), Bilbao (1,8%). Arrivent ensuite des ports n'apparaissant qu'une seule fois comme Liverpool, La Flotte-en-Ré, Brest, Concarneau, Port-Louis … Bordeaux attire le port olonnais dans son orbite éclipsant complètement la cité ligérienne vers laquelle un unique transport de lest de 130 tonneaux se réalise cette année-là ! On est loin de l'aire d'influence mise en évidence par Bernard Michon en début de siècle[601]. Cette année-là est-elle révélatrice de la tendance générale de cette fin de XVIII^{e} siècle ? On peut se poser la question car le rôle de Nantes est ici inexistant. Le cabotage sablais semble bel et bien regarder vers le sud dans 67% des transactions et vers l'estuaire de la Gironde plutôt que vers celui de La Loire, déterminant ainsi un réseau commercial interrégional.

Par contre des zones littorales salicoles comme Ré, Rochefort ou Saint-Gilles ne reçoivent jamais de sel mais d'autres produits. La proximité des salines en Aunis explique cette état de fait[602]. Ces contrées n'ont pas d'intérêt à importer du sel olonnais ayant déjà cette manne à proximité. À moins d'une forte demande ou d'une pénurie, il est fort probable que les pays d'Aunis et de Saintonge soient autosuffisants.

599 Paul BUTEL, « *Guerre et commerce au XVIII^{e} siècle vus de Bordeaux* », p. 59-69, publications du CERMA, Rochefort, tome 9, 1994. Du même auteur, *Les négociants bordelais, l'Europe et les Îles au XVIIIe siècle*, Paris, Aubier, Montaigne, 1974.

600 Gérard LE BOUËDEC, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique (1690-1790),* A. Colin, 1997, p. 132.

601 Bernard MICHON, « Au XVIIIe siècle, croissance de Nantes, déclin des Sables ? », *Les Vendéens et la mer*, 2009, p. 279-300.

602 Marcel DELAFOSSE, *Le commerce du sel de Brouage aux XVIIe et XVIIIe siècles*, Paris, A. Colin, 1960.

Saisonnalité du cabotage

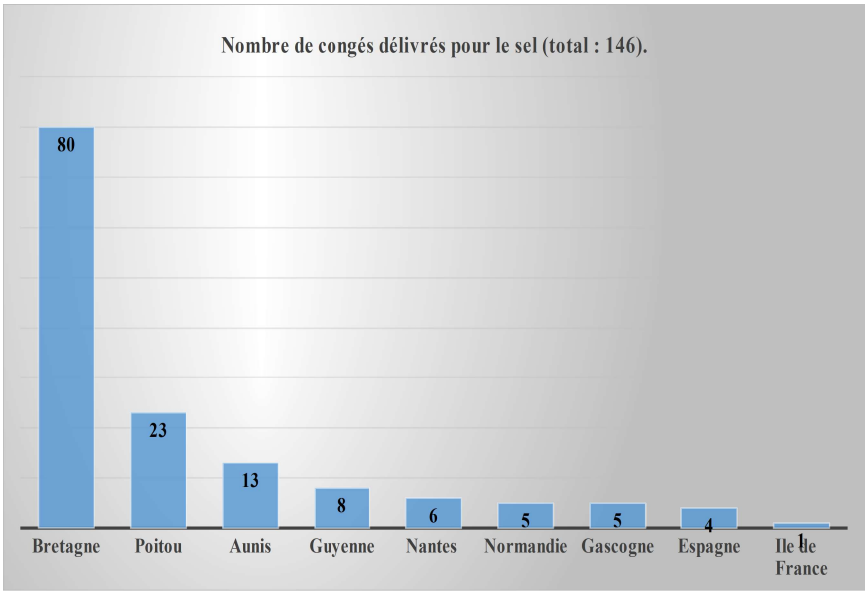
À quelle période de l'année, l'activité portuaire commerciale est-elle la plus intense et, existe-t-il une périodisation des échanges ?

Tableau n°72 : Répartition mensuelle des congés (1787)

Janv	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Total
18	21	31	13	13	26	33	44	33	20	16	12	***280***
6,4	7,5	11,1	4,6	4,6	9,2	11,8	15,6	11,8	7,1	5,7	4,3	***100%***

Tout d'abord, il apparaît nettement que les mois d'été – de juin à septembre – marquent le temps fort du cabotage annuel avec 136 congés délivrés soit 48,6% du total. Cette forte activité commerciale est à mettre en relation avec la pleine saison saunière. Durant ces quatre mois s'opère 38,8% du trafic salicole correspondant à la vente de 2664 tonneaux de sel[603]. Par ailleurs, comme le souligne Gérard Le Bouëdec, « *le cabotage traduit d'abord la répartition des ressources naturelles* »[604] en l'occurrence le sel en pays olonnais.

Histogramme n°65 : Provenance des caboteurs en sel

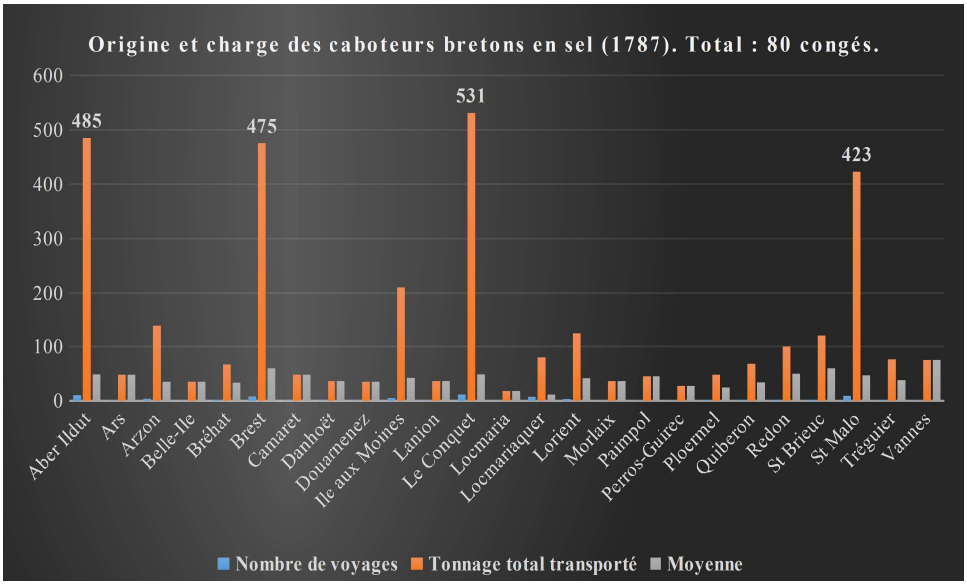


Dans 54,8% des cas, ce trafic est le fait de caboteurs bretons originaires de vingt-cinq ports d'inégale importance. Quatre se détachent du lot par les quantités transportées : Le Conquet (531 tonneaux), l'Aber Ildut (485 tonneaux), Brest (475 tonneaux) et Saint-Malo (423 tonneaux). Si vingt-et-un caboteurs de l'Aber Ildut et du Conquet chargèrent aux Sables dans l'année, onze caboteurs proviennent d'un seul port à l'image de Douarnenez ou de Morlaix.

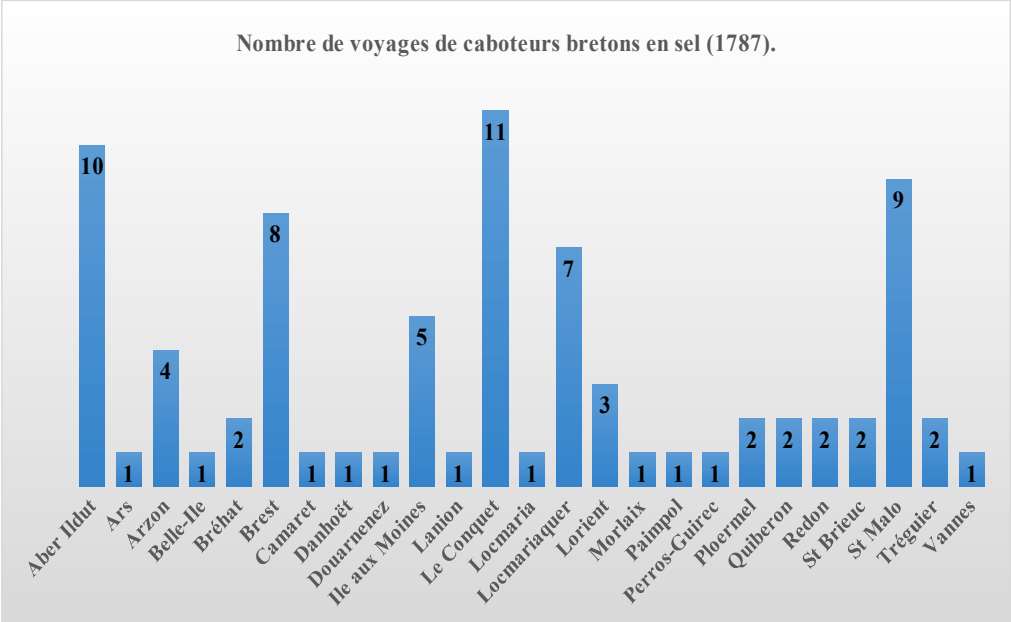
603 Le sel de la baie de Bourgneuf, de Noirmoutier, d'Olonne ou des îles charentaises était recherché par tous les ports qui armaient à la morue verte comme nous l'avons vu aux chapitres précédents mais pas seulement car à l'époque, le sel restait l'unique moyen de conservation des populations. Michel MOLLAT DU JOURDIN, *Le Rôle du sel dans l'histoire*, Paris, Presse Universitaires de France, 1968. Jean-Claude HOCQUET, Jean-Luc SARRAZIN, *Le sel de la baie. Histoire, archéologie, ethnologie des sels atlantiques*, Presses Universitaires de Rennes, 2006.

604 Gérard LE BOUËDEC, *Ibid.*, p. 119.

Histogramme n°66 : Ports d'origine des caboteurs bretons en 1787.

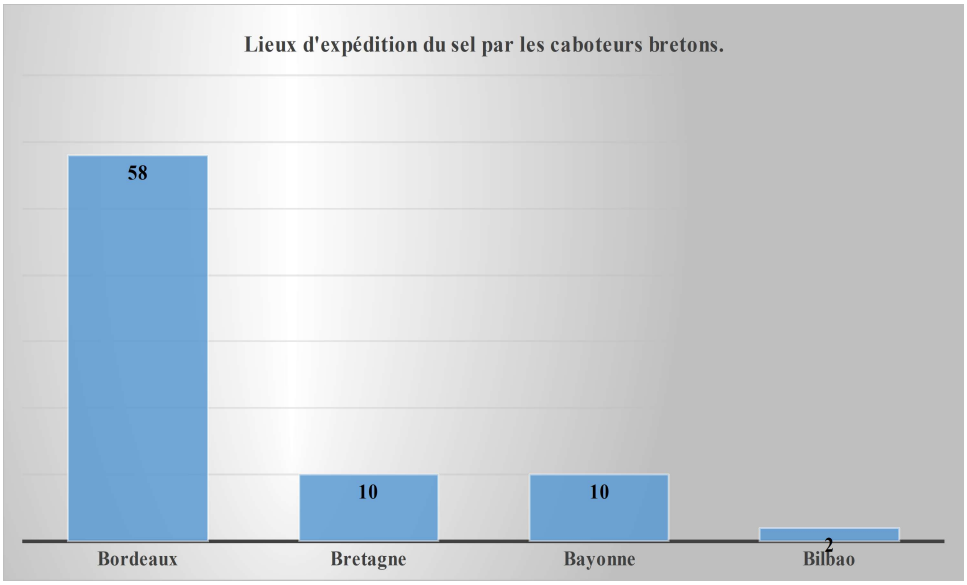


Histogramme n°67 : Nombre de voyages de caboteurs bretons en sel par origine géographique (1787).



Cette forte représentativité du cabotage breton dans le port sablais prouve à nouveau l'omniprésence des marins bretons dans les ports atlantiques lesquels livraient ainsi la marchandise principalement vers le sud et notamment le port de Bordeaux dans 72,5% des transactions (58 congés), une infime partie remonte vers la Bretagne (12,5%).

Histogramme n°68 : Lieux d'approvisionnement des caboteurs bretons (1787).



Ces derniers distribuent au gré des commandes les marchandises chargées dans le port olonnais[605]. Les Bretons jouent en quelque sorte le rôle de « *rouliers des mers* » qu'ont pu jouer les Hollandais au XVII[e] siècle. Ils fréquentent donc le port des Sables dès cette fin du XVIII[e] siècle[606]. Le cabotage est en effet une activité majeure pour nombre de petits ports suscités livrant une myriade de chaloupes dans les ports atlantiques pour distribuer les productions régionales comme le montre l'exemple représentatif et significatif du sel qualifié « d'or blanc ».

En deuxième position arrivent les ports du Bas-Poitou (Les Sables, 18 congés et l'Ile d'Yeu 5 congés) qui distribuent également du sel pour les mêmes ports que les Bretons et dans le même ordre en terme de quantité (Bordeaux 18, Bayonne 4, Bilbao 1). Laurent Bouhier, capitaine de *L'Alexandre* se rend ainsi avec ses cales pleines de sel à Bilbao en mars 1787 puis à trois reprises à Bordeaux, en mai, août et octobre.

Le port de Bordeaux apparaît donc comme un pôle attractif pour le commerce sablais puisqu'en l'espace d'une année, il a importé 4 644 tonneaux de sel[607]. Le cabotage reste donc une activité saisonnière calquée sur la récolte du sel. Si la saison chaude semble la plus intense, les mois qualifiés d'hiver – d'octobre à janvier – signent un certain fléchissement de l'activité économique maritime ; ces quatre mois ne totalisant que soixante-six congés soit 23,6% du total. Par ailleurs, au sortir des mois d'hiver, un certain renouveau pointe dès les mois de février-mars avant de retomber en avril et mai. Cette reprise timide est liée aux départs en campagne de prime des Terre-Neuvas.

Tableau n°73 : Tonnage de sel embarqué par les morutiers au départ des Sables

605 Gérard LE BOUËDEC, *Les Bretons sur les mers*, Ouest-France, 1999.
606 Gérard LE BOUËDEC, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique : 1690-1790*, A. Colin, 1997.
607 Suivi par de la morue verte (243 tonneaux), du blé (50 tonneaux), du lest (48 tonneaux) et du froment (45 tonneaux).

Mois	Nombre de départs pour le Grand Banc	Type de campagne	Nombre de campagnes	Tonnage de sel embarqué	Valeur en %	Tonnage moyen par morutier
Février	9			1 038	29,5	115,3
Mars	5	***Prime***	14	540	15,3	108
Juin	3			335	9,5	111,6
Juillet	12	***Tard***	17	1 402	39,8	117
Août	2			205	5,8	103
Total	**31**		**31**	**3 520 tx**	**100%**	**111 tx**

Les morutiers olonnais embarquaient donc à même le port leurs quantités de sel nécessaires pour une campagne de pêche. Ils embarquèrent en 1787 plus de 3 500 tonneaux ce qui, ajouté au commerce salicole d'exportation, donne une vente annuelle estimée à de plus de 10 000 tonneaux. La campagne de Tard est la plus gourmande en sel absorbant plus de 55% du tonnage soit 1 942 tonneaux consacré à cette pêche. Les morutiers embarquent en moyenne 111 tonneaux par campagne[608].

Après avoir perçu la situation du cabotage à la veille des troubles révolutionnaires, attachons-nous à observer quelle est la part du cabotage une cinquantaine d'années plus tard.

B- Le cabotage du XIX^e^ siècle

Un courrier du 10 Pluviôse an IX (30 janvier 1801) au sous-préfet[609] précise que :

Le principal objet du commerce des Sables est l'exportation des sels provenant des marais salants qui l'avoisinent, il ne s'y fait que très rarement des chargements de blés ou autres denrées. Le genre d'industries des habitants se borne depuis la guerre à la pêche du poisson frais et les opérations mercantiles sont restreintes dans tous les genres à la consommation journalière de la cité. Il n'y existe aucune manufacture, aucun entrepôt d'après la situation actuelle du commerce de ce port auquel la Paix seule pourrait donner quelque extension.

Cette missive confirme nos résultats précédents qui consacraient la toute puissance du commerce salicole dans l'activité commerciale sablaise. Après la chute de Napoléon, le port des Sables ne comporte plus qu'une trentaine de caboteurs répartis comme suit[610] :

Tableau n°74 : Typologie des caboteurs sablais entre 1812 et 1815.

Type	Chasse-marée	Chaloupe	Brick	Sloop	Lougre	Indéfini	Total
Nombre	14	12	1	1	3	**1**	**32**
Tonnage moyen	34,4	13,3	83,8	31	58		

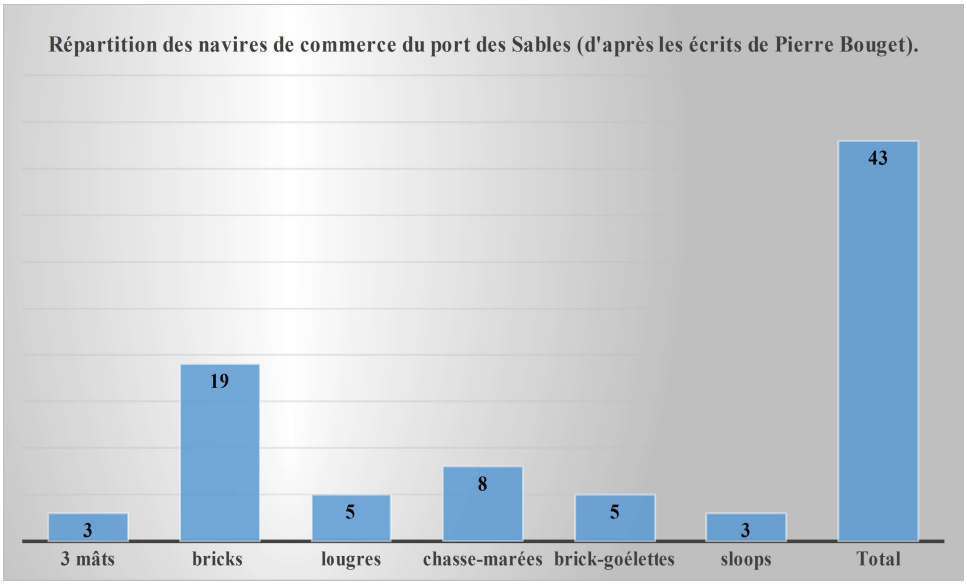
Les chasse-marées forment la majorité de la flottille avec près de la moitié de l'effectif mais les premières grosses unités comme les bricks ne sont construits qu'à partir de 1813 pour *La Marie-Elisabeth* (armateur Jacques Dupuy) et 1814 pour *Le Dauphin* (armateur Giret[611]).

608 Michel MOLLAT DU JOURDIN, *Études d'histoire maritime (1938-1975),* Torino, Bottega d'Erasmo, 1977.
609 AM LS D-II-75, 10 Pluviôse an IX (30 janvier 1801).
610 SHD Rochefort, 3P10-7 (1812-1815).
611 *Le Dauphin* sera vendu par le capitaine Joseph-Antoine Buffet (1790-1862) à l'armateur Romulus Collinet de Croix-de-Vie le 28 avril 1825 pour 6000 francs (ADV, Regain, not. 3^E^70/382, acte n°60).

Les deux plus fortes unités seront bâties en 1816 pour *Le Printemps* (armateur Chaillou) jaugeant 112 tonneaux et 1822 pour *L'Émile* de 140 tonneaux. Les deux plus gros armateurs du port sont un négociant en bois, Jacques Chaillou dont nous avons déjà évoqué la personnalité et le banquier Vince. Jacques Chaillou possède donc quatre unités d'importance : deux bricks, une goélette et un lougre totalisant ainsi 304 tonneaux soit 24% du tonnage global local. Vince qui détient cinq unités ne totalise que 175 tonneaux du fait d'unités de moindre tonnage.

Ces unités sont récentes puisque 60,6% ont été construites depuis la paix de 1815. André Courtet fit d'ailleurs bâtir, cette même année, un brick de 58 tonneaux qu'il a appelé *Le Désir de la Paix*. Sans doute après ces années de guerre (1793-1815), le monde négociant aspirait-il à plus de sérénité, souhait qui se traduit ici à travers l'onomastique navale. Très peu de navires ont plus de dix ans, en 1815, on n'en compte que trois dont le plus ancien, *Le Bon Accord*, construit en 1799. La flottille est plutôt jeune et s'adapte à une volonté de construction et d'essor commercial. Entre 1815 et 1820, ce sont seize navires qui sortent des cales sablaises dont un quart de bricks et de goélettes à l'actif des armateurs susdits. L'essentiel des constructions réside en des chaloupes (5) et des chasse-marées (4). Vince en fera construire trois la seule année 1818. Des capitaux sont donc réinvestis dans le commerce maritime, le port des Sables, unique port d'envergure sur la côte vendéenne, doit assurer ses fonctions de port d'entrepôt que souhaitent les édiles.

Histogramme n°69 : Typologie des caboteurs sablais d'après Pierre Bouget (Annexe 62).



Cavoleau précise que le port des Sables pouvait accueillir des navires de 300 à 500 tonneaux. Ce même auteur indique que les navires de pêche ont fortement décliné au bénéfice des « *barques faisant le cabotage* »[612]. Laissons le maire des Sables décrire la situation du port dans une missive qu'il envoie au Ministre de l'Intérieur le 19 décembre 1820[613] :

[…] Vers le milieu du port cesse l'ancien quai, que le surplus de port est bordé de quais et magasins de négociants[614] *; qu'avant la Révolution, trente navires armaient pour la pêche de Terre-Neuve devant les*

612 CAVOLEAU, *Annuaire statistique de la Vendée*, 1844, p. 720.
613 AM LS D-II-78, arrêté du 19 décembre 1820.
614 Voir plans de la partie 1.

magasins des négociants ainsi que deux-cent caboteurs[615] qui ne revenaient devant le quai que lorsqu'ils étaient prêts à partir. En temps de guerre, trois à quatre cent navires de commerce et de l'État y trouvaient refuge contre l'ennemi et la tempête, et n'auraient pas tenus dans le port s'ils ne se fussent tenus que le long du quai aujourd'hui les décombres qui l'entourent en défendent l'approche.

À cette époque, le port souffre du manque d'espace dévolu uniquement au commerce et les arrêtés municipaux prouvent que le quai devient un capharnaüm où s'entassent divers produits en attendant d'être expédiés ou traités sur place comme ces 160 000 kilos de plâtre sortis des cales du brick *L'Espoir* par le capitaine Buffet et qui ne pourront rester sur les quais qu'un mois, du 9 mars au 10 avril 1840. La police du port se doit donc d'être extrêmement vigilante d'autant que ces produits ne sont pas uniquement destinés à une consommation locale mais aussi à tout le département puisque une entreprise comme Guillerot de Bourbon-Vendée importe le 16 juin 1840 30 500 tuiles, par exemple[616]. Les bois et autres marchandises de gros volume sont de fait stockés sur « *la place en arrière de la cale de construction* »[617]. La maison Vince & Raguet par exemple importe aussi du charbon de terre en provenance d'Angleterre et des madriers[618]. Le Maire avait rappelé dans une Délibération de juillet 1825 que les marchandises ne devaient pas excéder trois jours de présence sur le quai sous peine de procès-verbal[619]. Outre le bois, le quai du Commerce a pu être encombré d'une cinquantaine de boucauts[620] de noir animal[621]. La maison Collineau semble être particulièrement en vue sur le port, en important diverses marchandises comme du bois, du noir animal ou du papier[622]. La maison Dupont, marchand de bois en gros, importe également de la « *pierre de taille de Saint-Savinien* » et du plâtre[623] ; les travaux du port nécessitent inévitablement l'arrivée de matériaux lourds venant principalement par voie maritime. Les transactions de bois furent importantes au port des Sables. Ainsi, en octobre 1839, les frères Collineau, négociants demandent à laisser « *en dépôt pendant un mois sur la partie libre des quais du port vis-à-vis*

615 Ce chiffre de 200 caboteurs semble élevé même si Collinet atteste de la présence de « *deux-cent-quarante-cinq à deux-cent-cinquante voiles en ce port* » à la date du 1er août 1799, 295 voiles en janvier 1804 et 287 en avril. Il ne s'agissait nullement de navires sablais mais de navires qui se réfugiaient aux Sables avant de partir en escorte vers La Rochelle. L'escorte étant assurée par des bâtiments de guerre et les canonnières locales *La Subtile, L'Île d'Yeu, La Charlotte* et *La Guadeloupe*. Alain GÉRARD, *Les Sables et la guerre de Vendée*, p. 462, 560, 570. Le Maire des Sables a-t-il cherché à glorifier le poids du commerce maritime sablais avec cet amalgame ?

616 AM LS, DII-10, 2 octobre 1839, 9 mars 1840.

617 AM LS, D-II-10, 21 mai et 8 juin 1843.

618 AM LS D-II-10, 4 juillet 1838.

619 AM LS, D-II-78, 21 juillet 1825.

620 Boucaut : tonneau.

621 Noir animal : combustible obtenu en calcinant des os en vase clos pour en faire un engrais. En juillet 1825 des plaintes s'élèvent contre les odeurs nauséabondes causées par le noir animal (AM LS D-II-78, 4 juillet 1825). Un magasin de noir animal fut construit sur la place du marché au bois en mars 1863 (AM, LS D-II-82, 28 mars 1863). Sur cette même place s'érigeait un atelier de pierres de taille au nommé Honoré Rochereau et la forge Chaigneau (4 septembre 1866 et 25 octobre 1870).

622 La maison de vins en gros et eaux-de-vie Guy Charles Collineau (1765-1848) arma au moins deux navires, *Les six Frères* de 9 tonneaux entre 1818 et 1824 (SHD, 3P10-9) puis *La Pourvoyeuse* de 15 tonneaux (SHD, 3P10-40). Le commandement fut confié au maître au cabotage Louis Armant (1787-1852), beau-frère de Collineau. Ils étaient mariés aux deux sœurs Macouin, Catherine (1778-1850) et Aimée (1785-1833), les filles du capitaine Aimé Jean Macouin (1742-1829). La société des frères Léon et Charles Collineau fut dissoute après la mort de ce dernier par acte en date du 17 septembre 1866 (ADV, 3E69/61, not. Lécrivain, acte 354).

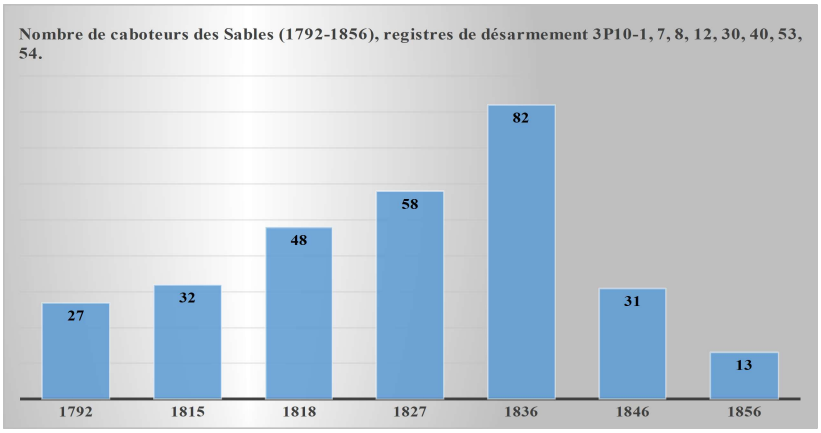
623 AM, LS DII-10, 2 janvier 1839, 24 juillet 1839, 19 juin 1846. Le 4 mai 1839, cent pieds cube de pierres de taille de Charente sont acheminés sur les Sables. Le 13 janvier 1847, Jean-Baptiste Dupond, marchand de bois et quincailler vendit son fonds de commerce dont le magasin était situé « quai du commerce aux Sables » à Alexandre Jaulin de Bourbon-Vendée pour 15 000 francs (Petiteau not. 3E70/396, acte n°12).

la douane, la quantité de 2000 madriers, 2600 planches de sapin du nord provenant du brick La Marie, capitaine Berthomé »[624].

Données quantitatives du trafic commercial du port

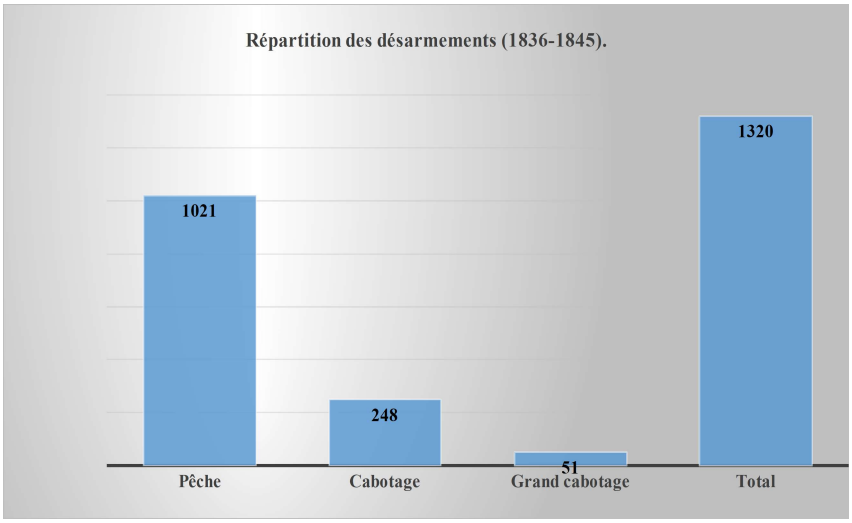
Grâce aux données sérielles conservées aux archives départementales de la Vendée, nous pouvons suivre sur une période de soixante ans (1811-1873), les entrées et sorties commerciales du port mais aussi l'évolution de la flottille commerciale.

Histogramme n°70 : Nombre de caboteurs sablais par période (1792-1856).



La Restauration est en effet marquée par une recrudescence de l'activité commerciale puisque le nombre de caboteurs double passant de 27 avant le conflit (1792) à 58 en 1827. La tendance se confirme à la décennie suivante où la quantité triple en comparaison de 1792. Par contre en 1846, le nombre de caboteurs est quatre fois moindre que les navires pêcheurs et en forte baisse depuis une décennie (- 62,2%). L'activité de pêche supplante alors le commerce avec 77,3% de l'activité maritime locale et l'on ne dénombre plus que treize caboteurs en activité en 1856. Quelles raisons expliquent une telle diminution ? Nous n'avons pas de réponse à ce jour.

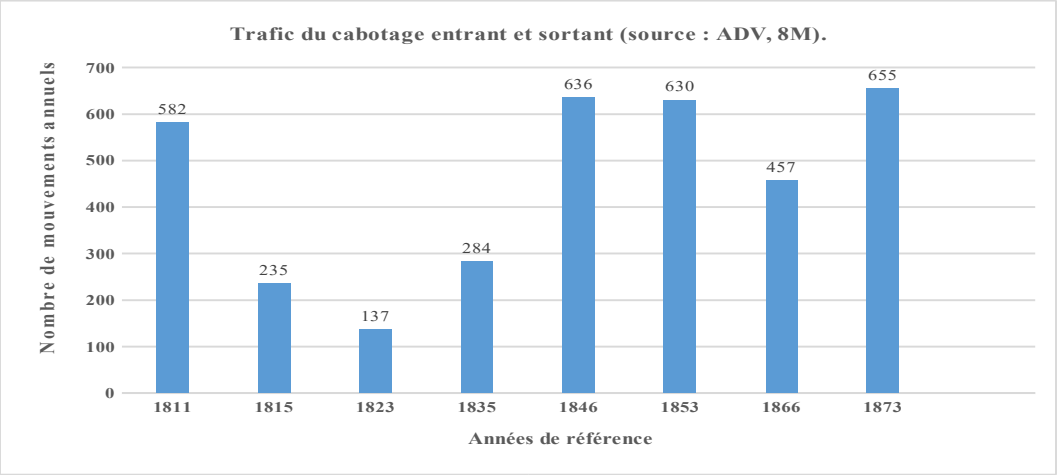
Histogramme n°71 : Répartition des désarmements entre 1836 et 1845.



624 Ce navire appartenant à M. Leroux de l'Ajon avait coûté 30 000 francs. Florent Berthomé s'en porte acquéreur d'une sixième partie le 12 novembre 1848 pour 1700 francs (ADV, Petiteau, not. 3^{E}70/396, acte n°162).

Hormis l'expansion des navires, on peut, à l'aide des registres des douanes, tenter une estimation des quantités échangées dans le port entre 1811 et 1873. Pour la décennie 1810, nous avons fait le choix de prendre une année de guerre (1811) et l'année du retour à la paix (1815) puis une année par décennie (1823, 1835, 1846, 1853, 1866 et 1873). Le choix des années a été déterminé en fonction des sources disponibles.

Graphique n°34 : Évolution des entrées et sorties au port[625]



Sur une période longue d'un peu plus de soixante ans (1811-1873), le trafic commercial du port est globalement en phase de croissance avec une évolution de 12,5% sur la durée passant de 582 entrées et sorties sous l'Empire à 655 au tout début de la troisième République. Cette période a cependant connu différentes phases. Si la période du Premier Empire semble propice au commerce maritime et ce en dépit des incursions anglaises et du blocus continental[626], les années qui suivent la chute de Napoléon (1815-1835) montrent une tendance à la reprise même si les chiffres sont faibles. Les années 1823 et 1835, en raison de lacunes, n'indiquent que les mois d'octobre à décembre (1823) et août à décembre (1835)[627]. Si l'on établit un ratio mensuel, on peut raisonnablement supposer que la barre des six-cent mouvements aurait été franchie.

Les affaires reprennent de manière ostensible après 1843 (574 mouvements) où le trafic retrouve le niveau de 1815 soit trente ans plus tôt. La période la plus prospère est concentrée sur vingt-années (1843-1873) formant à elles seules plus de 65,8% du total. Il s'agit soulignons-le d'une période d'intense travaux touchant à la fois le port et la ville ce qui peut expliquer cette croissance du trafic.

625 Source : ADV, 8M.

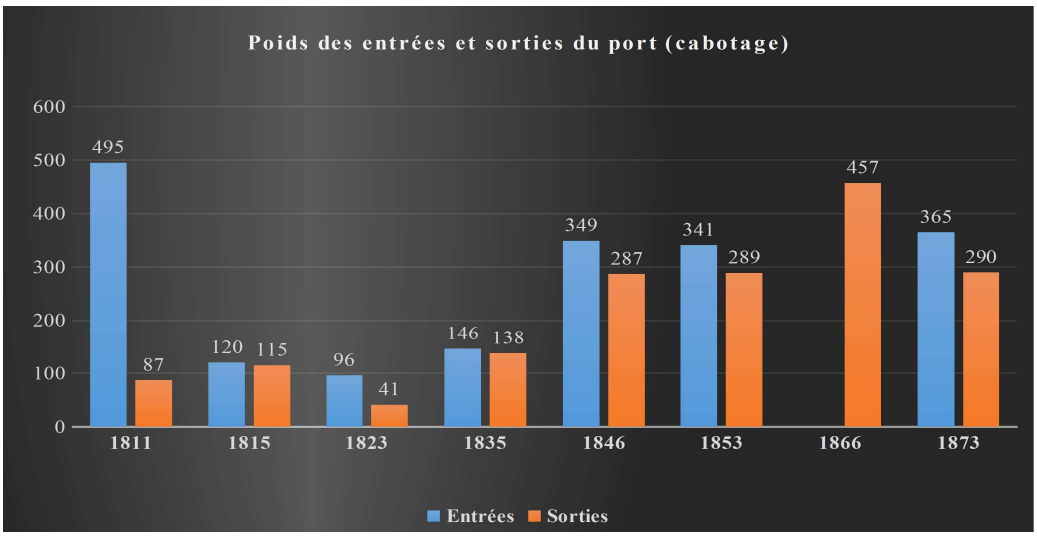
626 OLONA, *Histoire des Sables. L'Empire*, 1980. Entre juin 1805 et avril 1807, les Anglais rôdent fréquemment au large des Sables. Le 18 juin 1805 on rapporte : « *L'ennemi croise toujours sur nos côtes. Il a paru une frégate ces jours derniers* » (ADV, 4 NUM 441/1). Le 8 août 1806 un convoi de 30 à 35 voiles mouille en rade et se réfugie dans le port en raison de l'arrivée d'une division anglaise. Le 4 avril 1807, 7 à 8 vaisseaux anglais sont en vue du port.

627 Encore convient-il de souligner que certaines années sont lacunaires. Nous ne connaissons pas la valeur des entrées pour 1866.

Typologie des produits échangés

Quels produits échangeait-on à cette époque ? Importait-on plus que l'on exportait ? Il apparaît, au regard des données quantitatives ci-dessous que la part des entrées est légèrement supérieure aux sorties avec 52,9% d'importations pour 47,1% d'exportations. La balance commerciale sablaise légèrement déficitaire serait donc plus demandeuse que pourvoyeuse en produits. Nous avons pris comme année de référence, l'année 1846. Cette année-là, on dénombre 349 entrées pour 287 sorties du port. Les arrivées sont donc excédentaires sur les sorties (52,5%). Les produits qui arrivent aux Sables sont constitués de vin (22,1%), de lest (16,1%), de pierres de taille (15,1%), du divers (14,8%), du bois (8,2%) et du noir animal (7,3%). L'importation des pierres en provenance de Charente est imputable aux travaux entrepris cette année-là dans le port par décision royale (voir partie 1). Si l'on compare cette année avec 1811 par exemple, les produits les plus importés avaient été le lest (25,4%), le vin (27,6%) suivis du blé-froment (18,1%) et du sel (11,5%). Cette année-là, les marais salants olonnais n'avaient sans doute pas permis d'assurer leur approvisionnement ; aussi, le port avait-il dû faire venir du sel charentais[628]. Par contre, on remarque qu'en 1846 les céréales ont disparu des produits d'importation.

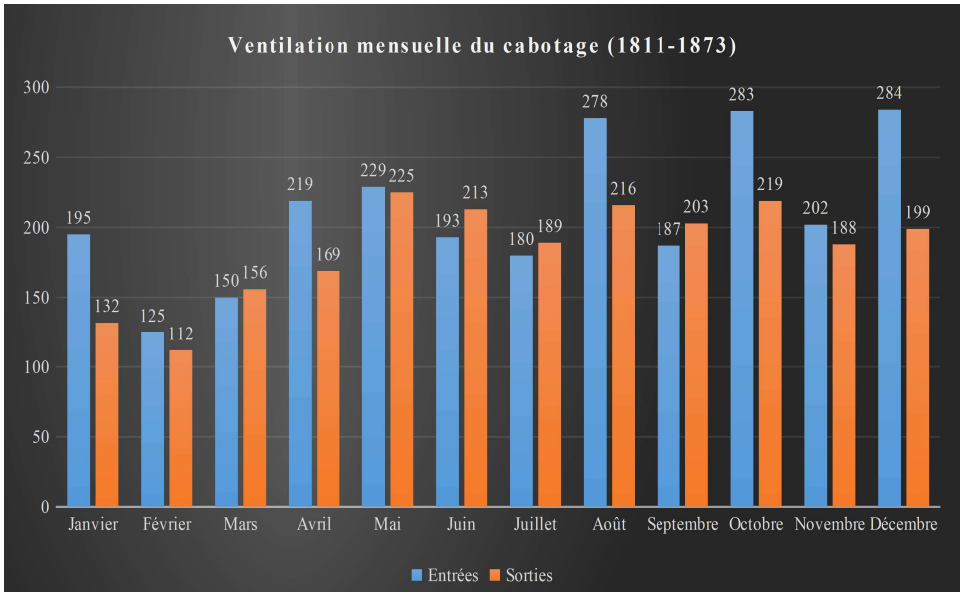
Histogramme n°72 : Poids des entrées et sorties commerciales du port (1811-1873).



Pour les exportations ou sorties, les quatre produits phares de l'année 1846 sont constitués de lest pour 39%, de futailles (20,6%), de froment pour 15% et de sel pour 10,8%. Ces données doivent être prises avec recul car, il ne s'agit que d'une année référente. Dans le délai imparti de la thèse, nous n'avons pas eu le temps de dresser une étude exhaustive, année après année, des quantités apportées et expédiées depuis le port des Sables. Peut-être qu'une telle approche permettrait de mettre à jour des singularités intéressantes sur l'économie locale notamment l'importation de produits en lien avec l'émergence d'une économie touristique ou bien alors l'exportation de caisses de sardines vers de grands ports ou villes littorales.

628 La seule île de Ré formant 17,2% des origines des importations.

Histogramme n°73 : Ventilation mensuelle du cabotage (1811-1873).



Quelles périodes de l'année sont les plus propices au commerce ? Du mois de mai et jusqu'en octobre la part des exportations au départ des Sables forme à elle seule 56,5% du total. Entre le mois d'avril et le mois de mai, le taux d'évolution des exportations grimpe de 33%. L'entrée dans la saison du sel peut-elle expliquer à elle seule cette croissance remarquable du trafic local ? Par contre la saison des bains de mer ne semble pas avoir d'effet dopant sur le commerce extérieur. Dans ce cas-là, on devrait aussi remarquer une croissance des importations durant la période estivale. On peut donc affirmer que sur ce semestre (mai-octobre)[629], le commerce maritime, sans être exceptionnel, connaît son activité la plus intense avec 55,1% du trafic de l'année.

Avec le temps, le trafic commercial va s'affirmer et l'ouverture du bassin à flots en 1873 permettra des échanges avec des pays plus lointains et des navires de plus fort tonnage. Les travaux d'agrandissement du port, notamment « *le beau bassin à flots […] en cours de construction* »[630], permettent de fait un sursaut commercial. La seule année 1860, il est entré 258 navires pour 210 sorties avec une majorité de lougres (54%) puis de goélettes (17%) en provenance essentiellement de Charente-Maritime à plus de 51% puis, loin derrière, Bordeaux à 15,4% et la Bretagne à 4,9% ce qui atteste d'une nouvelle redistribution dans la géographie du cabotage[631]. Les produits distribués au départ des Sables consistent en lest (27%), froment (21,3%), futailles (13,3%), produits divers (11,4%) et sel pour 9,5%. Il semble étonnant que les sardines ne représentent qu'à peine 4% des exportations cette année-là. À contrario, les caboteurs étrangers au port apportent à part égale du lest et du vin à hauteur d'environ 17% et des marchandises diverses sans autre précision pour 42% ; le noir animal représente 5,1% des produits entrant au port. En 1868, on note une diminution du trafic avec 165 entrées et 143

629 Gilbert BUTI constate le même effet calendaire pour le port de Saint-Tropez, *Les chemins de la mer*, p. 333.
630 AM LS DI-17, 4 septembre 1846. AM LS DI-1, 12 janvier 1867. Le bassin sera dénommé bassin Napoléon III, après l'arrivée du chemin de fer le 30 décembre 1866 par délibération du 12 janvier 1867. Dans la même séance, un quai du remblai s'appellera quai Franqueville et une rue sera nommée Béhic en hommage aux personnalités qui ont œuvré à l'embellissement du port.
631 Statistiques établies à partir des relevés hebdomadaires parues dans le Journal des Sables, AM LS, série 8J.

sorties soit une baisse d'environ 36%, entrées et sorties confondues. Doit-on cette diminution à l'arrivée du nouveau moyen de transport qu'est le chemin de fer ? C'est envisageable.

Chapitre VII- LA CONSTRUCTION NAVALE AUTRE MOTEUR DE DÉVELOPPEMENT LOCAL

Étudier les activités maritimes d'un port sans s'intéresser à l'outil de production et de travail même des gens de mer relève de l'ineptie c'est pourquoi il nous a semblé primordial de faire lumière sur les navires utilisés sur une période longue. En effet, il est inconcevable de traiter d'une histoire des gens de mer sans évoquer le cadre technique dans lequel ils évoluent si les archives s'y prêtent. Comme l'a remarqué à juste titre Jean-Louis Lenhof, « *il ne peut y avoir d'histoire maritime sans histoire des navires* »[632]. C'est ainsi que l'on tentera de cerner l'univers de la construction navale depuis le temps des bricks morutiers jusqu'à celui des canots sardiniers du milieu du XIX[e] siècle.

En filigrane de cette approche se profile ainsi outre l'évolution du navire en lui-même, l'adaptation progressive et réussie des maîtres-charpentiers et constructeurs à l'évolution des techniques de pêche. C'est grâce à l'ingéniosité et l'adaptabilité dont les maîtres charpentiers de navire ont su faire preuve au gré des époques que l'activité de construction navale a pu prospérer en adaptant les navires aux nouvelles pêches. Fidèle au précepte de Fernand Braudel qui précise : « *L'histoire des navires n'est pas une histoire en soi. Elle est à resituer entre les autres histoires qui l'entourent et la soutiennent* »[633], nous étudierons la construction navale sur la longue durée sous un angle quantitatif et qualitatif tout en ne négligeant pas l'aspect humain à savoir qui sont ces charpentiers au savoir-faire reconnu ?

Nous aborderons tout d'abord les types de navires utilisés en fonction des périodes avant de nous intéresser aux maîtres-constructeurs. Une analyse des armateurs, donneurs d'ordre de ces constructions sera envisagée avant de proposer une approche de l'onomastique navale sur le temps long.

I - Un savoir-faire réputé depuis le XVII[e] siècle

La construction navale a accompagné le développement du port des Sables. Une caste de maître-charpentiers de navire a ainsi donné ses lettres de noblesse aux supports en bois sur lesquels le port et les marins ont pu asseoir leur réputation pendant près de deux siècles (vers 1660-1860). La tradition de construction navale est ancienne aux Sables et prend racine dès les débuts de la période moderne. Rappelons que la nef La Gabrielle appartenant à la famille La Trémoille est radoubée sur la place des Sables entre mars et juillet 1492 dans une cale sèche ou « forme »[634].

A- Une tradition ancienne

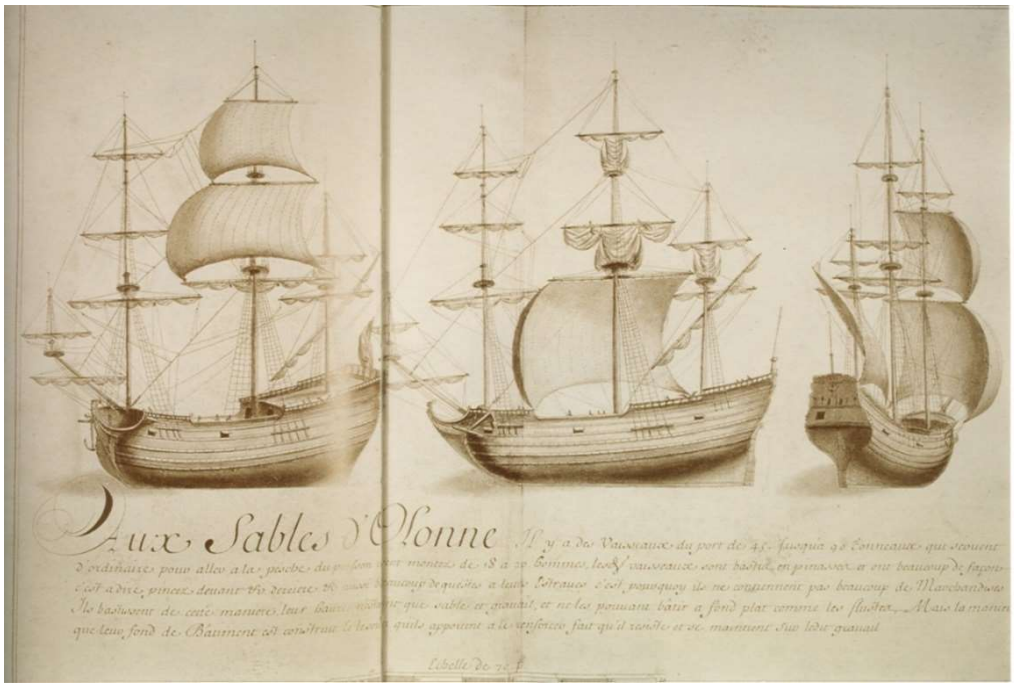
Colbert du Terron, intendant de Rochefort, avait remarqué les atouts des chantiers sablais en précisant, le 3 janvier 1666, que c'était l' *« un des lieux du monde où l'on bâtit le mieux, mais en petit* »[635]. Un document signé de l'architecte Blondel (1618-1686), en 1674 signale que

632 Jean-Louis LENHOF, « Les gens de mer aux XVIII[e] et XIX[e] siècles », *Annales de Normandie*, n°1, janvier-juin 2011, p. 127-130.
633 Fernand BRAUDEL, *Écrits sur l'Histoire*, Champs Histoire, 2013, p. 28.
634 Laurent VISSIÈRE, « La Gabrielle, navire des La Trémoille (1489-1496) », *Revue d'Histoire Maritime* n°2-3, 2001, p. 5-99, p. 25.
635 Tranquille-Olivier DORÉ, *Les Sables, port des Olonnes au temps des morutiers*, 1951, p. 17.

Il sort tous les ans de celui-ci [le port des Sables] quelques navires pour la pêche de la morue blanche dont le poisson se décharge à Nantes, à Bordeaux et à La Rochelle. Tous ces bâtiments se construisent sur les lieux, aussi bien que ceux qui vont à la pêche de la sardine […] Ces deux pêches occupent douze à treize-cents matelots, trente à quarante navires et environ deux-cent barques[636].

L'Album de Jean Jouve vers 1670 dresse le profil type des morutiers olonnais qui s'affichent comme robustes à la mer[637].

Les vaisseaux se bâtissent facilement et à meilleur marché à Olonne que dans les autres ports. Il y a aux environs un assez grand nombre de bouquets de bois qui ne sont point bons pour de gros vaisseaux qui conviennent à la grandeur de ceux de la morue et comme il s'en prend peu dans ces quartiers pour les ports du Roi cela fait qu'il est meilleur marché. Le bois de Gourban (Grosbreuil ?) y est bon et fort et quant au bordage, ils le tirent de Nantes pour la plus grande partie. Ils font venir leur fer de Nantes ou de La Rochelle pendant la guerre et pendant la paix ils le tirent presque tout d'Espagne par le retour des vaisseaux qui vont porter leur pêche. Ils tirent leur chanvre et leur toile de Bretagne et le tout par le retour de leurs vaisseaux ce qui fait qu'ils ont tout ce qu'il faut à meilleur marché[638].



Document n°54 - « *Aux Sables d'Olonne. Il y a des vaisseaux du port de 45 jusqu'à 90 tonneaux qui servent d'ordinaire pour aller la pêche du poisson vert montés de 18 à 20 hommes. Les dits vaisseaux sont bâtis en pinasse et ont beaucoup de façon, c'est-à-dire pincés*[639] *devant et derrière, et aussi beaucoup de quête*[640] *à leurs étraves. C'est pourquoi ils ne contiennent pas beaucoup de marchandises. Ils bâtissent de cette manière, leur havre n'étant que sable et gravail*[641]*, et ne pouvant les bâtir à fond plat comme les flûtes*[642]*. Mais la manière que leur fond de bâtiment est construit et le soin qu'ils apportent à le renforcer fait qu'il résiste et se maintient sur le dit gravail* ». ***Bateaux des côtes de France de Nantes jusqu'à Bayonne, 1679*. Service historique de la Marine, éditions du Gerfaut, Album de Jouve, 2002.

636 Amédée ODIN, *Histoire de la pêche de la sardine en Vendée et sur les côtes les plus voisines*, 1895, p. 17-18.
637 Michel VERGÉ-FRANCESCHI, Éric RIETH, *Voiles et voiliers au temps de Louis XIV*, Paris, Du May, 1992, p. 38-39.
638 AN côte D/2.54, folios 76 à 85.
639 Pince : pincer un bâtiment c'est lui donner des formes aigües ou fines en dessous de son plan de flottaison et d'une manière plus ou moins prononcée en descendant vers la quille.
640 Quête : la quête est l'élancement, c'est-à-dire l'inclinaison de l'étrave ou de l'étambot par rapport à la quille.
641 Gravail : espaces remplis de cailloux.
642 Flûte : navire de charge à fond plat, gros et lourd, à poupe ronde (du hollandais fluit).

L'activité morutière sablaise avait surtout la réputation d'être bon marché[643]. Une telle entreprise nécessite donc des chantiers de construction navale à proximité. Pour construire de tels navires, il fallait s'approvisionner en bois. Absent du paysage local, la matière première provenait des campagnes alentours. Les archives ont ainsi laissé des indices sur sa provenance. On trouve trace dans les archives notariales, notamment, de ces transactions entre des marchands de bois et les armateurs sablais, et ce dès l'époque moderne. Ainsi l'armateur Jacques Gaudin de Bardonnière (1678-1735) conclut-il un marché avec les nommés François Raffin, François Gautreau et Jacques Morin domiciliés à Grosbreuil et à Girouard pour « *106 pieds de bois de chêne* » à prendre sur les métairies de la Bitaudière et la Luctière de Grosbreuil[644]. Le constructeur Thouin de la Ronce signe en décembre 1713 avec René Martineau, forestier à Maché, un marché de bois sur les terres de la métairie de la Chevallerie pour « *la construction de navires, barques et bateaux de ce lieu […] à l'atelier du sieur Thouin de la Ronce en ce lieu* »[645]. Sous l'Ancien Régime ces chantiers pouvaient être entre les mains de négociants-armateurs. Ainsi, le 24 août 1712, René Lodre vend-il à Pierre Petiot un « *fond de propriété d'un chaix à construire et bâtir des navires avec toutes ses maisons et bâtiments en dépendant* […] *tenant d'un côté à la maison de la Dame de la Magnave et à la rue qui conduit à la Barre*[646] *du levant, d'autre du midy à la Grand rue qui conduit du canton de la Caraillère au Passage, d'autre du couchant à la maison du sieur Petiot et d'autres du septentrion au chenal de ce port et havre* »[647]. Les indications précisées laissent à penser que l'on se situe au fond du port près de la place Henri IV. Ces points de repère semblent attester que les chantiers étaient implantés dans cet espace dès le début du XVIII[e] siècle. Il semble donc qu'il y ait eu un substrat originel quant à l'affectation des activités de production de navires. Y avait-il des chantiers à La Chaume ? Nous ne pouvons l'affirmer mais un indice laisse entrevoir une possible activité navale. En effet, la vente de meubles d'Esther Marion comprend « *deux herminettes, une hache, un rabot, deux grandes chevilles de fer, des galfets* »[648]. Certes, il ne s'agit que d'outils de charpentiers de navire et rien ne confirme l'existence réelle d'un chantier. Esther Marion, qui passa contrat de mariage la veille avec le capitaine Jérémie Péault était elle-même fille d'un capitaine et on ne lui connaît pas de parents charpentiers de navires. Ces outils ne pouvaient a priori pas provenir de l'exercice professionnel ni de son père, ni de son époux. Cet indice reste bien maigre pour affirmer l'existence ou non d'un chantier en lieu et place de La Chaume.

En novembre 1724, l'inspecteur Rostan[649] admet comme l'avait mentionné Jean Jouve (voir ci-dessus) que les navires olonnais souvent échoués sur les vases ou bien sur du « *sable pierreux […] souffrent beaucoup à cause de la dureté du fond et de son inégalité ce qui oblige de les faire courts et de les fortifier dans les fonds en mettant les membres près à près* ». Selon ses dires, l'espérance de vie des navires ne dépasse pas dix années. À cette époque, ils sont réalisés avec le bois du Poitou que l'on va chercher « *jusqu'à douze lieues d'où on l'apporte par charrois, la coque d'un de ces bâtiments revient à présent à dix milles livres et avec ses agrès et sa mise hors à vingt milles* ». On comprend mieux la situation des

643 Charles DE LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale*, 1962, p. 46.
644 David, not. 5 janvier 1713 (vue n°5). Les forêts de Grosbreuil fournirent également l'arsenal de Rochefort (AM LS D-II-74, 19 Fructidor an IV).
645 David, not., vue n°304. Aussi le 24 décembre 1714 (vue 534).
646 Il s'agit du marais de la Barre.
647 AM LS fond DVIII-5, notaire Guesneau, acte du 24 août 1712 (vendu pour 1990 livres).
648 David, not., acte du 11 juillet 1710 (vue 437).
649 AN Marine D2, 55.

chantiers en entrée de ville près des deux axes pénétrants en provenance de Nantes et de La Rochelle. Le bois était ainsi stocké sur la place du marché au bois (voir partie précédente) et n'avait pas à être amené jusque sur les quais du port. Par ailleurs, les bois étaient mis à sécher sur cette esplanade ou encore immergés dans le fond du port[650].

Ces constructions nécessitaient de larges espaces, non seulement pour la fabrication des navires en tant que telle mais aussi, pour la phase ultime et finale : celle du lancement. Il semble que le Bas-Poitou n'ait pas été leader en matière de construction navale. En effet, T. Le Goff dans une étude sur la construction navale bretonne entre 1762 et 1788[651] insiste sur la place prépondérante de cette province qui fournit 36,6% de la production navale française et près de 35% du tonnage. Les chantiers de l'intendance de Rochefort dont font partie ceux des Sables n'entrant que pour 3,6% de la production nationale avec 2,2% du tonnage. Nous ne sommes pas, aux Sables-d'Olonne, en présence de gros chantiers à forte production puisque dans le département de Rochefort, la place des Sables (73 constructions) arrive en troisième position soit 24% du total derrière Marennes (131 constructions) et La Rochelle (101 constructions) sur la période 1762-1787. Les chantiers sablais produisent pour la demande locale non seulement des morutiers mais aussi des chaloupes comme l'a également dessiné Jean Jouve[652].

Les navires pratiquant la pêche errante (ou « en vert ») étaient donc de plus faible tonnage que les morutiers pratiquant la pêche à la morue sèche donc plus mobiles aussi ce qui pouvait être considéré comme un avantage dans une pêche dite « errante ». Une comparaison entre deux périodes distinctes : 1763 et 1787-1792 portant sur quarante morutiers fournit les indications suivantes. En l'espace de presque vingt-cinq ans (1763-1787), le tonnage moyen est passé de 151 à 111 tonneaux soit une baisse de 26,5% de la contenance du navire. Les morutiers recensés dans les congés de 1787 représentent un tonnage global de 3 520 tonneaux soit une moyenne de 113,5 tonneaux par navire. Doit-on attribuer cette diminution à une volonté de réduire les coûts d'armement ou bien est-ce dû à une baisse des prises qui ne nécessiterait plus d'aussi grandes cales ? Autant de suppositions auxquelles nous ne sommes pas en mesure de répondre à ce jour. Le chroniqueur André Collinet apporte aussi de précieux renseignements sur le volume des navires même si parfois ses chiffres manquent de cohérence. Il n'est pas rare de relever deux tonnages différents pour un même navire, usage que Robert Richard a aussi constaté au Havre[653].

---

650 Un autre négociant en bois conforte l'existence d'un quartier voué à la construction navale. En effet, sous la période révolutionnaire, Bazile Thomas Louineau (1761-1813) en plus d'être capitaine de navire loue un chantier de navire situé dans ces mêmes parages, rue de la Révolution. La rue de la Révolution future rue de la poissonnerie. Dans un acte notarié, il est précisé qu'il confie la construction des navires à un certain maître-charpentier du nom de Joseph Moyzan et il déplore d'ailleurs l'état des bois jugés « *impropres à la construction* » qu'il a achetés sur le domaine de La Burcerie en Nieul-le-Dolent (ADV, not. Paliau, 3^{E}70/366, 23 Prairial an XIII, acte n°79). Signe d'une aisance affichée par les biens immobiliers en centre-ville et par une fortune monétaire importante, la veuve Louineau lègue 3 000 francs au curé des Sables dans son testament en date du 26 juin 1836, not. Giraudin, 3^{E}71/96, acte n°229. Journal du Département de La Vendée (1812-1815), AD 4 Num 285/3, Annonces légales, « *vente d'un vaste chaix de construction, rue de la Révolution duquel jouit Bazile Louineau, capitaine avec magasin dont un en ruine estimé le tout 5600 francs* » (8 juin 1812, vue 25).

651 Timothé LE GOFF, « La construction navale en Bretagne de 1762 à 1788 », *Annales de Bretagne*, Tome 75, n°2, 1968, p. 345-369 et Tome 76, n°2-3, 1969, p. 433-443.

652 *Bateaux des côtes de France de Nantes jusqu'à Bayonne* (*1679*), p. 35-37.

653 Robert RICHARD, « Apogée et déclin de la pêche morutière au Havre », p. 18-19, Patrick VILLIERS, Christian PFISTER-LANGANAY, *La pêche en Manche et en Mer du Nord, XVIIIe-XXe siècles, Cahiers du littoral, hors-série, Boulogne, 1998 (actes du colloque du 18 au 21 mai 1995).*

Tableau n°75 : Répartition des tonnages en 1763 (source : A. Collinet, tome 1).

Tonnage	100	110	120	130	140	150	160	170	200	210	Total
Nbre de navires	1	1	1	1	1	4	3	2	1	1	16
Part en valeur	25 %				62,5%				12,5%		100%

En 1763, aucun morutier ne jauge en dessous de cent tonneaux et les navires de fort tonnage c'est-à-dire de plus de 140 tonneaux représentent douze navires sur seize avec une jauge moyenne de 151 tonneaux. Le navire de plus faible tonnage est *Le Coursier* capitaine Jean Vigreux (v. 1721-1792) de l'armateur Lodre. Quant aux deux plus importants, *La Bien Aimée* et *La Providence*, ils appartiennent tous deux au même armateur à savoir Pierre Nicolas Gaudin de la Baconnière (1713-1783).

Tableau n°76 : Répartition des tonnages entre 1787-1792 (source : A. Collinet, tome 1).

Tonnage	90	100	105	120	130	140	150	Total
Nbre de navires	4	1	9	6	2	1	1	24
Part en valeur	58,3%			33,3%		8,3%		100%

Qu'en est-il vingt-cinq ans plus tard ? On constate un glissement vers le bas du tonnage des navires puisque la part des navires de plus de 140 tonneaux est passée de 75% à 8,3% ce qui traduit un changement radical de la flottille morutière. Près de 60% des navires oscillent désormais entre 90 et 105 tonneaux. Antoine Coppat est le seul à posséder trois morutiers de 105 tonneaux. Les deux plus grosses unités *La Sophie* (140 tx) et *La Jeune Thérèse* (150 tx) sont la propriété de deux armateurs différents, Gaudin et Pezot.

Si l'on compare le tonnage du navire avec le nombre d'hommes embarqués, on peut calculer le rapport approximatif entre le tonnage et l'effectif du navire. Si l'on considère les chiffres de Collinet, où la majorité des navires sablais seraient d'environ cent tonneaux, on arrive à une moyenne de cinq tonneaux par homme à raison de vingt hommes d'équipage par morutier. Les huit navires de 125 tonneaux offrent quant à eux un ratio supérieur de 6,1 tx/homme ; un tonnage qui augmente diminue d'autant la densité à bord à moins que ce ne soit davantage pour des raisons d'ordre économiques plus que de volonté de disposer de davantage de place pour l'équipage[654].

La fin de l'épopée morutière ne sonne pas le glas de l'activité de construction navale. La dynamique apportée par l'activité sardinière va relancer la construction navale dès les premières années de la Monarchie de Juillet où les chantiers tournèrent à plein régime pour construire de petites unités, propices à la pêche de la sardine : le canot sardinier.

654 André ZYSBERG a constaté le même phénomène pour les navires d'Honfleur, « Les terre-neuvas honfleurais (1665-1685)», *Revue d'Histoire Maritime* n°15, 2012, p 80-81.

B- La nouvelle dynamique constructive au XIX[e] siècle

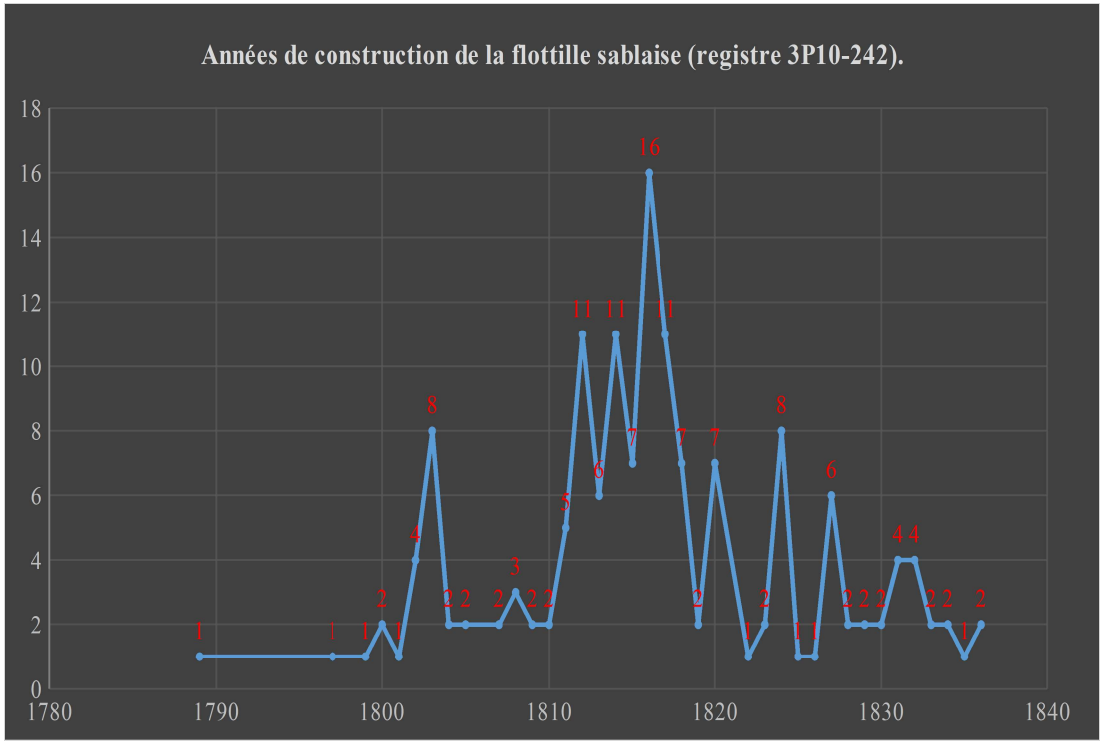
Entre 1789 et 1836[655], on recense 154 navires construits principalement entre 1789 et 1815 (46% des constructions), suivi par la période 1816-1825 formant 36% des constructions. Par contre, la période suivante (1826-1836) accuse un fléchissement puisqu'elle n'entre que pour 18% des constructions totales. Quel type de navires construit-on à cette époque ?

Sur les 71 navires construits entre 1789 et 1815 la part des navires de pêche est majoritaire avec 55 unités (43 chaloupes et 12 canots) face aux navires de commerce (1 péniche, 2 goélettes, 3 lougres, 4 bricks, 6 chasse-marées). Seuls trois chaloupes construites avant 1800 sont encore en activité dont *La Marie-Anne* lancée des cales en 1789 possession de l'armateur et forgeron sablais Mathurin Borgnet (1743-1816) dont la fille Honorine (v. 1791-1867) sera armateure. On constate que les canots sont minoritaires – moins de 17% - alors que trente ans plus tard, la tendance sera inverse.

Dès 1812, l'activité de construction navale redémarre avec onze lancements dont trois chaloupes et canots, deux bricks et chasse-marées et un lougre suivis par six autres navires en 1813 et onze en 1814. La chute de Napoléon voit le lancement de sept autres unités et l'on constate que l'année 1803, année de la paix d'Amiens, avait connu un certain regain avec huit lancements dont *La Napoléonne* pour le compte du constructeur Pierre Guerry. Il s'agissait dans sept cas sur huit de chaloupes de pêche dont quatre furent construites et armées par des maîtres-charpentiers (Courtet, Louineau et Guerry) qui semblent vouloir relancer l'économie navale locale. Sur les 41 unités construites entre 1802 et 1812, deux furent prises par les Anglais[656]. Toutes deux appartenaient au constructeur Thomas Bazile Louineau, une bien lourde perte pour les armateurs[657]. La période n'était pas propice à la pêche et les incursions anglaises rendaient difficiles l'exercice de la pêche au large. Collinet rapporte cependant que le 26 mars 1804, les Anglais, plus cléments, renvoyèrent deux chaloupes dont « *la meilleure du port qui appartient au citoyen Buffechou, gabarrier de sel, montée par le capitaine Jaunet son gendre* »[658]. Néanmoins, il reste un point à souligner que d'autres études ont montré notamment celle de T. Le Goff pour la Guerre d'Amérique[659] à savoir que la guerre n'interrompt pas la construction navale puisque cette période 1789-1815 représente la plus forte part des constructions de la période ce qui laisse supposer qu'investir dans un navire restait une valeur sûre malgré les risques de prises.

655 SHD Rochefort, 3P10-242.
656 Il s'agissait de *La Jeune Adèle*, construite en 1803 et prise en 1806 et de *La Bonne Perpétue* construite en 1805.
657 Thomas Bazile Louineau apparaît comme le plus gros armateur de la période 1802-1815 avec 6 navires détenus sur 65 sortis des cales suivi par André Courtet (5) puis Louis Massé (3). Suivent six autres armateurs avec deux navires chacun.
658 Alain GÉRARD, *Les Sables et la guerre de Vendée*, 2004, p. 569. Il s'agit probablement de la chaloupe *La Républicaine* construite en 1803 de 4 tonneaux (3P10-242).
659 Timothé LE GOFF, « La construction navale en Bretagne de 1762 à 1788 », *Annales de Bretagne*, Tome 75 n°2, 1968, p. 354.

Graphique n°35 : Ventilation chronologique de la flottille sablaise (1790-1840).



Le dépouillement des actes de francisation passés entre 1837 et 1870[660], conservés aux archives départementales de la Vendée, permet d'avoir une vision sur le long terme des types de construction réalisés aux Sables.

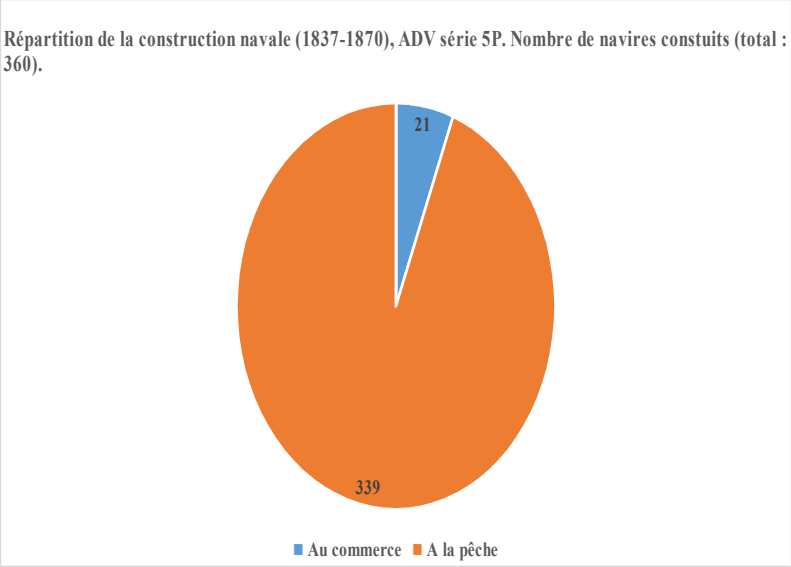
Tableau n° 77: Répartition du tonnage en fonction des navires.

	Navires de pêche	Navires de commerce
Valeur en %	83,4	16,6
Tonnage	634	1 625

Le port des Sables s'affirme comme un port construisant essentiellement pour la pêche avec plus de 83% de l'ensemble. Observons à une autre échelle le type de constructions réalisées. Par contre si la production de navires de commerce est moindre, le tonnage représente près du triple des navires de pêche.

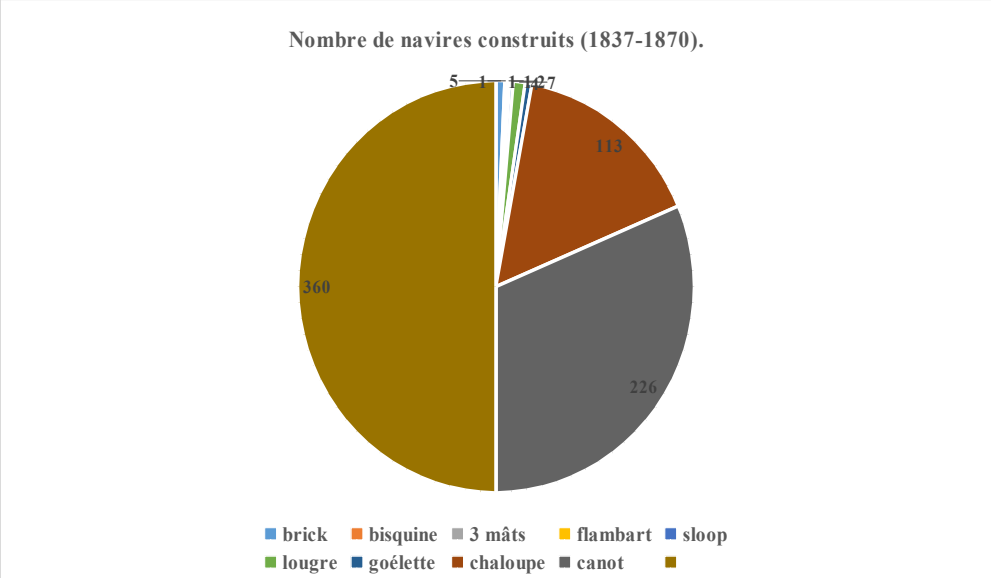
660 ADV, Série 5P.

Graphique n°36 : Répartition de la construction navale (1837-1870).



Voici la répartition par type de navire.

Graphique n°37 : Typologie des constructions (1837-1870).



Les données sérielles sur une trentaine d'années attestent d'une production essentiellement tournée vers la pêche avec 93,6% de chaloupes et de canots sortis des cales. Les canots représentant 66,7% de la flottille de pêche. Nous reviendrons sur l'essor de ce type de construction ci-après. Il apparaît que le canot sardinier ait illustré le savoir-faire des charpentiers de navires locaux. On peut assurer qu'il fut la marque de fabrique des chantiers sablais du milieu du XIX^{e} siècle au moment où l'économie sardinière se mettait progressivement en place.

Tableau n°78 : Typologie des constructions navales (1837-1870).

Type de navires	Nombre	Valeur en %	Jauge moyenne
Chaloupes	113	31,4	16,9
Canots	226	62,2	4
Bricks	5	1,4	183,1
Goélette	4	1,1	83,9
Lougre	7	1,9	58
Sloop	2	0,6	8,2
3 mâts	1	0,3	247,7
Bisquine	1	0,3	33,1
Flambart	1	0,3	12,3
Total	**360**	**100**	

Si l'on se penche du côté des navires de commerce, un nom ressort en la personne de Séraphin Chaigneau qui construit douze navires de fort tonnage sur son propre chantier sur les seize sortis des cales sablaises. Ce dernier eut d'ailleurs l'honneur et la fierté non dissimulée de lancer, en 1843, le seul trois-mâts de la flottille sablaise : *Le Vigilant* du port de 247 tonneaux commandé par le capitaine Bruneteau[661].



Document n°55 - *Le Vigilant*, trois-mâts des Sables construit par Séraphin Chaigneau et commandé par le capitaine Édouard Bruneteau représenté ici en 1846 (Les Sables, 1810-Nantes, 1868) (coll. particulière).

661 ADV, 5P-128. Édouard, Joseph Bruneteau, fils d'un maître cordonnier des Sables, fut reçu capitaine au long-cours le 15 mai 1838 à Rochefort (3P7-41, folio 113). Il commanda *Le Vigilant* dès le 2 novembre 1843 au grand-cabotage qui reliait les Sables à Marseille. Le registre matricule suivant (3P7-68, folio 11) signale que le capitaine Bruneteau cessa toute activité maritime dès 1851, il avait alors 41 ans. Il mourut célibataire à Nantes en 1868.

Le *Journal des Sables* se fit l'écho des lancements des grandes unités commerciales comme en décembre 1863 lors de la mise à l'eau du *Ludovic et Charles*, un trois-mâts de 580 tonneaux construit pour un armateur nantais (**Annexe 63)**.

Les chantiers navals vont se développer en même temps que la croissance de la pêche sardinière concomitante avec les travaux du port. En effet, les grands travaux du port de 1846 permettent aux différents chantiers de navires de s'implanter sur l'îlot vaseux de La Cabaude (voir partie I) autour d'une cale principale. C'est ainsi que cette même année, on compte soixante-et-une chaloupes dans le port des Sables ; un chiffre qui sera stable jusqu'à la décennie suivante. L'année suivante, fut une année exceptionnelle car, de « *mémoire d'homme* », on n'avait rarement autant pêché. Les rues des Sables résonnèrent des cris des poissonnières « *à la vive ! à la vive* » [662]. La sardine refaisait donc son apparition sur la côte sablaise et allait s'accompagner d'un vaste mouvement de construction navale pour répondre à la demande locale et régionale. Ce boom de la flottille sardinière arrive après une période où le canot sardinier restait assez peu représenté. Le développement de la pêche à la sardine est ainsi vu comme un palliatif, presque une résilience pour l'activité du port en ce milieu de XIX[e] siècle, marqué par un accroissement considérable des constructions nouvelles.

C- Le canot sardinier, produit phare de la flottille du XIX[e] siècle

Focalisons notre propos sur l'étude de cas particulière des canots sardiniers. Ces derniers représentent alors 62,2% des nouvelles unités construites devant les chaloupes (31,4%). Avec 226 canots sardiniers et 113 chaloupes construites entre 1837 et 1870, le port des Sables s'affirme comme un port de pêche important. En mars 1835, le maire des Sables Ocher de Beaupré s'enthousiasmait face au

> *nombre de chaloupes pour la sardine et le poisson frais qui s'accroît journellement ; la ville compte plus de caboteurs qu'avant la Révolution et la construction des grands navires pour la navigation de la Méditerranée est depuis une quinzaine d'années assez satisfaisante*[663].

Il semble que le maire exagère la réalité puisque nous n'avons retrouvé pour la décennie 1830-1840 que vingt-sept actes de francisation alors qu'à la décennie suivante, ce sont soixante-cinq actes qui seront recensés soit un taux d'évolution de 141%. Les chaloupes et canots arrivent en tête avec vingt constructions puis les bricks et lougres (3 chacun) et une seule goélette, *La Nouvelle Union* de 79 tonneaux construite pour le compte de Vince et Raguet par le maître-charpentier Jean Bertrand[664]. En 1852, le port contenait 117 canots, 79 chaloupes et 30 caboteurs soit 226 unités de pêche[665]. Ces chiffres fluctuent car les registres de désarmement de l'année 1856[666] recensent 13 caboteurs[667], 52 chaloupes et 179 canots soit 244 navires. Les canots supplantent les chaloupes alors que celles-ci diminuent sensiblement. Alors que le nombre de canots en service a augmenté de 53% en quatre ans, le nombre de chaloupes a, quant à lui, baissé de 34% et les caboteurs de 56,7%. Le Second-Empire consacre la prépondérance du canot sardinier.

662 AM LS, D-II-80, 11 novembre 1847.
663 AM LS, DI-15.
664 Elle se perdra en mer en décembre 1864 (ADV, 5P-106).
665 Amédée ODIN, *Histoire de la pêche de la sardine en Vendée et sur les côtes les plus voisines (1610-1880)*, 1892, p. 94.
666 SHD 3P10-53 et 54.
667 Soit quatre lougres, trois chasses-marées, deux bricks, deux bisquines, un sloop, une goélette d'un tonnage de plus de 500 tonneaux (seul le tonnage du brick *Le Constant* n'est pas mentionné).



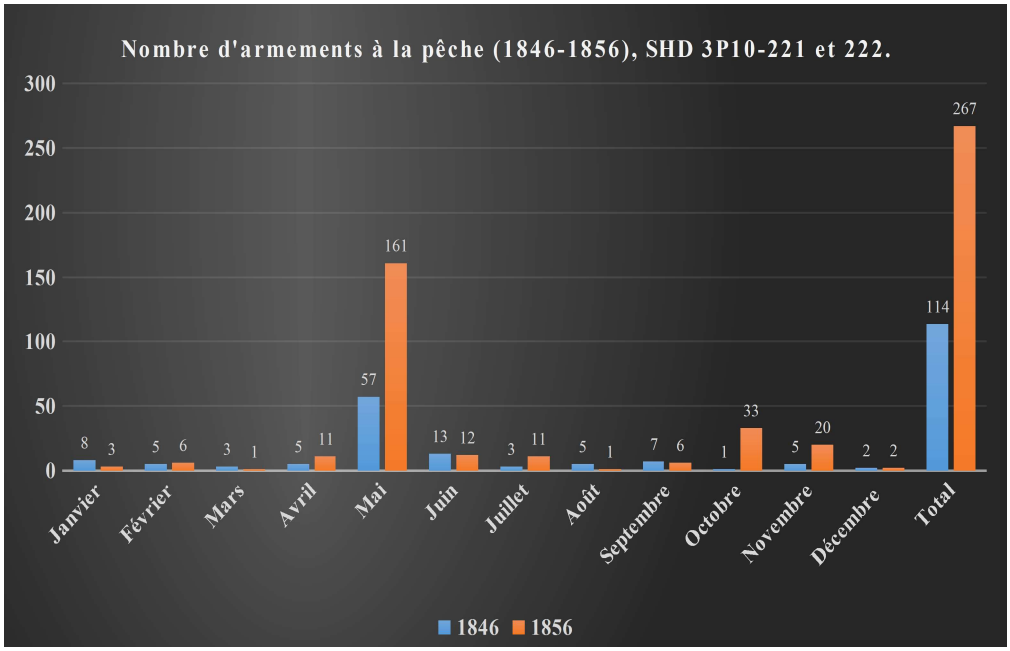
Document n°56 - Détail d'un canot sardinier en 1845, lithographie Hastrel de Rivedoux (coll. Olona). Outre le patron assis au gouvernail à l'arrière et le mousse à l'avant manœuvrant la voile, il semble que le dessinateur ait représenté une *garçonne* avec une coiffe debout dans le canot. On aperçoit nettement trois navires en carénage sur les cales au fond du port à l'arrière-plan.

Amédée Odin annonce que le canot sardinier type d'une longueur de 6,50 mètres est lancé vers 1845[668] ; d'un coût moindre que les chaloupes pontées, il devient plus accessible aux marins désireux de s'établir à leur propre compte, comme nous l'évoquerons, permettant ainsi aux plus ambitieux de devenir patron de pêche. Florent Bruneleau (1833-1907)[669] n'a que 33 ans lorsqu'il se porte acquéreur du canot *Jeune Florent*, l'année suivant son mariage (**Annexe 64**). Construit au chantier Baptiste Cheusseau le canot mesure « *dans sa longueur, de tête en tête prise de l'étrave à l'étambot, 6 mètres 70 centimètres ; dans sa largeur la plus grande 2 mètres 33 centimètres et dans sa hauteur intérieure 1 mètre 72 centimètres […] d'une jauge de 4 tonneaux 60* »[670].

C'est la mise au point de cette nouvelle embarcation qui va propulser le développement de la pêche sardinière dans la décennie 1846-1856 puisque dans cet intervalle le nombre de sardiniers triple passant de 57 unités à 161[671] alors que dans le même temps le nombre de caboteurs baisse de moitié avec une flottille de quatorze caboteurs en 1856 faisant la part belle à la pêche qui domine avec 94,8% des armements contre 75,4% dix ans plus tôt[672].

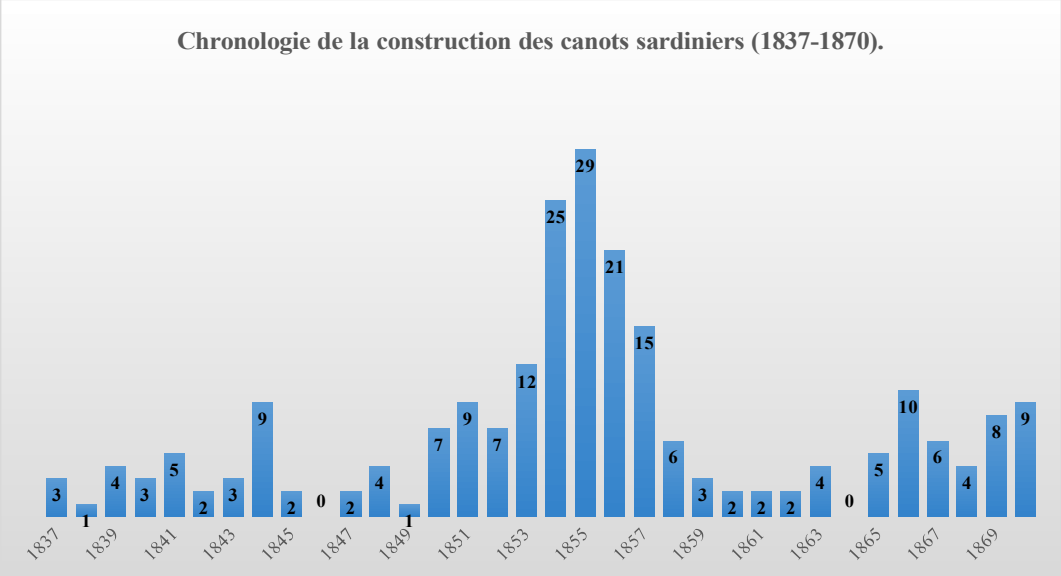
668 Amédée ODIN, *Ibid.*, p. 78.
669 Cohorte 1, n°141.
670 Acte de francisation du 21 avril 1866, ADV, 5P-115.
671 Source SHD Rochefort, Registres d'armement des navires 3P10-221, 3P10-222.
672 En 1846, vingt-huit navires pratiquaient essentiellement du petit-cabotage puisque seulement trois bricks s'adonnaient au grand cabotage : *L'Avenir* (capitaine Buffet, armateur Chaigneau), *Le Saint-Pierre* (capitaine Menou, armateur Morisson de la Bassetière) et *Le Vainqueur* (capitaine Bertin, armateur Dubois et Compagnie). Pour 1856 la source ne mentionne pas s'il s'agit de grand ou de petit cabotage.

Histogramme n°74 : Les armements à la pêche, étude comparée entre 1846 et 1856.



Cette fièvre constructive est confirmée par la chronologie ci-dessous.

Histogramme n°75 : Chronologie de la construction des canots sardiniers (1837-1870) : total de 225 (source ADV 5^{P}).

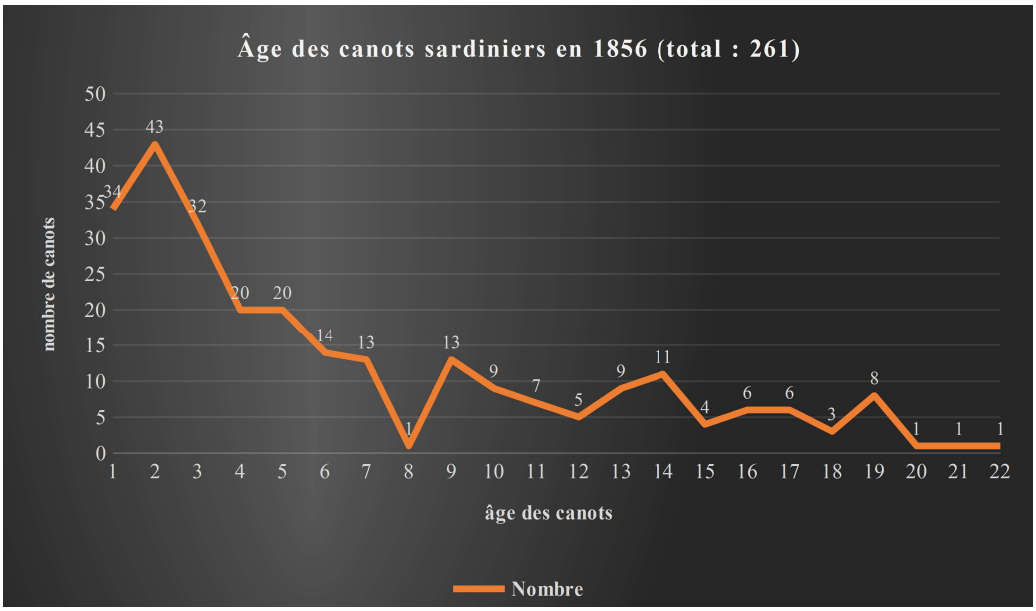


L'essor des constructions navales est très net à partir de 1853, accompagnant le mouvement plus général parfaitement décrit par M. Cantin qui stipule, en avril 1853 : « *le produit de la pêche va croissant considérablement mais la poissonnerie ne s'agrandit pas* »[673]. L'élan naval s'amplifie les trois années suivantes puisqu'entre 1853 et 1856, ce sont quatre-vingt-sept canots qui sortent flambant neufs des cales soit 39% des unités de la période ; on est inférieur d'une dizaine d'unités des chiffres avancés par Amédée Odin qui

673 AM LS FI-13, 22 avril 1853.

dresse une véritable hyperbole de la construction navale sardinière[674]. Il est probable que certains actes de francisation aient été perdus ou qu'Odin ait accentué l'ampleur du phénomène ? Néanmoins, la tendance montre qu'en l'espace de quatre ans, plus d'un tiers de la flottille sardinière est construite ce qui prouve aussi que ces navires sont récents puisque sur deux-cent-sept canots sardiniers en activité en 1856, 62% ont moins de trois ans et seuls trois ont plus de vingt ans.

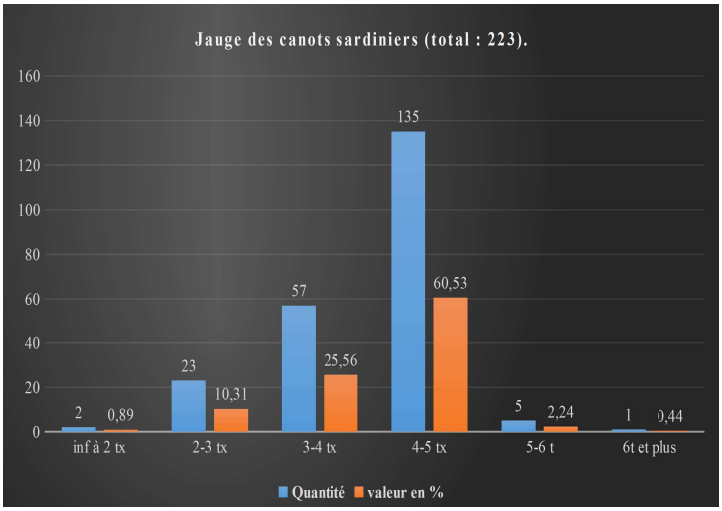
Histogramme n°76 : Âge des canots sardiniers en 1856.



En dix ans (1850-1860), 52% des canots sortent des cales puis 30,6% la décennie suivante soit cent-quatre-vingt-six unités. Les chantiers tournent alors à plein régime pour construire ces petites embarcations d'environ quatre tonneaux de jauge. Les unités de plus de cinq tonneaux sont minoritaires, ne représentant que 2,7% de l'ensemble, quand les sardiniers de quatre à cinq tonneaux forment la majorité de la flottille de pêche sablaise (61%).

674 Amédée ODIN, *Histoire de la pêche de la sardine*, page 97, écrit quant à lui : « *La pêche ayant été abondante pendant la campagne de 1854, on construisit en 1856 près de 100 nouvelles embarcations, ce qui portait au-delà de 300 le total des bateaux composant la flottille affectée à la pêche de ce poisson. À partir de cette époque, chaque année voit mettre pour la première fois à l'eau environ 60 canots neufs, tant en remplacement des anciens hors de service qu'en surplus du nombre de l'année précédente. 1872 méritera d'être citée comme ayant vu lancer sur les chantiers de ce port 100 nouveaux bateaux à sardine* ». Patrick PAILLÉ, *Les chantiers navals du littoral vendéen XIX^e^-XX^e^ siècles. Une mutation*, CDMOTV, 1987.

Histogramme n°77 : Jauge des canots sardiniers.



C'est en 1856 que le nombre de canots atteint son apogée avec 179 embarcations en activité recensées[675] quand Douarnenez en compte jusqu'à 600 en 1860[676]. En l'espace de dix ans, la terminologie a changé puisque les chaloupes sardinières disparaissent pour laisser place aux canots dont le nombre aura plus que triplé en dix ans[677]. Après 1857, le mouvement s'essouffle et va graduellement s'atténuer jusqu'en 1865 pour repartir timidement en 1866 mais à un niveau inférieur à celui de 1856 puisque la baisse entre ces deux années est de 52,4%. Si l'on a construit vingt-et-un sardiniers en 1856, dix ans plus tard, on n'en construira plus que dix. L'essor de la construction navale est à mettre en parallèle avec l'ouverture des premières conserveries locales stimulant les besoins en sardines. Entre 1856 et 1865, on dénombre six usines aux Sables[678], comme vu précédemment, qui vont accompagner et stimuler le mouvement de construction navale.

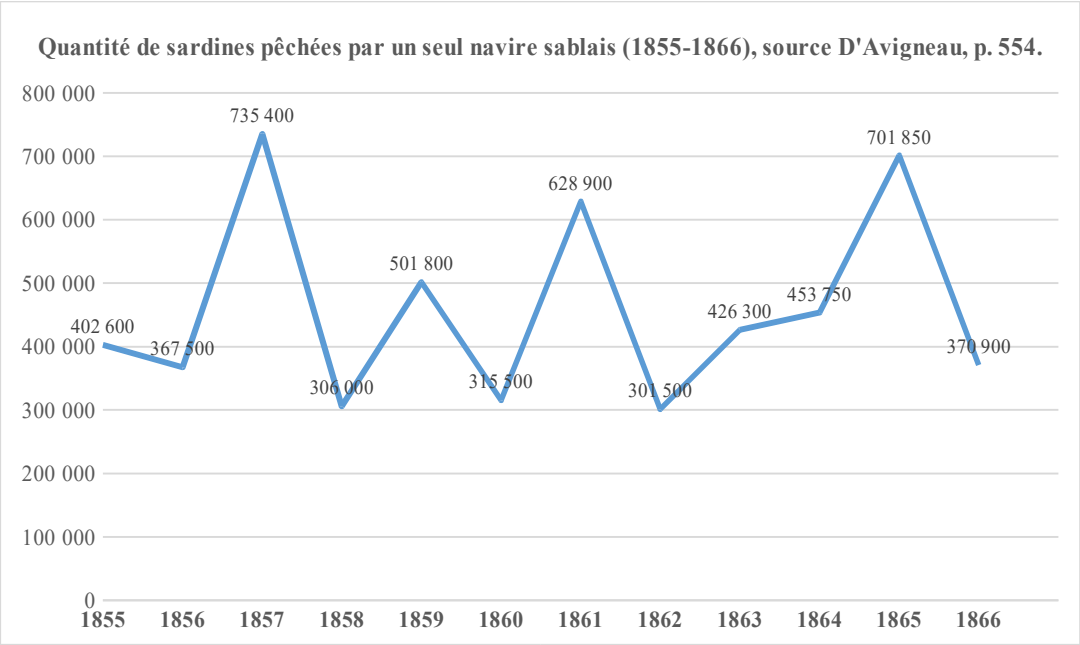
675 SHD, 3P10-53 et 54. Un chiffre en adéquation avec ceux de Baudouin, André-Marie D'AVIGNEAU, *L'industrie des conserves de poissons en France métropolitaine*, 1958, p. 562-56 qui annonce 200 bateaux (« L'industrie de la sardine en Vendée », *Revue des Sciences Naturelles de l'Ouest*, 1893-1894).

676 André-Marie D'AVIGNEAU, *Ibid.*, p. 563.

677 Le mouvement est donc très net dès la première décennie du Second-Empire et accompagne l'essor industriel d'ouverture des conserveries qui réclament du poisson à emboîter. En février 1861, on recense cent chaloupes et deux-cent sardiniers soit quatre fois plus que trente ans plus tôt. La campagne sardinière 1864 avait mobilisé cent-quatre-vingt-trois unités ayant pêché 1 281 000 sardines par jour soit, sur la durée de la campagne (20 mai-20 septembre) 153 720 000 sardines. AM LS, D-II-82, 4 février 1861 et *Journal des Sables* (4J-2) du 2 juillet 1864.

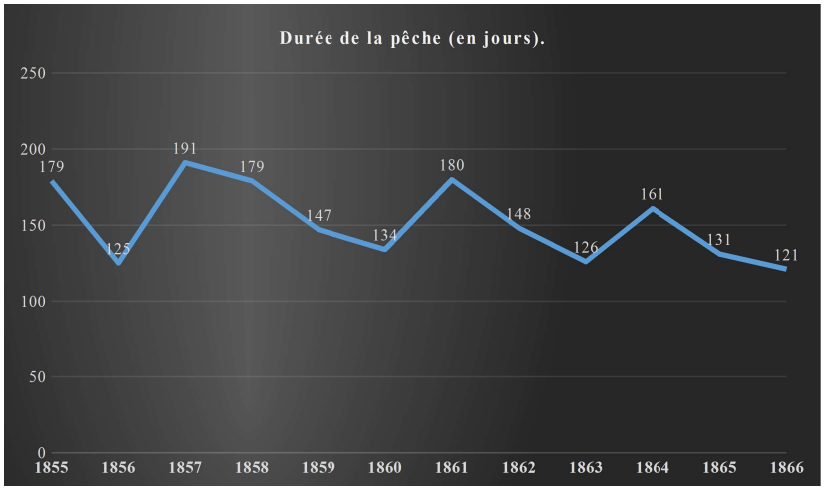
678 André-Marie D'AVIGNEAU, *L'industrie des conserves de poissons en France métropolitaine*, 1958, p. 551-552.

Graphique n°38 : Quantités de sardines pêchées par un navire entre 1855 et 1866.



Un seul navire a donc pêché entre 1855 et 1866 plus de cinq millions de sardines. Si l'on multiplie ce chiffre moyen par le nombre de sardiniers en activité sur la même période, on atteint des quantités très importantes[679], stimulant ainsi le travail des usines et de la poissonnerie agrandie en 1856. L'économie sardinière a joué un rôle moteur dans le développement du port, se calquant sur une périodisation saisonnière avec une moyenne de cent-cinquante-et-un jours de pêche répartis de fin avril à fin octobre[680]. Le graphique précédent montre une hausse très nette des armements au mois de mai aussi bien en 1846 (57) qu'en 1856 (161) soit quinze fois plus qu'en avril 1856 par exemple.

Graphique n°39 : Durée de la campagne de pêche (1855-1866) en jours.

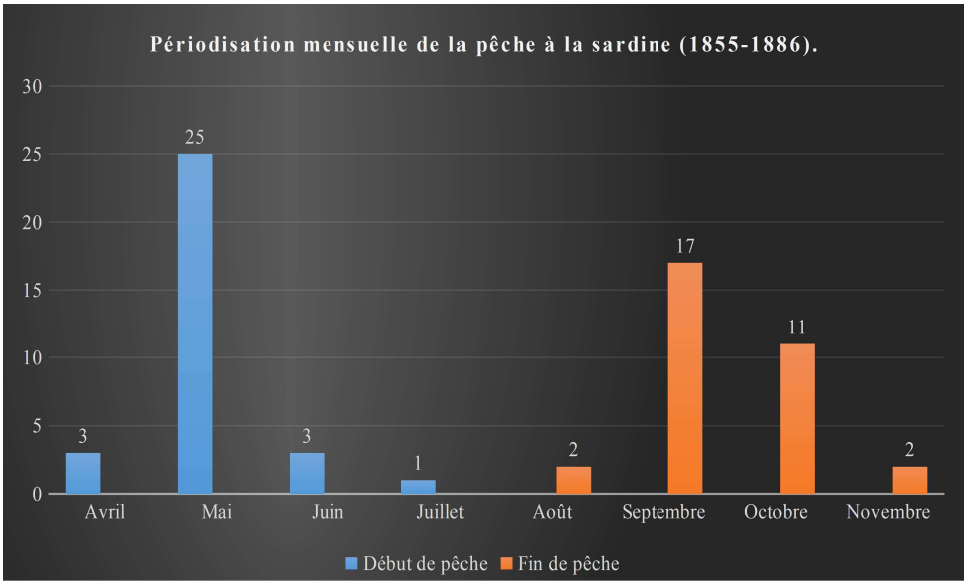


679 En 1865, une seule usine acheta 16 200 000 sardines et 21 600 000 l'année suivante, André-Marie D'AVIGNEAU, *Ibid*. p. 556. Source Amédée Odin.

680 En 1855 et 1857 la saison dura jusqu'aux 20 et 14 novembre. Par contre, en 1883 et 1885 elle s'acheva fin août et, en 1881 elle débuta tard, le 4 juillet. André-Marie D'AVIGNEAU, *L'industrie des conserves de poissons en France métropolitaine*, 1958, p. 554.

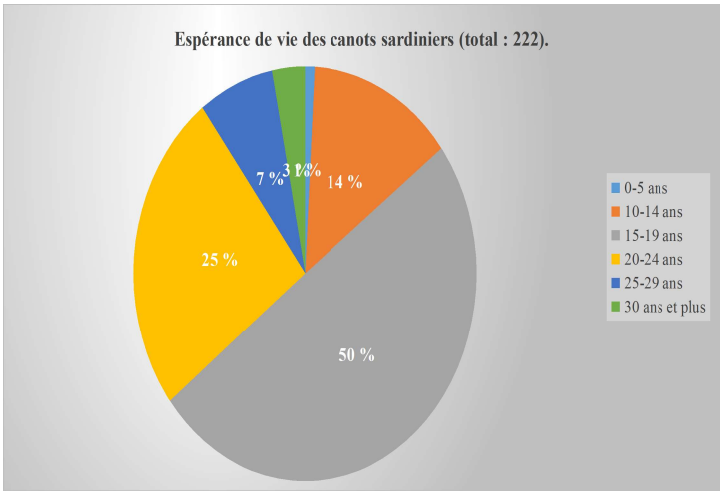
Le confiseur Conié arme ainsi quatre canots entre 1856 et 1857[681] de manière à réaliser des économies (**Annexe n°65**).

Histogramme n°78 : Périodisation des campagnes de pêche à la sardine (1855-1886).



En mars 1861, les armateurs Samson Péaud, capitaine et Honoré Pitra, patron se séparent du canot *Marie & Clémence*[682]. L'embarcation avec son gréement est mise à prix 755 francs. Construit en 1855 par Séraphin Chaigneau, c'est Anselme Chaigneau qui s'en porte acquéreur. Le canot naviguera jusqu'en 1871 soit une durée de vie de seize ans[683]. Acheter un canot sardinier est un gage sur l'avenir. En effet, l'investissement raisonnable doit permettre une rentabilité sur le long terme puisque l'étude de la durée de vie des canots montre que ces derniers sont robustes et permettent une bonne rentabilité.

Graphique n°40 : Espérance de vie des canots sardiniers sablais.



681 ADV, 5P-113, 116 et 118. *La Part du Diable*, *Le Roi de Carreau, l'Étoile du Nord* et *Le Roi de Trèfle. La Part du Diable* répondait-elle à *La Part de Dieu* (patron Luc Charrier, 5P-116) ?
682 AM LS, 4J-2, *Journal des Sables* du 3 mars 1861.
683 ADV, 5P-110.

En effet, ces embarcations ont une durée de vie moyenne de dix-huit ans-et-demi contre quinze ans au Palais de Belle-Ile-en-Mer[684] et 35% d'entre eux dureront plus de vingt ans. On peut donc assurer qu'ils jouissent d'une certaine robustesse et qu'ils se tiennent bien à la mer puisque 35% dépassent vingt années d'existence. *Le Jeune Léopold*, canot du sauveteur en mer Léopold Crouzillat (1835-1910), construit en 1866 ne sera démoli qu'en 1900 après trente-quatre années d'exploitation[685].

II - Les maîtres-constructeurs des Sables sur la longue durée.

Pour construire ces embarcations de tonnages fort différents, selon qu'elles pratiquent la pêche côtière ou la grande pêche, il fallait des maîtres en l'art de la construction navale. La corporation des maîtres-charpentiers de navire a eu à cœur de transmettre son savoir-faire au fil du temps tout comme les marins transmirent aux mousses ces gestes mille fois répétés, appris de manière empirique.

A- Les constructeurs de l'Ancien Régime

Qui sont les constructeurs exerçant leur savoir-faire sur ces chantiers au cours du XVIII[e] siècle ? Nous avons trouvé trace de manière éparse de la mention de quelques maîtres-charpentiers tels qu'Étienne Grouneau (v. 1670-1735) et son fils Jean (v. 1709-1790)[686], de Jean Suyre ou Sire[687], Philibert Tardy[688] ou bien encore Joseph Jolly (v. 1692-1758) ; ces deux derniers étant fils de bourgeois et sont eux-mêmes qualifiés de ce titre dans les actes paroissiaux. On glane ça-et-là un nom, une profession comme un constructeur du nom de Louis Lucet[689] qui se marie en novembre 1760, lui-même fils de Jean Lucet, maître-charpentier et petit-fils de Jean Lucet, charpentier (v. 1677-1765). Un constructeur tel que Jacques Chevillon (v. 1735-1790) représente d'ailleurs sa corporation à l'assemblée des notables de la ville en avril 1776[690]. Collinet ne cite durant cette décennie que ce chantier-là et tous les grands armateurs du moment lui confient leurs constructions.

Le 28 juillet 1775. De la marée du soir, on a lancé à l'eau un navire neuf appartenant à monsieur Tortereau de l'Aubraie, construit par M. Chevillon sur la chaussée du lest ou chantier commun de cette ville, qui a été nommé Le Chébec. Ledit bâtiment est du port de cent trente tonneaux[691].

Pour le XVIII[e] siècle, il s'avère donc difficile de dresser un état des lieux exhaustif des chantiers en activité car les sources restent dispersées. Si les constructeurs sont rares, les ouvriers charpentiers sont plus nombreux tel Joseph Benoît Sire, né en 1763, inscrit maritime le 28 février 1776 à l'âge de treize ans et qui, après trois campagnes à Terre-neuve, pose sac à terre et rejoint son père à l'arsenal de Rochefort pour y apprendre le métier de charpentier.

684 DUBOIS Xavier, *La révolution sardinière. Pêcheurs et conserveurs en Bretagne sud au XIXe siècle,* Presses Universitaires de Rennes, 2004, p. 45.
685 ADV 5P-127.
686 À sa mort le 6 février 1790 à l'âge de 81 ans, Jean Grouneau est qualifié de « négociant, armateur ». AM LS, GG1-77.
687 ADV, David. Not. Acte du 30 octobre 1711 (vue 203).
688 ADV, David. Not. 1723 (p. 127).
689 Il meurt le 8 février 1771 à 53 ans (AM LS GG1-78).
690 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche*, 2002, p. 178. Le 23 novembre 1775 ce sont les armateurs Bouhier et Libaudière qui lui confient le lancement de *l'Espérance (p. 167)* puis en août 1776 l'armateur Coppat reçoit livraison de *La Marie-Louise (p. 183*). À sa mort Jacques Chevillon est qualifié de « constructeur de navires et armateur » (AM LS, 21 mai 1790, GG1-77).
691 Alain GÉRARD, *Ibid*., p. 161.

Après douze mois passés à l'arsenal, il rentre aux Sables le 23 septembre 1779, en pleine guerre d'Amérique puis est finalement « *rayé le 18 avril 1783 ayant pris le métier de charpentier* »[692]. A-t-il choisi le métier pour échapper à la guerre ? C'est possible ou alors est-ce sa vocation ou le poids familial qui le conduisent à prendre ce métier ? Au gré des pages, les registres matricules signalent ça-et-là des calfats[693] comme Louis Touzeau marié en novembre 1772 aux Sables[694] ou bien encore Étienne Mary, né en 1787[695]. Dans cette corporation, le poids familial et le lignage reste fort. On trouve deux frères Haupteman employés sur les cales[696] de même que Maurice Magneau (1787-1845), issu d'une vieille lignée d'artisans de marine puisque son arrière-grand-père, René Magneau (1692-1770), né sous Louis XIV, était déjà forgeron de marine et ses fils deviendront maîtres-cloutiers sur le quai des Sables. Maurice, orphelin de père à l'âge de sept ans, en pleine tourmente révolutionnaire, ne peut reprendre l'affaire familiale et se tourne vers la construction navale, passion qu'il transmettra à son tour à son propre fils Louis Jean Philippe Magneau (1816-1888).

Il n'était pas rare que ces artisans, reproduisent par le mariage, une homogamie professionnelle à l'image du mariage du forgeron Maurice Louineau, lui-même fils de Noël, forgeur avec Marie Jolly, fille de Charles, charpentier de navires. Les témoins du contrat de mariage[697] oeuvrent tous dans les métiers paramaritimes, avec un oncle, Clément Jolly, charpentier, Joseph Jolly, maître-charpentier, la veuve Bernard maître de navire, François Chanseau maître charpentier de navire et Charles Barbier maître bordier. La famille Louineau exerçait cette profession de longue date et tenait boutique sur le quai des Sables[698]. Tous ces métiers complémentaires permettaient-ils des associations de capitaux pour construire des navires en communauté ; chacun apportant sa « pierre à l'édifice ». Nous n'avons pas, à ce jour, retrouvé de contrats d'associations qui pourraient le prouver.

À la jonction des deux siècles, un maître-charpentier semble avoir plutôt bien réussi puisqu'il possède, nous l'avons déjà abordé, de nombreuses propriétés en ville. Cet homme André Courtet, né en 1766 aux Sables dans une famille de marins épousa le 27 janvier 1789 Elisabeth Magneau (1765-1794), la fille d'un maître-cloutier et forgeron du Passage. Il est intéressant de noter qu'au moment de son mariage, André Courtet, orphelin, était placé sous l'autorité de René Leroux « *charpentier, juridiquement curateur adhoc* » ; son propre patron était ainsi son tuteur légal. André Courtet, de modeste ouvrier-charpentier, s'éteint constructeur de navires le 23 novembre 1833 aux Sables et ce sont ses voisins, l'un poulieur, l'autre forgeron qui déclarent sa mort à la mairie[699]. Le partage après sa mort atteste de sa

692 SHD, Registre 3P7-6, n°166.
693 Calfat : charpentier de marine chargé de l'étanchéité de la coque et des bordés.
694 SHD, Registre 3P7-16, n°315, un de ses fils, André, né en octobre 1783, fut classé matelot.
695 SHD, Registre 3P7-44, n°6. Au moins deux de ses fils furent charpentier à leur tour, Étienne né en 1817 et Gabriel Édouard (1825-1880).
696 André Honoré et Jean nés en 1788 et 1784 (3P7/25, n°12 et 3). Leur père, Georges Haupteman meurt à l'arsenal de Rochefort en tant que charpentier en février 1807.
697 ADV, David. Not. Acte du 3 janvier 1714.
698 ADV, David. Not. 1722 (vue 175).
699 AM LS E1-11, Acte 122. Il s'agit de Jacques Durandet et Aimé Borgnet. Son inventaire après-décès précise qu'il possède encore des parts dans deux bricks : *Le Désir de la Paix* et *Le Saint-Nicolas* et deux chaloupes pour un total de 3710 francs. Il possède 5/6èmes dans un brick soit 1680 francs, 1/8ème dans l'autre soit 250 francs et les deux chaloupes sont estimées 1 800 francs. Les navires forment un actif de 3710 francs et ses maisons un actif de 6190 francs.

réussite[700]. Sous la Restauration et grâce aux relevés effectués[701], André Courtet arrive en tête des armateurs avec onze navires en propre : deux chasse-marées, un brick, trois chaloupes et cinq canots. Nous ne pouvons certifier si ces navires ont été construits par ses soins mais ils ont été lancés entre 1803 et 1830 ; quatre seront détruits. Son chasse-marée armé au cabotage *L'Espérance* commandé par le capitaine Vincent Louineau jauge 51 tonneaux[702] et *Le Désir de la Paix*, 58. D'autres constructeurs de navires le talonnent comme Pierre Guerry avec sept navires, Bazile Louineau avec sept également et Jean Bertrand qui en possède six.

Par contre cet homme enrichi par son activité a beaucoup investi dans la pierre puisque l'inventaire après-décès le déclare propriétaire de six maisons dont cinq dans le quartier du Passage et une achetée en propre avec sa seconde épouse en centre-ville, rue des halles. C'est la maison où il est décédé, quai du commerce, qui a aussi le plus de valeur (2 000 francs)[703]. Il possède dans les ruelles du quartier « *trois chais de chaloupes ou chambres situés dans une ruelle qui va du quai du commerce à la rue du port* ». André Courtet apparaît comme le coq du quartier. La construction navale semble un tremplin aboutissant à une certaine aisance voire une réussite certaine.

B- **Les maîtres constructeurs du premier XIX^e^ siècle**

Quel est le profil des maîtres constructeurs sablais sous la Monarchie de Juillet ? Si les registres matricules joints à celui du recensement et des actes de francisation font état de dix constructeurs, tous n'ont pas la même envergure ni destinée. Malgré tout dans cette profession, le poids de la transmission familiale parait important puisque plusieurs générations de constructeurs se succèdent : les Bertrand, Chaigneau notamment. Louis Alfred Bertrand apprend le métier aux côtés de son père dès 1841, il a alors 17 ans et devient ouvrier-charpentier deux ans plus tard[704]. Les deux fils Liadouze, par exemple, âgés de onze et douze ans, furent placés apprentis dans le chantier de leur père Sébastien. Entrés le même jour, le 12 octobre 1854, ils en sortent avec le grade d'ouvrier le 1^er^ avril 1859 pour l'un et le 5 juin 1860 pour l'autre soit après quatre ans et demi et cinq ans et demi de formation en tant qu'apprentis[705].

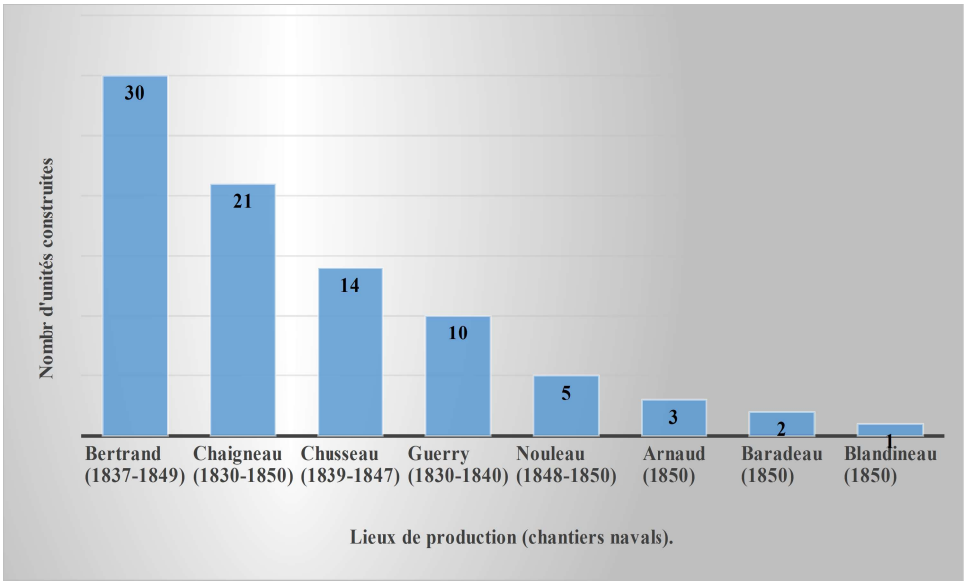
700 Regain not. 3^E^70/387 acte du 12 janvier 1834 (n°8 et 9).
701 SHD, dépouillement du registre 3P10-242.
702 SHD, 3P10-7.
703 Maison acquise le 19 avril 1826 (acte 40, Regain not. 3^E^70/383) des époux Joslain.
704 SHD, 3P7-44 folio 143, n°45.
705 SHD, 3P7-72, n°14 et 15. Gabriel et Benjamin Liadouze. Tous deux étaient nés à Croix-de-Vie.

Tableau n°79 : Profil des constructeurs navals exerçant entre 1830 et 1850[706].

Nom	Lieu de naissance	Date de naissance	Liens familiaux	Profession du père	Devenu constructeur en	Date de décès (et âge)
Chaigneau Séraphin	Les Sables	1794		meunier	1819[707]	1878 (84 ans)
Neau Jean-Louis	La Chaume	1791		Capitaine de navire	1820[708]	inconnue
Arnaud Jean-Jacques	Les Sables	1797		meunier	1826[709]	1854 (57 ans)
Guerry Pierre	Les Sables	1803	Frères	constructeur naval	1828[710]	1833 (30 ans) à Toulon
Guerry Antoine	La Rochelle	1800		constructeur naval	1826	inconnue
Bertrand Jean	Bordeaux	1779	Frères	constructeur naval	Non renseigné	1846 (67 ans)
Bertrand Laurent	Bordeaux	1777		constructeur naval	Non renseigné	1859 (81 ans)
Cheusseau Henri Baptiste	Les Sables	1803		propriétaire	1835[711]	1849 (46 ans)
Bertrand Louis Alfred	Les Sables	1823	Fils	constructeur naval	1845	1877 (54 ans) En mer
Nouleau Jules Arsène	Les Sables	1823		charpentier de navires	1848[712]	1871 (47 ans)

706 À partir des relevés effectués dans les registres 3P7-25 (1816-1825) et 3P7-44.
707 SHD, 3P7-25 n°3.
708 SHD, 3P7-25 n°4.
709 SHD, 3P7-44, n°12.
710 SHD, 3P7-44, n°18.
711 SHD, 3P7-44, n°16.
712 SHD, 3P7-44, n°58.

Histogramme n°79 : Répartition des 86 constructions navales entre 1830 et 1850 (source ADV, actes de francisation 5P).



Entre 1830 et 1850 soit avant la période de forte croissance navale, les chantiers Bertrand et Chaigneau dominent le paysage local avec 59,3% des unités produites. Il existait de très petits chantiers qui ne construisaient que quelques unités comme ceux de Baradeau, Blandineau ou Arnaud. Quant à Jean-Louis Neau ou Naud, son chantier situé à La Chaume à proximité de l'anse des fontaines donc accessible au port, semble aussi de très faible envergure. D'ailleurs, il quittera la Chaume pour s'établir charpentier à Fouras[713]. La famille Bertrand domine le paysage local avec 35% des constructions sur la période.

Les constructeurs navals sont nés aux Sables dans sept cas sur dix et se sont mis à leur compte de manière précoce puisque c'est à l'âge de vingt-six ans qu'ils purent inscrire leur nom à la porte de leur chantier. Trois constructeurs sont nés en dehors des Sables : les Bertrand et Guerry.

Les frères Bertrand sont natifs de la paroisse de Sainte-Croix de Bordeaux, eux-mêmes fils d'un constructeur naval. En faisant souche aux Sables[714] sous le premier Empire, ils établissent un chantier qui prospérera jusqu'à la génération suivante avec Louis Alfred Bertrand[715]. Laurent Bertrand, veuf de 35 ans, est le premier à s'établir aux Sables dans le courant de l'année 1812 puisque lors de son mariage le 24 novembre de la même année, il est reconnu « *demeurer aux Sables depuis plus de six mois* »[716]. Son frère Jean épouse également une Sablaise, douze ans plus tard. En quelle année le chantier est-il ouvert sur les cales sablaises ? Nous ne pouvons l'affirmer mais le seul fait que Laurent Bertrand se marie avec la mention « constructeur de navires » peut laisser entendre que son chantier fonctionne en 1812. Par ailleurs les archives qui recensent les navires en activité mentionnent certes les dates de

713 Domicile stipulé le 22 octobre 1840 au mariage de son fils Louis Théobald Naud, maître au cabotage avec Pauline Élisa Bruhay, fille d'un douanier.
714 Ils figurent dans la matricule des charpentiers, SHD Rochefort, 3P7-25 n°23 et 24.
715 Ce dernier s'engagera dans la marine nationale et mourra en mer à bord de *La Creuse*, en août 1877 avec le grade de maître-calfat de 1ère classe (SHD, 3P7-92, n°90 et 3P7-115, n°367).
716 Il épouse Louise Suzanne Bouet (1789-1876) de la Chaume, fille d'un capitaine de navires. Il construira d'ailleurs une chaloupe pour le compte de sa belle-mère Louise Tribert veuve Bouet (ADV, 3E70/384 Regain not. 21 février 1829 actes 27/28).

construction mais pas le nom du constructeur[717]. Cependant, on peut entrevoir un indice chronologique dans la mesure où Laurent Bertrand arme sur cette période six unités à son compte[718] dont le canot *La Guyenne* construit en 1817. On peut supposer que le chantier était actif à cette date. Comme tous les constructeurs de cette génération, les Bertrand achètent des biens immobiliers autour de la cale comme une grande maison sur le quai du commerce en 1834, signe de réussite sociale affichée à la vue de tous pour Laurent Bertrand[719]. Quant à Jean Bertrand, il fait l'acquisition d'une maison « *rue des chantiers* […] *tenant du nord à La Cabaude* » de sa future belle-mère pour la somme de 600 francs ; l'année même de son mariage[720]. Hormis les frères Bertrand, une autre famille de constructeurs est issue d'un port extérieur. Ses deux derniers canots sont lancés en 1845[721] et Jean Bertrand meurt à soixante-sept ans le 4 octobre 1846.

En effet, les deux frères Antoine et Pierre Guerry, fils d'un constructeur de navire, originaires de La Rochelle vont tenir un chantier dès 1826. Leur père était installé aux Sables depuis au moins 1806 puisqu'il est mentionné dans divers actes notariés au cours desquels il effectue des transactions[722]. Antoine Guerry part à Rochefort le 10 novembre 1825 pour « *s'instruire dans l'art de la construction* ». De retour de l'arsenal le 10 juin 1826, il est donc apte à ouvrir un chantier de construction navale succédant ainsi à son père[723]. Son frère le rejoindra en 1828. Le chantier fera long feu puisque Pierre Guerry meurt prématurément en 1833 et son frère Antoine quitte Les Sables pour ouvrir un chantier à Auray[724]. Nous estimons que le chantier Guerry-fils a duré environ sept années (1826-1833). Comme les Bertrand, les Guerry investirent dans six navires[725].

Les charpentiers pouvaient débuter un apprentissage à la mer. Pierre Guerry par exemple embarque comme mousse de juillet 1817 à novembre 1819 à la petite pêche, au cabotage et à la grande pêche morutière puis se décide à changer de voie professionnelle. Sa matricule précise (voir document ci-dessous) : « *étant dans l'intention d'apprendre l'état de constructeur* ». On peut établir une corrélation entre la cessation d'activités de son père classé hors-service le 27 février 1819 et la réorientation du fils[726].

---

717 SHD Rochefort, Matricule des bâtiments et chaloupes, 3P10-242 (1789-1836) par exemple.

718 Soit quatre canots, une chaloupe et un chasse-marée.

719 Maison achetée à la famille Magneau le 26 décembre 1834 (ADV, 3^{E}70/387, Regain notaire, actes 164-167).

720 ADV Regain notaire (3^{E}70/382), acte du 30 mars 1824 (n°41). Maison vendue par Catherine Désirée Michaud, marchande de poterie épouse d'Antoine Couarde, ferblantier à Rochefort. Jean Bertrand et sa future épouse Louise Couarde ou Coharde étaient déjà les parents du petit Louis Alfred Bertrand, né un an avant leur union officielle.

721 Il s'agit des canots *Le Louis* et *Le Saint-Jacques* (ADV, 5P-104 et 108).

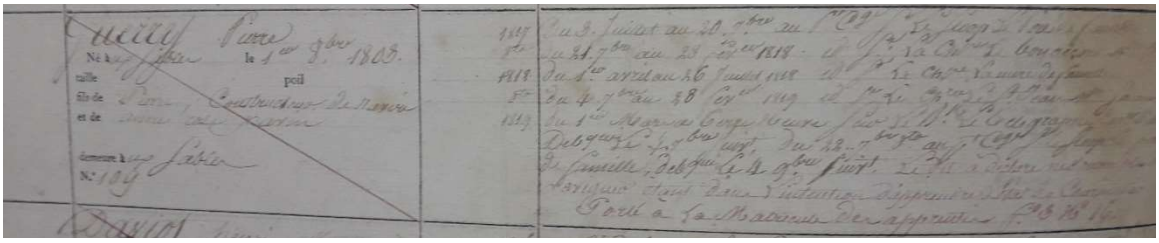
722 ADV 3^{E}70/366, Paliau notaire, acte du 20 décembre 1806 (n°131), Pierre Guerry vend à Jean Hubert, marchand épicier à Saint-Gilles une chaloupe de pêche « *sans mâture ni agrès* » pour 300 francs. Quelques années plus tard, le 7 octobre 1821 (Regain, notaire 3^{E}70/380, acte 87/88), il achète à Jean Étienne Audubon une maison « *servant de chaix* », rue des chantiers, « *confrontant du nord à La Cabaude* » et s'engage à fournir au dit Audubon une coque de chaloupe dite *Les deux Amis* de trois tonneaux estimée 700 francs.

723 SHD Rochefort, 3P7-25 n°25.

724 ADV 3^{E}69/40, Louineau notaire, acte du 2 décembre 1846 (n°144), la famille Guerry vend une grande maison rue de la poissonnerie au constructeur de navire François Félix Berjonneau pour la somme de 5200 francs, maison tenant « *du couchant à l'hôtel du Cheval blanc* ».

725 Soit trois chaloupes, deux sloops et un canot.

726 SHD Rochefort, 3P7-25 n°4. Pierre Guerry était natif de Chais en Poitou où il avait vu le jour le 14 avril 1768, fils d'un charpentier.



Document n°57 - SHD, Registre des mousses 3P7-20 n°109. Pierre Guerry tenta la pêche avant de poser sac à terre.

Hormis ces constructeurs, tous les autres étaient de souche sablaise notamment Chaigneau et Cheusseau. La mort d'Henri Baptiste Cheusseau, en août 1849, laisse la voie libre à l'omniprésent Séraphin Chaigneau, dont le chantier est de fondation ancienne (1819). Ce négociant éclectique et touche-à-tout ne misait pas que sur la construction navale pour développer ses affaires car s'y ajoutait également la fonction d'entrepreneur de travaux publics[727]. Sur la période 1830-1850, Chaigneau arrive en seconde position avec 24,4% des constructions suivi par Cheusseau (16,3%) puis Guerry avec 11,6%.

Le grade de maître constructeur de navire était cependant délivré par la Marine royale après un examen oral passé à Rochefort devant des maîtres-charpentiers de navire patentés. Ce passage obligé par l'arsenal de Rochefort témoigne de la forte implication des charpentiers de navire dans la Marine et ce, depuis les Ordonnances de la Marine de Colbert de 1681. Les charpentiers, comme nous l'avons précédemment défini, restent avant tout des gens de mer, artisans de marine, avec un savoir-faire à forte valeur ajoutée ; une maîtrise recherchée dans les arsenaux notamment. Inscrits maritimes, les charpentiers participaient de fait à la construction des navires de guerre. C'est ainsi que Charles Xavier Fouliot et Sébastien Liadouze sont affectés à la construction du vaisseau *L'Inflexible* à Rochefort par exemple[728]. Séraphin Chaigneau était tout d'abord passé par Nantes en octobre 1818 « *pour s'instruire dans l'art de la construction navale* » avant d'obtenir le précieux sésame, l'année suivante à Rochefort[729]. Quand Pierre Guerry est reçu en septembre 1828, il est spécifié qu'il pourra construire « *toute espèce de bâtiment en dessous du port de 500 tonneaux* ». Quant à Jules Arsène Nouleau, il « *a l'aptitude et les connaissances suffisantes pour exercer la profession de constructeur sur les chantiers de commerce* » d'ailleurs, les premiers navires sortent de ses cales cette même année (**Annexe 66**).

Il en construit trois dont deux chaloupes et un canot sur les sept navires lancés des cales sablaises durant l'année 1848[730]. L'examinateur du candidat Louis Alfred Bertrand ne tarit pas d'éloges à son sujet puisque le candidat a « *les connaissances élémentaires dans l'art de la construction* [… et qu'il a] *présenté une collection de plans de divers bâtiments tels que sloops, cutters, chasse-marées, lougres, goélettes, brigs, trois-mâts et bateaux à vapeur de 150 à 400 tonneaux dessinés avec pureté et accompagnés de tableaux hydrostatiques correspondant ainsi que des plans de voilure faits avec exactitude suivant les règles* »[731]. Comme d'autres charpentiers, il embarque sur des trois-mâts pour le long-cours. C'est ainsi

727 Chaigneau fut adjudicataire de travaux du port, de la construction du phare des Barges et du sémaphore de la Chaume.
728 SHD, 3P7-44 n°46 et 47.
729 SHD 3P7-25, n°18, matricule des ouvriers non-navigants.
730 Il s'agit de la chaloupe *Les deux amis* (ADV, 5P-107), *La Jeune Aglaé* (ADV, 5P-110) et le canot *Marcel* (ADV, 5P-103). Voir aussi 3P7-72 n°19.
731 Feuille volante, registre 3P7-44, décembre 1845.

qu'à bord du *Minos*, il enchaîne deux campagnes vers Saint-Thomas (juin 1850-juin 1851) puis Lima (août 1851-octobre 1852) depuis Le Havre. Ces expériences en mer contribuaient à parfaire leur savoir-faire et à découvrir d'autres types de navires[732]. Benjamin Liadouze se rend ainsi à La Martinique puis, à bord du trois-mâts *Avenir*, il atteint Hong-Kong (octobre 1862-juillet 1864). Ces charpentiers curieux d'autres pratiques empiriques suivront le même parcours que les marins ; presque un « tour du monde expérimental » à défaut de tour de France d'un compagnon[733].

Par ailleurs, tous les futurs maîtres-charpentiers sont « *destinés aux constructions navales* ». Cette expérience dans la marine impériale est de bon augure pour approfondir leur savoir-faire et d'autres n'hésitent pas à effectuer des « stages » ou périodes d'expérimentation délocalisées en d'autres ports : Liadouze part trois mois à Saint-Gilles, son frère au Croisic. Michel Damien Guignardeau passe toute l'année 1851 à Luçon quant à Pierre Victor Fouliot, il semble particulièrement affectionner La Rochelle où il séjourne sept mois en 1851 puis une année complète en 1853. Séraphin Chaigneau passera près de deux mois au Havre à l'été 1852. A-t-il voulu se former à de nouvelles techniques[734] ? Nous n'avons pas de réponse à ce stade de nos recherches mais nous pouvons le supposer. La marine française était entrée dans l'ère de la vapeur et un homme entreprenant comme Chaigneau avait sans doute la curiosité d'apprendre et de rester au fait des nouvelles technologies.

Est-ce que ces constructeurs étaient spécialisés dans un type de production particulier ?

Tableau n°80 : Typologie des constructions sablaises (1837-1870), source ADV 5P.

Chantiers	Nombre de navires construits pour la pêche	Valeur en %	Nombre de navires construits pour le commerce	Valeur en %	Total
Bertrand	30	12,1	3	18,8	**33**
Chaigneau	99	**40,1**	12	**75**	**111**
Cheusseau	30	12,1	0	0	**30**
Guerry	10	4	1	6,3	**11**
Nouleau	78	**31,6**	0	0	**78**
Total	**247**	100%	**16**	100%	**263**
Total en %	**93,9%**		**6,1%**		**100%**

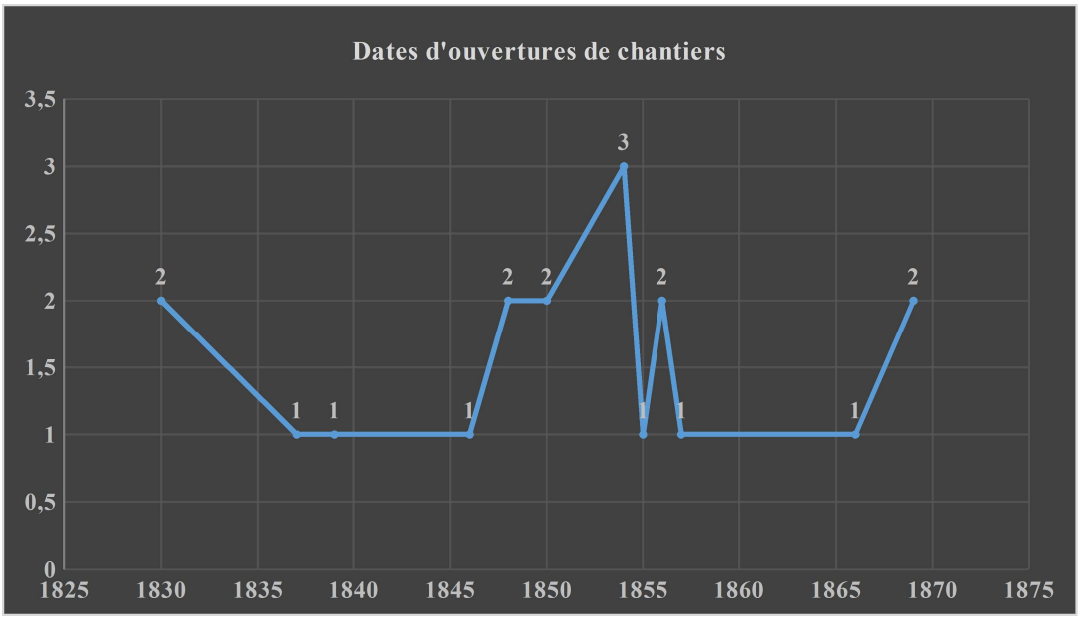
La répartition des constructions prouve que les chantiers locaux produisent à 94% des navires destinés à la pêche. Les navires de commerce n'entrent que pour 6,1% de l'ensemble. Chaigneau et Bertrand dans une moindre mesure apparaissent comme les seuls chantiers de construction de navires au commerce alors que tous construisent à la pêche. Chaigneau conçoit douze des seize unités de commerce. Des chantiers Chaigneau sortirent les deux plus gros navires du port : *Le Vigilant* et *Le Ferdinand* d'une contenance de 247,7 et 238,3 tonneaux construits en 1842 et 1843 et armés au grand-cabotage[735]. Le père et le fils

732 SHD Rochefort, 3P7-72 n°23.
733 SHD Rochefort, 3P7-72 n°37 et 60.
734 SHD Rochefort, 3P7-72 n°5, 14, 15, 28, 31.
735 ADV, 5P-128 et 104. *Le Ferdinand* fit naufrage en juin 1860 sur la côte de Terre-Neuve. François Théodore Audubon (1801-1853, cohorte 2 n°18) le commanda du 7 novembre 1842 jusqu'en février 1853, date de son décès à bord d'une apoplexie foudroyante (SHD Rochefort, 3P7-41 n°88).

Chaigneau dominent l'ensemble de la construction navale sablaise même si l'on sent chez le fils une plus grande disposition à la construction de chaloupes que pour le père. Nouleau qui concurrence Chaigneau sur le plan des petites embarcations à la pêche, ne construit aucune unité destinée au cabotage. Chacun conserve son savoir-faire. Seul Chaigneau est donc réputé pour la construction de gros tonnage.

Sur la période 1837-1870, dix-neuf constructeurs sont mentionnés d'inégale importance numérique. Leur arrivée sur le marché naval obéit à une certaine chronologie :

Graphique n°41 : Dates d'ouvertures de chantiers navals sablais.



En effet, douze chantiers ouvrent après 1850 mais seront marqués par une existence éphémère hormis Edme Chaigneau qui, en s'implantant en 1856, prend la suite de son père dont la renommée n'est plus à faire. Il semble donc que l'euphorie sardinière de la décennie ait encouragé les charpentiers à créer leur propre unité de production mais finalement le couple Chaigneau-Nouleau dominera l'ensemble.

Tableau n°81 : Liste des chantiers de navire avec leur production (actes de francisation, ADV, 5P, 1837-1870).

Nombre	Chantiers sablais	Navires construits	Rang	Valeur en %	canot	chaloupe	goélette	brick	autres
1	Arnaud Aymont (1854-1870)	21	5	6,3	16	5			
2	Arnaud Jacques[736] (1850-1854)	10	8	3	9	1			
3	Baradeau Louis-Charles (1850-1856)	18	6	5,4	16	2			
4	Berjonneau François (1869-1870)	7	10	2,1	1	6			
5	Bertrand Jean (1837-1845)	25	5	6,3	15	8	2		
6	Bertrand Louis Alfred (1846-1849)	5	12	1,5	3	1			1
7	Biron Lucien (1854)	1	16	0,3	1	0			
8	Blandineau Jean-Musseau Eugène (1848-1854)	6	11	1,8	5	1			
9	Bouhier Charles-Eugène (1855)	1	16	0,3	1	0			
10	**Chaigneau Edme (1856-1870)**	33	**3**	9,9	19	12	1	1	
11	**Chaigneau Séraphin (1830-1862)**	66	**2**	19,8	37	19	1	3	6
12	Cheusseau Henri Baptiste[737] puis Félix (1839-1870)	30	4	9	20	10			
13	Fouliot Charles (1856-1869)	15	7	4,5	11	4			
14	Guery Pierre (1830-1840)	10	8	3	5	4		1	
15	Liadouze Sébastien[738] (1854-1858)	9	9	2,7	5	4			
16	**Nouleau Jules (1848-1870)**	75	**1**	22,5	50	25			
17	Nouleau Victor (1869-1874)	3	14	0,9	0	3			
18	Penard Elie (1866-1867)	2	15	0,6	2	0			
19	Rousseau Elysée (1857-1859)	5	12	1,5	4	1			
	Total	**342**		**10%**	**220**	**106**	**4**	**5**	**7**

Sur la période 1837-1870, le podium est concentré entre les mains de Jules Arsène Nouleau (1823-1871) pour 22% des constructions suivi par le clan Chaigneau composé de Séraphin (1794-1878) le talonnant avec 19,3% des constructions et son fils Edme (1827-1880) avec moins de 10%. À eux trois, ces chantiers ont fourni près de 52% des constructions navales de la période 1851-1857. Sur le plan du rendement, nous avons tenté de calculer un

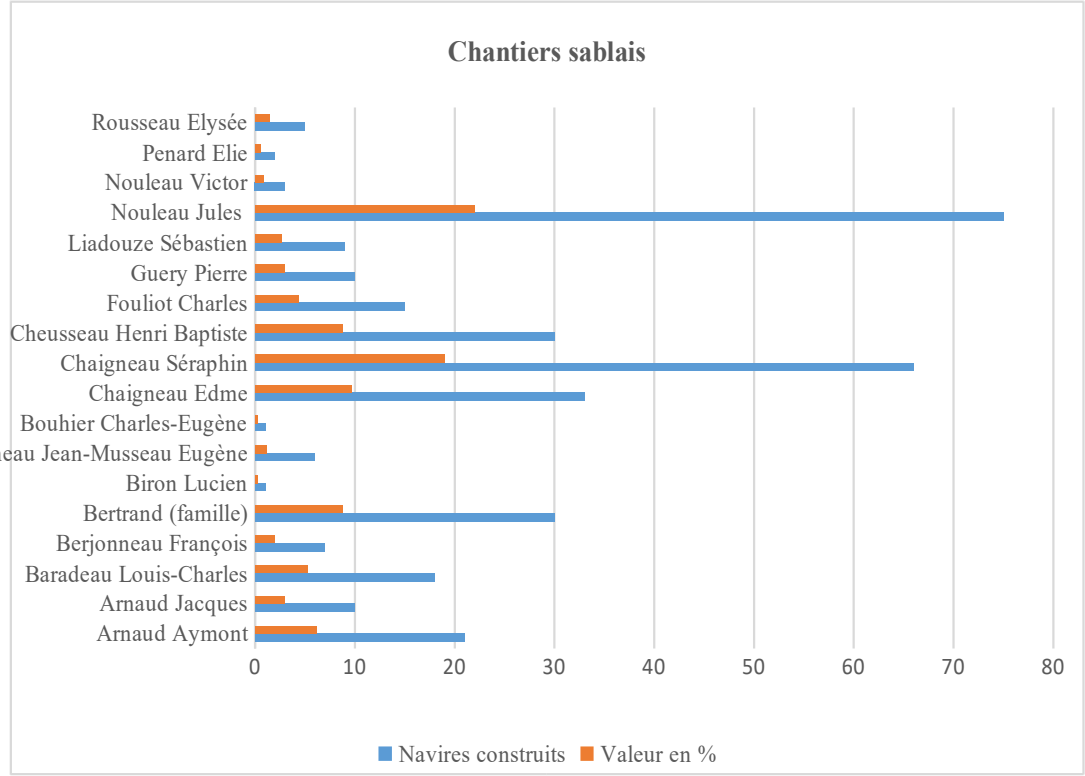
736 Jacques-Pierre Arnaud, né le 10 juin 1798 aux Sables, fils de François, marin et de Marie Bourdin. Mort le 24 juin 1854, demeurant rue de l'Hôtel de Ville, époux de Jeanne Louis.

737 Son fils Félix, Baptiste Cheusseau est déclaré constructeur de navires à son décès le 22 mars 1877 (acte 43), à l'âge de 43 ans. Il demeure rue des dunes.

738 Sébastien Liadouze meurt le 6 février 1870 à 52 ans (AM LS EI-98). Il était né aux Sables en 1817 et avait épousé à Saint-Gilles le 11 septembre 1839 Rose Victorine Bounaud, une fille de meunier.

ratio en divisant le nombre d'unités par le nombre d'années d'ouverture du chantier. Le chantier Nouleau apparaît comme le plus productif avec une moyenne de 3,4 navires par an alors que Séraphin Chaigneau n'est qu'à 2 et son fils à 2,4. On l'a vu, Chaigneau produit de plus grosses unités qui nécessitent davantage de temps et occupent les hommes sur une plus longue durée.

Histogramme n°80 : Nombre de navires construits par les chantiers sablais (1830-1870).



De très modestes chantiers ouvrent néanmoins leurs portes face aux « géants » Nouleau et Chaigneau en produisant moins de dix unités voire des chantiers éphémères qui produisirent une voire deux unités (Biron, Bouhier, Penard). Ils sont ainsi douze à construire moins de dix navires. Un Biron ou un Bouhier qui ne construisent finalement qu'un seul canot[739] semblent avoir été de simples ouvrier-charpentiers ayant eu la velléité de construire leur propre navire. Leur savoir-faire professionnel leur a permis de construire un outil de production rentable dont ils confièrent le commandement à un proche.

Pierre Guerry, mort prématurément, eut une carrière courte et il n'est donc pas étonnant qu'il ne construise que dix navires. À La Chaume seul existe le chantier d'Elysée Rousseau (1828-1860) dont le frère Mathurin (1841-1923) prendra la suite ; leur propre père étant lui-même marin-charpentier[740]. En 1854, avec l'essor de la pêche sardinière, quatre nouveaux chantiers navals font leur percée : ceux de Sébastien Liadouze, de Charles Bouhier, Lucien Biron (1813-1900) et Aymont Arnaud.

Enfin, en juin 1866, les deux beaux-frères, Jules Nouleau (1823-1871) et François Berjonneau (1812-1869), s'unissent pour créer une société décennale « *comportant la*

739 *Le Bienvenu* (5P 106) en 1855 et *l'Édouard* (5P113) en 1854.
740 Charles Simon Rousseau (1796-1848, cohorte 2 n°631) qui périt en mer à bord de son navire, *La Lucie* près des Barges, en février 1848.

construction de navires neufs et le radoub de navires anciens »[741]. La mort prématurée là aussi de l'un des actionnaires mettra un terme à la société.

On remarque donc que trois dynasties de constructeurs navals se sont succédées sur les cales : les Chaigneau père et fils, les Bertrand et Nouleau. Les charpentiers appartiennent bien au monde éclectique des gens de mer soucieux de transmettre leur savoir-faire aux générations suivantes.

C- Le souci de la transmission professionnelle

Au XIX^{ème} siècle, les sources se font un peu plus expressives notamment sur le plan quantitatif où, avec l'accroissement de la demande en navires, le nombre de chantiers augmente d'autant et recrute des ouvriers. La profession de charpentier est en plein accroissement et ce métier attire des forces vives comme en témoignent les chiffres ci-dessous.

Tableau n°82 : Évolution du nombre de charpentiers d'après les recensements (1836-1866).

Nombre de charpentiers/année	1836	1846	1866	Total
Charpentiers recensés	18	50	93	**161**
Valeur en %	11,2	31	57,8	**100**

En trente ans (1836-1866), le nombre de charpentiers a presque quintuplé ce qui atteste d'une période de plein emploi et d'expansion économique pour cette corporation. Les quatre principaux chantiers de navire tournent alors à plein régime et assurent prospérité au port. Placés sous la protection de leur saint-patron Joseph, les charpentiers de navire constituent une corporation singulière et respectée dans la ville. Si le registre des ouvriers charpentiers de la période 1816-1825 recense trente-cinq charpentiers[742], le registre suivant (1828-1843) en dénombre quatre-vingt-treize répartis comme suit :

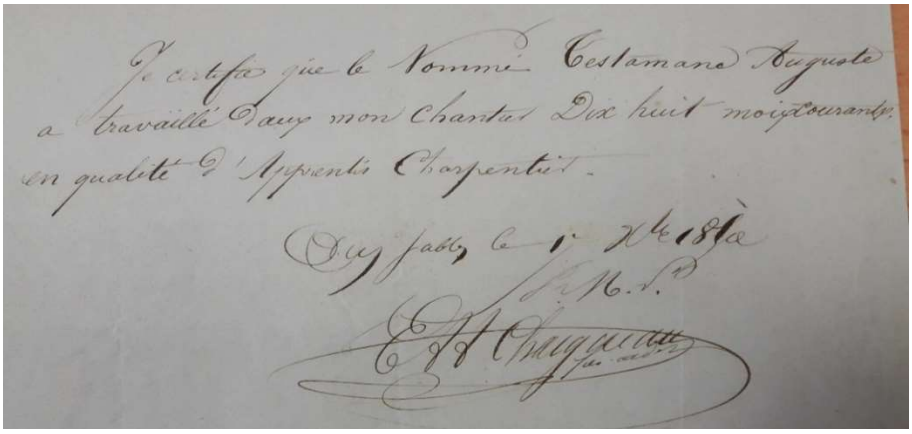
Tableau n°83 : Pesée des charpentiers (SHD, registre 3P7-44).

Grades	Apprentis	Ouvriers	Constructeurs	Calfat	Total
Nombre inscrit	54	34	4	1	**93**

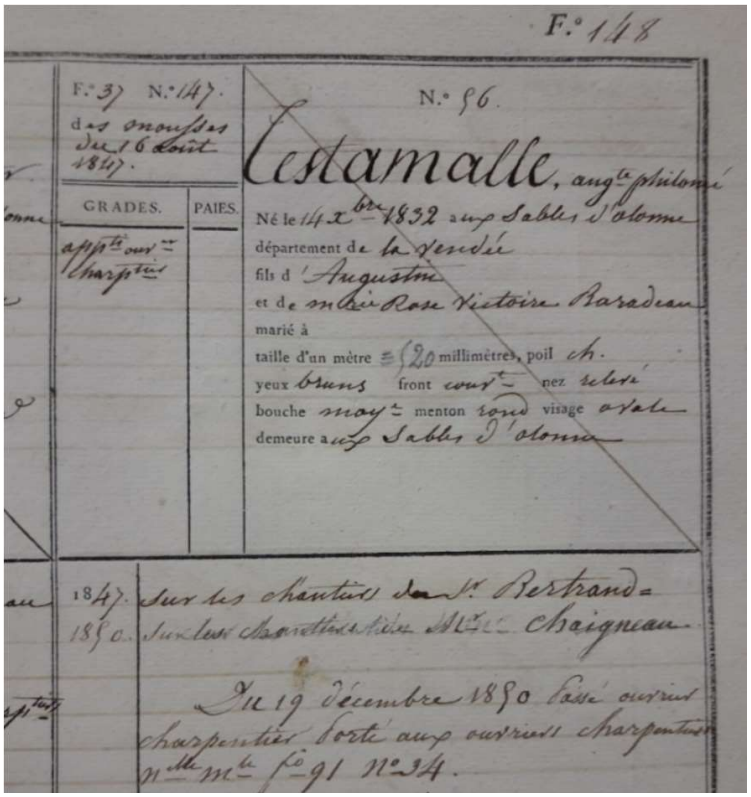
On remarque que le métier semble avoir le vent en poupe et attirer une main-d'œuvre jeune puisque les apprentis représentent 58% de l'effectif. En comparaison le secteur de la voilerie fait pâle figure puisqu'il ne recrute que quatre apprentis et emploie trois voiliers adultes recensés dans le même registre. Nous avons retrouvé un contrat d'apprentissage pour la période moderne entre Jean Denis « *garçon charpentier* » et son patron Pierre Batailleau. Ce dernier l'engageait pour une durée de dix-huit mois à raison de dix sols par jour pendant les neuf premiers mois puis quinze sols pour les neuf mois suivants[743]. La tradition de l'apprentissage est donc ancienne et, au siècle suivant, encore en usage. Nous n'avons pas

741 ADV, Lécrivain, not. 3^{E}69/69, acte du 1er juin 1866, n°216.
742 Parmi lesquels quatre constructeurs : les nommés Pierre Guerry, né en 1768, Jean-Louis Neau né en 1791, Laurent et Jean Bertrand nés en 1777 et 1779 (SHD Rochefort, 3P7-25, n°4, 14, 23, 24).
743 ADV, David, not. Acte du 11 septembre 1722 (vue 323).

effectué de dépouillement systématique ce qui explique peut-être le faible nombre de cas rencontrés. Au siècle suivant le temps de formation semble être passé de dix-huit mois à trois ans aussi comme le prouve le cas du charpentier Testamalle.



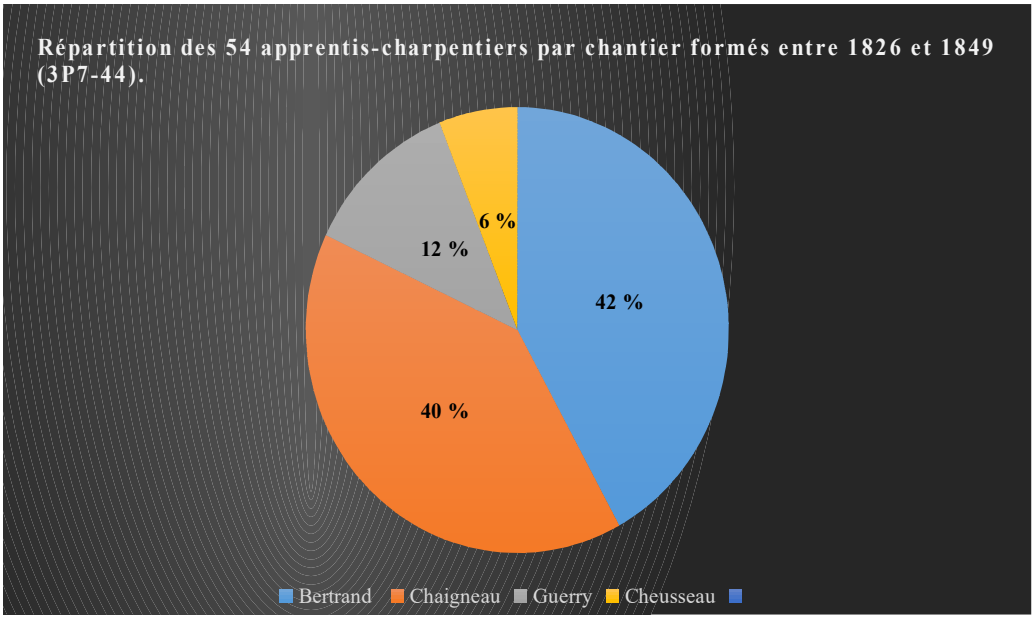
Document n°58 - « *Je certifie que le nommé Testamalle Auguste*[744] *a travaillé dans mon chantier dix-huit mois courant en qualité d'apprenti charpentier. Aux Sables le 17 décembre 1850. Edme Chaigneau* » (SHD, Rochefort, 3P7-44).



Document n°59 - Âgé de quinze ans lors de son début d'apprentissage chez Bertrand, Auguste Testamalle poursuivit chez Chaigneau et passa ouvrier charpentier le 19 décembre 1850 à l'âge de dix-huit ans (SHD, 3P7-44 n°56 folio 148).

744 Auguste Philomé Testamalle (1832-1883), cohorte 3 n°655.

Graphique n°42 : Apprentis formés entre 1826 et 1849 (3P7-44).



Le métier recrute puisqu'entre 1826 et 1849 ce sont cinquante-trois jeunes qui vont se former sur les cales des constructeurs référencés ci-dessus[745]. Les frères Bertrand et Séraphin Chaigneau forment à eux seuls 82% des effectifs. À la décennie suivante, soit entre 1850 et 1864, les chantiers Nouleau et Chaigneau père et fils en formeront presque 65% sur les nouvelles cales[746]. Certains de ces apprentis deviendront à leur tour maître-constructeur comme Jules Arsène Nouleau, né en 1823, apprenti chez Cheusseau en 1836 puis chez Chaigneau. Il sera reçu constructeur en janvier 1848 à l'âge de 25 ans comme nous l'avons évoqué précédemment[747]. À l'âge d'or des canots sardiniers, il deviendra le constructeur le « plus en vogue ». Séraphin Chaigneau a ainsi transmis son savoir-faire à plusieurs futurs maîtres constructeurs comme François Félix Berjonneau (1812-1869), Jules Arsène Nouleau (1823-1871), Michel Damien Guignardeau (1827-1895), Roch Elysée Rousseau (1828-1860) ou bien encore Pierre Victor Fouliot (1828- ?). L'excellence ouvrière sablaise est donc passée entre ses mains.

L'analyse du registre des ouvriers-charpentiers[748] permet de cerner l'aire de recrutement des apprentis-charpentiers. Il apparaît que 92,5% sont vendéens dont 87% de Sablais. La même analyse pour les adultes montre une aire de recrutement géographique très localisée avec 74,4% de Sablais et 82% de Vendéens. Un seul est étranger. Il s'agit de l'Italien Louis Jean Bésagni (1804-1885)[749] marié à une Sablaise en 1826. Entré en 1828, à l'âge de 24 ans, apprenti-charpentier chez les frères Bertrand, il devient ouvrier-charpentier après deux ans de formation[750] puis quitte ce chantier pour entrer chez Séraphin Chaigneau[751].

745 SHD, Registre 3P7-44 (1826-1849).
746 SHD, Registre 3P7-72 (1850-1864) soit 22 apprentis sur un total de 34. Suivent Arnaud (4), Baradeau et Liadouze (3 chacun) et Fouliot (2).
747 SHD, 3P7-44 folios 42 et 58.
748 SHD, 3P7-44. Le registre recense 93 charpentiers dont 53 apprentis et 7 voiliers.
749 Cohorte 2, n°80.
750 SHD, 3P7-44 folio 8, folio 24.
751 Extrait de *l'Étoile de la Vendée* du 24 décembre 1916. « *Besagni, après la Révolution s'établit à Rochefort où il fit le commerce pour le compte d'un patron. Celui-ci fonda une succursale aux Sables d'Olonne et confia à son commis ce magasin d'épicerie. Vers 1825, Besagni se maria avec une fille de Berge, le « bon Bleu » et de*

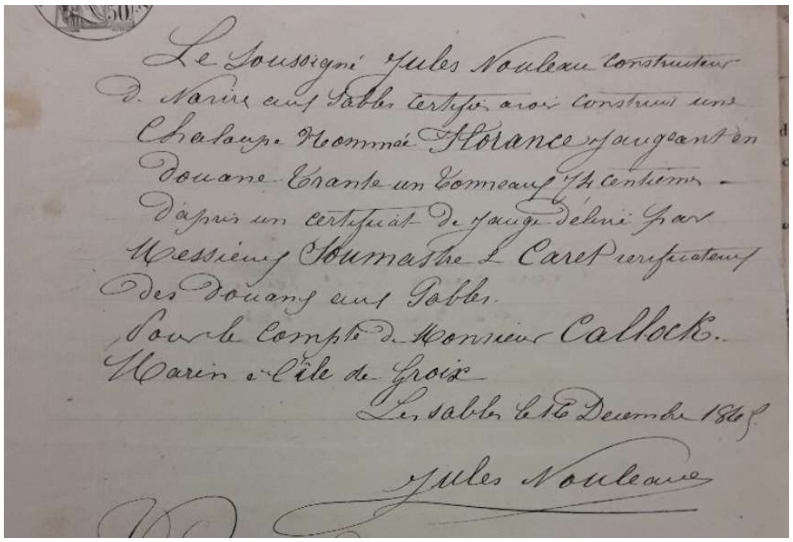
À qui était destinée les navires qui sortaient avec fierté des chantiers sablais ?

III- Construire pour qui au XIX[e] siècle ?

A- Les cales sablaises : un atelier principalement local

Si les chantiers vendent à 94% pour des armateurs locaux[752], il apparaît qu'une île en particulier fait confiance aux charpentiers sablais et entretient des liens professionnels privilégiés avec les constructeurs sablais. En effet, sur dix-neuf destinations extérieures, l'île de Groix en représente treize (huit chaloupes et cinq canots). Nos relevés attestent d'une première chaloupe construite par Henri Cheusseau en 1847 pour le compte du sieur Jérôme Pérouet de Groix[753].

L'année précédente, le 12 juillet 1846, les cousins Jégo et Tristant avaient acheté au même constructeur *« une chaloupe actuellement en construction sur les cales de la ville des Sables ayant environ 9m80 de longueur sur 3m15 de largeur »*[754]. La tradition perdure puisque Jules Nouleau reconnaît, en décembre 1865, soit près de vingt-ans plus tard, avoir construit la chaloupe *Florence* pour le compte de Jean-Marie Calloc'h.



Le Soussigné Jules Nouleau Constructeur de Navire aux Sables certifie avoir Construit une Chaloupe Nommée Florance jaugeant en Douane Quante un Tonneaux 74 Centièmes - D'après un certificat de jauge délivré par Messieurs Roumastre & Caret vérificateurs des Douanes aux Sables Pour le compte de Monsieur Calloch. Marin à l'île de Groix

Les sables le 16 Decembre 1865

Jules Nouleau

Document n°60 - Certificat de jauge de la chaloupe *Florance*, ADV, source 5P-116.

ce mariage naquirent plusieurs enfants […]. Plus tard, Besagni se mit charpentier de navires et devint contremaître chez M. Chaigneau. En qualité de charpentier de navires, il avait fait neuf voyages soit aux Indes américaines, soit aux grandes Indes. Bon compagnon, il devenait terrible si on l'attaquait et d'ailleurs sa force était égale à son courage ».

752 Soit 324 navires sur 344 destinataires connus.

753 Il s'agit de la chaloupe *Reine Blanche* de 11,7 tonneaux, qui sera vendue en 1856 au patron chaumois Jacques Benjamin Jotereau (1816-1877), (ADV, 5P-109).

754 Document aimablement transmis par Sylvie San Quirce de l'écomusée de Groix (notaire Louineau, 12 juillet 1846, archives privées du docteur Lesage de Groix).

Cette fidélité se confirmera aux décennies suivantes et les liens entre les Sables et Groix, solides comme les membrures des chaloupes, le devront en partie aux chantiers navals[755]. Michel Perrin souligne qu'

> *entre 1827 et 1889, les Groisillons acquièrent 177 chaloupes pontées (dites aussi doubles chaloupes), trois chaloupes pontées gréées en goélette et un lougre ponté. Dépourvus de chantier de construction navale, ils font fréquemment appel aux constructeurs sablais, qui leur livrent au fil des ans des unités de plus en plus volumineuses ; dès 1862 la jauge dépasse 20 tonneaux […].*

À titre de comparaison, les armateurs de l'île d'Yeu firent construire seulement deux navires. Indubitablement la clientèle groisillonne fréquente le port sablais de longue date et n'hésite pas à y faire construire ses bâtiments.

Si les chantiers sablais bénéficiaient d'une clientèle bretonne, les marins sablais, hier simples matelots, furent de plus en plus nombreux à passer commande d'un navire de pêche auprès des constructeurs locaux.

B- L'émergence d'un petit patronat local

La décennie 1850-1860 va être marquée par un décollage remarquable de la pêche sardinière ; phénomène qui va s'amplifier avec un accroissement sans précédent de la construction des canots sardiniers comme nous venons de le mettre en évidence. Ce mouvement entrepreneurial va toucher une catégorie sociale jusqu'alors tenue à l'écart des investissements dans l'unité de pêche et rend toute sa place à une « *histoire par le bas* », insuffisamment mise en lumière.

Devenir propriétaire d'un navire existait dès l'époque moderne, bien évidemment, puisque c'était un bon moyen de s'assurer une source de revenu alimentaire tout en opérant un placement pécuniaire ; on capitalise ainsi sur l'unité de production. À l'époque de la grande pêche, seuls les bourgeois de navire investissaient des parts dans l'armement morutier comme nous l'avons montré. Le petit peuple de la mer ne pouvait investir que dans de modestes unités telles que des chaloupes. En 1789 par exemple, on ne dénombrait que quarante-et-un propriétaires de chaloupes ce qui confirme que détenir une unité de pêche restait une exception voire un luxe[756].

Ainsi, les actes notariés fourmillent de transactions de navires à l'image de la fratrie Boulineau qui vend le 5 septembre 1807 au patron François Mounier, la moitié de la chaloupe *L'Alouette* de La Chaume pour 500 francs. L'autre moitié fut achetée par une femme, Suzanne Richard (v. 1744-1819) veuve de Louis-Martin Bouget (1744-1805) avec les « *rets et filets pour la sardine* » entreposés en « *magasin chez la veuve Bouget* »[757]. Aussi, les marins

755 Sylvie SAN QUIRCE, *Les cahiers de l'île de Groix*, Dossier « Marins et constructeurs 1840-1939. Un siècle de relations entre l'île de Groix et les Sables-d'Olonne », n°3/1999, Écomusée de l'île de Groix. Du même auteur « Le rayonnement des chantiers sablais en Bretagne-Sud : le cas de l'île de Groix», *Les Vendéens et la mer de la Grande pêche au Vendée-Globe*, 2009, p. 437-454. Michel PERRIN « Le rayonnement des chantiers sablais en Bretagne sud », *Ibid.*, p. 455-466.

756 « Éphémérides sablaises ou almanach des Sables dédié à Messieurs de l'Assemblée de l'Élection pour l'année 1789 », *Revue Olona* n°30, 1963, p. 1-8.

757 ADV, Blay, not. acte du 5 septembre 1807. Les vendeurs sont les nommés François Boulineau, prêtre, Marie-Jeanne Boulineau veuve de Pierre Pigeon, capitaine de navire et Thomas-Bazile Louineau capitaine de navire. Le 17 avril 1864 (ADV, Petiteau not. 3^{E}/70-421 (acte n°233), la veuve Grivaud de Douarnenez vend par l'intermédiaire du tonnelier sablais Édouard Mounier 46 filets à sardines aux enchères sur le quai des Sables.

possédaient-ils des chais pour remiser leur gréement et matériel de pêche. Ainsi le marin René Soreau (1763-1838) vend-il au capitaine René Antoine Guinement (1777-1853) :

Un chaix situé au dit lieu de La Chaume sur le quai tenant du nord à mademoiselle Bertaud, du midi à une cour appartenant aux enfants Roulleau, du couchant au capitaine Dupont et du levant au quai[758].

Là où un basculement s'opère, c'est que le nombre de propriétaires d'unités sardinières va considérablement augmenter au cours du XIX[e] siècle avec l'émergence d'une nouvelle génération de pêcheurs entreprenants, âgés de trente à quarante ans. Une nouvelle catégorie, issue d'un monde populaire va, à force de travail, devenir propriétaire de son outil de travail. Une notice publiée en 1846[759] insiste sur l'esprit d'entreprise de ces hommes de mer :

Les hommes du peuple, presque tous marins ou pêcheurs, sont vigoureux, intelligents, actifs et pleins de courage et d'énergie.

Du temps des pêches précédentes à Terre-Neuve, cette catégorie sociale avait été tenue à l'écart des grands négoces et des financements croisés. Avec le développement de cette petite pêche côtière et son expansion, les unités de pêche vont, d'une part, s'accroître et surtout devenir plus accessibles au plus grand nombre sur le plan financier. De simple matelot, le pêcheur peut assurément devenir patron de pêche. Un grand pas dans le monde des gens de mer pour ces hommes qui, du même coup, sont en « *capacité d'agir* » pour reprendre la formule de Marcus Rediker[760]. Ce changement de statut social serait sans doute à mieux définir et à mettre en exergue à travers une étude affinée des archives notariales comme les inventaires après-décès par exemple pour mesurer une évolution sociale de ces catégories professionnelles. Point que nous n'avons pas eu le temps d'étudier dans le cadre de la thèse mais qui mériterait une analyse approfondie.

Qui pouvait donc s'offrir la construction de ces unités ? S'agissait-il d'armateurs déjà en vue et solidement implantés ou bien de jeunes marins désireux de s'affranchir d'un armateur et de devenir indépendant ? La propriété d'un canot sardinier passe par un acte de construction entre l'armateur et le constructeur de navires. Quel est le prix de telles transactions ? Entre 1846 et 1866, le prix moyen d'un canot sardinier vendu avec ses ustensiles de pêche est de l'ordre de 600 francs mais, *Le Diadème* est vendu 800 francs et *Le Père de Famille* est estimé 1000 francs. Les transactions se passent entre locaux et très souvent à l'intérieur d'une même famille. Ainsi, Étienne Mary père, charpentier de navire de profession vend-il à son fils Étienne Baptiste, la moitié de *L'Espoir* en mars 1864. Père et fils étaient donc associés dans cet outil de pêche. Le père âgé de 77 ans consent à céder sa part à son fils ; l'autre fils Gabriel Édouard (1825-1880) étant charpentier de navire, on peut supposer que cela ne l'intéresse pas d'acheter la demi-part de son père. Des femmes assurent aussi le rôle de venderesse. Adèle Cosson (1827-1879), cabaretière au Passage et veuve depuis seize mois du groisillon Laurent Tudy Tonnerre (1823-1865) vend à son frère Clovis Cosson (1823-1886), *Le Diadème* ; ou bien encore Clémence Généreuse Legoffe épouse Charrier vend à son beau-frère Joseph Philippe Thesson (1816-1884) la moitié du *Père de Famille*. On voit même les deux sœurs Gémeau Désirée (1838-1903) et Olive (1841-1914) s'associer dans la construction de l'*Alfred*[761]. La préférence familiale semble être une pratique assez répandue, ce qui témoigne aussi d'un placement sûr. En faisant l'acquisition d'une part dans un canot, l'acheteur semble faire une bonne opération commerciale en s'affranchissant

758 ADV, Regain not. (3[E]70/384, acte du 26 mars 1829, n°45/46).
759 *Notice sur la ville des Sables-d'Olonne*, Bourbon-Vendée, imprimerie Ivonnet, 1846, site www.Gallica.fr.
760 Marcus REDIKER, *Les hors la loi de l'Atlantique*, Le Seuil, 2017.
761 ADV 5P-110.

d'un patron et en le devenant lui-même. La mutation économique s'est donc doublée d'une mutation sociale et politique avec l'émergence d'une nouvelle catégorie sociale, propriétaire de son unité de production (**Annexe 67**).

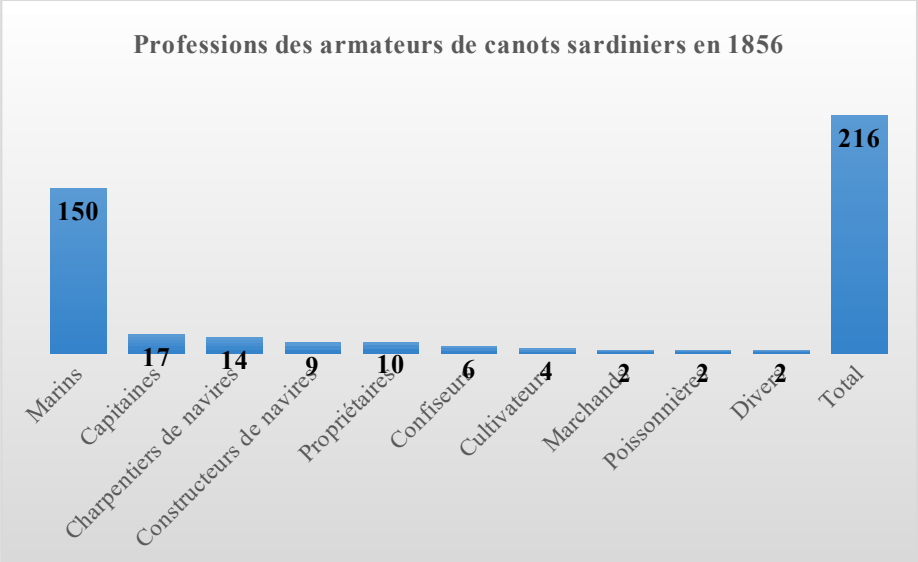
Tableau n°84 : Prix moyen des canots sardiniers sablais entre 1846 et 1866.

Années	**1846**[762]	**1848**[763]	**1864**[764]	**1866**[765]
Nom du canot	*Le Jeune Charles*	*Le Père de famille*	*Espoir*	*Le Diadème*
Propriétaire	Orceau	Charrier	Mary	Tonnerre
Prix de vente	605 francs	500 francs (moitié)	300 francs (moitié)	800 francs
Ancienneté du canot au moment de la vente[766]	5 ans	2 ans	13 ans	11 ans

Le coût de construction plus faible du canot comparé à celui d'une chaloupe a permis l'essor d'une nouvelle génération de matelots aspirant à une certaine forme de mobilité sociale en devenant patrons. Ces hommes et leur entourage large ont su capter l'élan économique dynamique qui leur a ainsi permis de sortir de leur condition. On peut considérer que 22% des matelots inscrits aux Sables étaient propriétaires de leur unité ; une minorité singulière en quelque sorte dans le monde plus vaste des navigants[767].

Quel profil typologique les patrons de pêche sardiniers suivent-ils ? Sont-ils marqués d'un certain déterminisme ?

Histogramme n°81 : Profession des armateurs de canots sardiniers en 1856.



762 ADV, Petiteau not. 3E70/395 (acte 72) du 29 mars 1846.
763 ADV, Duret not. 3E71/118 (acte 124)) du 24 avril 1848.
764 ADV, Petiteau not. 3E70/420, acte du 1er mars 1864 (acte n°28).
765 ADV, Goulipeau not. 3E70/426, acte du 6 octobre 1866 (n°206).
766 ADV 5P-106, 5P-108, 5P-114.
767 Les registres des matelots de la période 1849-1865 font état de 688 matelots répartis comme suit : 428 aux Sables (3P7-59) et 260 à La Chaume (3P7-61). Les 150 patrons-armateurs de leur canot sardinier forment donc 21,8% du total.

En nous fiant à une liste des armateurs de sardiniers dressée en 1856[768], 77,3% des canots sardiniers sont entre les mains de navigants (**Annexe 68**). Derrière-eux figurent les charpentiers et les constructeurs de navires pour 10,6% si bien que 88% des propriétaires de la flottille sardinière sont des gens de mer. Quelques négociants investissent, comme les industriels de la conserve Charles Drouet[769] et Francis Conié[770] à La Chaume. L'usine en employant un personnel féminin pléthorique, procure aussi du travail aux hommes en leur offrant un commandement ou un embarquement. Les familles sont ainsi reconnaissantes envers les usiniers. Est-ce une façon détournée d'assurer l'emprise des industriels sur les ouvrières et les pêcheurs ?

Très peu de cultivateurs se risquent à une construction hormis les nommés Rouleau, Glenereau, Bruneleau et Ridier tous de La Chaume. Une seule poissonnière en la personne de Catherine Gibouleau-Leblanc veuve d'un cordonnier est propriétaire de deux canots, *Le Saint-Joseph* et *Le Saint-Pierre* qui seront commandés par son gendre, Joseph Barré (1807-1881)[771].

Les propriétaires de plus de trois canots font figure d'exception et ne représentent que 6% de l'ensemble. Il s'agit donc de privilégiés et les marins sont la catégorie la plus représentée, notamment le sieur Jean-Jacques Laurec qui possède jusqu'à quatre canots sardiniers, le seul du port. Originaire de l'île de Groix, il est aussi secondé par ses confrères Yves Jégo et Jean-Marie Gourronc qui en possèdent également trois chacun tout comme les marins sablais Joseph Barré (1807-1881), Pierre-Aimé Chaillou (1816-1877), Jean-Rémi Daviot (1806-1882), René Grousset (1800-1869) et Étienne Mary (1817-1869)[772]. Les Sablais détenant 58,7% de la flottille de pêche sont largement propriétaires de canots devant les Chaumois. Ces hommes du XIXème siècle ont porté l'esprit d'entreprise caractéristique de cette période.

768 ADV, Louineau not. 3^{E}69/52 acte du 6 au 13 janvier 1856 (n°13).
769 Drouet fit construire en 1855 deux canots : *La Cécile* et *Le Paul* (ADV, 5P-108 et 110).
770 Conié en possède quatre : 5P-113 (*Le Roi de Trèfle*), 5P-116 (*La Part du Diable*), *L'Étoile du Nord* et 5P-118 (*Le Roi de Carreau*).
771 ADV 5P-103 et 104.
772 Cohortes 1 et 2 n°35, 169, 232, 342 et 477.

Conclusion

Les marins olonnais ont réussi, durant la période qui nous intéresse, leur reconversion qui fut en même temps celle de leur port. En effet, si l'Ancien Régime resta marqué par la monoactivité morutière, il en est tout autrement de la période contemporaine qui voit un redéploiement des activités de pêche vers une pêche artisanale.

La pêche à la morue amorcée dès le début du XVII^{e} siècle a connu son âge d'or sous le règne de Louis XIV puisque le recensement de Colbert de 1664 fait état de soixante-quatorze navires armés « en vert » si bien que l'on peut estimer la population navigante à ce seul type de pêche à près de 1500 marins. Un siècle plus tard, la Guerre de Sept Ans, close en 1763 par le Traité de Paris, a déjà porté le coup de grâce à cette activité qui fit la splendeur du port et la renommée de ses équipages. L'activité se maintient néanmoins jusqu'en 1792 même si cette année, les morutiers ne sont plus que vingt-et-un à rejoindre le Grand Banc. Avec l'entrée en guerre, l'année suivante, le port des Sables tourne la page d'un siècle-et-demi de rotations annuelles vers Terre-Neuve.

Cette pêche exigeante réclamait des équipages solides sur le plan physique mais aussi sur le plan social et humain. Tous se connaissaient à bord et obéissaient au capitaine. Nous avons montré la relative cohésion des équipages et son homogénéité au fil des campagnes qui firent la force des armements. Certains matelots ont navigué des années sous les ordres du même capitaine et aux côtés des mêmes marins à l'image de l'équipage de *La Jeune Thérèse*. Cette complicité garante d'un apprentissage du métier efficace, à bord transmise par mimétisme, reste encore à nuancer en dépouillant les registres de désarmements des autres ports. Pour le port des Sables, les équipages morutiers ont été reconstitués mais une telle méthode pourrait être appliquée systématiquement pour les sardiniers par exemple et sur une autre période aussi. D'une certaine manière, le navire reproduisait le même schéma socio-culturel qu'à terre : on embarquait dans une sorte d'entre soi, entre parents (père/fils/frères) ou proches voisins. La clé de la réussite reposait sur la cohésion de ces équipages partis de longs mois traquer le poisson « *seuls mais ensemble* » unis dans une fraternité professionnelle. De ces hommes partis affronter les mers les plus rudes du globe et les conditions extrêmes dépendait la survie des terriens et des familles qui attendaient le retour des bricks. Le morutier calquait, en quelque sorte la vie de quartier où demeuraient ces hommes ; un microcosme terrestre recomposé en mer. Ces hommes obéissaient de fait à des rythmes dictés par la mer et les campagnes de Prime et de Tard. Départs et retours pour de lointaines et longues campagnes avec l'espoir de rentrer les cales pleines pour satisfaire aussi l'appétit de l'armateur, resté à quai, mais aussi levées militaires, sous la contrainte, en temps de guerre. Les rares périodes de paix du XVIII^{e} siècle n'ont pas permis les gains attendus si bien que les négociants se détournent petit à petit de ces pêches trop dépendantes d'un contexte international particulièrement belliqueux. Les guerres tuent les hommes dans leur jeunesse ce qui grève aussi le recrutement des équipages. Idéalisant un passé déjà révolu, quelques édiles tentent, sous la Restauration, de relancer l'activité morutière mais ne dure qu'un temps et ne motivent plus les équipages qui se rapprochent d'une pêche de proximité, moins contraignante et moins exigeante. Pendant ce temps, l'activité commerciale du port par le biais du cabotage se maintient.

La découverte du procédé de stérilisation mise au point par Nicolas Appert et son adaptation au poisson en conserve par le Nantais Colin en 1824 va révolutionner les ports de la côte Atlantique. La proximité des Sables-d'Olonne avec Nantes, incite les premiers

industriels à s'y implanter durablement et ce dès 1838-1840, entraînant la fermeture des anciennes presses à poisson. Les décennies suivantes seront marquées par la diffusion et l'extension du nombre de conserveries sur le port des Sables tout d'abord puis dans le secteur de La Chaume offrant de plus larges espaces. La mutation s'est opérée avec réussite ouvrant un second âge d'or autour du poisson argenté. L'expansion sardinière a ainsi profité à d'autres secteurs de l'économie maritime telle que la construction navale qui affiche, à partir du Second Empire, un réel décollage, produisant des canots sardiniers « en série » continue symbolisant par ailleurs la réussite sociale et culturelle des matelots d'hier devenus patrons de leur outil de travail. Aux Sables-d'Olonne, cette période en plein cœur du XIX^{e} siècle est synonyme de révolution sociale avec une accession accélérée au petit patronat pour les marins ambitieux.

TROISIÈME PARTIE

GENS DE MER EN SOCIÉTÉ.
LE MARIN EN MER, À TERRE COMME AU CIEL.

Introduction

Après nous être penchés sur le cadre général et les activités maritimes de ce port atlantique, nous ne pouvions passer sous silence cette « masse dormante » à savoir les gens de mer. Suivant le sillage historiographique tracé par Alain Cabantous[1], Thierry Sauzeau[2] ou encore Gilbert Buti[3], nous allons donc nous attacher à retracer les parcours de vie des marins aussi bien à terre qu'en mer à travers une approche prosopographique couvrant un siècle (1750-1860) soit l'équivalent de trois générations ou cohortes de marins.

Avant toute chose, nous tenterons, à l'image de Pierre Chaunu[4], une pesée globale des gens de mer dans la société sablaise en distinguant des sous-ensembles, des micro-sociétés maritimes établies en fonction de leurs professions respectives et ce, pour le milieu du XIX^{e} siècle. En effet, sans revenir sur ce qui a été expliqué en introduction (voir les sources/la méthode), nous sommes partis d'un document de base, le recensement de 1846, pour reconstituer la population maritime de l'époque. Nous distinguerons dès lors différentes cohortes correspondant chacune à des générations et nous ferons parler les registres matricules des gens de mer conservés au Service Historique de la Défense de Rochefort[5]. C'est ainsi que nous pourrons reconstituer les carrières de marins, pratique menée par assez peu d'historiens mais pourtant riche d'enseignements à l'image des travaux de Thierry Sauzeau et de l'actuel HisTeMé (ex CRHQ) de Caen. C'est bien à une histoire sociale que nous avons affaire ; une histoire sociale qui prend corps et qui donne sens en mêlant, en croisant les sources telles que celles inépuisables des fonds de l'inscription maritime, des recensements de population ou encore de l'État-civil. Nous souhaitons donner vie, figure humaine à ces longues listes d'anonymes qui peuplent désormais notre ordinateur. Cette démarche prosopographique est avant tout une histoire humaine prenant appui sur l'étude des sociétés littorales.

Constituer les parcours de vie professionnels de ces centaines de marins c'est distinguer des typologies dans les carrières professionnelles de ces individus naviguant tantôt sur le Grand Banc, tantôt auprès du littoral olonnais. Quelles raisons, quels facteurs viennent expliquer tel ou tel choix ? C'est ce que nous tenterons de cerner à travers nos échantillons d'hommes de mer. Ceux qui font Terre-Neuve ont-ils tous les mêmes parcours ou au contraire existe-t-il des singularités ? Nous appuierons nos propos sur des analyses fines mêlant des critères sociaux notamment.

S'intéresser aux parcours de vie c'est aussi suivre le marin de ses débuts de carrière en tant que mousse jusqu'à son inactivité progressive où il est classé dès l'âge de 50 ans en tant que hors-service, terme militaire qui ne s'applique pas à la vie civique puisque le marin poursuit sa navigation bien au-delà. On se doit de distinguer des périodes de vie mais aussi des catégories sociales différentes : un matelot n'est pas un capitaine au long-cours qui n'est lui-même pas un maître au petit cabotage. La société maritime est aussi le reflet de nuances sociales bien nettes.

---

1 Alain CABANTOUS, *Dix mille marins face à l'Océan. Les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux XVIIe et XVIIIe siècles (vers 1660-1794) : étude sociale*, Paris, Publisud, 1991.

2 Thierry SAUZEAU, *Les marins de la Seudre. Entre sel charentais et sucre antillais, XVIIIe-XIXe siècle*, La Crèche, Geste éd., 2005. Du même auteur, *Les gens de mer de la Seudre (milieu XVIII^{e}-milieu XIX^{e}). Prosopographie de trois générations de marins du Quartier de Marennes, inscrits entre 1760-1825*, Thèse, trois tomes, Poitiers, 2002.

3 Gilbert BUTI, *Les chemins de la mer : Saint-Tropez : petit port méditerranéen, XVIIe-XVIIIe siècles*, Presses Universitaires de Rennes, 2010.

4 Pierre CHAUNU, *Histoire de la population française*, Paris, Presses universitaires de France, 1995.

5 Marc FARDET, *Guide des archives du port de Rochefort*, 1973.

Si le marin est avant tout un navigant qui ne se comprend qu'à bord d'un navire : c'est aussi et malgré tout un terrien qui vit dans un foyer avec femme et enfants, au sein d'un quartier bien défini. Le marin a donc une vie maritime et aussi une vie terrestre faite de sociabilité et de réseaux multiples que nous aborderons sous divers angles. Dans cette société maritime, la femme de marin joue un rôle pivot et essentiel à l'équilibre du foyer et parfois de l'armement car les femmes ne se contentent pas « seulement » d'attendre l'éternel absent. Elles travaillent, elles s'occupent même si la mer n'est jamais loin de leur environnement professionnel[6]. Nous clôturerons cette étude des gens de mer par une étude de la mort du marin[7] en essayant de mettre en lumière la singularité de ce passage pour ces hommes qui comme le disait Homère constituent une troisième sorte d'Êtres, à mi-chemin entre les vivants et les morts …

6 Emmanuelle CHARPENTIER et Philippe HRODEJ (s.d), *Les femmes et la mer à l'époque moderne*, Presses Universitaires de Rennes, 2018.

7 Philippe MASSON, *La mort et les marins*, Grenoble, Glénat, 1995. Du même auteur, *Grandeur et misère des gens de mer*, Paris, Lavauzelle, 1986.

Chapitre 8 – LE MOUSSE, UN MARIN EN DEVENIR

I- Le mousse, un être de premier plan à définir et quantifier

Les mousses appartiennent indubitablement, malgré leur jeune âge, au vaste monde des gens de mer, un monde d'hommes ce qui rend leur situation également singulière[8]. Quelle place occupent ces petits êtres sur le pont des navires ou dans la société portuaire qui ne se cantonnent pas uniquement à ce qu'en dit Valin quand il écrit que le mousse : « *est le nom des garçons qui balayent et servent dans la marine, n'étant pas assez forts pour être matelots* »[9] ? Ils ont une fonction réelle à bord et participent à l'équilibre du navire. L'Encyclopédie de Marine de 1782[10] donne des précisions quant à l'âge et aux fonctions attendues chez ces jeunes garçons :

Les mousses sont des enfants au-dessus de l'âge de sept à huit ans, que l'on embarque sur les vaisseaux pour servir la maistrance et s'amariner ; ils deviennent matelots, et ne sont classés comme hommes de mer qu'au retour de leur second voyage[11].

Une cinquantaine d'années plus tard (1835) le mousse est décrit en ces termes[12] :

Le degré le plus bas de l'échelle hiérarchique des marins, c'est celui de mousse ; c'est le titre et le grade de l'enfant de dix à seize ans qui s'embarque ; qui est jeté si tendre dans une carrière si rude ; où son emploi […] devient à la fois une aide à l'indigence de ses parents, et un profit à l'État, pour qui le mousse est un matelot à venir.

De toute évidence, il s'agit d'un enfant en situation d'apprentissage qui se destine au dur métier de marin. En ce sens l'enfant participe au renouvellement des générations des futurs navigants de la société portuaire.

Plus concrètement, pour l'administration maritime qui, depuis Colbert et l'Ordonnance du 22 septembre 1668, entreprend le recensement de tous les marins du royaume en vue de servir sur les bâtiments du roi, le mousse va devenir, avec les adultes, un rouage du fonctionnement de ce système centralisé. Il est officiellement enregistré et soumis au Système des Classes à l'âge de dix-huit ans à partir du moment où il devient matelot. On comprend ainsi l'intérêt des stratèges politiques de faire toute leur place aux mousses et en particulier s'ils sont déjà fils de gens de mer classés. Néanmoins, en temps de guerre, les mousses sablais seront levés pour Rochefort au grand dam des familles. Les enfants sont donc à la base du Système des Classes[13] puisqu'ils deviendront matelots un jour et forment un vivier, une pépinière en devenir. Le développement de la marine de guerre française à l'époque de Louis XIV va de pair avec le développement concomitant de l'économie portuaire et maritime. C'est l'époque de l'essor économique des grands ports atlantiques (Bordeaux[14], Nantes[15], La Rochelle[16]) attirés par la fièvre coloniale et commerciale. Sous l'Ancien régime, le port des Sables-

8 Gilbert BUTI, Alain CABANTOUS, *Être marin en Europe occidentale (1550-1850),* Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2016.
9 VALIN, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la Marine du mois d'août 1681*, 1760, Tome 1, p. 513.
10 *Encyclopédie méthodique, ou par ordre de matières*, à Paris, Chez Panckoucke, 1782.
11 Martine ACERRA, *L'Encyclopédie Diderot & d'Alembert : la marine*, Paris, Bibliothèque de l'image, 1995.
12 Jules LECOMTE, *Dictionnaire pittoresque de la Marine*, 1835, p. 242-244.
13 Jacques CAPTIER, *Étude historique et économique sur l'inscription maritime*, Thèse de doctorat, Université de Paris (1896-1968). Faculté de droit et des sciences économiques, 1907.
14 Paul BUTEL, *Les négociants bordelais, l'Europe et les Îles au XVIIIe siècle*, Paris, Aubier, 1974.
15 Jean MEYER, *L'armement nantais dans la deuxième moitié du XVIIIe siècle,* Paris, Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1969. Bernard MICHON, *Le port de Nantes au XVIIIe siècle : construction d'une aire portuaire*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2011.

d'Olonne, enserré entre deux ports d'envergure comme Nantes et La Rochelle, va trouver sa voie en se spécialisant dans la pêche à la morue sur les bancs de Terre-Neuve[17] et deviendra un espace maritime intégré dans l'orbite nantaise[18]. Les mousses vont alors avoir toute légitimité pour prospérer dans ce port en plein développement, du règne de Louis XIV au lendemain de la guerre d'Indépendance américaine, un port qui va être tout au long de cette aventure morutière un centre de formation à ciel ouvert de futurs matelots et capitaines, garant d'une main-d'œuvre recherchée aussi sur les vaisseaux du roi. En effet, eu égard à la taille de leurs équipages, les terre-neuvas sablais nécessitaient deux mousses par navire comme l'indique l'Ordonnance d'avril 1689 réitérée en août 1732 :

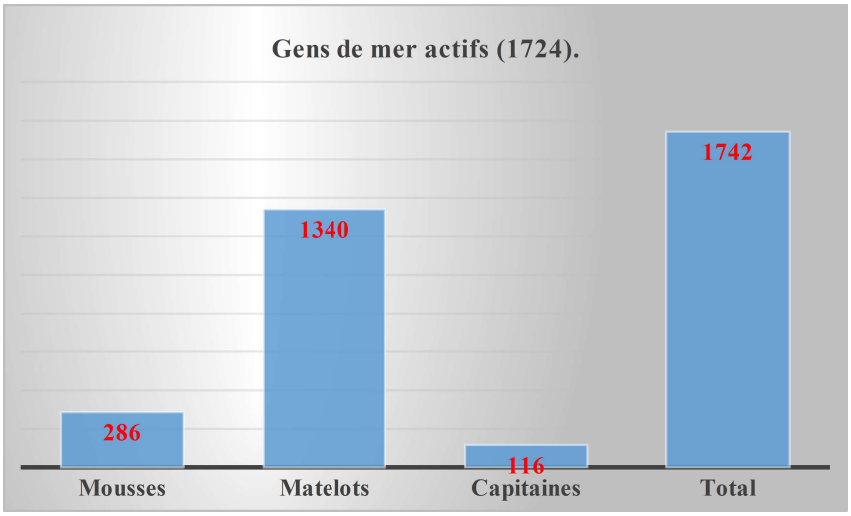
en prenant à leur bord, à chaque voyage qu'ils feront en mer : sçavoir, ceux dont l'équipage sera moindre de dix hommes, un jeune garçon au-dessous de dix-huit ans ; ceux dont l'équipage sera de dix hommes, deux, et ainsi de suite à proportion.[19]

Si bien qu'à la plus forte période de l'épopée morutière il fallait pourvoir aux besoins d'une flottille de 74 navires (1664) soit quelques 148 mousses alors que les dernières années de l'Ancien régime en nécessiteront deux fois moins. Mais, il ne faut pas non plus oublier que la petite pêche côtière avait aussi besoin de mousses de même que l'activité de cabotage. Le Masson du Parc signale que les chaloupes qui s'adonnent à la pêche du poisson frais emploient de deux à trois mousses chacune[20]. En temps de guerre, les mousses suppléent les carences en hommes disponibles si bien que l'on peut recenser jusqu'à cinq mousses par chaloupe[21]. Durant la seconde moitié du XVIII^{e} siècle particulièrement mortifère pour les hommes levés au service du roi, les mousses vont devenir une main d'œuvre indispensable au bon fonctionnement du port sablais. Ils remplacent ainsi les adultes pris au service du roi ou tués. Ces jeunes garçons ramènent ainsi la pitance quotidienne à leur famille et endossent le rôle de leur père, absent du foyer. Ils glissent lentement vers l'état adulte.

Quelle part représentent ces enfants dans la société maritime sablaise ? Par une lettre du 2 novembre 1724, Rostan[22] indique la répartition numérique et par grade des marins sablais. Les jeunes garçons représentent alors 14% de l'ensemble soit 286 mousses.

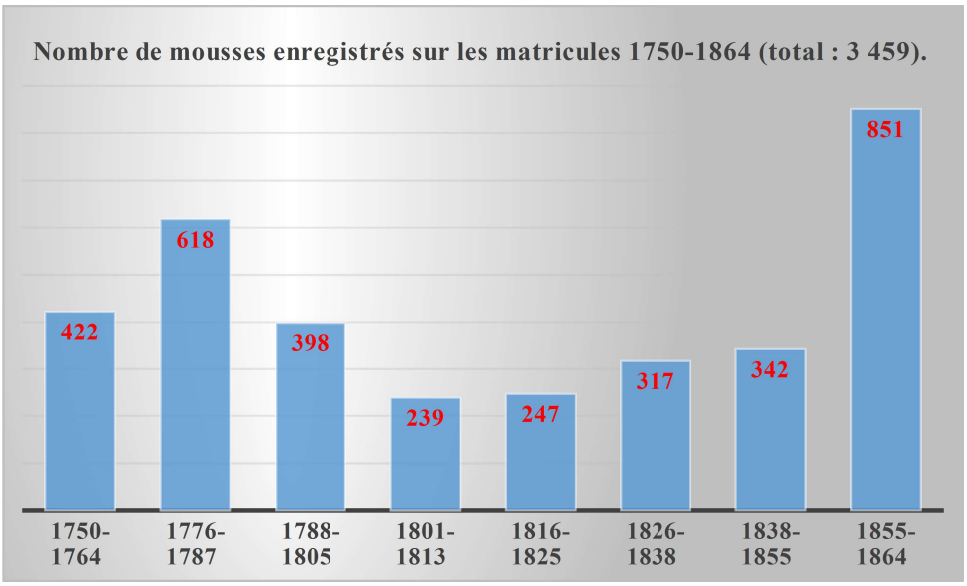
16 Mathias TRANCHANT, *Le commerce maritime de La Rochelle à la fin du Moyen-Âge*, Presses Universitaires de Rennes, 2003.
17 Charles DE LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale : des origines à 1789*, 2 volumes, Paris, Maisonneuve et Larose, 1962.
18 Bernard MICHON, *Ibid.*, p. 153 et ss.
19 René MÉMAIN, *Matelots et soldats des vaisseaux du roi : Levées d'hommes du département de Rochefort (1661-1690)*, Paris, Librairie Hachette, 1937.
20 Éric DARDEL, *« État des pêches maritimes sur les côtes occidentales de la France au début du XVIIIe siècle: d'après les procès-verbaux de visite de l'inspecteur des pêches Le Masson Du Parc (1723-1732)* », Université de Paris (1896-1968). Faculté des lettres, 1941.
21 SHD Rochefort, Registre des mousses 3P7-1.
22 Rostan, AN D2-55 (2 novembre 1724).

Graphique n° 43: Répartition quantitative des gens de mer sablais en 1724.



Si l'on ne prend en compte que les navigants actifs soit 1 742 personnes, les mousses représentent alors 16,4% des effectifs. Les mousses, forces vives en devenir, sont quatre fois et demi moins nombreux sur les quais du port que les matelots. Malgré tout ces enfants[23] font partie intégrante du paysage professionnel portuaire. Les matelots forment, de loin, la part la plus nombreuse avec 77% des marins et les capitaines moins de 7%. Observons la tendance sur le siècle qui suit pour singulariser le poids des mousses parmi les gens de mer. Leur poids numérique va s'affirmer tout au long de la période formant 17,3% des navigants en 1801 pour atteindre 28% entre 1826 et 1865[24]. Entre 1764 et 1864, le nombre de mousses a plus que doublé passant de 422 à 876 soit une augmentation de 107,6%. Ce métier victime d'une baisse continuelle du recrutement entre 1788 et 1855, prend un nouvel essor après cette période.

Histogramme n°82 : Évolution du recrutement des mousses sur la période 1750-1864.



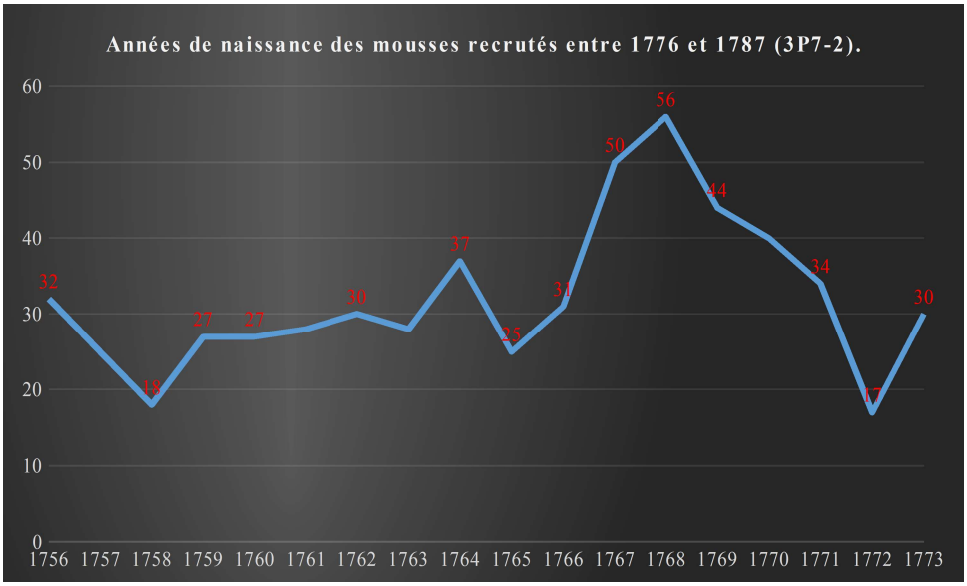
23 André ZYSBERG (s.d), *Depuis l'enfance matelot. Pêqueus et gens de la mé à la Hougue 1820-1870*, Presses Universitaires de Caen, 2005.

24 Entre 1850 et 1865 sont inscrits sur les registres matricules 876 mousses, 948 novices, 688 matelots, 441 hors de service et 140 capitaines de navires et maîtres au cabotage soit un total potentiel de 3 093 marins. Les registres de recensement de 1866 et 1872 font état de 508 et 754 marins soit un ordre de grandeur similaire au nombre de matelots estimé (688).

Avec une moyenne de 429 mousses nouvellement inscrits par décennie sur le siècle, on distingue cependant différentes phases de recrutement très nettes. Deux pics majeurs se distinguent notamment du lot.

Une première période forte de 18% concerne les années comprises entre la guerre d'Indépendance américaine et les veilles de la Révolution soit les dix dernières années de l'Ancien-Régime (1776-1787)[25]. Ceci interpelle sur le nombre d'enfants présents dans le port ; un nombre en augmentation sensible en comparaison de la période précédente avec une croissance de +46,4%. Ces enfants sont nés après la guerre de Sept Ans soit durant une phase de reprise de la natalité[26]. Ce solde de garçons trouve un emploi dans la pêche une dizaine d'années plus tard. Seuls 12% des mousses de cette période sont nés en dehors de l'Olonnais ce qui atteste d'une part d'un recrutement extrêmement local et d'autre part d'une reprise démographique. Ainsi, les mousses inscrits durant cette décennie sont nés, dans 31,6% des cas, entre 1756 et 1763 et 49% entre 1764 et 1770 soit des années de retour à la paix avec deux années particulièrement propices aux naissances : 1767 et 1768 avec 50 et 56 mousses nés ces deux années-là soit le double de l'année 1761 (28 mousses) alors que dans la décennie 1755-1765 le recrutement plafonne autour de 26 mousses : 27 en 1759 et 1760, 28 en 1761, 30 en 1762.

Graphique n°44 : Années de naissance des mousses recrutés entre 1776 et 1787.



25 On s'étonne de dénombrer 20,6% de mousses âgés de plus de 18 ans (127 exactement) dans ce registre. Faut-il y voir une méfiance du Commissaire aux Classes quant à l'expérience de ces hommes à servir sur les vaisseaux du roi ? Le commissaire aurait dû se dépêcher de les classer matelots pour fournir les vaisseaux du roi. Or, ces garçons restent inscrits comme mousses et seront levés les années suivantes en raison de la guerre. Le registre ouvre son recrutement en 1776 (81% des effectifs), soit deux années avant l'ouverture officielle de la Guerre d'indépendance américaine. En 1776, on se doutait pourtant que la guerre contre la perfide Albion allait être à l'ordre du jour dès l'année suivante et officielle en 1778. Qui plus est, ces mousses sont Sablais dans 74,8% des cas et issus du monde des gens de mer pour 49,6% d'entre eux et fils de marins dans 40,2% des cas ce qui reste inférieur à la moyenne du registre où 63,2% des mousses sont fils de gens de mer. Pourquoi dès lors s'obstiner à les maintenir mousses alors que la marine du roi a besoin d'hommes expérimentés pour armer sa flotte de guerre ?

26 Alors qu'entre 1756 et 1763, soit pendant la Guerre de Sept Ans, on enregistre 949 naissances en huit ans ; entre 1764 et 1771 ce sont 1 228 enfants qui naissent soit une augmentation de 29,4%.

Quels facteurs structurels expliquent cette hausse brutale du nombre de mousses ? Le métier de marin rencontre-t-il un regain d'intérêt chez les jeunes ? Est-ce à mettre en lien avec des besoins réels pour la pêche morutière ? Il semble que non puisqu'à cette époque l'armement morutier connaît une baisse sensible : entre 1744 et 1792, le nombre de morutiers passe de 55 à 21[27] soit une diminution très nette de près de 62%. La raison serait plutôt à rechercher sur le plan démographique avec une croissance amorcée dès les lendemains de la fin de la Guerre de Sept Ans. Pourtant ces mousses inscrits trouvent un embarquement.

Tableau n°85 : Enregistrement des mousses sur un siècle (1750-1861)

Registres des mousses	Années	Quantité de mousses recensés	Part en valeur	Taux d'évolution	Période	Nombre de mousses cumulés
3P7-1	1750-1764	422	12,2%		30,3% (37 ans)	**1 040**
3P7-2	1776-1787	618	17,9%	+46,4%		
3P7-3	1788-1805	398	11,5%	-35,6%	18,5% (25 ans)	**637**
3P7-13	1801-1813	239	6,9%	-39,9%		
3P7-20	1816-1825	247	7,1%	3,3%	26,4% (39 ans)	**906**
3P7-26	1826-1838	317	9,2%	28,3%		
3P7-27	1838-1855	342	9,9%	7,8%		
3P7-50 3P7-51	1850-1865	876	25,3%	148,8%	24,8% (9 ans)	**876**
		3 459	**100%**		**100%**	**3 459**

Si l'on observe les cohortes de mousses sur le siècle, on peut dès lors distinguer quatre périodes d'inégale durée et c'est une des limites de l'analyse qui suit. Les années 1750-1787 soit les trente années pré-révolutionnaires regroupent 30% des effectifs du siècle ; ce sera le maximum puisque la période suivante qui correspond aux vingt-cinq années de guerres maritimes (1793-1815) marquent un net fléchissement du recrutement des mousses avec une diminution de 38,8% ; le nombre de mousses enregistrés passant de 1 040 à 637. La disparition de la Grande pêche qui nécessitait des effectifs nombreux de mousses a porté un coup fatal aux besoins en jeunes garçons. La natalité sablaise, touchée par les levées dès février 1793, diminue durant cette période ce qui explique aussi cette baisse du recrutement. Après les guerres napoléoniennes, la tendance est à la reprise. La première décennie de la Monarchie de Juillet (1826-1838) se singularise par une hausse des recrutements (28,3% du total) et soixante-dix nouveaux mousses enregistrés. Enfin, nous avons isolé la dernière période, certes la plus courte (neuf années) comme étant celle où le nombre de mousses augmente de plus du double en l'espace d'une décennie passant de 342 à 876 ; un taux de croissance qui ne s'était jamais produit auparavant. Le métier attire en raison de nouveaux débouchés provoqués par le développement de la pêche à la sardine et de l'industrie de la conserve. Cette décennie affiche un taux d'évolution de 156,1%. Cette tendance est également corroborée par une moyenne indicative du recrutement annuel. Si entre 1750 et 1855, on enregistre entre 23 et 28 nouveaux mousses par an, ce nombre triple entre 1855 et 1864 où

27 Alain GÉRARD, *Les Sables et la guerre de Vendée. Manuscrits de Collinet (1788-1804)*, 2004, p. 75.

l'on dénombre 94 nouvelles inscriptions à l'année. On remarque donc que la période la plus creuse correspond à des années de crise marquées par des guerres et que la période de plus fort recrutement fut celle comprise entre 1776 et 1787 et 1850-1865, donc des décennies de paix et de prospérité économique.

Nous essayerons de mettre un peu d'humanité et d'apporter des nuances sur ces définitions en plaçant l'homme – ici un enfant - au 1er plan de nos investigations - et en utilisant les archives comme une statistique, mélange savant d'humanité et de réalisme d'un métier méconnu car décrit uniquement à travers le regard de ceux qui n'embarquent pas. C'est donc à une approche quantitative et qualitative que nous vous invitons s'inscrivant dans le sillage de Marc Bloch qui donne une dimension sociale aux études statistiques[28]. Pour lui, l'historien « *ressemble à l'ogre de la légende. Là où il flaire la chair humaine, il sait que là est son gibier* »[29]. Qui s'est donc intéressé à ces enfants hormis quelques auteurs romantiques comme Victor Hugo, Pierre Loti au XIXe siècle ou encore Jean Recher au siècle suivant[30] ? Pourtant, il y a tant à dire sur ces inscrits maritimes dont les sources archivistiques recèlent des trésors et donnent de la chair à ces anonymes, à ces humbles. Depuis le tout début des années 1980, quelques historiens se sont penchés sur ces enfants pour tenter de comprendre le milieu dans lequel ils évoluaient. Cet élan a suscité des vocations pour d'autres parties du littoral méditerranéen avec Gilbert Buti[31] ou ponantais avec Thierry Sauzeau[32]. Dans ce vaste ensemble humain, les jeunes garçons jouent un rôle de premier ordre sur le plan social, culturel et professionnel auxquels ils sont rattachés. Ce sujet mêle tout à la fois l'histoire mais aussi l'étude des mentalités et, dans une certaine mesure, l'anthropologie.

Dans le même temps, former des mousses au métier de marin c'est aussi anticiper la formation de futurs officiers-mariniers sur les vaisseaux du roi[33]. L'État royal encourage donc l'embauche de mousses à bord des navires et ouvre des registres matricules à cet effet. Ce sont ces registres qui vont nous apporter l'éclairage nécessaire pour appréhender ces jeunes marins dans une démarche prosopographique liant le mousse en tant qu'individu à son équipage et aux adultes qui forment son univers quotidien.

---

28 Jean BOUVIER, *Histoire économique et sociale de la France. Tome II, Des derniers temps de l'âge seigneurial aux préludes de l'âge industriel (1660-1789)*, éd. par Fernand Braudel et Ernest Labrousse, Paris, Quadrige, Presses universitaires de France, 1993.

29 Marc BLOCH, *Apologie pour l'histoire ou métier d'historien*, Paris, A. Colin, 1974, 7ème édition, p. 35.

30 Victor HUGO, *Océano nox* 1840, *La Légende des siècles,* 1859, *Les travailleurs de la mer*, 1866. Pierre LOTI, *Mon frère Yves* 1883, *Pêcheur d'Islande,* 1886*, Matelot* 1893*,* pour les plus connus. Jean RECHER, *Le grand métier, journal d'un capitaine de pêche de Fécamp*, Terre humaine, poche Pockett, 1977.

31 Gilbert BUTI, *Les chemins de la mer en Méditerranée: économies maritimes et gens de mer en société : échanges et mobilité (milieu XVIIe siècle-XVIIIe siécle)*, 3 volumes, France, 2007.

32 Thierry SAUZEAU, *Les marins de la Seudre : entre sel charentais et sucre antillais, XVIIIe-XIXe siècle,* La Crèche, Geste éd., 2005.

33 Martine ACERRA, André ZYSBERG, *L'essor des marines de guerres européennes : vers 1680-1790*, Paris, SEDES, 1997.

II- Le premier embarquement : un projet professionnel choisi ou subi ?

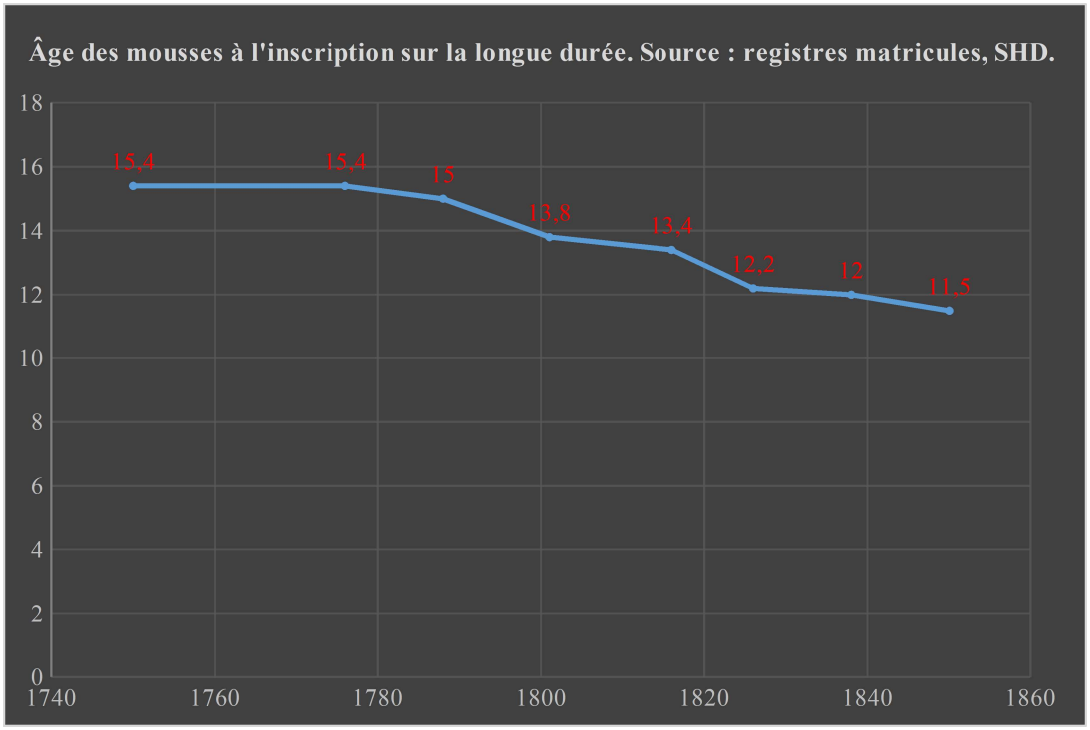
Comment les mousses découvrent-ils leur futur métier ? L'étude des registres matricules des gens de mer va nous permettre de mieux comprendre les logiques professionnelles de ces jeunes happés dès leur enfance[34] dans un monde professionnel qui ne leur est pas totalement inconnu. En effet, la grande majorité des mousses sablais est issue du milieu maritime. La pêche berce leur univers socio-culturel depuis toujours mais est-ce ce poids culturel inconscient qui les amène vers le métier ou d'autres facteurs ? Quelle est la part du déterminisme dans ces choix de carrière ? Les ports de pêche deviennent, pour reprendre la formule de Thierry Sauzeau, des espaces « naisseurs » de futurs marins, des territoires où l'enfant va développer des compétences professionnelles et devenir un vrai marin au contact des autres hommes de l'équipage[35]. Il n'existe cependant pas pour cette catégorie d'enfants – qui sont considérés comme des apprentis rappelons-le – de contrats d'apprentissage[36]. L'accord entre les parents et le patron du navire qui recrute lui-même son équipage se fait de manière tacite ou orale. Il est probable qu'un capitaine connaissant bien ses familles de matelots embarquait plus facilement leurs fils respectifs. Cette fidélité entraînait inévitablement des rapports d'autorité officieux entre les hommes. Les matelots se sentant redevables envers le capitaine d'avoir embauché qui un fils, qui un neveu.

A- L'âge au premier embarquement

Pour se former à un métier dont l'essentiel repose sur un apprentissage empirique des gestes et réflexes montrés par des marins aguerris[37], l'enfant commence tôt voire dans certains cas très jeune même si, selon les périodes, des nuances sont à apporter. On n'apprend pas le métier en restant sur le quai, à voir partir les navires. Le premier contact avec le métier passe donc inévitablement par un embarquement et un départ vers le large. Quand ? À quel âge et avec qui ? Autant de questions auxquelles, les registres matricules vont donner des réponses claires car chiffrées.

34 André ZYSBERG, *Ibid.*, Presses Universitaires de Caen, 2005.
35 Thierry SAUZEAU, « Les gens de mer de la Seudre à la fin du XVIII[e] siècle », *Les sociétés littorales du Centre-Ouest atlantique*, GERHICO, 1998, p. 381-393.
36 Il existe par contre de rares contrats d'apprentissage pour les charpentiers de navire ou les forgerons.
37 Alain CABANTOUS, « Apprendre la mer : Remarques sur l'apprentissage des mousses à l'époque moderne », *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, tome 40, n°3, juillet-septembre 1993, p. 415-422.

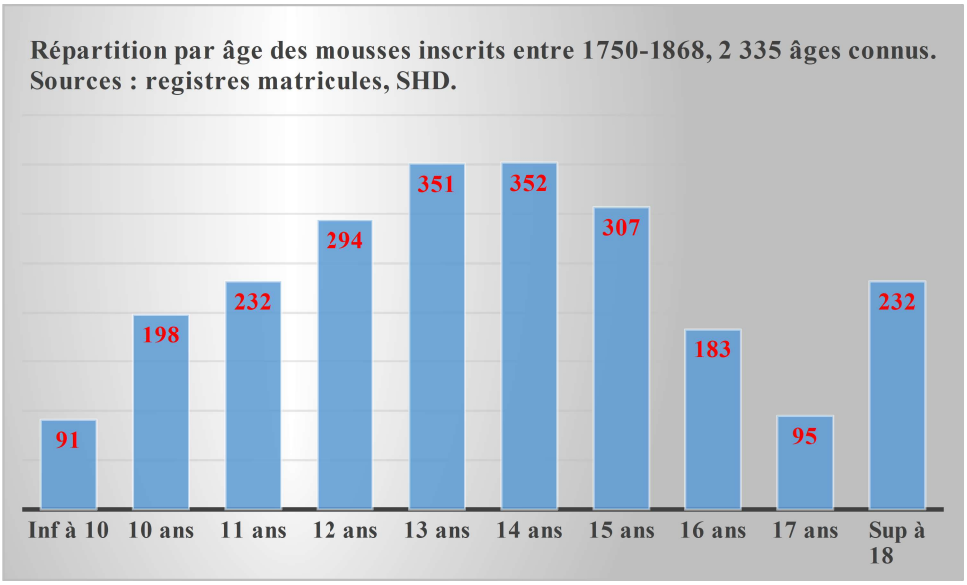
Graphique n°45 : Âge des mousses à l'inscription sur la longue durée (1750-1868).



Aux Sables-d'Olonne, la moyenne d'âge au premier embarquement s'élève à treize ans et demi sur le siècle soit un âge qui ne correspond pas avec les conceptions des ordonnances qui pourraient faire croire que les mousses étaient d'un âge juvénile. La courbe est à la baisse sur la durée passant d'une moyenne de 15 ans en début de période à 11 ans et demi un siècle plus tard. Le port sablais ne se distingue pas de ses voisins de la Seudre ni des marins de l'estuaire de la Loire[38] où l'âge à l'embarquement est identique. Il en est de même pour les marins du nord de la France. Selon Alain Cabantous, de Saint-Valéry-sur-Somme à Dunkerque la moyenne d'âge au premier embarquement avoisine les douze-treize ans. Si au Havre, les mousses embarquent vers 12,7 ans ; « *la première navigation […] se situe pour les trois-quarts d'entre eux entre 11 et 15 ans* ». Aux Sables, entre 1750 et 1868, ce taux atteint 66% des mousses. Par contre l'âge au premier embarquement est sensiblement différent de celui des mousses méditerranéens mis en lumière par Gilbert Buti : plus faible en 1765 (12,5 ans) que les mousses sablais et légèrement supérieur en 1788 (16,4 ans contre 15 ans aux Sables)[39]. Sur la place des Sables l'âge à l'embarquement a diminué de quatre ans en l'espace d'un siècle. Contrairement à ce que l'on aurait pu croire ce n'est pas à l'époque la plus ancienne que l'on entrait le plus tôt dans le métier.

38 Thierry SAUZEAU, *Les marins de la Seudre*, Geste éditions, 2005. Murielle BOUYER, « La place des mousses dans les effectifs du département maritime nantais au XVIII[e] siècle », *Cahiers nantais*, 2004, n°61, p.79-93.
39 Gilbert BUTI, *Ibid*., p. 251.

Histogramme n°83 : Répartition par âge des mousses entre 1750 et 1868.



En 1790, un décret interdit le recrutement des mousses avant l'âge de dix ans mais divers exemples prouvent que cette injonction ne fut pas toujours suivie. Il est d'usage d'embarquer tôt à la mer pour s'amariner au plus vite et près d'un mousse sur cinq (22,3%) avait entre 10 et 12 ans à son enregistrement[40]. Les mousses entre douze et quatorze ans forment la tranche d'âge la plus représentée sur la durée soit 42,7% de l'effectif total ce qui semble cohérent avec la moyenne de l'âge à l'embarquement surtout entre 1801 et 1825 à une période où la guerre a fait des ravages parmi les adultes. Débuter de bonne heure dans le métier est aussi un gage de réussite comme le souligne Vial du Clairbois lorsqu'il précise que le marin se doit d'être :

formé jeune ; ses premières campagnes doivent être faites avant vingt ans ; ceux qui se feront après cet âge, ne sont ordinairement jamais aussi bons matelots que les autres ; ils sont moins actifs et moins alertes[41].

Les chiffres cités dans le tableau ci-dessous attestent que les mousses âgés de moins de dix ans ne forment qu'à peine 4% des effectifs. L'embarquement juvénile reste donc très minoritaire voire exceptionnel mais il a néanmoins existé.

Tableau n°86: Répartition par tranche d'âge des mousses entre 1750 et 1868.

Années (registres des mousses)	Registre	Part des moins de dix ans	Part des 12-14 ans
1750-1764	3P7-1	1,8%	38,4%
1776-1787	3P7-2	0,9%	34,8%
1788-1805	3P7-3	4%	48,1%
1801-1816	3P7-13	1,4%	59,4%
1816-1825	3P7-20	5,8%	60,5%
1826-1838	3P7-26	14,4%	47%
1838-1855	3P7-27	5,6%	46%
1850-1868	3P7-80	3,1%	32%

40 Soit 521 mousses sur 2 335.

41 VIAL DU CLAIRBOIS (H-S.). *Encyclopédie Méthodique. Marine*, 3 volumes, Paris, 1783-1797.

Pourtant, entre 1826 et 1838, les mousses de moins de dix ans forment 14,4% du total des mousses embarqués soit le maximum sur la période étudiée. Doit-on y voir le signe d'un marasme économique qui pousse les plus jeunes à embarquer ? Cette génération de mousses correspond au baby-boom d'après-guerre napoléonien d'où des cohortes nombreuses d'enfants arrivant sur le marché du travail et une période économique difficile où la main-d'œuvre infantile devait répondre aux besoins de la famille. Sans doute aussi la carence masculine adulte est-elle compensée par l'entrée plus précoce des mousses sur le marché du travail.

Le nombre de garçons est-il si important que cela à cette période ? Il est indéniable que dès l'année 1816, un sursaut démographique se fait sentir avec une hausse de 7,8% des naissances par rapport à l'année précédente. Le retour de nombreux marins prisonniers, libérés des geôles anglaises à partir de 1814-1815, s'est aussitôt manifesté par une hausse sensible du nombre de mariages dès 1815 ; cette seule année concentrant 28,6% des mariages de la période 1815-1820[42]. Dès 1816, leur nombre diminue de 30% puis de 58% en 1817. Pour l'année 1815, année de référence ici, 69% des mariés étaient des marins. Dès 1816, année suivant la hausse des mariages constatée, le nombre de naissances est supérieur de 29% par rapport à l'année 1811 par exemple et l'on passe de 118 à 152 naissances. Cette hausse de la natalité se confirme jusqu'en 1818. Les naissances commencent à décroître dès 1819 avec une baisse significative de -17% accentuée à -32,4% l'année suivante. On avait ressenti un regain des naissances en 1814 de 32,4% atteignant un nombre de naissances quasiment identique à la plus forte année à savoir 1816 (151 contre 152 naissances)[43].

Démographie et vie active sont liées puisqu'il fallut très certainement placer un peu plus tôt les aînés pour élever des familles devenues nombreuses d'autant plus que les années 1820-1830 sont plutôt des années de misère pour les pêcheurs et leurs familles. Le 30 décembre 1821 le maire des Sables demande des secours au sous-préfet étant donné la

cruelle position où se trouvent plus de deux-cents familles réduites à la plus affreuse misère par le défaut de pêche depuis vingt-deux jours.

Quelques années plus tôt à l'occasion de la saint Louis, du pain avait été distribué aux indigents dont le nombre dépassait le millier soit près de 25% de la population sablaise. Le maire semble peu optimiste et pense que ce chiffre sera supérieur en l'année 1818 « *vu la détresse absolue du peuple, la mendicité et le vil prix de la pêche et la cherté des denrées de première nécessité* »[44].

Dans 81% des cas, les mousses qui commencent leurs armes de manière précoce sont issus du milieu maritime par leur père. On vérifie, par ce biais-là aussi, que le métier du père implique une entrée plus rapide dans le monde maritime ; une forme d'atavisme en quelque sorte. Prendre la mer était une nécessité vitale pour les enfants de certaines familles. À terre c'était pour la mère une bouche de moins à nourrir et un salaire qui rentrait au retour du navire. La situation économique déplorable de certaines familles ne pouvait que pousser à reproduire le schéma professionnel ancestral et familial. En 1812, le ministre Décrès reprécise l'âge d'embarquement et l'établit à 12 ans. Comme on l'a vu précédemment, les mousses de la cohorte 1 (nés entre 1815 et 1833) débutèrent dans le métier à l'âge de 11,4 ans en moyenne soit en deçà des attentes du ministre. Ces embarquements précoces ne sont pas sans rappeler les deux vers d'un poème de Victor Hugo extrait de *La Légende des siècles* (1859) et dans lequel on peut lire « *L'homme est en mer/ Depuis l'enfance matelot* ».

42 Soit 57 mariages sur 199.

43 Précisons qu'il faudra attendre 25 ans soit l'année 1841 pour que le nombre de naissances soit supérieur à cette année-là

44 AM LS, DII-78, 30 décembre 1821 et 12 août 1818.

La relative insouciance propre à l'enfance cache en réalité un tout autre état d'esprit car ces enfants vivent quotidiennement au contact direct de l'océan qui berce la ville-portuaire et passent aussi une partie de leur temps à pratiquer la pêche à pied pour nourrir leurs familles[45]. Aussitôt embarqués, les mousses quittaient donc un univers féminin pour entrer de plein fouet dans un univers clos et isolé composé exclusivement d'hommes. Cette promiscuité forcée pouvait être vécue comme un véritable choc psychologique pour ces mousses qui passent, sans transition aucune, du cocon familial au carcan professionnel. Il n'y a pas de période transitoire, c'est une immersion complète et inéluctable vers un monde jusqu'alors inconnu ou simplement effleuré. À son retour, sa vie avait basculé, parti encore enfant pour les brumes de Terre-Neuve, il rentrait quatre mois plus tard transformé physiquement, grandi par son expérience. Ceci, les historiens ne pourront pas le mesurer ou difficilement. On tente à travers ce biais de cerner ce que fut la vie de ces hommes qui n'ont pas laissé de trace dans la grande Histoire ce qui ne veut pas dire pour autant qu'ils n'eurent pas d'histoire. La génération de mousses qui suivra partira certes plus tôt à la mer mais beaucoup moins loin, ne pratiquant plus à cette époque la Grande pêche.

Quel lien établir entre embarquement et rang dans la fratrie ? Prenons l'exemple des mousses de la cohorte 1.

Tableau n°87 : taille des familles de marins de la cohorte 1

Nombre d'enfants	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**18**	**total**
Nombre de familles	1	6	8	10	7	8	9	6	3	1	2	1	
	1	12	24	40	35	48	63	48	27	10	22	18	348

Sur 85 mousses nés entre 1815 et 1833 (cohorte 1), 50,6% étaient l'aîné d'une famille qui allait compter au fil du temps de deux à onze enfants. Ces aînés ont embarqué à l'âge de 11,5 ans alors que la moyenne globale est de 12,6 ans. Le tableau ci-dessous atteste bien d'une précocité de l'âge à l'embarquement en fonction du rang occupé dans la famille. Il y a près d'un an et demi de différence entre un aîné et le benjamin d'une fratrie.

Tableau n°88 : Âge à l'embarquement en fonction de la place dans la famille (cohorte 1).

Rang de naissance dans la phratrie	**1er**	**2ème**	**3ème**	**4ème**
Moyenne d'âge	11,6 ans	12,3 ans	13,1 ans	11,5 ans
Nombre	43	19	7	2

Il y a donc anticipation de l'âge au 1er embarquement en fonction du rang de naissance et ce sans doute pour des raisons économiques. La misère des parents les incite-t-elle à accélérer le processus de formation de leurs fils aînés pour améliorer ainsi le budget domestique ? Par ailleurs, les dix enfants ayant commencé les plus jeunes soit de huit à neuf ans étaient à 90% fils de gens de mer et tous aînés de famille. Le milieu maritime semble en effet vivre dans un contexte plutôt précaire et un aîné qui part en mer reste avant tout aussi et surtout une bouche de moins à nourrir[46]. Confrontés à cette même misère, la familiarité avec l'élément marin et le métier en général emporte sans doute la décision plus rapidement dans

45 Emmanuelle CHARPENTIER, *Le littoral et les hommes : espaces et sociétés des côtes nord de la Bretagne au XVIIIe siècle*, Thèse de doctorat, École doctorale Sciences humaines et sociales, 2009.

46 Anne GAUGUE, *Affronter la mer: les marins pêcheurs au XXe siècle*, Paris, Hachette littératures, 2003, p. 71.

les foyers maritimes que dans les autres. Le *droit d'aînesse* en milieu marin semble être surtout un gage de départ avancé du milieu familial. Par contre, le nombre d'enfants dans la famille ne conditionne pas pour autant une entrée plus précoce dans le milieu maritime navigant. C'est bel et bien la place de l'enfant qui semble donc déterminante dans cet échiquier social et professionnel d'autant plus que le nombre d'enfants – donc de frères et sœurs – a été calculé sur la durée ce qui ne veut pas dire qu'au moment d'embarquer le mousse en avait autant. Tout dépend aussi si les aînés sont des garçons.

À une époque où la guerre maritime a fait rage, on peut aussi supposer que l'entrée dans la vie active était plus précoce pour les orphelins de père. Entre 1750 et 1764, période marquée par la guerre de Sept ans, 47,8% des mousses sont déjà orphelins de père et 9% d'entre eux non plus ni père, ni mère pour les attendre au retour. L'absence du père au foyer peut-être perçue comme un indicateur favorisant une entrée plus précoce dans le métier.

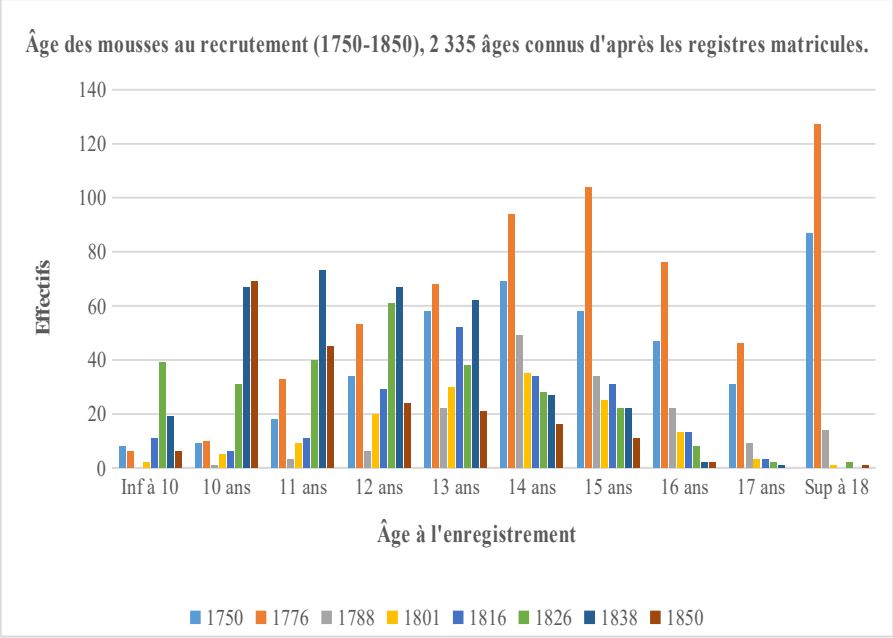
Tableau n° 89: Périodisation des décès pères des mousses (1751-1764)

Période de décès du père	1751-1756	1757-1763	1764	Total
Nombre	46	127	3	176
Valeur	26,1	72,2	1,7	100

Le taux d'orphelinat de père est plus élevé entre 1757 et 1763, de l'ordre de 72,2% du total. La guerre n'a pas épargné les pères des mousses, marins pour la plupart, morts sur les vaisseaux ou en prison en Angleterre.

L'âge au 1er embarquement n'est pas linéaire car, selon les périodes, il peut y avoir de grandes variations.

Graphique n°46 : Répartition de l'âge des mousses au recrutement par période (1750-1850).



En effet, jusqu'en 1805 l'âge semble tardif puisque toujours supérieur à 15 ans. À compter de cette date, ô combien funeste pour la marine française, l'âge au 1er embarquement diminue sensiblement puisque les mousses commencent à 13 ans ½ et cet âge ira toujours en décroissance perdant quatre années par rapport aux années référentes 1750-1764. Le recrutement est intimement lié aux besoins de la marine de guerre et à la question de l'offre et de la demande. Il existe pour certaines périodes davantage de besoins en mousses que pour d'autres. La part des plus de dix-huit ans n'est pas négligeable en fonction des périodes. C'est ainsi que pendant la guerre de Sept Ans, quatre-vingt-quatorze mousses entrent dans le métier à plus de dix-huit ans dont treize ont plus de vingt-deux ans et, à la période suivante 1776-1787, le nombre de mousses âgés de plus de dix-huit ans est de cent-vingt-sept personnes dont quatorze ont plus de vingt-deux ans. Le Commissaire aux Classes enregistre comme mousses des adultes venus compenser les pertes dues aux guerres maritimes précédentes. Près de 63% des inscrits tardifs le seront en période de guerre (1757-1763)[47]. Par contre, en deux années (1763-1764), la moyenne d'âge des entrées est supérieure (22,6 ans) aux années précédentes (21,4 ans). Pour la période suivante, sur les cent-vingt-sept mousses âgés de plus de dix-huit ans inscrits entre 1776 et 1787, 83,5% l'ont été en temps de guerre soit entre 1776 et 1783 parmi lesquels trente-neuf étaient nés en dehors des Sables dont six étaient nés en dehors du Bas-Poitou. Il est étonnant cependant de voir ces tranches d'âge garnir les registres matricules des mousses, la logique aurait voulu qu'ils soient enregistrés en tant que novices[48]. On peut imaginer que leur inexpérience des choses de la mer et du métier de marin ait amené à leur classement comme mousse plutôt que comme novice ce qu'ils ne purent refuser faute de travail à terre. Par ailleurs, on peut supposer que les armateurs incitaient à un tel classement pour gagner en masse salariale.

Finalement, les derniers mousses de notre période entrent dans le métier beaucoup plus tôt que leurs aînés puisqu'entre 1850 et 1868, les mousses commencent leurs premières armes vers onze ans et demi. Certes, leur horizon est moins vaste que leurs aînés terre-neuvas puisque le port a abandonné les grands bancs pour la petite pêche côtière : l'aire géographique professionnelle s'est restreinte et les efforts demandés aussi. S'il fallait une solide constitution physique pour partir à Terre-Neuve, les efforts demandés pour la pêche côtière sont moins exigeants. C'est ainsi que les mousses de moins de douze ans forment 40,7% des effectifs contre 8,3% un siècle plus tôt. Le mousse Charles Louis Marie Brochet (1835-1916), natif de Rosnay près de Mareuil-sur-Lay, embarque pour la première fois à l'âge de douze ans et demi pour la campagne sardinière de mai à novembre 1848 à bord du canot *Sept frères* **(Annexe 69).** Il enchaîne sur *La Jeune Ovide* de mai à novembre 1849 puis sur *Le Paul et Lina* jusqu'en juin 1850. Ses premiers embarquements se passent « en douceur » et sont marqués par la saisonnalité. Il reprend du service sur le canot *Sept frères* avant d'embarquer au commerce sur *La Constance* au cabotage. Mousse de mai 1848 à décembre 1850 soit durant trente-et-un mois, il accède ensuite au grade de novice, à l'âge de quinze ans, après vingt mois et dix jours de petite pêche[49]. L'un de ses frères, Gustave Brochet commence encore plus tôt, tout juste passé ses dix ans, le 30 avril 1851 à bord du même canot sardinier qu'il fréquentera à la saison 1852 également[50]. Il est classé novice le 1er avril 1856 soit après cinq années passées en tant que mousse. Ces deux exemples, pris dans une même famille montrent des

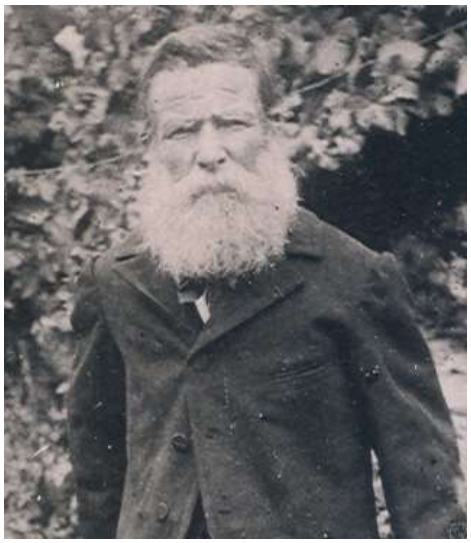
47 Timothé LE GOFF, « Offre et productivité de main-d'œuvre dans les armements français au XVIIIe siècle », *Histoire, Économie, Société*, 1983, n°3, p. 457-473.

48 Les registres des novices de cette période ont disparu.

49 SHD Rochefort, 3P7-80 n°5.

50 SHD Rochefort, 3P7-80 n°12. C'est aussi le cas pour Olivier Brochet (3P7-80, n°41), embarqué mousse sur le canot familial à l'âge de quinze ans (1853) et passé novice en décembre 1854. Il en sera de même pour le benjamin de la phratrie Athanase Brochet (3P7-80, n°81), mousse à dix ans et demi (mai 1855) sur le canot *Sept Frères* et porté novice en août 1860 âgé d'à peine seize ans.

parcours différents tant sur la durée que sur l'âge à l'embarquement. Par contre, ils deviennent novices au même âge.



Document n°61 - Charles Louis Marie Brochet (1835-1916), coll. part.

Quel regard peut-on porter sur les origines socio-professionnelles et géographiques des marins au cours du siècle (1750-1860) ?

B- Origines géographiques et sociales et évolution du recrutement des apprentis (1750-1860)

Les origines géographiques

D'où viennent ces jeunes garçons qui se destinent au métier de marin ? Sont-ils contraints et forcés de s'y soumettre ou est-ce un choix personnel ? Quels poids structurels et sociaux pèsent sur leurs épaules ? Ont-ils réellement le choix d'effectuer un métier pratiqué avant eux par leur père et leurs grands-pères ? Autant de questions que l'exploitation des registres matricules rend possible grâce aux données relevées systématiquement. Entendre un vieux capitaine assis sur le quai raconter ses souvenirs peut tout aussi bien susciter des vocations que d'avoir un père charpentier de navire et assister aux lancements de ces fiers bâtiments qui firent la renommée du port. Bercés dans un espace où la mer est omniprésente, les jeunes garçons n'avaient d'autre repère que l'océan et cet appel du large.

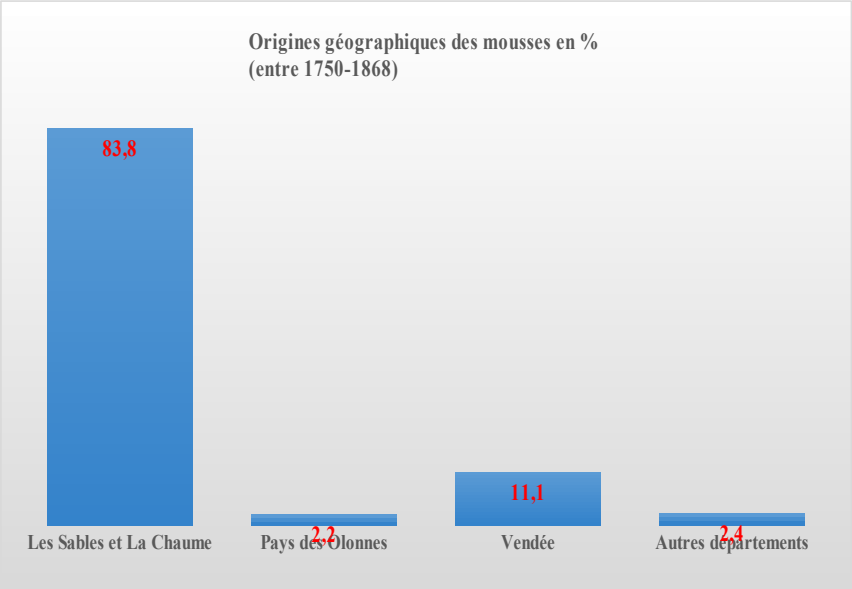
Tableau n°90 : Les origines géographiques des mousses (1750-1868) : voir cartes en annexes 70 à 82

Période	1750-1764	1776-1787	1788-1805	1801-1816	1816-1825	1826-1838	1838-1855	1850-1868
Les Sables	89,8%	85,3%	87,2%	92,8%	93,1%	87,8%	70,5%	64,1%
Vendée	6,3%	9,4%	8,7%	4,7%	4,1%	9,5%	18,7%	27,3%
Autres départements	1%	2,6%	1%	1,7%	2,4%	2,5%	4,7%	3%
Étranger	2,9%	2,7%	3,1%	0,8%	0,4%	0,2%	6,1%	5,6%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Chez ces gens de mer, le poids de la reproduction sociale est très fort à tel point que l'on peut même parler d'atavisme et ce d'autant plus que les quartiers dans lesquels ils vivent reproduisent et concentrent cette même population homogène[51]. La ville des Sables a donné près de 84% des mousses de la période ce qui reste supérieur au port de Bourgneuf où les deux tiers des inscrits maritimes étaient nés[52] mais équivalent à celui du Croisic pour 86% des matelots de la décennie 1727-1738[53]. Le métier de marin repose donc sur un fort recrutement local et si l'on y ajoute les communes limitrophes, on atteint 86,5% d'Olonnais parmi les mousses. Entre 1816 et 1825, plus de 93% des mousses sont des locaux ce qui dénote un certain resserrement ; par contre, en fin de période, le poids des locaux diminue pour atteindre moins de 70% des effectifs. On assiste donc à un élargissement géographique du recrutement en fonction des périodes. La part des étrangers – minoritaire tout au long de la période – était plus élevée avant 1805 et reprend après 1838.

Quelle est donc la provenance géographique des mousses embarqués aux Sables entre 1750 et 1868 ? Est-ce que l'étude de l'origine géographique des mousses sur la longue durée est révélatrice de tendances de recrutement ?

Histogramme n°84 : Origines géographiques des mousses sur le temps long (1750-1868).



Le recrutement des mousses est immuable et enregistre au fil des générations, des noms de famille identiques aux générations précédentes. Il y a très peu de mixité géographique au sein même de cette catégorie de navigants ce qui n'est pas le cas des novices par exemple où le brassage humain est plus fort. Le poids social se double d'un poids géographique local très fort pour les mousses.

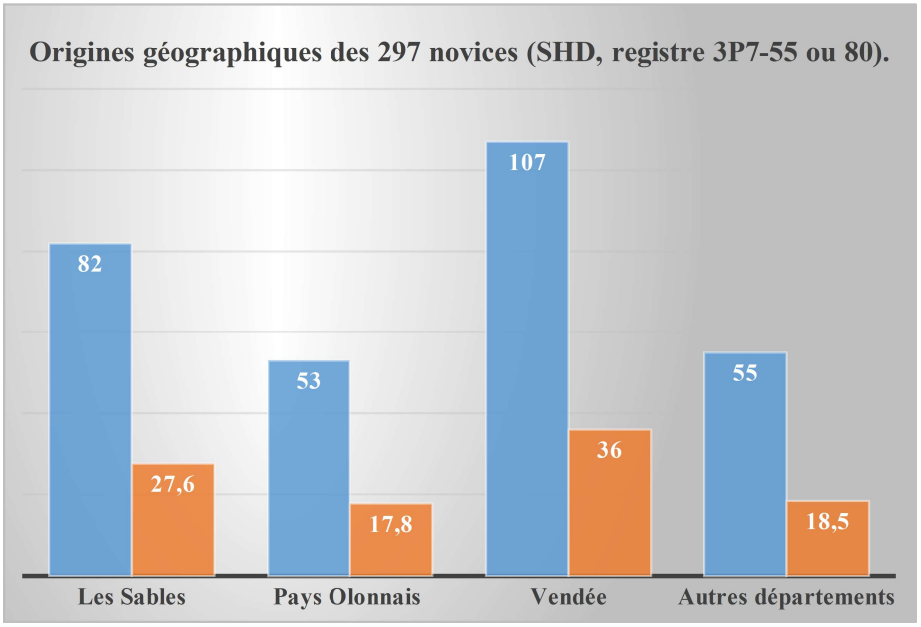
51 Nicolas COCHARD, *Les marins du Havre : gens de mer et société urbaine au XIXe siècle*, Presses Universitaires de Rennes, 2016.
52 Jean-Claude BOUTIER, *Le Havre de Vie*, Master 2, Nantes, p. 25.
53 Karine PRINOT, *Le port du Croisic (1700-1750),* Mémoire de maîtrise, 1991.

Tableau n°91 : Les apports extérieurs (1788-1848) : comparatif mousses/novices

	Mousses			Novices		
Années	**Registre**	**Nombre d'inscrits**	**Poids des inscrits extérieurs au port**	**Registre**	**Nombre d'inscrits**	**Poids des inscrits extérieurs au port**
1788	3P7-3	398	9,7%	3P7-5	396	12,1%
1801	3P7-13	239	6,4%	3P7-14	279	9%
1816	3P7-20	247	6,5%	3P7-22	223	8,9%
1826	3P7-26	318	12%	3P7-30	312	77%
1848	3P7-50	449	39,4%	3P7-80	297	72,3%

Ce tableau comparatif permet de mesurer les apports extérieurs en terme professionnel. Il apparaît nettement que le recrutement des mousses est plus local que celui des novices et, ce sur toute la période. Confortant l'idée de Thierry Sauzeau, les mousses restent un vivier fort pour la marine de pêche, eux-mêmes issus du milieu maritime local[54]. L'année 1826 est riche d'enseignement puisqu'à partir de cette date, les mousses nés en dehors des Sables forment 12% des inscrits contre 6,5% à la période précédente et cette part va augmenter en 1848 pour atteindre 30%. L'aire de recrutement s'élargit donc en dehors des Sables. Cette tendance à recruter vers l'extérieur est encore plus marquée chez les novices qui ont toujours été supérieurs aux mousses mais les chiffres explosent en 1826 avec 77% de novices nés en dehors des Sables. Cette arrivée massive de novices extérieurs au port des Sables est à mettre en relation avec les vagues de migrations étudiées en première partie. D'où proviennent ces hommes en quête de travail qui se singularisent des mousses à plus d'un titre ? L'analyse du registre 3P7-55 ouvert entre 1860 et 1865 permet de connaître leur origine géographique (**Annexes 83, 84**).

Histogramme n°85 : Origine géographique des 297 novices entre 1860 et 1865.



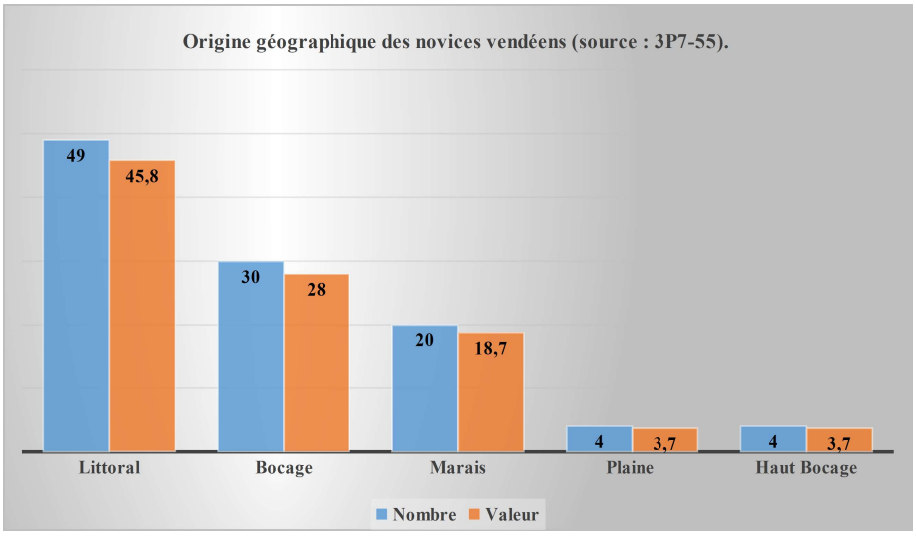
54 Thierry SAUZEAU, *Les marins de la Seudre. Entre sel charentais et sucre antillais, XVIIIe-XIXe siècle*, La Crèche, Geste éd., 2005. *Les gens de mer de la Seudre (milieu XVIII^e^-milieu XIX^e^). Prosopographie de trois générations de marins du Quartier de Marennes, inscrits entre 1760-1825*, Thèse, trois tomes, Poitiers, 2002.

Le graphique atteste d'une certaine ouverture géographique puisque les natifs du lieu ne représentent plus que 27,6% du total voire 45,6% en y incluant les proches Olonnais. Malgré tout, plus de 81% des novices restent vendéens. La commune d'Olonne a donné quarante-sept novices ce qui la place en tête des communes pourvoyeuses de main-d'œuvre. La proximité géographique joue en faveur de ces jeunes hommes qui trouvent aux Sables un emploi complémentaire car il ne s'agit que de « matelots d'occasion » embarquant pour la saison sardinière. Ces derniers ne quittent jamais complètement la terre, ils vont à la mer pour l'appât du gain. Une campagne sardinière réussie permet d'assurer un meilleur hiver. On trouve ainsi essentiellement des fils de cultivateurs des bas-villages olonnais comme La Girvière, La Roulière ou de La Bauduère, villages situés en bordure du chenal mais aussi des fils de meunier comme les deux frères Amand Harcel Gravoille (1824-1904) et Alcide Florimond Gravoille (1835-1916)[55]. Prenons l'exemple du frère aîné, il est inscrit comme novice le 3 mai 1851 à l'âge de vingt-sept ans et embarque sur le canot *Le Charles*[56] avec le patron Jotereau pour les campagnes sardinières de 1851 à 1855. Lors de sa dernière campagne écourtée (7 mai-23 juin 1855), il renonce à la carrière maritime tout comme son frère qui cesse toute navigation en 1856 pour se consacrer au jardinage. Amand Harcel Gravoille lors de son mariage aux Sables en 1853 avec une Chaumoise est qualifié de cultivateur et non de marin. Les novices olonnais formaient donc une minorité bien présente numériquement sur le pont des sardiniers.

Armand Harcel Gravoille a donc enchaîné cinq campagnes sardinières et reprendra néanmoins du service entre 1874 et 1880[57] (**Annexe 85**). L'objectif de ces gens issus de la terre, n'est pas d'embrasser la carrière maritime ; la pêche n'est ici qu'un apport saisonnier, un palliatif pour une sécurité alimentaire à venir. Ces marins d'occasion olonnais entretiennent une forme de pluriactivité[58] à la belle saison. Toute la communauté chaumoise, y compris paysanne, s'enrichit grâce au poisson argenté et alterne ainsi travail de la terre, l'hiver, et celui de la mer, à la belle saison. Ces paysans dans l'âme se transforment en « laboureurs de la mer »[59] pour quelques mois et viennent compléter les besoins des équipages. Dans le périmètre olonnais, la commune du Château-d'Olonne est moins tournée vers la pêche puisque seuls deux candidats[60] s'inscrivent novice alors que quatre garçons de l'Île-d'Olonne le font dont les deux frères Richard, fils de sauniers[61]. Embarquer à la sardine en plein été alors que l'activité salicole bat son plein témoigne-t-il d'une mauvaise année pour la récolte de sel ou la nécessité de libérer des bouches à nourrir dans ces familles pléthoriques du marais olonnais ? La commune de Brem toute proche a fourni dix-sept novices ce qui la place en seconde position derrière Olonne. Parmi ces jeunes hommes figurent deux frères douaniers dont le père est nommé garde-champêtre à la Chaume et des garçons originaires du village de La Gâchère, bordé par le chenal[62]. La mer ne leur est pas étrangère et l'on peut supposer qu'ils pratiquent la pêche à pied en raison de la proximité de leur village avec l'estran. La ville de Talmont a quant à elle fourni huit novices[63] reprenant ainsi une tradition remontant au milieu du XVIII[e] siècle où quelques mousses originaires du village des Hautemers non loin du littoral talmondais avaient embarqué à la Grande pêche[64].

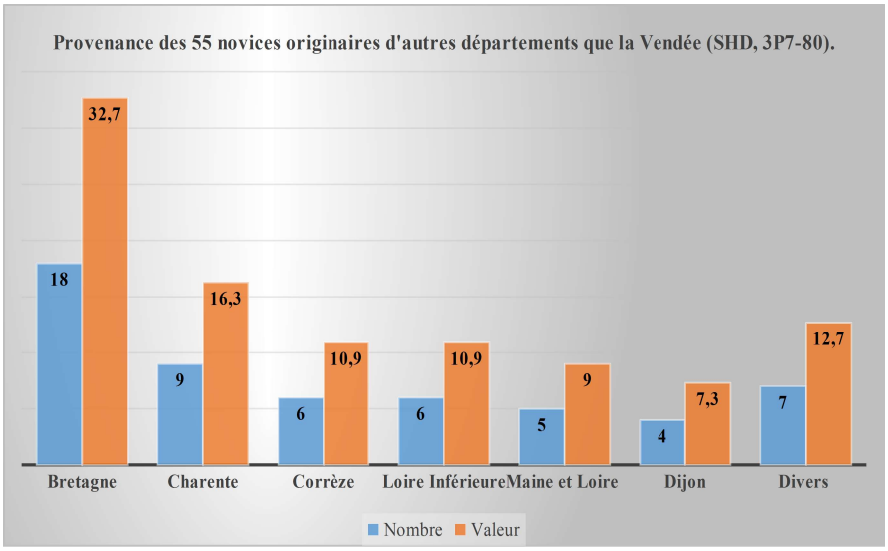
55 SHD Rochefort, 3P7-80 n°17 et 39.
56 ADV, 5P-106. Canot de 3,1 tonneaux, construit en 1841 chez Séraphin Chaigneau pour le compte de Charles Rousseau. Détruit en 1862.
57 SHD Rochefort, 3P7-115, folio 379.
58 Emmanuelle CHARPENTIER, *Ibid*., p. 656.
59 Parole de la chanson « *L'angélus de la mer* », Gustave Goublier, 1894.
60 SHD Rochefort, 3P7-80 n°51 et 282.
61 SHD Rochefort, 3P7-80 n°24, 33, 54 et 224.
62 SHD Rochefort, 3P7-80 n°42, 153 (frères Lartigau), 43, 91, 115 (famille Cougnaud).
63 SHD Rochefort, 3P7-80 n°52, 68, 70, 117, 162, 194, 235, 283.
64 SHD Rochefort, 3P7-1.

Histogramme n°86: Provenance géographique des novices vendéens (registre 3P7-55).



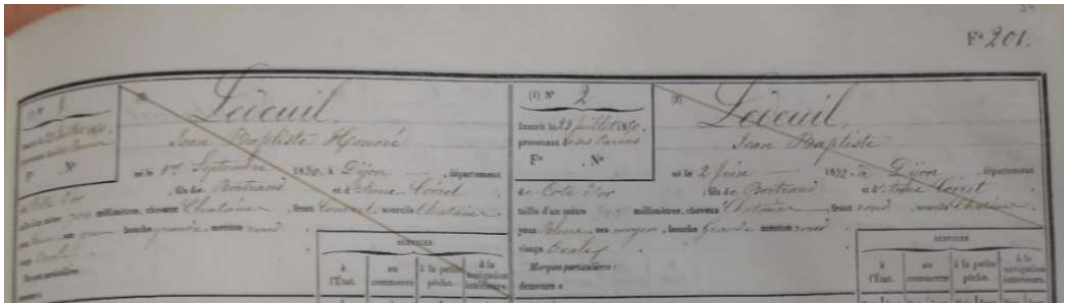
Ce sont les communes du littoral vendéen qui se délestent le plus de leurs fils pour entreprendre le métier de marins avec des communes telles que Croix-de-Vie (4), Saint-Hilaire- de-Riez (15) et Saint-Gilles (1). Le marais a donné quelques garçons originaires du Fenouiller (3), Sallertaine (1), Le Perrier (1), Soullans (2) par exemple. Plus on s'éloigne de la mer et moins les candidats au grade de novice sont nombreux puisque le haut-bocage et la plaine vendéenne ne fournirent que 7,4% des novices soit quatre fois moins que le bocage entre les Sables et La-Roche-sur-Yon.

Histogramme n°87 : Origines géographiques des novices non-Vendéens.



Moins de 19% des novices proviennent d'un département extérieur à la Vendée parmi lesquels 33% sont originaires de Bretagne puis de Charente-Inférieure. Pour la Bretagne, huit novices proviennent du Morbihan et huit autres des Côtes du Nord et seulement deux d'Ile et Vilaine. Nous n'insisterons pas davantage sur ce fait ayant déjà eu l'occasion de l'évoquer en première partie. En troisième position arrivent six novices natifs de Corrèze dont la moitié est née au village de Darnets. Ces derniers n'ont pas fait souche. Enfin, on peut être surpris de trouver quatre Dijonnais mais cela est dû à la migration d'un père de famille, Bertrand Ledeuil (1803-1859) chargé de garçons (voir partie 1). Ce dernier embarque sur *La Providence* avec le patron Biron en 1853 et 1854 puis est classé hors-service ayant atteint

cinquante ans[65]. En s'installant à La Chaume, ces familles ne laissent guère le choix à leurs fils que de devenir marin, un métier avec ses codes et sa culture qui leur sont complètement étrangers mais auquel ils vont rapidement s'intégrer et s'assimiler.

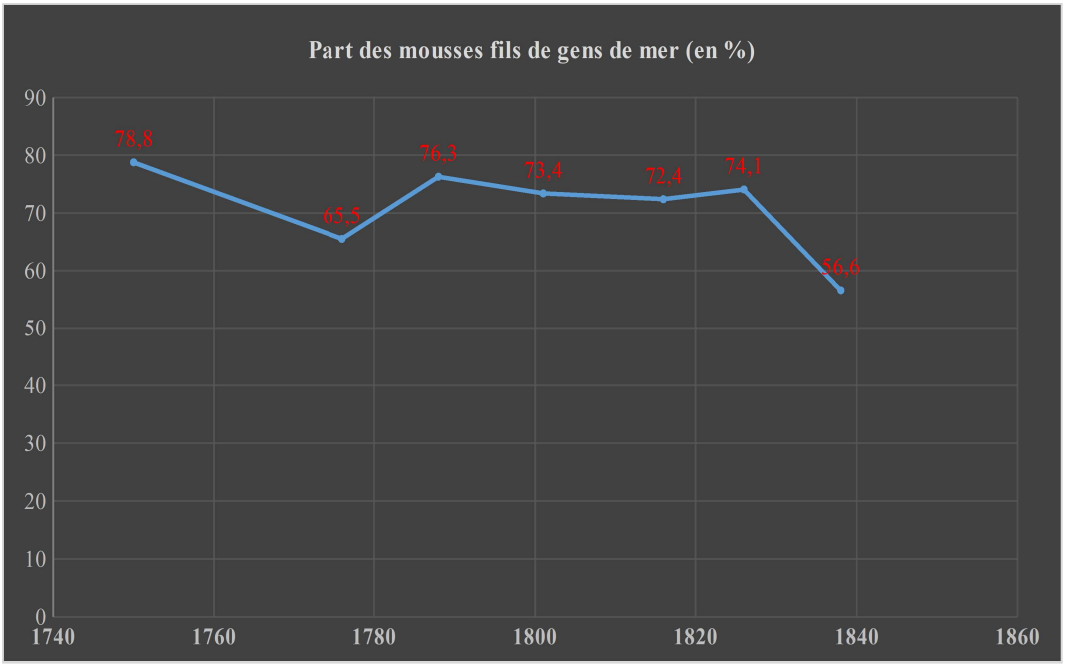


Document n°62 - Les deux frères Ledeuil, Jean Baptiste *Honoré* (1830-1894) et Jean-Baptiste (1832-1884) sont inscrits sur le registre des novices en 1848 et 1849 (3P7-80 n°1 et 2, folio 201). Ils passeront tout deux matelots en avril et août 1851. Ils avaient navigué sur le même canot, *La Zulma* (patron Daviot) de novembre 1850 à avril 1851.

Les origines socio-professionnelles, le poids de la filiation

La question des origines socio-professionnelles des garçons est intéressante dans la mesure où elle permet de peser la part du milieu originel familial dans l'entrée en fonction des mousses. D'autres historiens se sont penchés sur ces questions notamment Philippe Haudrère à propos des équipages de la Compagnie des Indes[66]. Si la reproduction sociale d'une génération est forte voire inévitable, quelle est alors la part de la vocation réelle des mousses ? Épousent-ils ce métier en fonction de leurs propres choix ou par obligation culturelle ?

Graphique n°47: Part des mousses fils de gens de mer.



65 SHD Rochefort, 3P7-80 n°46. Ses trois fils sont portés aux numéros 1, 2 et 63.
66 Philippe HAUDRÈRE, *La Compagnie française des Indes au XVIII^e siècle (1719-1795)*, vol. 3, Librairie de l'Inde, Paris, 1989, pp. 539 et ss.

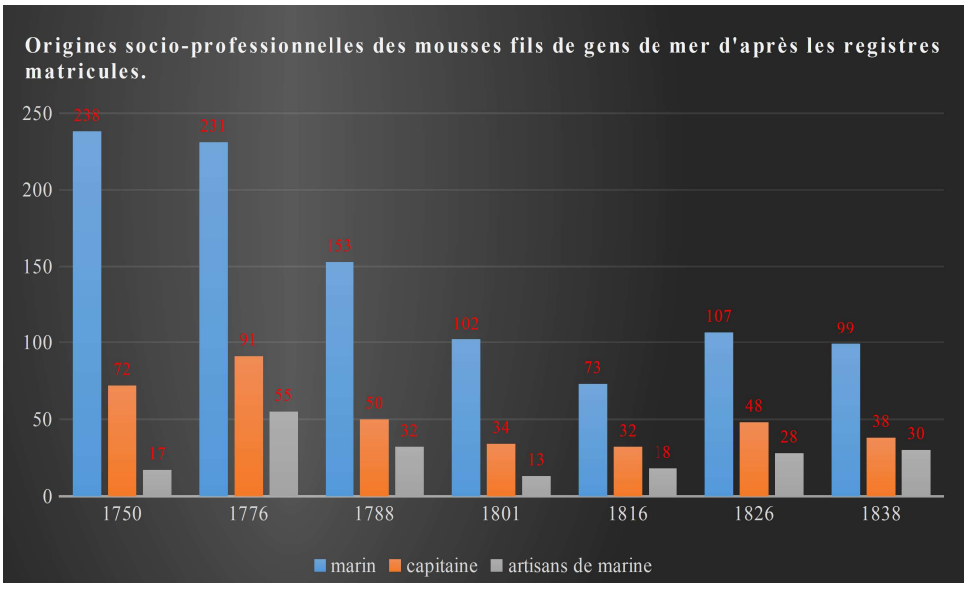
Les chiffres sont sans appel et confirment un fort recrutement à l'intérieur du groupe social des gens de mer puisque sur le siècle, près de 70% des mousses en sont issus[67] alors qu'en Bretagne, cette proportion n'atteint que 52%[68]. La part la plus forte se situe en début de période avec la grande époque morutière où, semble-t-il, les fils de marins se tournaient inexorablement vers le métier de leur père. Entre 1750 et 1764, 78,8% des mousses étaient issus du milieu maritime ; un siècle plus tard, cette proportion n'est plus que de 56,6% ce qui signifie un changement de comportement dans le recrutement et la reproduction sociale. En cela, les mousses suivent semble-t-il l'ordonnance du 20 janvier 1730 qui stipule que

[…] Les enfants de gens de mer tirent par préférence leur subsistance d'un métier auquel leurs pères se sont adonnés, lorsqu'ils veulent embrasser la même profession, y ayant d'ailleurs plus d'espérance qu'ils deviendront bons navigateurs que les enfants de ceux qui n'ont point navigué […] Sa Majesté a ordonné que, lorsqu'il n'y aura point d'hôpitaux […], les enfants des gens de mer seront embarqués par préférence à tous les autres[69].

La part des fils reproduisant le schéma professionnel de leur père tend à diminuer quelque peu à partir du moment où l'aire de recrutement géographique s'élargit accueillant des jeunes issus du monde rural. À partir de 1838, le nombre de mousses issus du milieu maritime diminue de près de 9%. Le port des Sables semble se distinguer par une forte similitude entre métier du père et du fils. Dans le port du Croisic étudié par Karine Prinot[70] qui compte 26% de gens de mer, seuls 40% des mousses sont fils de marin.

Mais, à l'intérieur du groupe élargi des gens de mer, quelles professions sont les plus représentées ?

Histogramme n°88 : Origines socio-professionnelles des mousses fils de gens de mer (1750-1838).



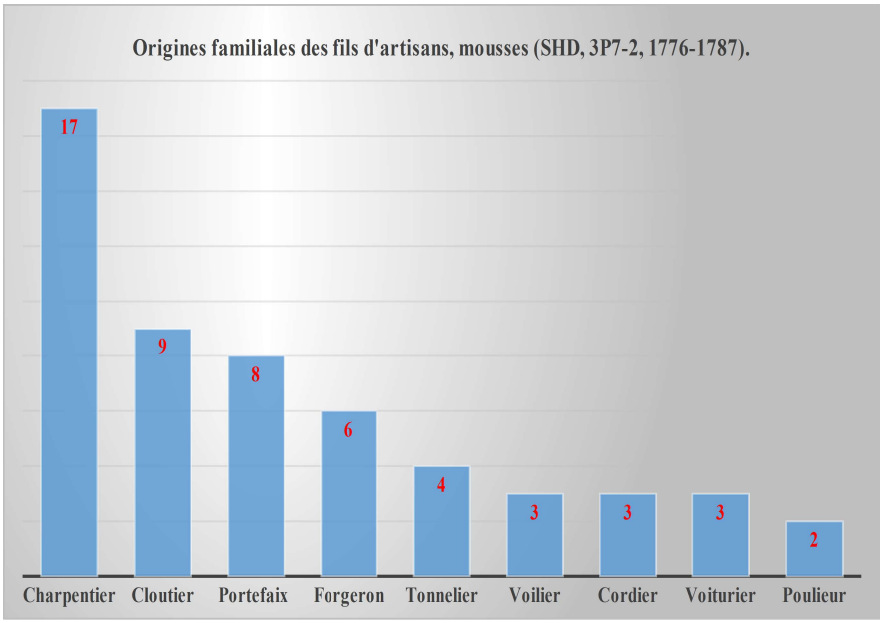
Les fils de marins sont les plus nombreux formant ainsi 64,3% de l'ensemble et si on y ajoute les fils de capitaines de navire et maîtres au cabotage on atteint 87,7% de l'effectif soit des taux supérieurs à Dieppe (71,2%) ou Boulogne (82%)[71]. Si l'on compare le poids des fils de marins par rapport à celui des fils de capitaines, on s'aperçoit que la part des fils de

67 Soit 1 561 sur 2 240 (69,7%).
68 Philippe ZÉRATHE, « Les origines géographiques et sociales des matelots et officiers-mariniers du Port-Louis et de Riantec (1750-1762) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, tome 97, 1990, p. 51-52.
69 Source citée par Gilbert BUTI, *Les chemins de la mer : Saint-Tropez : petit port méditerranéen, XVIIe-XVIIIe siècles, Presses Universitaires de Rennes*, p. 248-249, SHDM-T, 4P1, Ordonnance du 20 janvier 1730.
70 Karine PRINOT, *Ibid*., p. 27.
71 Alain CABANTOUS, *Dix mille marins face à l'océan*, Publisud, 1991, p. 224.

capitaines diminue moins que celle des matelots. En effet, sur la période 1750-1838, la part des mousses fils de marins a diminué de 58,4% quand celle des capitaines diminuait de 47,2%. Tout au long de la période, la baisse du recrutement d'origine maritime touche les deux catégories sociales sauf entre 1750 et 1776 où le nombre de fils de marins accuse une faible diminution de 3% alors que les fils de capitaines voient leur part augmenter de 26,4% passant de 72 à 91. Entre 1788 et 1816, où la baisse est constante, la part des fils de marins accuse un déficit de 52,3% alors que les capitaines ne sont touchés qu'à hauteur de 36%. On peut donc en conclure que les fils de capitaines sont moins touchés par l'évasion professionnelle ou la concurrence d'autres professions que les marins. En effet, les capitaines incitaient leurs fils à reprendre le métier alimentant ainsi une forte homogamie également constatée en Méditerranée[72]. Chez les matelots, les possibilités d'ouverture vers d'autres métiers (issus de l'artisanat ou de la terre) étaient plus faciles que chez les capitaines qui formaient une strate sociale hermétique comme nous aurons l'occasion de le développer. On avait donc un métier dont toutes les fonctions d'exécution connaissaient une mobilité sociale plus forte que chez les donneurs d'ordres.

Les fils de navigants sont donc majoritaires sur le pont des navires mais plus de 12% des mousses sont issus d'un milieu périmaritime avec des fils de voiliers, forgerons ou poulieurs. Nous avons inclus dans cette typologie, les métiers du transport comme les portefaix, porte-balles et voituriers qui travaillent aux côtés des marins et sont considérés comme des professions para-maritimes. C'est durant la décennie 1776-1788 que les fils d'artisans semblent les plus attirés par le métier de marin. Quels sont ces métiers manuels et terriens qui envoient ses fils bourlinguer ? Est-ce que là aussi, la structure sociale bloquant l'accès des cadets de famille à la tête des échoppes, ils se voient donc contraints d'embarquer pour survivre ? C'est aussi l'une des explications possibles dans ce genre de corporation.

Histogramme n°89 : Origines professionnelles des mousses fils d'artisans (1776-1787).



72 Gilbert BUTI, *Ibid.*, p. 243.

Les fils de charpentiers restent les plus attirés par le métier suivis par les cloutiers où l'on trouve les trois frères Magneau et deux frères Jouneau ce qui peut conforter l'hypothèse émise ci-dessus. Maurice Magneau (1724-1790) maître-cloutier et forgeron sur le quai des Sables, laissera l'affaire à son fils Philippe (1756-1794) si bien que tous ses frères deviendront marins[73]. Il est probable que l'atelier Magneau ait fermé ses portes en 1794. Le monde de l'artisanat de marine sablais était concentré entre les mains de dynasties comme celles évoquées ci-dessus en plus des Durandet, Louineau (forgerons).

Noël Borgnet (1736-1807) maître-poulieur sur le quai des Sables avait légué son affaire à son fils Aimé Borgnet (1781-1848). Le registre des mousses signale que deux frères Borgnet avaient tenté l'aventure maritime alors qu'étant les aînés d'Aimé, ils auraient pu reprendre l'atelier[74]. Augustin Borgnet, inscrit mousse, à l'âge de dix ans, en mai 1779, se détournera pourtant de la mer dès décembre 1780 après avoir été capturé par les Anglais. Il retourne aux côtés de son père dans l'atelier familial. Jacques Borgnet né en 1773 reste a priori marin. C'est finalement le quatrième et le benjamin de la famille qui perpétuera la tradition familiale. À la génération suivante des trois fils d'Aimé c'est Benjamin qui reprendra l'enclume. L'un deviendra maître au cabotage[75] ; l'autre voilier. Chez les Charrier aussi, on retrouve la même tendance. Alors que le père Jean-Daniel (1753-1834) avait exercé la profession de poulieur aux côtés de son propre père, un seul de ses fils prendra la suite en la personne de Luc Joseph (1797-1869). Quant à l'autre frère, Jean-Baptiste Daniel (1804-1851), il deviendra marin[76]. Si Luc-Joseph avait quand même tenté l'aventure maritime en naviguant jusqu'au grade de novice[77], il changea finalement rapidement de cap pour endosser la tradition familiale puisque le registre (voir ci-dessous) signale qu'il est « *porté à la suite des apprentis charpentiers* » après avoir été apprenti-poulieur[78].

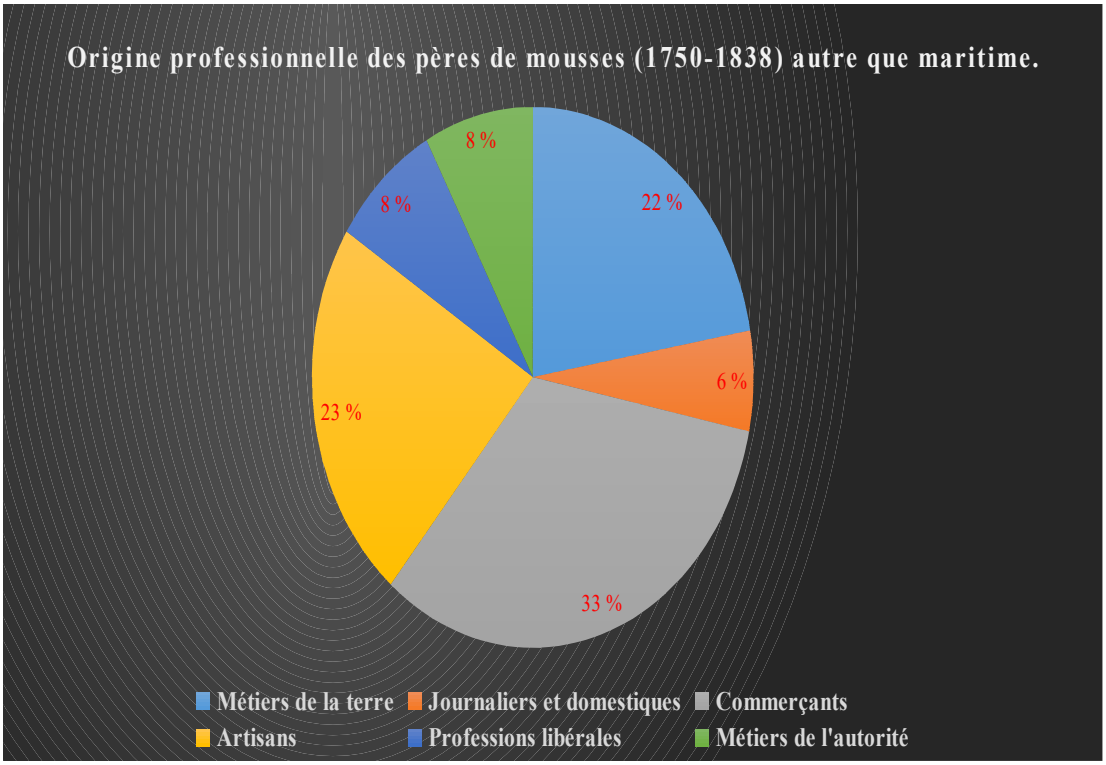
L'hérédité professionnelle semble une caractéristique essentielle dans ce métier. Un mousse comme Maurice Victor Pitra[79], né en février 1848 est fils et petit-fils de marin par ses deux grands-pères. Par ailleurs, trois de ses arrière-grand-pères sur quatre étaient eux-mêmes marins. Embarqué mousse à dix ans le 26 avril 1858 à bord de la chaloupe *Marie & Clémence* commandée par son père, il quittera néanmoins la mer après cinq ans de navigation, en décembre 1863 pour construire des navires. Finalement, il reprend le chemin de la mer le 24 octobre 1864 en tant que novice[80] et restera marin. L'appel de la mer a été le plus fort. Par contre, pour son frère cadet Pierre Énoc Pitra (1846-1914) ce fut le contraire. Il débuta comme mousse à l'âge de dix ans et demi mais quitta la mer pour faire carrière dans la construction navale puisqu'il ouvrit un chantier vers 1870[81]. Quand ils quittent la mer, les fils de marins restent dans les métiers péri-maritimes comme nous le développerons plus loin.

Un peu moins de 30% des mousses inscrits aux Sables, entre 1750 et 1838, n'étaient pas issus du milieu maritime. De quelle origine socio-professionnelle proviennent-ils ? Quels corps de métiers se distinguent du lot et envoient ainsi leurs fils gonfler les cohortes de marins ? Peut-on parler pour cette minorité d'un choix délibéré d'embrasser la carrière de

73 SHD Rochefort, 3P7-2, Louis René (1760-1781, n°97), Hilaire Ambroise (1762-1794, n°150) et François Magneau (1766-1855, n°227).
74 SHD Rochefort, 3P7-2 n°324 et 558.
75 Charles Noël Borgnet (1811-1883), cohorte 2, n°98.
76 Cohorte 2, n°181 et 182. SHD, 3P7-13 n°215.
77 SHD Rochefort, 3P7-13, n°179 et 3P7-14, n°213.
78 SHD Rochefort, 3P7-16 (an XI-1816), n°541.
79 SHD Rochefort, 3P7-80, n°157.
80 SHD Rochefort, 3P7-55, n°1109.
81 SHD Rochefort, 3P7-80, n°134, 6 mai 1857. *Revue Olona* n°220, « Les Sables au temps de la marine en bois », 2012, p. 24.

marin ? Dans quelle mesure ce choix est-il imposé par des contraintes économiques ou culturelles ?

Graphique n°48 : Les origines socio-professionnelles des mousses autres que maritimes (1750-1838). :



La catégorie professionnelle la plus représentée est celle des commerçants avec 33% des effectifs notamment entre 1750 et 1788 où ils représentent 53,4% de l'effectif total. Des fils de bouchers, boulangers, meuniers, tailleurs d'habits quittent l'univers professionnel paternel pour devenir marin. Tout comme les cadets, fils d'artisans de marine, évoqués ci-dessus, sans doute y sont-ils forcés par leur place dans la fratrie qui les empêche de succéder au pater familias ? L'embarquement devient alors une solution de repli et aussi une véritable découverte pour ces garçons dont ce n'est pas l'univers culturel originel. Certes la mer ne leur est pas totalement inconnue puisqu'ils la voient au quotidien et que, dans leurs quartiers, les marins sont présents autour d'eux ou dans la boutique familiale, mais ils n'ont pas un père marin.

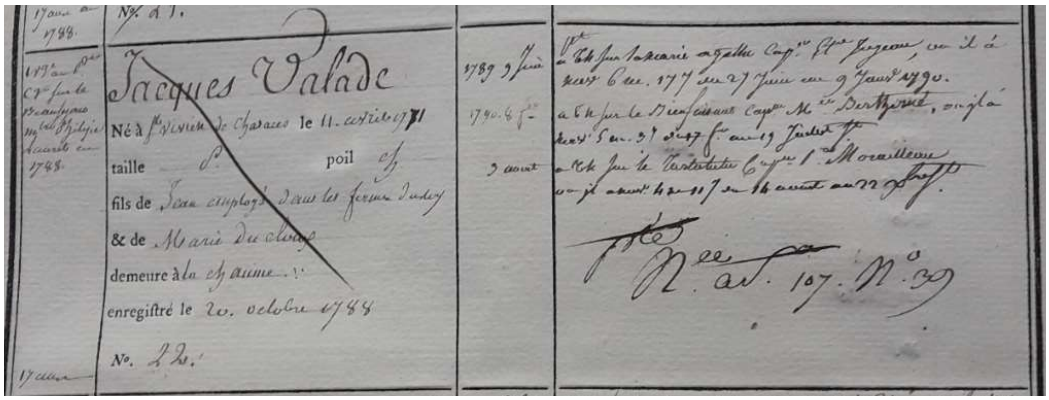
Après les commerçants arrivent les métiers de l'artisanat avec 23% de l'effectif (maçons, tailleurs de pierre, cordonniers …) puis de la terre tels que des laboureurs, cultivateurs, sauniers qui représentent 22,3% de l'effectif. Le maximum de cultivateurs est enregistré au cours de la période pré-révolutionnaire avec 78,5% de ces gens-là.

Par contre, très peu de garçons issus d'un père exerçant une profession libérale ou d'autorité (8%) ont choisi d'embarquer ; cela reste une minorité. Deux fils de chirurgien et un de médecin ont néanmoins embarqué[82]. Espéraient-ils ensuite intégrer l'école de chirurgie navale de Rochefort pour faire carrière dans la marine du roi[83] ? On peut l'envisager. Ainsi dans des familles de notables du port comme le négociant-armateur Jean Petiot de la

82 SHD Rochefort, 3P7-1, n°166, 638 et 728.
83 Michel SARDET, *L'école de chirurgie du port de Rochefort (1722-1789), un modèle sous l'Ancien-Régime*. 1989.

Poitevinière qui envoie un de ses fils se former au cabotage avec Charles Gautreau (1762) avant d'obtenir, le 22 janvier 1763, un permis pour Nantes[84]. La famille a-t-elle voulu éloigner ce garçon de dix-sept ans « *petit au visage rosé plein d'un nez gros* [avec] *la bouche penchée du côté gauche* » ? Dans cette haute sphère sociale, signalons également les trois frères Odin, fils d'un officier de marine impérial, Martial Odin (1775-1818) mort en escale à Paimboeuf. Ses trois fils, Étienne Martial (1808-1827), Alexandre Armand (1810-1856) [85]et Gaspard Martial (1818-1884) sont enregistrés mousses en 1823 et 1831[86]. Alexandre part aussitôt en droiture vers les Antilles au départ de Nantes et gagne ses galons de novice, en prenant les fonctions de pilotin aux côtés du capitaine Pacifique Malescot (1797-1861)[87]. Alexandre deviendra capitaine au long-cours à l'âge de vingt-six ans[88] comme nous aurons l'occasion de le décrire tandis qu'Étienne disparaîtra prématurément à La Martinique en juin 1827[89]. Gaspard Martial Odin suivra les traces de son père et de son frère et accédera au capitainat en juillet 1844, au même âge que son frère[90].

On compte de nombreux fils de douaniers et d'employés du tarif ou des fermes royales notamment après 1826 où ils forment 64% du recrutement de la période des métiers de l'autorité. Presque tous donneront naissance à des lignées de marin-pêcheurs. C'est le cas notamment des deux frères Valade, fils d'un employé des fermes du Roi. Jean Valade et son épouse quittent le Périgord et leur village de Saint-Vivien-de-Characes parfois dénommé La Roche-en-Périgord[91] peu avant la Révolution. Leurs fils sont inscrits comme mousses l'un le 17 janvier 1788, l'autre le 20 octobre. Sans aucune connaissance de la mer, Jacques, après un voyage au petit-cabotage, part en direction du grand Banc à bord de *La Marie-Agathe* en juin 1789. Il enchaînera trois campagnes à Terre-Neuve jusqu'en décembre 1790 puis sera classé novice à dix-neuf ans[92]. Léonard aura quasiment le même parcours puisqu'il débute au cabotage puis se retrouve à bord de *La Marie-Agathe* avec son frère. Il effectuera deux campagnes sur le Banc, une autre au cabotage et une au long-cours vers le Cap avant de devenir novice le 23 juillet 1791 à dix-neuf ans aussi[93].


Jacques Valade
Né à St Vivien de Characes le 11. octobre 1771
taille [illegible] poil [illegible]
fils de Jean employé dans les fermes du roy
& de Marie Duclaux
demeure à la Chaume
enregistré le 20. octobre 1788
No. 22.

Document n° 63- SHD, 3P7-3, registre des mousses (1788-1805), folio 154, n°22.

84 SHD Rochefort, 3P7-1 n° 678.
85 Cohorte 2 n°541.
86 SHD Rochefort, 3P7-20 n°277 et 281 et 3P7-26 n°176.
87 Cohorte 2 n°468.
88 SHD Rochefort, 3P7-41 n°74, reçu le 14 mai 1836.
89 SHD Rochefort, 3P7-30 n°237.
90 SHD Rochefort, 3P7-41, n°50, reçu le 17 juillet 1844.
91 S'agit-il de La Roque-Gageac ?
92 SHD Rochefort, 3P7-5 n°39, il est classé matelot le 4 juin 1792 à 21 ans.
93 SHD Rochefort, 3P7-3, n°10 et 22.

Les deux frères Valade, avaient choisi La Chaume comme terre d'accueil. Tous les deux meurent en activité. Jacques se noie en février 1807 dans la rivière Morbihan[94] et Léonard meurt sept ans plus tard, le 14 avril 1814, d'une phtisie alors qu'il est emprisonné à Dartmoor (Angleterre).

C- Ruptures précoces et réorientations envisagées

Les 95 mousses potentiels recensés dans le quartier du Passage en 1846 croisés au registre matricule des mousses de la période[95], nous permettent d'affirmer que 98% d'entre eux devinrent marins[96]. Seuls deux d'entre eux vont opter pour la construction navale en l'occurrence Auguste Philomé Testamalle (1832-1883)[97] et Firmin Breluzeau (1835-1909) dont les pères étaient marins. Auguste Philomé Testamalle abandonne le métier au bout d'un peu plus de 4 ans ½ de navigation[98]. Le port des Sables apparaît comme un terreau fertile en mousses. Rares sont les ruptures ce qui induit un choix professionnel mûri.

Certains enfants ne continuent pas tous le métier auquel ils se destinent. Quelle est la véritable part du choix personnel dans leur décision ? Si l'on ne peut avancer de chiffre faute de données véritables, on peut supposer au regard de ce qui a été avancé auparavant que le poids de la transmission familiale et l'activité en plein développement du port décidaient des destinées individuelles de ces garçons. Le poids de la famille et du milieu dans lequel ces enfants avaient vécu laissaient peu de place à toute velléité d'orientation autre que maritime. Il est probable que dès leur plus jeune âge, les garçons nés dans ces familles de marins aidaient au débarquement du poisson, s'initiaient à la navigation dans le port et quelque part se profilait déjà en eux leur futur métier. Baignés dans cet univers maritime, ils devenaient inévitablement marins-pêcheurs dès que l'institution le leur permettait.

Pourtant combien de mousses abandonnent avant la fin de leur cursus ?

Tableau n°92 : Nombre de mousses ayant interrompu leur cursus (1750-1865)

Arrêt de la carrière de mousse	1750-1764 (3P7-1)	1776-1787 (3P7-2)	1788-1805 (3P7-3)	1801-1816 (3P7-13)	1816-1825 (3P7-20)	1826-1838 (3P7-26)	1838-1855 (3P7-27)	1856-1865 (3P7-51)	Total
Mousses ayant interrompu leur apprentissage	**74**	**76**	**54**	**18**	**35**	**66**	**44**	**35**	**402**
En % du registre	18,4%	18,9%	13,4%	4,5%	8,7%	16,4%	10,9%	8,7%	**14,5%**

94 SHD Rochefort, 3P7-16 folio 66 n°261 et 3P7-19 (matricule des hors-service), n°84. Jacques Valade était classé hors-service depuis le 24 Prairial an XIII (13 juin 1805). Il naviguait à bord du *Laborieux* depuis le 6 octobre 1806, capitaine Honoré Guérin (1759-1813) qui mourra lui aussi en mer, quand il est tombé à la mer. Il laisse deux enfants et une femme enceinte qui accouchera le 20 mai 1807 d'un petit Jean. Son autre fils, Jacques Valade (1802-1830) disparaîtra en mer comme son père mais sur le Grand Banc en mai 1830.
95 SHD Rochefort, Registre des mousses, 3P7-27 (1838-1855).
96 Soit 85 garçons sur 87.
97 Cohorte 1, n°654.
98 SHD Rochefort, 3P7-27 n°147.

Sur le siècle étudié quelques 14,5% des mousses inscrits interrompent leur formation[99]. Diverses raisons concourent à ces arrêts avec, dans la moitié des cas, une réorientation professionnelle. On peut donc affirmer que le choix du métier reste réfléchi puisqu'ils ne sont qu'une minorité à envisager une réorientation.

Tableau n°93 : Les raisons de l'interruption de la formation des mousses (1750-1865)

Arrêt de la carrière de mousse	1750-1764 (3P7-1)	1776-1787 (3P7-2)	1788-1805 (3P7-3)	1801-1816 (3P7-13)	1816-1825 (3P7-20)	1826-1838 (3P7-26)	1838-1855 (3P7-27)	1856-1865 (3P7-51)	Total
Renonciataire (sans raison donnée)						17	14		**31**
Changement de quartier maritime							1		**1**
Absent sans nouvelles	33	8	8	2	0	0	0	1	**52 (12,9%)**
Mort	23	49	25	2	8	13	8	3	**131 (32,6%)**
Changement de profession	18	19	21	14	27	36	21	31	**187 (46,5%)**
Total	**74**	**76**	**54**	**18**	**35**	**66**	**44**	**35**	**402**

La mort n'interrompt que 32,6% des cas et les désertions ou absences moins de 13%. C'est en début de période (1750-1787) que les arrêts sont les plus nombreux soit 37,3% avec près de 80% de déserteurs alors que cela ne concerne aucun mousse au milieu du XIX^{e} siècle. Par contre sous la Monarchie de Juillet, les changements de profession représentent près de 47% des cas. Le rapport au métier a changé et les mentalités aussi. Entre 1776 et 1787, on dénombre six vagabonds dont un seul Sablais[100], fils d'un capitaine de navire. Faut-il voir dans cette décision unilatérale une forme de refus de l'autorité paternelle ? Une brouille familiale ? Un handicap peut conduire à une reconversion professionnelle. Ainsi René Durand, devient boulanger en raison d'une surdité et André Blain prend « *l'état de menuisier […] ayant les yeux enflammés* »[101].

Quand ils changent de profession vers quel nouveau secteur d'activités se tournent ces apprentis-marins ?

99 Soit 402 mousses sur 2 775 enregistrements.

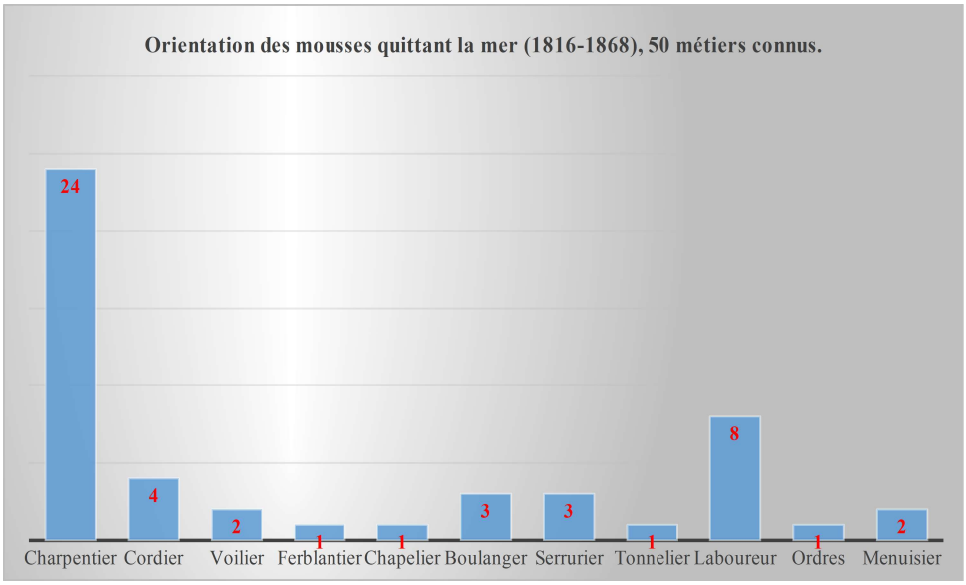
100 SHD Rochefort, Registre des mousses 3P7-2, n°44, 167, 168, 191 et 209. Le fils de capitaine est René Gaspard Poirier âgé de 19 ans et demi (n°44). Il ne figure pas dans les registres de matelots suivants. Il a bien disparu du circuit professionnel.

101 SHD Rochefort, Registre des mousses 3P7-2, n°61 et 129.

Arrêter pour faire quoi ?

Entre 1816 et 1868, 115 mousses arrêtent leur formation maritime pour prendre un métier à terre. Le nouveau métier choisi est connu pour cinquante d'entre eux[102].

Histogramme n°90 : Orientation des mousses quittant la mer (1816-1868).



Dans 57,7% des cas, les mousses qui arrêtent leur formation restent dans le domaine périmaritime (voilier, cordier). Dans près d'un cas sur deux, et la tendance était sensiblement moindre à la période précédente (dix cas sur vingt-neuf soit un tiers[103]), les mousses deviennent charpentiers de navire soit un métier proche de leur univers et qui leur permet de rester en contact avec les marins. Augustin Stanislas Sillier (1814-1861)[104] inscrit mousse en octobre 1827 préfère, après trois années de navigation, prendre le métier de cordier (janvier 1831). Finalement en mai 1833, il retourne à la mer et lui restera fidèle jusqu'à la fin. Auguste André Bompar, fils de capitaine, part apprendre le métier de voilier à Nantes sans doute aidé en cela par les relations professionnelles de son père, un fidèle du port ligérien, après une année de navigation (septembre 1841-octobre 1842)[105]. Seul le fils du capitaine René Méchin quitte la mer pour entrer au séminaire[106]. D'autres se tournent vers le commerce tel que la boulangerie. En fin de période on dénombre huit mousses désirant retourner labourer la terre. Il s'agit de jeunes garçons ayant tenté une campagne sardinière mais qui préfèrent l'élément terrestre. On notera le cas de paysans chaumois comme Josué Hyppolite Rouleau (1845-1940), issu d'une longue lignée de jardiniers qui, après quatre années comme inscrit maritime saisonnier, « *renonce à la navigation pour être laboureur* » le 15 mars 1861. La mer n'était vraisemblablement pas son élément naturel puisqu'il n'avait effectué qu'une seule campagne sardinière, celle de 1857, à bord du canot *L'Auguste Généreux*, patron Friconneau. Il resta inactif de 1858 à 1861[107].

102 Pour la période précédente (1750-1816), seules 29 professions sont connues.
103 Un mousse comme Étienne Clerjeau (1793-1875) avait choisi le métier de charpentier en août 1810 (3P7-13, n°84) mais reviendra vers la mer après (SHD Rochefort, 3P7-35, n°24).
104 Cohorte 2, n°648. SHD Rochefort, Registre des mousses 3P7-26, n°79.
105 SHD Rochefort, 3P7-27 n°116.
106 SHD Rochefort, 3P7-27 n°269. Pierre-René Méchin (1837-) inscrit mousse le 19 août 1847 puis entre au séminaire après novembre 1849. Il reprend comme novice en 1853.
107 SHD Rochefort, 3P7-80 n°137.

Tableau n°94 : Durée de classement avant rupture de carrière (Registre des mousses, 3P7-27, 1838-1855).

Durée	Moins de 6 mois	6-12 mois	12-24 mois	24-36 mois	36-48 mois	48 mois et plus	Total
Nombre	4	3	5	2	1	3	18
Valeur en %	22,2	16,6	27,8	11,1	5,6	16,6	100%

Ces mousses passent, en moyenne, vingt-deux mois soit près de deux ans, sur le pont des navires avant de quitter le monde des gens de mer. Néanmoins, il convient de nuancer cette expérience à l'image des futurs charpentiers de navire qui quittent les mousses avec une solide formation à la mer puisqu'ils ont passé en moyenne plus de trois ans sur les flots. Sans doute que cette expérience va les aider à se faire embaucher sur l'un des chantiers sablais et que les capitaines les écouteront d'une oreille plus attentive puisqu'ils ne seront pas « novices » en la matière. Ils savent comment un navire se tient à la mer en cas de gros temps et leur parole a valeur d'expertise. Ceux qui abandonnent restent néanmoins en lien direct avec le monde maritime dans leur grande majorité et c'est sans doute-là un point important, ils appartiennent toujours au monde des gens de mer, à cette société soudée par l'élément marin même si leur vie active va se jouer sur la terre ferme. Certains sont fils de constructeur naval comme Pierre Guerry ou Aimé Henri Cheusseau[108]. Un ancien mousse comme François Félix Berjonneau quitte la mer à seize ans pour entreprendre un apprentissage (avril 1828)[109] ; quelques années plus tard, il ouvrira son propre chantier (voir partie 1).

La proportion des fils de marins quittant le cursus est faible puisqu'elle représente près d'un mousse sur cinq (23%). Les mousses nés dans le milieu maritime semblent donc moins enclins à changer de milieu. La grande majorité des mousses (85,5%) continue donc le métier dans lequel ils se sont engagés. Nous ne disons pas qu'ils l'ont choisi mais ils se destinent à une carrière de marin.

108 SHD Rochefort, 3P7-20 n° 109 et 3P7-27 n°67. Jacques Julien Guerry, frère de Pierre, enregistré comme mousse (3P7-20 n°16) continuera en tant que novice en août 1819 (3P7-22 n°104). Leur père ne semble pas inciter tous ses fils à devenir charpentier de navire.
109 SHD Rochefort, 3P7-26 n°13.

III - Le mousse, un être en formation

A- Le rôle et la place de l'adulte dans l'apprentissage du métier

Entre des « *femmes de l'attente* »[110] et des pères que l'on pourrait nommer « *de l'absence* », le mousse navigue, erre, dans cet entre-deux, entre le cocon familial géré par une société quasi matriarcale et le navire de son père qui, dès son retour au port, devient son nouvel ancrage, son aire de jeu qui va très vite se transformer en site d'apprentissage. Il est fort probable qu'au retour des morutiers les enfants de marins se pressaient à bord pour débarquer le poisson, nettoyer les cales, assister aux travaux des charpentiers de navire sur la coque, s'enquérir de ces horizons lointains qui absorbent leurs pères de longs mois et font rêver les terriens. Cette curiosité, cet appel du large et peut-être aussi l'appât du gain, le goût de la chasse, de la pêche, de la traque et cette volonté intrinsèque mais impalpable de ressembler au père a poussé ces mousses, qui n'eurent d'autre univers pendant des décennies que le port et ses mouvements de navire, à embarquer pour ces ailleurs et mieux comprendre ces *pères fantômes* qui resurgissaient au début de l'été et pour l'Avent. Des pères qu'ils ne voyaient qu'au retour de ces longues campagnes et qui n'étaient à la maison que le temps d'assurer la descendance. Vérifier ce que les anciens pouvaient raconter le soir au coin du feu, lors des veillées, fit sans doute partie de la construction mentale et imaginaire de ces jeunes garçons. Participa-t-elle à leur choix d'embarquer pour suivre les traces de ces pères qu'ils ne côtoyaient que par intermittence ? Ces hommes, qui quelque part restaient pour eux des inconnus du fait même de leur métier mais des hommes qui allaient jouer leur rôle en tant que transmetteur, tuteur, d'un savoir-faire que seuls des marins d'expérience pouvaient transmettre. Le milieu maritime entretient donc cette répartition sexuée des tâches : tant que le fils est à la maison, il reste dans le giron féminin mais sitôt son embarquement, il entre dans cet univers masculin où la femme n'a plus sa place et où le père est désormais omniprésent. Chacun a transmis, à sa manière et selon ses codes sociaux, son savoir-être pour les femmes et son savoir-faire pour les hommes pour faire de ces enfants de solides professionnels. Ce père absent jusqu'alors devient la référence, le repère incontournable dans cet univers que l'enfant doit apprivoiser : le navire et ses codes professionnels. Il prend dès lors le relais de son épouse pour transmettre les rudiments professionnels aux fils.

Combien d'enfants ont réellement été assistés par leur père lors de leurs premiers embarquements ? Avec qui embarquent-ils pour la première fois pour leur « baptême » ? Est-ce que la présence d'un parent à bord peut rassurer une mère qui voit partir son fils pour une durée longue de cinq mois dans les eaux glacées de Terre-Neuve ? Il n'y a semble-t-il pas de règle en la matière : les premiers embarquements de mousses n'ont pas systématiquement lieu avec le père puisque seuls dix-huit mousses[111], fils de capitaine soit 4,3%, embarquent avec leur père. Pour savoir exactement combien de mousses embarquaient avec leur père, il eût fallu les registres d'équipage correspondant. Or ceux-ci font défaut. Nos calculs prouvent cependant que près de 96% des mousses débutent dans le métier avec un autre homme que leur père, en tant que patron de pêche. Cela ne signifie pas pour autant que leur père n'est pas à bord.

110 Alain CABANTOUS, *Dix mille marins*, p. 290.
111 SHD Rochefort, Registre des mousses, 3P7-1 (1750-1764).

Ainsi Maurice Veillon (1748-1823)[112] embarqué à l'âge de quinze ans avec son père Jacques (1714-1781) pour la campagne de Prime de mars 1763 aux côtés du mousse Rivoiset[113]. Maurice avait débuté dans le métier dès l'âge de treize ans en 1761 aux côtés de son oncle maternel Jean Mourailleau, maître d'un caboteur. Il resta jusqu'au 31 décembre 1762 avec son oncle même s'il avait aussi embarqué en juillet 1762 avec son autre oncle Jean-François Sochet. Maurice Veillon aura une belle carrière de capitaine au long-cours commencée le 6 décembre 1774 alors qu'il a 26 ans ½[114]. Avec de tels formateurs à ses côtés, il ne pouvait en être autrement. Pierre-Nicolas Bréchard (1745- ?)[115] fut formé à Terre-Neuve par son père le capitaine Pierre Bréchard (1710-1789). En effet, embarqué à seize ans le 22 juillet 1762 « *à la pêche* », sans aucune autre indication, il part sept mois et demi plus tard pour le Grand Banc avec son père et ce, pour trois campagnes successives. On constate par là même occasion, le peu de répit de ces garçons entre deux marées. Le temps passé à terre auprès de la cellule familiale est donc très court. Cette notion du temps est particulièrement vitale chez les marins qui ont du fait même de leur métier, un rapport au temps radicalement différent des terriens … Entre mars 1763 et février 1764, Pierre-Nicolas Bréchard et Maurice Veillon n'auront passé que dix-huit et dix jours à terre, dans le port des Sables, ce qui implique donc près de onze mois passés en mer à l'âge de quinze ans. Rien d'étonnant à ce qu'à leur retour, la ville ait pu changer, des êtres aient pu disparaître tels des proches. Ainsi allait la vie de ces morutiers, de ces équipages coupés du monde des terriens les deux tiers du temps.

Qu'en-est-il près de quatre-vingts ans plus tard avec des pêches qui ont radicalement changé ?

Sur l'ensemble de la cohorte 1 constituée de 85 marins nés entre 1815 et 1840, 12% apprendront le métier auprès de leur père dont 25% à la petite pêche. L'influence professionnelle du père dans la transmission serait-elle moins importante ? Il est vrai que pour qu'un moussaillon apprenne le métier aux côtés et sous la houlette de son père, il faut que ce dernier soit patron-pêcheur et propriétaire de sa barque. Joseph Barré (1827-1902)[116] par exemple, fils d'un « maître-marin », embarque à l'âge de neuf ans, en mai 1836, avec son père Pierre Darius Barré (1792-1883) à bord de la chaloupe *La Belle Sablaise* pour ses deux premières marées. Sur ses sept années d'apprentissage passées en tant que mousse, il aura navigué quarante-six mois avec son père soit près de quatre années. Il est à noter que ses deux premiers embarquements durèrent douze mois chacun soit un temps assez long pour l'initier aux gestes empiriques et aux pratiques du métier. La petite pêche côtière était nécessairement fondée sur l'apprentissage de gestes répétitifs et surtout sur une excellente connaissance des abords côtiers et notamment des « trous » où pêcher les crustacés. Cette pêche impliquait de bonnes aptitudes d'observation en utilisant les amers que seul le père, sans doute déjà formé par ses aînés, pouvait transmettre à sa progéniture. Il y avait aussi – on s'en doute – un certain mutisme sur les meilleures zones de pêche rocheuses où dénicher homards et crabes de toutes sortes. Le jeune Joseph Barré fut mousse de neuf ans à quinze ans et demi et fit deux intermèdes sans la présence du pater familias : l'un de neuf mois auprès du patron Gautreau (3ème campagne) l'autre de deux ans avec le patron Pajot (4ème campagne)[117]. En tant que matelot, il commanda le canot *Le Bon Père* : peut-être un signe de reconnaissance envers celui qui l'avait formé dès sa tendre enfance ?

112 SHD Rochefort, 3P7-1, n° 611.
113 SHD Rochefort, 3P7-1, n° 586.
114 SHD Rochefort, 3P7-18 folio 13. Il fut reçu à la ½ solde le 1er janvier 1812 à plus de 63 ans ½.
115 SHD Rochefort, 3P7-1, n° 207.
116 Cohorte 1, n°38.
117 SHD Rochefort, 3P7-26, folio 70 n°276.

Quand ce n'est pas le père, un oncle peut parfois prendre en charge ses neveux tels les frères Girault[118] dont le père, boulanger-cafetier rue de la poissonnerie aux Sables, est extérieur aux choses de la mer. C'est par l'entremise de leur oncle maternel, René Louis Ozanne (1810-1848)[119], maître au cabotage qu'ils ont pu trouver une épaule qui les amarina au cabotage et non à la pêche à bord des goélettes suivantes : *Le Jeune Désiré, La Jeune Sablaise* et *La Marie*.

Un cliché semble à relativiser celui de la corrélation mort du père et embarquement systématique du mousse. En effet, la mort du père (17 cas soit 19,8%) n'implique pas inévitablement une entrée plus précoce dans la vie active puisque la moyenne du 1er embarquement pour leurs fils est de 14,7 ans soit deux ans de plus que la moyenne (12,6 ans) alors que les mousses qui ont encore leur père vivant embarquent à 11,2 ans (56 cas). Le drame familial que constituait la perte d'un père péri en mer devait nourrir bien des hésitations compréhensibles chez une veuve avant qu'elle n'accepte que son fils s'embarque à son tour.

B- S'endurcir et se confronter à la réalité du métier

Ces mousses étaient donc contraints mais néanmoins capables de suivre des cadences infernales et des rythmes de travail soutenus. Après ces mois passés en mer, à laver le poisson dans des conditions extrêmes que la lecture du livre pourtant encore contemporain de Jean Recher[120] fait frémir, on n'ose imaginer la vie de ces jeunes garçons livrés à un métier exigeant. Un métier de forçat pourrait-on dire. Aucun n'a écrit sur ces longues campagnes de froid intense mêlées de gel, de neige, de blizzard et de brouillard. Quel regret … Les enfants dénommés aussi « garçons »[121] travaillent tout comme les matelots plus de quinze heures par jour dans une humidité quasi constante même s'ils sont protégés des embruns par un baril bourré de paille comme l'atteste un document[122].

Aussi, avec les sources mises à disposition, cherchons-nous à rendre leur vie intelligible et perceptible aux hommes du XXIe siècle. Endurcis par le métier et l'univers clos du navire, les mousses rentraient au port, chez eux, dans le foyer réconfortant, littéralement transformés. Ils étaient devenus des hommes en quelques mois. Sans doute leur constitution avait-elle évolué. Leur mère allait-elle les reconnaître ? Désormais, leurs fils leur échappaient. Ils quittaient le cocon féminin pour un monde impitoyable fait d'embruns, d'odeur de sel et de sang de morue. Un autre univers, de nouveaux horizons s'offraient à eux à plus de 3 500 kilomètres des côtes sablaises. Une autre pêche, un autre homme et une dure réalité …

Ainsi, l'objectif de l'apprentissage des mousses était bel et bien de les amener à devenir, un jour, matelots comme 34,6% des mousses de la première période (1750-1764) ce qui semble peu et laisse entrevoir un sous-enregistrement[123]. Par contre si l'on ne prend en

118 Cohorte 1 n°325, 326 et 327. SHD, 3P7-26, n°100 et 3P7-27, n°213.
119 Cohorte 2, n°542.
120 Jean RECHER, *Le grand métier*. Une émission diffusée sur France 3 le 7 janvier 2019 intitulée « *L'Odyssée des forçats de la mer* » a comparé les morutiers fécampois à des « goulags flottants » pour désigner les campagnes du XXe siècle.
121 Archives nationales cote D/2-54 folios 76 à 85, document sans date.
122 Archives nationales cote D/2-54 folios 76 à 85, document sans date. « *Et l'on embarque aussy pour chaque matelot une barrique faitte exprès pour se mettre dedans pendant la pesche et une peau de vache qu'on leur donne pour mettre devant eux pour empescher l'eau que la ligne pourrait jeter sur eux et ce sont les matelots eux mesmes qui se fournissent d'une barrique, d'un tablier et d'un couteau sur les avances qu'on leur fait* ».
123 Soit 146 mousses sur 422 mais il est étonnant que du n° 166 et jusqu'au n°210, il n'y ait que deux mousses classés matelots pour la paroisse de La Chaume et ce sous-enregistrement est visible aux Sables où aucun mousse n'est classé matelot du n°639 à 665 et du n°667 à 692.

compte que les mousses chaumois (du n°1 au n° 166), 68,7% d'entre eux deviennent matelots. On peut assurément penser que près de sept mousses sur dix devenaient matelots soit un « taux de transformation » non négligeable. L'apprentissage sur le grand Banc de Terre-Neuve est une formidable école de formation reconnue en haut lieu car même le roi reconnaît que les matelots formés aux rudes mers de Terre Neuve *« sont sans contredit les plus robustes et les plus expérimentés gens de mer que l'on puisse trouver pour le service du Roy »*[124]. La recette de cette solide expérience réside sans doute dans la durée des campagnes commencées de façon précoce et dont l'enchaînement s'avère quasi frénétique. En effet, si l'on prend en compte les mousses embarqués entre 1763 et 1764, 24% d'entre eux (soit 45 mousses) réalisent au moins trois campagnes sur quatre possibles en deux ans. Aucun n'en fait quatre. Une majorité en réalise deux à la suite (40,4%) soit 76 mousses.

Servir le Roi

Non seulement les mousses embarquaient jeunes et pour de longues campagnes avec l'objectif de les former au rude métier de pêcheur mais ces derniers étaient également soumis au Système des Classes. C'est ainsi que régulièrement des mousses étaient levés pour l'arsenal de Rochefort et incorporés sur des bâtiments de guerre. À bord, leur rôle était de fournir les gargousses de poudre aux canonniers ; une fonction risquée et épuisante surtout en cas de bataille navale. Certains y laisseront leur vie d'autant plus que la période couverte par l'étude englobe une longue période de conflits maritimes contre les Anglais. Les mousses pouvaient donc mourir au combat, de maladie ou être faits prisonniers par les ennemis anglais et croupir ainsi des années en prison. Ce sont ainsi près de 11% des mousses qui furent levés pour Rochefort ou Brest sur la période 1750-1764[125]. S'ils sont encore inscrits dans ce registre, ils ont néanmoins une moyenne d'âge qui les rapproche de l'âge adulte puisqu'ils sont âgés, en moyenne, de dix-neuf ans. Seuls cinq avaient entre quatorze et seize ans dont Barthélémy Pellerin « *levé le 31 janvier 1756, mousse à 6 livres. Mort à l'hôpital de Brest vers le mois de juin et juillet 1756, débarqué du vaisseau du Roy Le Juste* »[126]. Si certains avaient une expérience des choses de la mer[127] ce n'est pas toujours le cas comme le prouvent les deux exemples suivants. En effet, que peut-on penser du jeune François Coursier, âgé de seulement quatorze ans qui, inscrit mousse le 26 octobre 1759, n'embarque pas à la pêche mais est néanmoins levé pour Rochefort, deux ans plus tard, le 14 octobre 1761 comme « *mousse à 10 livres* » à bord du *Magnifique* sous les ordres de l'amiral Du Chaffault. Il servira près de onze mois à bord jusqu'à son débarquement le 25 octobre 1762. Son camarade Laurent Batailleau sera levé le même jour pour Rochefort pour servir à bord du *Guerrier*.

En avril 1762, le Commissaire aux Classes Le Clerc de Launay des Sables refusa de lever vingt-quatre d'entre eux « *fils de marins de l'âge de 9 à 12 ans pour aller à Rochefort servir en qualité de mousse sur les vaisseaux de Sa Majesté, ce qui était un moyen pour détruire la marine en sa naissance et jeter la consternation dans les familles* »[128]. Ce Commissaire aux Classes perdit de ce fait son emploi. Si son geste fut apprécié par les familles, il semble que son successeur, M. Truc qui fut aux commandes des levées pendant dix-neuf ans, ne suivit pas cet exemple et fut, selon Collinet, « *haï de tous les habitants de la*

124 Charles DE LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale : des origines à 1789*, 2 volumes, Paris, France, Maisonneuve et Larose, 1962, p. 586, Le Masson du Parc, 26 juillet 1728.

125 Soit 52 mousses sur 477 (SHD, 3P7-1).

126 Il s'agit de Jean Trogé et Laurent Batailleau 14 ans (n°621 et 623), Louis Boulineau, 15 ans (n°575), François Coursier et Barthélémy Pellerin, 16 ans (n°573 et 113).

127 Barthélémy Pellerin avait effectué trois campagnes à Terre-Neuve et Louis Boulineau, deux campagnes au petit-cabotage.

128 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche*, 2002, p. 115.

ville »[129]. Le registre matricule correspondant prouve que des mousses furent levés courant octobre 1762 donc sous le ministériat de M. Truc comme nous l'avons cité précédemment.

Non seulement le métier de terre-neuvas était extrême mais, en plus de cela, les mousses devaient aussi du temps au roi comme nous venons de le rappeler. Quand le danger ne venait pas de la mer, il pouvait, dans certains cas, provenir du bord.

Les dangers venus de l'équipage : La maltraitance des enfants du bord

Paul-Émile Pajot (1873-1929)[130], mousse de la Chaume à partir de 1884, relate dans ses mémoires les violences d'un de ses patrons de pêche qui le maltraite à plusieurs reprises et lui casse même le nez à coup de sabot[131]. Si cet exemple dépasse la cadre chronologique de notre étude, il révèle néanmoins que des habitudes, presque des traditions, ont perduré au fil des siècles puisque déjà à l'époque moderne, les cas de maltraitance envers les mousses étaient attestés sur le pont des navires. Cette histoire peut-être plus qu'une autre encore est difficile à saisir tant les archives restent discrètes sur ce sujet. Les enfants ne se plaignaient pas et les hommes du bord, à l'origine de ces mauvais traitements, taisaient leurs actes voire en minimisaient la portée considérant que c'était l'usage à bord. À l'image de ce que déplore Alain Cabantous, nous nous trouvons face à « *la faiblesse numérique de ceux qui dénonçaient les traitements subis et leurs responsables auprès des amirautés* »[132]. L'éloignement de la côte, de la cellule familiale à moins qu'un père ne fût embarqué avec son fils, la durée du voyage incitaient, sans doute de manière insidieuse, à l'oubli ou à une forme de banalisation professionnelle comme si c'était un « cap à passer » et une entrée dans le métier, une forme de bizutage pourrait-on dire aujourd'hui. Nul doute que ces provocations, humiliations et coups purent être perçus comme un rite d'entrée mais leur portée fut elle qu'elle dépassa la simple brimade ou humiliation. La victime n'en demeurait pas moins un enfant que l'on compara même au « chien du bord » à des périodes encore plus récentes[133]. Si le métier de marin était particulièrement rude et les premières années d'apprentissage plus encore, cette période pouvait devenir un véritable cauchemar pour le mousse devenu le souffre-douleur d'un membre de l'équipage qui pouvait, dès lors, être en « souffrance sociale » comme l'a montré Thierry Sauzeau pour les gens de mer de la Seudre[134].

Presque tous les exemples de maltraitance qui suivent incriminent des capitaines morutiers[135]. L'un d'entre eux se détache du lot puisque selon une lettre en date du 19 septembre 1753 signée du Secrétaire d'État à la marine Rouillé (1689-1761), il existe de fortes suspicions autour du capitaine François Richard (1718-1761)[136]. En effet, ce dernier aurait

129 Alain GÉRARD, *Ibid.*, p 291.

130 Alain GÉRARD*, Mes Aventures. Journal inédit de Paul-Émile Pajot (1873-1929), marin-pêcheur et peintre de bateaux*, Centre Vendéen de Recherches Historiques, 2015.

131 En la personne de Joseph Isidore Leboucher (1858-1896), péri en mer à bord de l'*Antonia*.

132 Alain CABANTOUS, *La Vergue et les fers : mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France : XVIIe-XVIIIe s.*, Paris, Tallandier, 1984, page 67.

133 Jean-Marie BIETTE, « Michel Adrien : « Je suis un chercheur dans l'âme », *L'Express*, 21 juin 2001. Jean RECHER, *Le Grand métier*, p. 188 et ss.

134 Frédéric CHAUVAUD (sd), *Histoires de la souffrance sociale, XVII^e^-XX^e^ siècles*, Presses Universitaires de Rennes, 2007. Thierry SAUZEAU, « *Les mousses ou « garçons » et la souffrance sociale (XVII^e^-XIX^e^ siècles),* p. 77-86.

135 Nous n'avons relevé qu'un seul matelot-saleur (René Joussemet) impliqué dans un cas de maltraitance en date du 6 décembre 1742 dans une lettre signée du ministre Maurepas qui insiste d'ailleurs sur le fait que « *le Roy veut absolument faire cesser les violences qui ont été souvent exercées dans les navires des Sables-d'Olonne contre les équipages* ». SHD Rochefort, 3P1-3, Lettre de M. De Maurepas à M. De Launay aux Sables d'Olonne, courrier du 27 décembre 1742.

136 SHD Rochefort, 3P1-9, Lettre à M. De Launay aux Sables-d'Olonne, courrier du 19 septembre 1753.

contribué par de mauvais traitements, à la perte de deux mousses qui ont péry l'année dernière sur son navire[137], et d'un troisième qui est mort durant le cours de son dernier voyage[138].

Le Ministre demande au Commissaire aux Classes De Launay de prévenir « *sans aucune sorte de preuves* » le capitaine soupçonné s'il veut « *éviter la sévérité des châtiments qui lui seront imposés à la première plainte qu'il y aura lieu de faire à son sujet* ». Le Ministre enjoint au Commissaire d'enquêter auprès des

gens de l'équipage que vous croirés (sic) les plus portés à déclarer la vérité. La répugnance qu'ils ont à faire ces déclarations n'étant mue que par la crainte qu'ils ont de trouver plus de difficultés à s'embarquer, vous pouvez la faire cesser en leur promettant à cet égard une protection particulière.

Si François Richard a véritablement fait subir des sévices corporels à des mousses entraînant de fait leur mort, il ne se prive pas d'adresser une lettre en février 1756[139] pour se plaindre des mauvais traitements qu'il subit en prison en Angleterre ! À la même période, le commissaire aux classes de Marseille écrit au Secrétaire d'État pour faire remonter les mêmes attitudes des capitaines à l'égard des équipages[140]. Le cas sablais ne semble donc pas isolé. On comprendra à travers les actes suivants que la loi du silence faisait cacher beaucoup de faits et que des pressions n'étaient sans doute pas étrangères au repli des familles face à une éventuelle attaque en justice contre les responsables. Ceux-ci pouvaient user de leur pouvoir sur l'économie portuaire pour jeter l'opprobre sur une famille victime de maltraitance. Néanmoins, à la tête de l'État royal, on punit et condamne avec fermeté de tels agissements inexcusables et impardonnables.

Même si ces actes restent exceptionnels, ils témoignent d'une vie rude pour ces enfants, soumis aux vexations et humiliations d'hommes parfois sans scrupules soudés par la loi du silence comme le laisse entendre le Secrétaire d'État. Les archives sont, il est vrai, très rares sur ce genre d'attitudes. L'espace étroit des navires favorisait la promiscuité et des attitudes parfois douteuses et, seuls un père ou un oncle présent à bord pouvaient protéger un mousse d'un matelot au comportement déviant. Quelques années plus tôt, des actes isolés avaient jeté le doute sur certains capitaines. Ainsi, le Ministre Maurepas, le 15 mars 1742 avait puni le pilote Barthélémy Navaria (1715-1789) en l'envoyant « *à la première levée […] afin de faire sur luy un exemple qui empêche les autres officiers des bâtiments de maltraiter excessivement les gens de mer de leurs équipages* »[141]. Cette affaire peut laisser supposer que les mousses n'étaient donc pas les seuls visés mais que les mauvais traitements pouvaient aussi s'étendre aux adultes présents à bord. Dans ce même courrier, le capitaine du *Fendant* François Moussion est « *soupçonné d'avoir fait mourir un mousse pour l'avoir aussi maltraité excessivement* »[142]. Le Ministre précise qu'étant donnée la gravité des faits, il faille faire une enquête « *afin qu'ils* (les officiers de l'amirauté) *poursuivent ce maître et qu'ils lui fassent subir la peine qu'il pourra avoir mérité* ». L'affaire se poursuit l'année suivante puisque le 4 avril 1753, Maurepas déclare répondre à un courrier du sieur Friconneau de la Taillie, armateur dudit morutier lequel « *a écrit en faveur du capitaine Moussion* » pour que le roi « *statue sur cette affaire* ». Maurepas lui répond que cette affaire ayant été portée en justice, il convient désormais de s'y soumettre et qu'il « *est du bien public que des accusations de cette nature soient poursuivies et jugées selon la rigueur des loix (sic) afin qu'il soit fait des exemples capables de corriger les capitaines des Sables d'Olonne du*

137 Ils sont en réalité morts à bord de *La Sultane* les 11 mai 1750 pour Michel Baud et le 24 décembre 1750 pour Nicolas Joussemet.

138 François Pajot meurt à bord de *La Victoire* d'une très officielle « *fluxion de poitrine* ».

139 SHD Rochefort, 3P1-10, Lettre à M. De Launay aux Sables d'Olonne, courrier du 7 février 1756.

140 Guillaume ANGLADA, « Enfants et jeunes gens de bonne volonté ». Mousses et novices en Provence au XVIII[e] siècle », *Chronique d'Histoire Maritime* n°77, p. 21-48, décembre 2014.

141 SHD Rochefort, 3P1-3, Lettre à M. De Launay aux Sables-d'Olonne, courrier du 15 mars 1742.

142 Le mousse dont il s'agit se nommait Julien Guérineau.

mauvais usage où ils sont de traiter trop durement leurs équipages »[143]. À en croire le ministre Maurepas, les capitaines auraient fait d'un cas, espérons-le, exceptionnel un « *usage* » ce qui ternit quelque peu leur réputation.

Le cas de maltraitance le plus anciennement recensé est celui ayant entraîné la mort du nommé Jean Naulleau[144] embarqué à bord du morutier *Le Fulminant*. Le capitaine mis en cause est François Boivin (v. 1701-1760) d'honorable famille et de confortable alliance puisqu'il a épousé Catherine Servanteau (1706-1771). Tous deux sont mêlés aux intérêts des plus importantes familles négociantes du port. Le mousse malmené par son capitaine « *aurait tombé malade et resté en cet état l'espace de quinze jours au bout duquel temps il serait mort* ». Les parents après réflexion considèrent que leur fils « *aurait pris pendant le cours de cette maladie un lavement d'eau salée qui aurait sans doute occasionné la mort de leur fils qu'ils connaissaient d'ailleurs de complexion délicate pendant son bas-âge, qu'il avait été sujet à de fréquentes coliques* […] *ils veulent par ces justes raisons traiter favorablement ledit François Boivin accusé de la mort de leur fils pour lui donner lieu de se justifier devant trois juges qu'il conviendra pour reconnaissance de quoi ledit sieur Jacques Dupuy faisant a donné à la dite Micheau femme Naulleau la somme de 150 livres en bonne espèce* […] *promettant de ne faire aucune suite contre lui* ». François Boivin assisté de Jacques Dupuy (vers 1687-1755)[145] également son oncle et l'un des plus importants armateurs du port a sans doute incité les parents Naulleau à revoir leur déclaration contre menu dédommagement pour ne pas entraver la carrière du capitaine Boivin.

Parfois, les heurts entre adultes et enfants du bord restent verbaux. Le mousse Charles Aimé Gobert (1812-1841) en fit les frais, alors qu'il n'était âgé que de treize ans, lors de son premier embarquement à bord du brick *L'Émile*, capitaine Jacques Samuel Bertaud (1777-1846)[146]. L'auteur des faits, le matelot Zacharie Pallier (1786-1863)[147] reconnaît devant notaire qu'il a professé des

> *faits injurieux à la réputation de celui-ci qu'il aurait commis pendant la traversée de ce navire de Marseille à Rouen et de Rouen aux Sables en 1825 et les premiers mois de 1826*[148] *; qu'il le reconnaît au contraire pour homme d'honneur et de probité et parfaitement innocent de toute action blâmable. Il déclare encore fausses et mensongères les imputations qu'il lui a adressées [à propos] des faits infâmants que son grand-père M. Louis Frappier avait été pendant la Révolution un agent de Carrier et un noyeur.*

Finalement, les parents « *renoncent à diriger aucune poursuite contre le sieur Pallier en police correctionnelle pour obtenir réparation des propos calomnieux ci-devant prononcés* ». Gobert continuera dans sa voie et sera finalement reçu à l'examen de capitaine au long-cours le 7 mai 1838[149]. A-t-il pour autant, du fait de son apprentissage difficile, jeté un œil bienveillant sur les mousses qu'il embarquait ? On peut l'espérer …

---

143 SHD Rochefort, 3P1-3, Lettre à M. De Launay aux Sables-d'Olonne, courrier du 4 avril 1743.

144 ADV, Minute notariale Guyot 3E8/29, acte du 24 décembre 1739.

145 Jacques Dupuy fils d'un conseiller du roi était aussi le beau-frère de l'armateur Jean Petiot de la Poitevinière. Ses deux fils : Jean-Baptiste (1712-1782) et Nicolas Dupuy (1719-1778) seront curé de La Chaume et armateur morutier pour l'un, quant au second, il prit le métier de négociant.

146 ADV, notaire Regain 3E70/383, acte 52 du 15 mai 1826. Fils d'un maître tailleur d'habits et d'une institutrice native de Nantes, il meurt à Macao, en tant que capitaine de navire en second de *La Lydie* le 12 janvier 1841 à bord duquel il avait embarqué le 6 octobre 1839 à destination de Bourbon et Maurice. Il avait été condamné à six jours de prison le 5 octobre 1832 puis incarcéré à celle de Pontanion (Brest), SHD Rochefort, 3P7-34, n°233.

147 Cohorte 2, n°550. Natif de Saint-Nazaire, marié aux Sables le 8 mars 1815 à Marie, Michelle Boizard (1787-1859), ils demeuraient rue Napoléon au Passage.

148 Trajet que confirme le registre matricule des mousses 3P7-20 n°328 qui précise que le mousse embarque sur ce brick le 1er novembre 1825 et le quitte le 15 mai 1826.

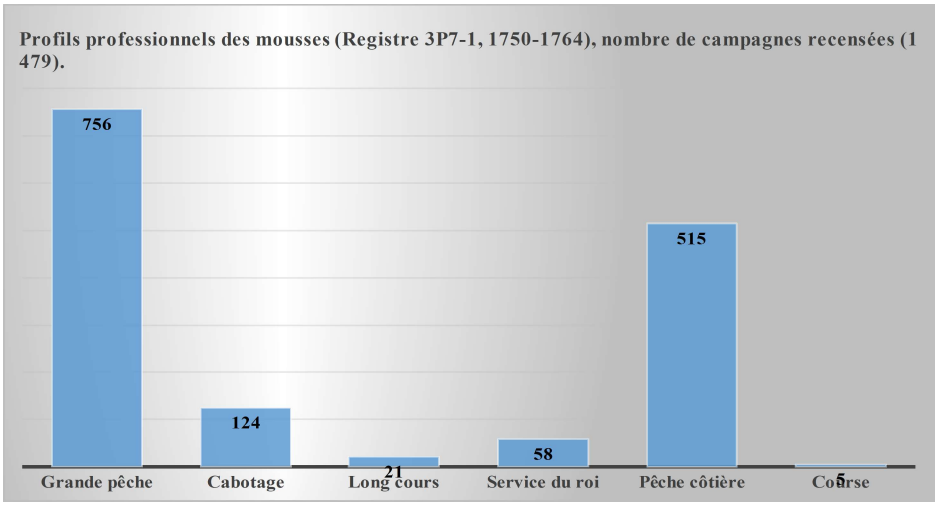
149 AD LA 7R4/1108, Registres matricules des capitaines de navires, folio 387.

C- Typologie des embarquements et durée de la formation

À quel type de pêche se destinent les mousses au fil du siècle ? Disposent-ils finalement de la liberté d'embarquer au type de navigation voulu ou leur décision finale est-elle orientée ou imposée par les contraintes de l'économie locale ou d'un autre facteur environnemental ?

L'étude des trois cohortes de marins nous permet d'appréhender leurs carrières du début à la fin de leur vie professionnelle. Quels enseignements ressortent de la compilation des données extraites des registres matricules sachant que nous ne nous intéressons dans cette partie qu'à leurs premières expériences avec la mer ?

Histogramme n°91 : Typologie des embarquements des mousses entre 1750 et 1764.



Au milieu du XVIII[e] siècle, la part des mousses naviguant au commerce ne représente que 8,4% de l'ensemble et Terre-Neuve s'affirme comme l'école idéale de formation des mousses avec plus de 51% des embarquements suivi par la pêche côtière (35%). Les mousses sablais embarquaient assez peu au long-cours (1,4%). Cette prépondérance de la filière morutière dans le cursus primaire du marin va-t-elle perdurer ? Observons ce qu'il en fut pour les mousses des trois cohortes sur la longue durée à l'aide du tableau ci-dessous (1757-1833).

Tableau n° 95: Répartition des embarquements des mousses par cohorte.

	Cohorte 1 (1816-1833)	Cohorte 2 (1783-1815)	Cohorte 3 (1757-1782)	Total	Valeur en %
Cabotage	183 (31%)	148 (68,5%)	22 (37,9%)	**353**	40,9
Long-cours	3 (0,5%)	3 (1,4%)	2 (3,4%)	**8**	0,9
Pêche	389 (65,9%)	41 (19%)	0	**430**	49,8
Terre-Neuve	8 (1,4%)	16 (7,4%)	32 (55,2%)	**56**	6,5
Course		1 (0,5%)	0	**1**	0,1
Service	7 (1,2%)	7 (3,2%)	2 (3,4%)	**16**	1,9
Total	**590**	**216**	**58**	**864**	**100%**

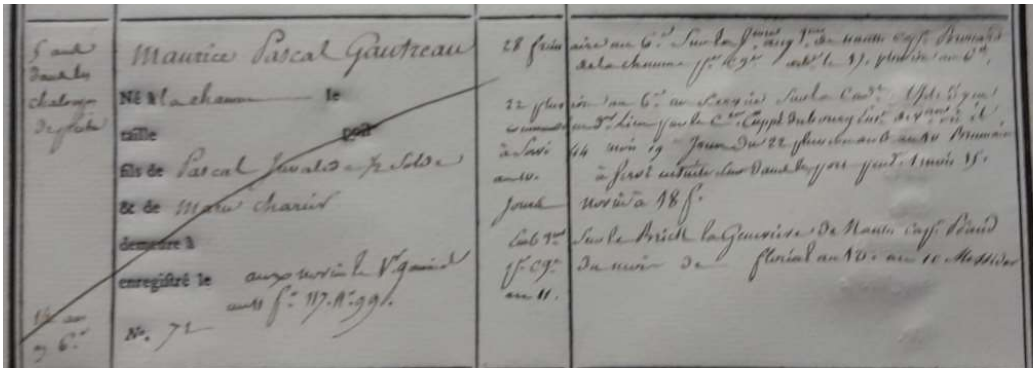
Le tableau synthétique atteste que chaque génération a été formée à un type de pêche ou de navigation particulier. La cohorte la plus ancienne se tournait inévitablement vers Terre-Neuve (55,2% des cas) ce que confirmait l'analyse complète du registre des mousses de la période[150]. Par contre la cohorte suivante s'est quant à elle orientée vers le commerce et le

150 SHD Rochefort, Registre des mousses 3P7-1.

cabotage avec plus de 70% des campagnes en raison d'une conjoncture défavorable à la grande pêche sur le Banc. Un seul mousse a osé tenter l'aventure corsaire[151] . Enfin, la cohorte 1, la plus récente qui forma des mousses nés après 1815 consacre la primauté de la petite pêche fraîche au large des Sables comme terrain d'apprentissage avec 66% des embarquements de mousses.

Sur l'ensemble de la période, la primeur revient néanmoins au secteur pêche représentant plus de 56% des embarquements de mousses en y incluant Terre-Neuve sur le siècle, suivi par le cabotage et la filière commerce à près de 42%. Le port des Sables reste majoritairement un port de pêche et seule la période 1783-1815 consacre la place du cabotage pour des raisons conjoncturelles comme nous l'expliquerons ci-dessous. En effet, seule la cohorte 3, née entre 1757 et 1782 a davantage été formée à la pêche qu'au cabotage avec 32 embarquements contre 22. Avec la disparition progressive de la pêche sur le Grand Banc (8,5% des embarquements sur la durée), les mousses sablais n'ont eu d'autres choix que d'embarquer au commerce. L'entrée en guerre en février 1793 modifie radicalement la répartition des campagnes puisque les armements pour Terre-Neuve cessent (voir partie 1) et les mousses se voient contraints d'embarquer au cabotage. Sur les dix mousses de la cohorte 3 ayant débuté entre 1778 et 1791, cinq ont commencé par Terre-Neuve, trois à la pêche fraîche et deux au cabotage. François Magneau (1766-1855)[152] qui débute, à l'âge de douze ans, le 11 septembre 1778, par quatre campagnes de pêche fraîche et trois au cabotage avec André Guiné (1738-1806) à bord du *Saint-Antoine* puis du *Marquis de la Galissonnière*, reste à bord du même navire quand ce dernier arme pour trois campagnes à Terre-Neuve de juin 1783 à janvier 1785[153]. À bord même, il peut donc y avoir plurifonctionnalités du navire qui se transforme de caboteur en navire pêcheur au gré des années et des orientations de l'armateur. La guerre d'Amérique a sans doute conditionné bien des décisions et contrarié les plans du capitaine Guiné qui a converti son navire au cabotage durant les années de conflit (1781-1782). Ses quatre autres confrères qui débutèrent par Terre-Neuve enchaînèrent quinze campagnes : parmi eux Jacques Fidèle Péault (1775-1851)[154] à bord de trois morutiers successifs : *Les Deux Sœurs, Le Paul-Édouard* et *Le Dragon* entre 1790 et 1792[155]. Le jeune René Antoine Guinement (1777-1853)[156], mousse de 1791 à 1795, après trois campagnes morutières avec son père sur *La Jeune Thérèse* se tourna vers le cabotage en raison de l'entrée en guerre. Ainsi, alors que les mousses plus âgés commençaient par Terre-Neuve, les plus jeunes inscrits entre 1795 et 1797 comme Jacques Daubeuf (1780-1851)[157] sur *L'Inattendu*, Daniel Bouget (1779-1863)[158] à bord du *Jean-François* ou Maurice Pascal Gautreau (1782-1852)[159] sur *La Jeune Augustine* embarquent au cabotage avec pour deux d'entre eux une expérience informelle à la pêche non négligeable ; cinq années pour Gautreau et trois pour Bouget[160].

151 SHD Rochefort, André Jean Boisard (1786-1857), cohorte 2 n°92, futur capitaine de navire, 3P7-3 n°191.
152 Cohorte 3 n°462.
153 SHD Rochefort, 3P7-2, n°227.
154 Cohorte 2, n°555.
155 SHD Rochefort, 3P7-3 n°39.
156 Cohorte 2, n°365.
157 Cohorte 3, n°226.
158 Cohorte 3, n°114.
159 Cohorte 3, n°304.
160 SHD Rochefort, 3P7-3 n°68, 69 et 71.



Document n°64 - Registre des mousses (1788-1805), 3P7-3, n°71. Maurice Pascal Gautreau avec inscrit en marge « 5 ans dans les chaloupes de pêche ». Enrôlé le 28 frimaire an VI (18 décembre 1797) sur *La Jeune Augustine* de Nantes capitaine Brossard de la Chaume, petit cabotage, débarqué le 17 pluviôse an VI (5 février 1798).

D'ailleurs le constat est sans appel, d'une cohorte à l'autre soit d'une génération à l'autre, le nombre de campagnes vers Terre-Neuve effectuées par des mousses diminue de moitié passant de trente-deux campagnes à seize puis à huit. Le commerce a pris le pas sur la formation à la pêche en raison de contraintes économiques sévères. Si entre 1750-1764, 43% des mousses débutaient leur apprentissage par Terre-Neuve[161], ce ne sera plus le cas quelques années plus tard ; un cycle de formation s'achève et en même temps une génération de marins formés à ce type de navigation. Seuls huit mousses de la deuxième cohorte soit 10% de l'échantillon, nés entre 1801 et 1808, naviguèrent jusqu'à Terre-Neuve, entre 1816 et 1822 (**Annexe 86**). Parmi eux, trois firent trois campagnes, les autres n'en faisant qu'une seule (trois cas) voire deux (deux cas). Néanmoins, jusqu'en 1886 vivait encore François Jérôme Poiroux (1802-1886), l'unique vétéran de l'aventure morutière sur les quais de La Chaume. Même s'il pouvait encore se vanter d'avoir fait le Banc autour de lui, il ne pouvait par contre plus susciter de vocations parmi les mousses alors que le Grand Banc avait été son baptême, à l'âge de seize ans, après quelques campagnes de pêche côtière passées aux côtés du patron Pierre Barré (1765-1848)[162]. La grande époque morutière de Terre-Neuve était, aux Sables-d'Olonne, entrée dans l'Histoire. On est ainsi passé de 43% à 10% de mousses formés à Terre-Neuve en une cinquantaine d'années.

Une fois embarqués pour d'incertaines campagnes aux destinations plus ou moins lointaines, les mousses quittaient le clocher paroissial pour des temps très aléatoires. On partait pêcher dès la nuit pour rentrer dans la journée quand d'autres partaient pour de longues semaines au cabotage entre la Manche et la Méditerranée. Chaque mousse était tributaire de son embarquement. Combien de temps durait réellement la formation de mousse ?

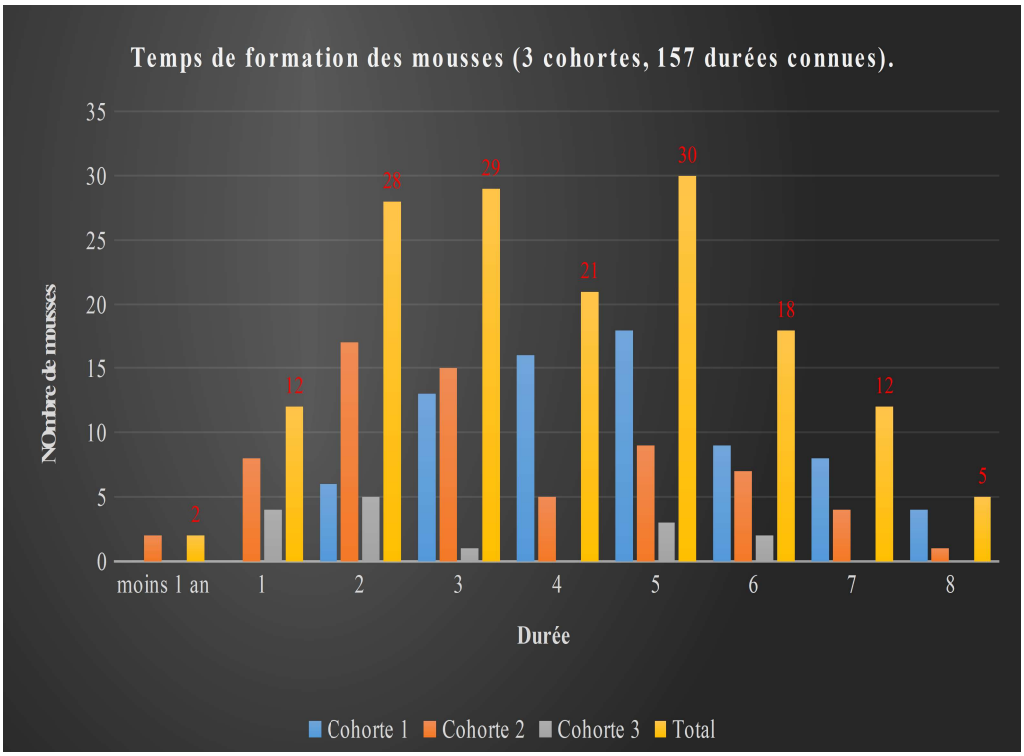
161 SHD Rochefort, 3P7-1 soit 181 mousses sur 421.
162 Cohorte 3, n°36. SHD Rochefort, 3P7-13, n°224 (1814).

Tableau n°96 : Durée moyenne de la formation de mousses sur le siècle

Cohortes	1	2	3
Durée moyenne de l'apprentissage en tant que mousse	4,8 ans	3 ans	3 ans
Nombre de campagnes réalisées	7,7	6	3,3
Âge moyen au 1er embarquement	11,3	13,6	15

Embarqués entre onze et quinze ans, les mousses passaient entre trois et quatre ans et demi sur le pont à se former à un métier exigeant sur le plan physique. Ainsi, 53,3% des mousses de la cohorte 1 passèrent plus de quatre ans et demi sur le pont. Parmi eux trois Chaumois remportent le prix de la longévité avec huit années de formation[163]. Embarqués très jeunes (8 ans), ils accèdent tous au grade de novice à l'âge légal de seize ans après avoir eu des parcours atypiques. Il n'y a pas de carrières linéaires ou standard. On remarque aussi que le nombre de campagnes effectuées s'allonge avec le temps ce qui paraît logique étant donné que les campagnes du XIXe siècle sont inévitablement moins longues que les campagnes sur le Grand banc.

Histogramme n°92 : Temps de formation des mousses.



Le fait que l'apprentissage des mousses soit plus long au XIXe est peut-être à mettre en relation avec les places réelles de matelots sur le marché du travail. Peut-être que l'on allongeait la durée d'apprentissage du fait d'un certaine forme de chômage tout au moins dans les années 1830-1840 où le port n'a pas encore atteint son réveil économique. Au siècle précédent, les mousses gravissaient effectivement plus rapidement les échelons et la carrière était ainsi accélérée. Ainsi, 44,7% des mousses de la 3ème cohorte ont réalisé plus de huit

163 Il s'agit de Louis Hilaire Fradet (1818-1874), cohorte 1 n°280, SHD Rochefort, 3P7-26 n°64 (1826-1834), de Pierre Benjamin Garandeau (1821-1871), cohorte 1 n°291, 3P7-26 n°126 (1829-1837) et de Maurice Xavier Gautreau (1821-1900), cohorte 1 n°302, 3P7-26 n°130 (1829-1837).

campagnes dont cinq en firent plus de quinze[164]. Parmi eux, Pacifique Bruneleau (1831-1900) alterne sa formation entre 1840 et 1845, soit entre neuf et quatorze ans, sur *La Claire* avec le patron Poissonnet, l'hiver et *Le Saint-Roch* avec le patron Rousseau à la belle saison[165]. Seuls deux mousses ne firent que trois campagnes. Pour eux le temps d'apprentissage fut de courte durée soit deux années mais tout deux devinrent novices au même âge soit seize ans en 1833 et 1843. Sur l'ensemble de la période 48% des mousses passent au moins quatre ans à se former, à s'amariner. Seuls deux garçons de la cohorte 2 ne furent mousses qu'un très court temps Étienne Clavery (1797-1854) embarque au petit-cabotage sur *La Gabrielle-Eugénie-Marie* commandée par le capitaine Servanteau sur laquelle il reste de juillet à décembre 1812 soit cinq mois et demi[166] et Louis Théobald Naud (1814-1889) qui embarque le 5 août 1830 sur le chasse-marée *Le Saint-Nicolas*, capitaine Péaud[167]. Il est classé après seulement cinq mois de navigation novice. Lui et Clavery, avec une carrière de mousse écourtée deviennent quand même novices à seize ans. Finalement, le type d'embarquement et la durée d'apprentissage ne semblent pas interférer avec l'entrée du mousse comme novice. Il est un constat : c'est l'âge qui reste décisionnel. C'est donc à l'âge de seize ans que les mousses deviennent novices pour une durée de deux années puisqu'à dix-huit ans, ils sont classés matelots. On peut donc considérer qu'en devenant matelots, ces jeunes hommes avaient près de six ans de navigation à leur actif. Très peu de mousses deviennent matelots sans passer par le stade de novice.

Quelles raisons expliquent une durée d'apprentissage plus longue sur la période la plus récente ? Faut-il y deviner de plus grandes difficultés à trouver une place de matelot retardant ainsi l'entrée dans la vie active et adulte ?

164 Il s'agit des mousses Pacifique Bruneleau (1831-1900), cohorte 1 n°140, 3P7-27 n°92, Émile Hector Colombeau (1828-1864), cohorte 1 n°214, 3P7-27 n°13, Jean Honoré Pitra (1820-1870), cohorte 1 n°574, 3P7-26 n°127, Jacques Étienne Bégaud (1826-1860), cohorte 1 n° 45, 3P7-26 n°259 et Joseph Philippe Thesson (1816-1884), cohorte 1 n°658, 3P7-26 n°51.

165 SHD Rochefort, 3P7-27 n°92. *Le Saint-Roch*, canot de 3,5 tonneaux, construit en 1837 par Séraphin Chaigneau, démoli en 1861 (ADV, 5P-105).

166 SHD Rochefort, 3P7-13 n°169, cohorte 2 n°203.

167 SHD Rochefort, 3P7-26 n°159, cohorte 2 n°530.

IV – Parcours d'apprentis : être mousse ou novice sur le temps long (1750-1860) :

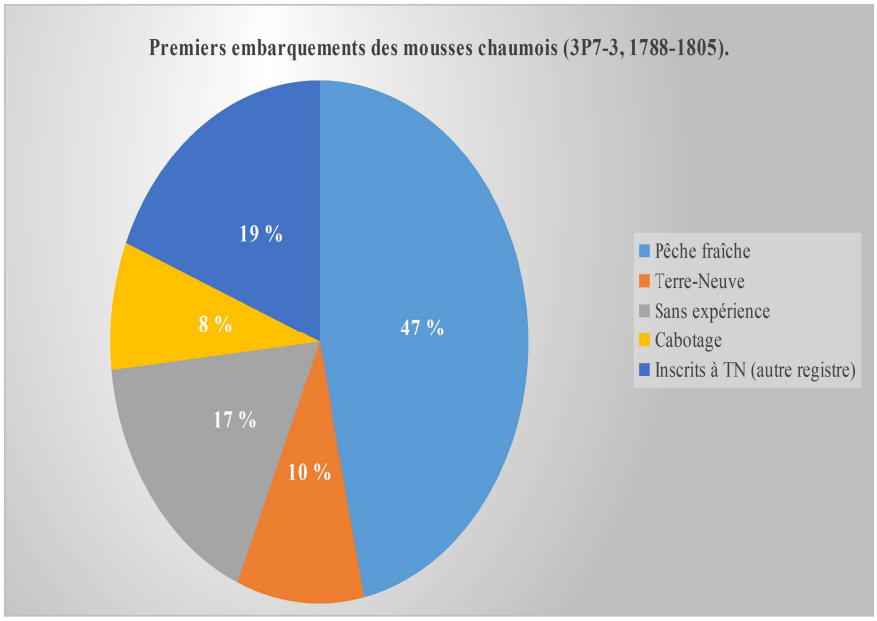
A- Les mousses d'Ancien-Régime de la cohorte 3 (1750-1792)

Après avoir présenté les grandes phases de l'apprentissage des mousses, nous allons nous focaliser sur une période vitale pour le port sablais, celle d'avant la Révolution de 1789 qui va sonner le glas de l'aventure morutière qui s'interrompt en novembre 1792. Cette activité maritime qui formait près d'un mousse sur deux va brutalement s'arrêter.

Embarquements officieux

Entre 1750 et 1764, moins de 9% des mousses ont débuté leur navigation avant l'inscription officielle devant l'administrateur[168] à un âge proche de 11 ans ½ soit avec quatre ans d'avance sur l'âge moyen. Dans 78,4% ils étaient eux-mêmes fils de marins. Le mousse le plus précoce, formé par son propre père, fut René Boulineau (1743-1832) de La Chaume qui est dit pratiquer « *la pêche avec son père depuis 1751* ». Il avait alors moins de huit ans[169]. Est-ce la mort de sa mère qui a accéléré son entrée sur le pont de la chaloupe paternelle ? C'est fort probable[170].

Graphique n°49: Embarquements des mousses chaumois entre 1788 et 1805.



Une vingtaine d'années plus tard (1788-1805)[171], cette pratique a toujours cours et semble la règle puisque seulement 17% des inscrits arrivent sans aucune expérience. Il y a donc eu une évolution sensible des mentalités depuis la période précédente où 91% des

168 SHD Rochefort, 3P7-1 soit 37 mousses sur 421.

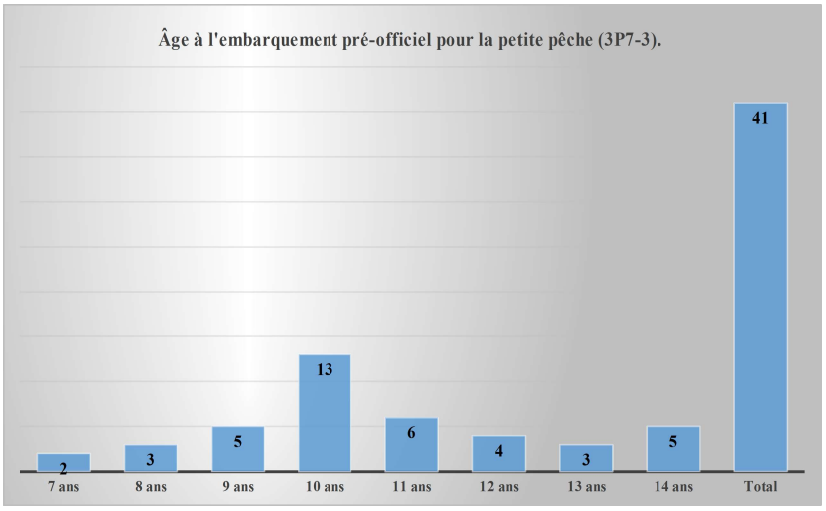
169 SHD Rochefort, 3P7-1 n°136. Son père René Boulineau (1720-1794) était orphelin de père depuis l'âge de 10 ans. Son père lui aussi prénommé René avait péri en 1730 à Terre-Neuve à bord de *La Marie-Anne* (AM LS GG1-12).

170 Nous n'avons pas trouvé trace de son acte de décès dans les registres paroissiaux (ni à La Chaume, ni aux Sables). Par contre la matricule de son fils indique bien que seul son père est encore vivant en 1756. Elle est donc décédée entre 1749 et 1756.

171 SHD Rochefort, Registre des mousses 3P7-3 (1788-1805). Les âges ne sont exploitables que pour les mousses ayant pratiqué la petite pêche puisque le commis aux Classes indique, dans ce cas-là, le nombre d'années effectuées que l'on peut déduire de l'âge officiel au moment de l'inscription. Pour les autres mousses ayant l'expérience de Terre-Neuve par exemple, il n'indique que le nombre de campagnes effectuées et non le nombre d'années ce qui rend le calcul trop aléatoire.

mousses partaient légalement en mer. Une large majorité arrive donc sur le pont des navires avec une expérience de la pêche côtière (46%) et, 29% ont déjà pratiqué la pêche sur le Grand Banc[172]. Les registres régularisent d'une certaine manière cette pratique informelle où les mousses embarquaient sans passer systématiquement devant le Commissaire aux Classes. Si certains mousses avaient déjà été enregistrés dans la matricule précédente[173], ils sont reportés dans la matricule ouverte en 1788 avec en marge la mention de leur expérience. Cette pêche informelle pose question car comment pouvait-on embarquer des mousses à Terre-Neuve sans qu'ils figurent sur le registre ? Dans leur cas, l'âge a diminué puisqu'il est passé à 10 ans ½ ; néanmoins dix enfants avaient moins de dix ans dont François Raimbert qui était âgé de sept ans[174]. Les deux frères Gautreau, Pacifique et Maurice Pascal[175], sont âgés de huit et neuf ans et viennent en aide à leur famille en raison de l'infirmité de leur père, Pascal Gautreau (1747-1834) « *invalide à la ½ solde* » mais il faut être prudent quant à la fiabilité des âgés portés à l'inscription comme le prouvent l'exemple des frères Gautreau détaillé ci-après ; phénomène qu'avait souligné Philippe Zérathe pour les matelots bretons où il constatait un vieillissement des plus jeunes alors qu'aux Sables la tendance semble inverse[176].

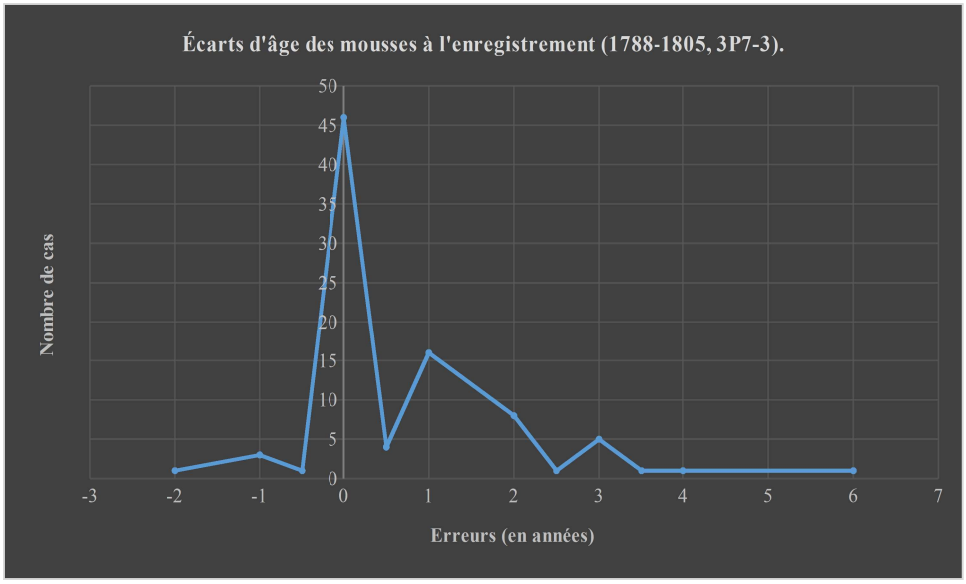
Histogramme n°93 : Âge à l'embarquement pré-officiel pour la petite pêche de la cohorte 3.



Finalement l'étude du registre des mousses de la période 1788-1805 confirme une différence minime d'un an entre l'âge à l'enregistrement et l'âge réel (14,4 ans contre 15,3 ans) ; phénomène vérifiable dans le registre précédent avec les mêmes âges. Peut-on assimiler cette pratique à une façon pour l'administration de juguler les entrées futures chez les novices voire de préserver les mousses des levées pour les Classes ? Cette dernière acception semble peu envisageable.

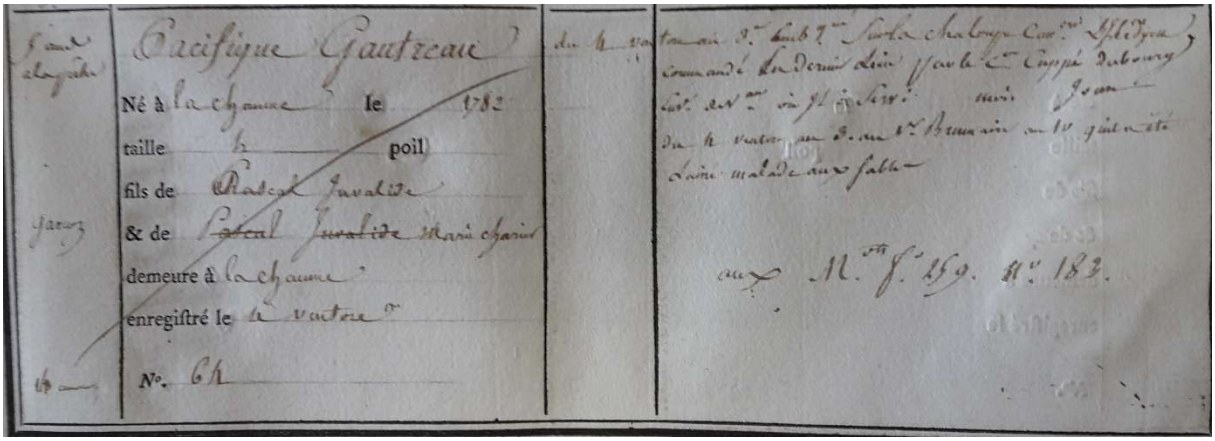
172 SHD Rochefort, Registres des mousses 3P7-2 (1776-1787) et 3P7-3 (1788-1805). Nous avons établi cette statistique uniquement sur les mousses chaumois (245) ayant navigué de 1776 à 1805.
173 Il s'agit de la matricule ouverte en 1776 (3P7-2). Ces mousses déjà enregistrés au nombre de dix-neuf seront reportés en 3P7-3. C'est une pratique réglementaire que de reporter les mêmes mousses sur deux registres différents d'où les problèmes de doublons déjà évoqués dans la partie sur la méthodologie.
174 SHD Rochefort, 3P7-3, n°95.
175 SHD Rochefort, 3P7-3, n°64 et 71, cohortes 3, n°303 et 304.
176 Philippe ZÉRATHE, « Les origines géographiques et sociales des matelots et officiers-mariniers du Port-Louis et de Riantec (1750-1762) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, Tom 9, n°1, 1990, p. 39-57, p. 42-43. Pour les 19 mousses enregistrés en 3P7-2 et reportés en 3P7-3, on constate neuf erreurs dont huit rajeunissement allant parfois jusqu'à deux ans (Joseph Martin 3P7-2 n°146, Gabriel Masson 3P7-2 n°137 et Léonard Valade 3P7-2 n°138).

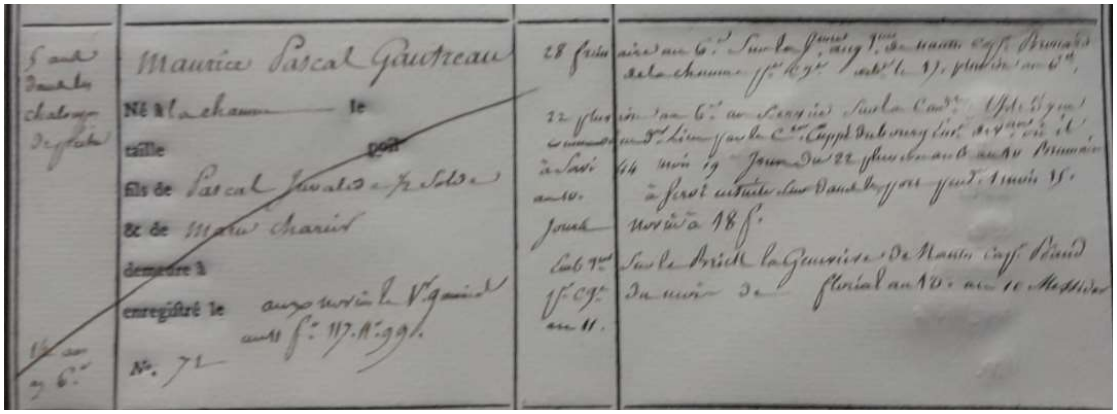
Graphique n°50: Ecarts d'âge des mousses à l'enregistrement (1788-1805).



Finalement, comme le prouve le graphique ci-dessus, les commis aux Classes rajeunissent quelque peu les mousses en transcrivant leurs âges sur la matricule même si pour plus de 52% d'entre eux l'âge est conforme. François Goulpeau (1775-1844) est enregistré le 19 août 1786[177] à l'âge de onze ans passés (il est né le 6 avril 1775) mais on lui en donne douze. Pourquoi cherche-t-on à le vieillir ? Est-ce pour masquer un embarquement juvénile, en 1784, donc à neuf ans sur le Grand Banc à bord de *La Marie-Louise* sous la coupe de son pater familias, Guillaume Goulpeau (1740-1788) d'autant qu'embarquer à moins de neuf ans était interdit par l'ordonnance du 15 août 1732[178] ? La mention marginale ne ment pas et confirme que Goulpeau a commencé très jeune. Nous aurons l'occasion de suivre son parcours atypique. L'erreur sur son âge se poursuite à la matricule suivante où on lui prête « *15 ans en 1788* » donc une naissance vers 1773 soit deux ans d'écart.

177 Sur le registre 3P7-2 n°119.
178 Gilbert BUTI, *Les chemins de la mer*, p. 251. SHDM-T, 4P1. Ordonnance du 15 août 1732.


Pacifique Gautreau
Né à la chaume le 1782
taille h poil
fils de Pascal Juralide
& de Pascal Juralide Marie Charier
demeure à la chaume
enregistré le
N°. 64


Maurice Pascal Gautreau
Né à la chaume le
taille poil
fils de Pascal Juralide
& de Marie Charier
demeure à
enregistré le
N°. 71

Documents n°65 et 66 - Registre des mousses 3P7-3 n°64, Pacifique Gautreau (1780-1854). Inscrit le 4 Ventôse an III (22 février 1795), Pacifique qui est dit être né en 1782 est en réalité né le 8 novembre 1780 et est en réalité âgé de quatorze ans. Avec cinq années à la pêche comme stipulé dans la marge, il aurait commencé à neuf ans et non à huit ans. Son frère Maurice Pascal (1782-1852), inscrit le 28 Frimaire an VI (18 décembre 1797, folio 167, n°71) est dit avoir quatorze ans alors qu'il en a en réalité quinze ans passés. Il affiche comme son frère « *5 ans dans les chaloupes de pêche* ».

Entre 1750 et 1764, la durée moyenne entre l'entrée dans un apprentissage non officiel et l'inscription définitive est de trois années ; trois années au cours desquelles le mousse se forme et valide ou non sa poursuite du métier souvent imposée par le poids familial et les contingences économiques. Dans ces cas de figure-ci, la part des moins de onze ans est de 35%. Le plus jeune inscrit Jacques Bertret, qui débuta à sept ans, paiera de sa vie puisqu'après sept années de pêche, il périt dans le naufrage de la chaloupe *Le Caribou* le 15 juillet 1757 en rade des Sables[179]. Collinet fait part de l'accident et le relate en ces termes :

Le 15, un bateau de la Chaume, maître Blanchard, a péri corps et biens, avec lui, il s'est perdu cinq autres personnes. Il était à la pêche dite des cordes, et c'est en les levant que l'on juge que le bateau a péri[180].

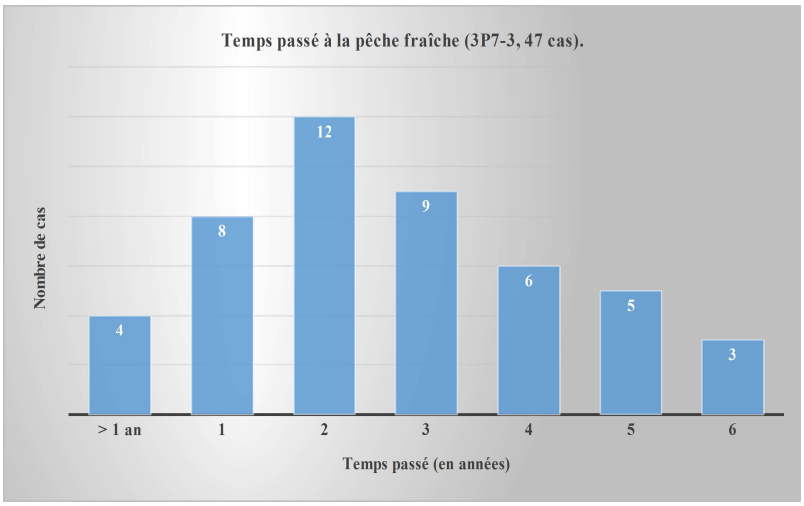
Son frère, François, âgé de seulement huit ans s'inscrit la même année que lui soit en 1756 après cinq années de pêche informelle[181]. Dans ces deux cas, ce n'est pas leur statut d'orphelins qui les a poussés à embarquer puisque leurs deux parents sont encore vivants en 1756. Comme le mentionnent Gilbert Buti et Alain Cabantous[182], « […] *pour ces jeunes garçons, apprendre à être marin c'est avant tout apprendre à survivre et, dans ce domaine, le garçon de douze ans qui embarque pour la première fois engage une course de vitesse avec*

179 SHD Rochefort, 3P7-1, n°140.
180 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche*, 2002, p. 91.
181 SHD Rochefort, 3P7-1, n°152.
182 Gilbert BUTI, Alain CABANTOUS, *Être marin,* p. 138.

la mer qui ne pardonne rien ». On pourrait y ajouter aussi et avec les hommes du bord et les autres aléas comme nous l'évoquions précédemment.

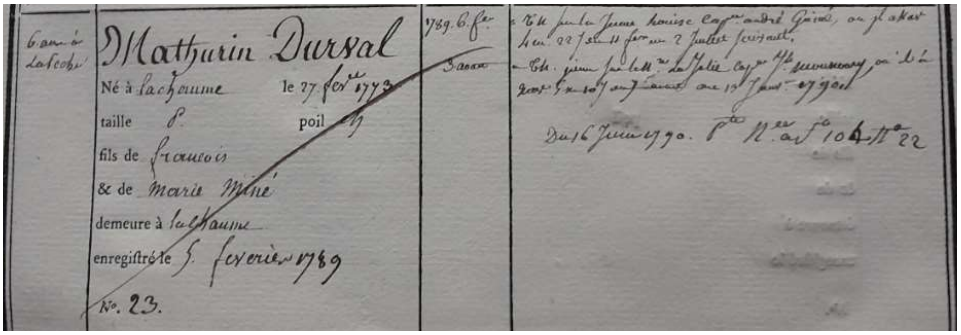
Pour la période suivante, le commis de l'Inscription maritime indique en marge du registre l'expérience acquise par ces garçons régularisant ainsi leur situation professionnelle. Il reste très vague quand il s'agit de navigation à la pêche, se contentant d'une simple mention « trois ans à la pêche » par exemple. Par contre, il est beaucoup plus précis quand il s'agit d'un embarquement pour le Grand Banc où là, le nombre de campagnes est indiqué et parfois le nom du navire. Le poids de l'expérience acquise à Terre-Neuve si elle représente moins de 30% des embarquements pré-officiels est sans aucune mesure avec une expérience de pêcheur côtier, en rade ou dans les coureaux. Cette expérience de pêche côtière est parfois longue puisque l'on recense des mousses ayant passé « *cinq ans dans les chaloupes de pêche* » comme Maurice Pascal Gautreau (1782-1852)[183].

Histogramme n°94 : Temps passé à la pêche avant l'embarquement officiel des mousses de la cohorte 3.



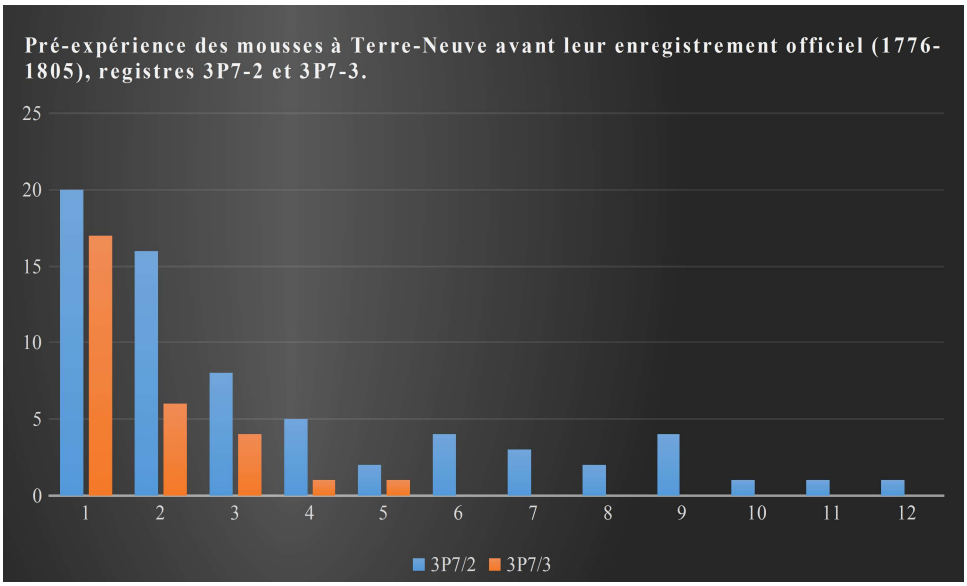
Seul un mousse sur quatre de cet échantillon a moins de deux années d'expérience à son actif et 44,7% (21 mousses) ont entre deux et trois ans d'expérience. On peut se demander pourquoi ces mousses n'ont pas été enregistrés plus tôt ? Les trois garçons qui ont six ans d'expérience sont inscrits à des moments différents[184]. Mathurin Durval (1773- ?) est enregistré pour embarquer à Terre-Neuve (voir ci-dessous), le 1 février 1789 à bord de *La Jeune Louise* avec le capitaine André Guiné (1738-1806), ce sera sa première expérience de Terre-Neuvas mais il dut embarquer dans les chaloupes de pêche vers l'âge précoce de sept ans. Pierre Febvre (1775-1826) pour lequel il est bien spécifié « *non inscrit, 6 ans à la pêche* » ce qui le fait débuter le métier vers dix ans part au long-cours à Nantes le 18 octobre 1791 et ne sera de retour aux Sables que le 18 mars 1793. Il fera carrière de capitaine[185]. Quant à François Raimbert (1787-1865)[186], enregistré le 29 Floréal an IX (19 mai 1801), il navigue à la petite pêche côtière avec le patron Étienne Fradet (1752-1832). Si tous trois avaient une solide expérience de la pêche côtière, ils ont tous emprunté des chemins divers : à l'un Terre-Neuve, à l'autre le long-cours et au dernier la petite pêche. Les années d'entrée dans le métier (1789, 1791, 1801) expliquent aussi ces parcours différents.

183 Cohorte 3, n°304.
184 SHD Rochefort, 3P7-3, folio 154 n°23, folio 161 n° 47 et folio 173 n°95.
185 SHD Rochefort, 3P7-18, folio 65 n°66. Reçu à l'examen à Rochefort, maître au cabotage le 4 mai 1816. Il commande la double chaloupe *Les Deux Sœurs*.
186 Cohorte 2, n°603.


6 ans à la pêche
Mathurin Durval
Né à la Chaume le 27 fevr 1773
taille 5. poil ch
fils de François
& de Marie Mine
demeure à la Chaume
enregistré le 5 fevrier 1789
No. 23.
1789. 6 fev.
Du 16 Juin 1790. 8me Mer art 104 11me 22

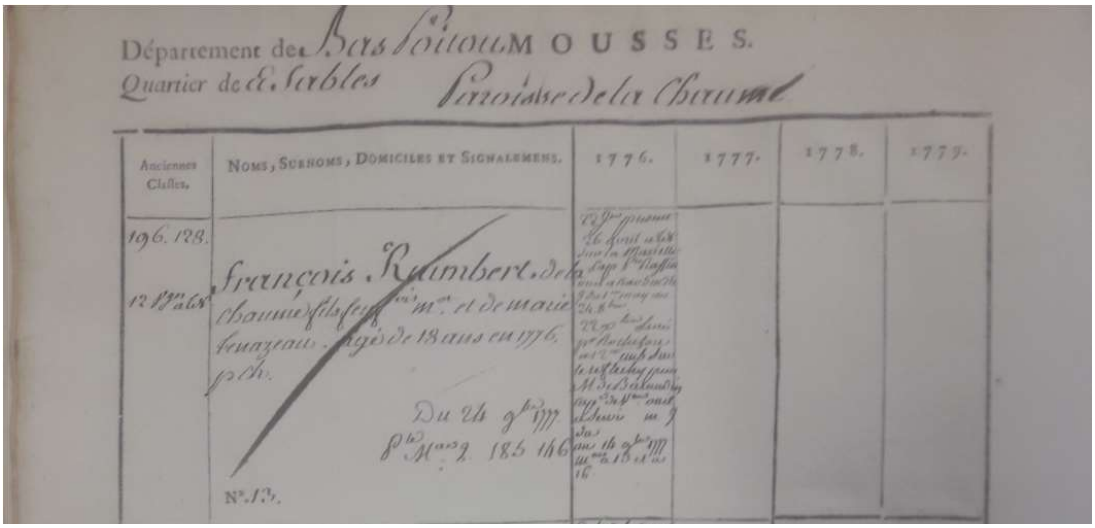
Document n°67 - Registre des mousses 3P7-3, folio 154 n°23. Mathurin Durval né à La Chaume le 27 février 1773, enregistré le 5 février 1789 (13 ans) avec en marge l'apostille « 6 ans à la pêche » donc une première expérience probable vers l'âge de sept ans.

Histogramme n°95 : L'expérience des mousses de la cohorte 3 avant leur premier enregistrement (1776-1805).



La majorité des mousses réalise une (37,8%) voire deux (23,5%) campagnes mais, l'un d'entre eux, François Raimbert (1759-1832) affiche douze campagnes informelles. On remarque nettement qu'avec les années qui passent, le nombre de campagnes est moindre puisque la première période (1776-1788) enregistre 82,5% des embarquements morutiers pré-officiels[187].

187 Soit 236 campagnes (3P7-2) contre 50 (3P7-3).


Département des Bas Poitou MOUSSES.
Quartier de Les Sables Syndicat de la Chaume

Anciennes Cloffes.	NOMS, SURNOMS, DOMICILES ET SIGNALEMENS.	1776.	1777.	1778.	1779.
196. 128. 12 17 ans	François Raimbert de la Chaume fils de Mr et de Marie Louazeau âgé de 18 ans en 1776.				

Du 24 9bre 777
8bre Mars 2 18 5 146

N°13.

Document n°68 - Registre des mousses 3P7-2, n°13. François Raimbert (1759-1832). En marge, 12 voyages à Terre-Neuve. Inscrit tardivement sur le registre (18 ans), on peut supposer ses premiers pas de mousse vers douze ans à raison de deux rotations annuelles vers Terre-Neuve.

Parcours croisés de deux mousses chaumois : François Goulpeau et Jérémie Péaud, unis comme les doigts de la main dans une seule et même bordée ?

L'observation du parcours croisé de ces deux mousses illustre l'évolution de carrière de deux enfants accédant successivement aux grades enviés aux mêmes périodes. Ces deux garçons ont vu leur histoire professionnelle liée dès leur temps d'apprentissage. Commençant leur vie de marin à un an d'intervalle, leurs pas vont tout d'abord se croiser à bord de *La Jeune Thérèse* (capitaine Bertaud) en Prime 1790 et ils resteront côte à côte jusqu'en Prime-Tard 1792 (mai-novembre 1792) soit l'équivalent de cinq traversées transatlantiques jusqu'à la dernière campagne morutière que le port ait connue. Âgés de près de dix-huit ans à ce moment-là, ils ont ainsi consacré plus de huit ans pour l'un et sept ans pour l'autre à cette pêche dantesque pour des enfants mais ô combien formatrice. Ils seront portés au grade de matelot à 27 livres le même jour (14 août 1793)[188] et embarqueront à nouveau aux côtés du capitaine Jacques Samuel Bertaud (1746-1828)[189] à bord de la canonnière *Ile d'Yeu*. Ils traverseront la période révolutionnaire avec de nombreuses péripéties que nous développerons ultérieurement (emprisonnement en Angleterre pour les deux). Benjamin Jérémie Péaud, alors capitaine de navire, profite de la paix d'Amiens pour se marier, en juillet 1803, à la cousine germaine de François Goulpeau en la personne de Marie-Anne Désirée Rigolage (1777-1832)[190]. François ne sera pas témoin au mariage comme on aurait pu le pressentir. Il était alors embarqué à bord du vaisseau *l'Atlas* depuis le 23 septembre 1801 et il y restera jusqu'au 14 décembre 1803 avant de rejoindre *Le Montblanc* et d'être capturé après la bataille de Trafalgar au cap Ortegal (novembre 1805)[191]. Goulpeau deviendra lui aussi capitaine de navire, comme son ami d'enfance, le 30 octobre 1814 alors que Jérémie l'était depuis le 6

188 SHD, 3P7-6, folio 253 n°159 et 160.
189 L'épouse du capitaine Bertaud, Anne Jeanne Boivin (v. 1742-1826) était la cousine germaine de la mère de Benjamin Jérémie Péaud, née Jeanne Françoise Servanteau (1744-), la fille du capitaine Jacques Servanteau (1704-1746) et de Elisabeth Lambert (1714-1777).
190 Mariés le 13 juillet 1803. Fille de Pierre Aignan Goulpeau (1736-1811), capitaine de navire et de Louise Goulpeau, tante paternelle de François.
191 SHD Rochefort, 3P7-16 folio 67, n°266.

octobre 1802[192]. Cette différence dans l'accès à la maîtrise est due aux années de captivité de François Goulpeau ; captivité à laquelle Jérémie Péaud a échappé.

Tableau n°97: Tableau synthétique des parcours de Goulpeau et Péaud.

Dates Goulpeau	Grades et sources	François Goulpeau	Jérémie Péaud	Dates Péaud
Naissance		1775	1774	
Profession du père		Capitaine de navire	Capitaine de navire	
Inscription sur le registre	**Mousse** 3P7/2 n°119 et 128	**19 août 1786**	**20 février 1787**	
Age		**11 ans ½**	**12 ans ½**	
1784		*La Marie-Louise*		
1785		*Le marquis de la Galissonnière*	*La Louise-Marie*	
1786		*Le marquis de la Galissonnière*	*Le St Hilaire*	
1787 (19/02-19 juin) 1787 (18/07-22/11)		*La Marie-Louise* *La Marie-Louise*	*Le St Hilaire*	1787 (17/03-1/09)
1788		Aucun embarquement	*La Jeune Thérèse* *La Jeune Thérèse*	1788 (10/03-14/06) 1788 (19/07-29/11)
1789	**Mousse** 3P7/3 folio 149, n°1 et 2	*La Providence* (petit cabotage)	*La Jeune Thérèse*	1789 (23/07/-4/02)
1790 (15/03-28/07) 1790 (22/08/-6/02)		*La Jeune Thérèse* *La Jeune Thérèse*	*La Jeune Thérèse* *La Jeune Thérèse*	1790 (15/03-28/07) 1790 (22/08-6/02)
1791 (19/03-16/07) 1791 (8/08/-04/01)		*La Jeune Thérèse* *La Jeune Thérèse*	*La Jeune Thérèse* *La Jeune Thérèse*	1791 (19/03-16/07) 1791 (08/08-04/01)
1792 (23/05-19/11)	**Novice** 3P7/5 folio 106, n°35 et 36	*La Jeune Thérèse*	*La Jeune Thérèse*	1792 (23/05-19/11)
		Porté matelot le 14/08/1793 (folio 253, n°159).	*Porté matelot le 14/08/1793 (folio 253, n°160, 3P7/6).*	
Campagnes à Terre-Neuve (total)		***10***	***11***[193]	

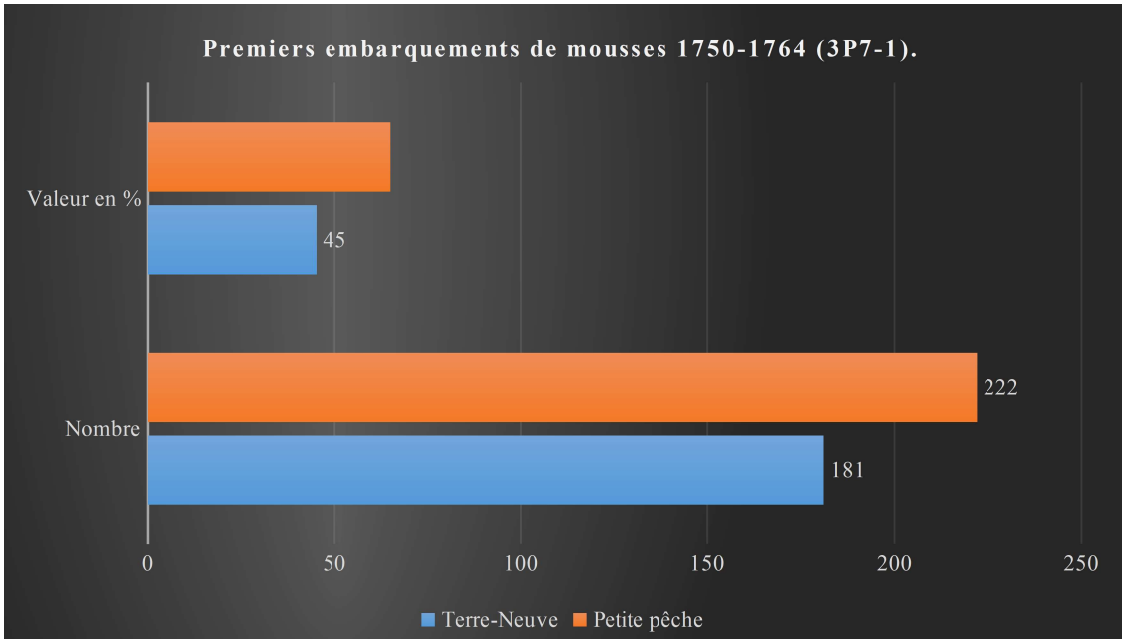
192 SHD Rochefort, 3P7-18 n° 59 et 32. Il commanda notamment *La Faite exprès* (3P10-5 n°1 et 6).

193 Le registre des matelots (3P7-6) indique en marge dix voyages à Terre-Neuve pour Goulpeau (conforme à nos relevés) et douze pour Péaud (erreur d'une campagne). Malgré tous nos calculs nous en comptons bien onze et non douze.

Embarquements officiels

Observons à présent les profils des mousses enregistrés de manière officielle et légale dans le registre le plus ancien.

Histogramme n°96 : Premiers embarquements des mousses (Registre 3P7-1, 1750-1764).

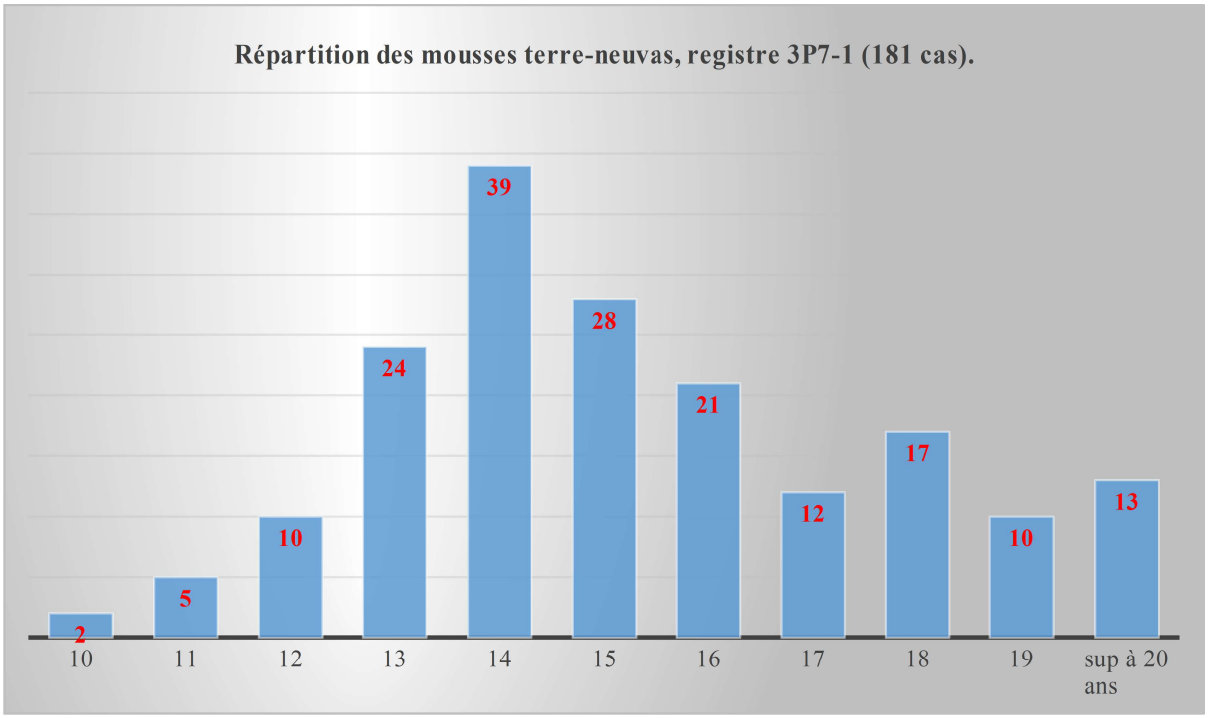


Il apparaît que 55% des mousses commencent leurs premières expériences de la mer à la petite pêche ; les 45% restants partent pour Terre-Neuve[194]. Pour autant, l'âge moyen à l'embarquement est le même pour les deux activités. Les uns comme les autres débutent tout juste passé leurs quinze ans. Si l'âge moyen à Terre-Neuve est donc de quinze ans, tous les mousses présents n'ont pas encore atteint cet âge puisque seulement 9,4% des mousses terre-neuvas avaient moins de treize ans à leur première campagne. Les deux plus jeunes, Jacques Servanteau (1737-1798) et Martin Bastien Guérineau (1747- ?) âgés de dix ans enchaînèrent néanmoins neuf et trois campagnes à Terre-Neuve. Terre-Neuve était devenue leur nouvelle « aire de jeu ».

Un terre-neuvas sur cinq (21,5%) a quatorze ans ce qui représente l'âge le plus représentatif de l'échantillon. Les marins de plus de vingt ans forment 7,2% de l'ensemble et deux d'entre eux, ni Sablais, ni fils de marins, sont âgés de vingt-cinq ans : les nommés Jean Savin et Jean Mary[195]. Les plus de quinze ans sont donc majoritaires sur le pont des morutiers avec près de 56% des effectifs des mousses.

194 Soit 181 mousses sur 403 connus.
195 SHD Rochefort, 3P7-1, n° 699 et 756. L'un était né à La Flèche (Sarthe) et l'autre au village des Hautemers de Talmont. Ils ont été recrutés en 1763 et 1764 soit après la guerre de Sept Ans.

Histogramme n°97 : Répartition par âge des mousses à Terre-Neuve (1750-1764).



Si l'on porte notre regard sur les sept plus jeunes, âgés de moins de douze ans, on s'aperçoit que tous étaient natifs du port mais que deux n'étaient pas issus d'un milieu familial maritime. En effet, deux fils de meuniers vont quitter la terre pour la mer. Du haut du cerne du moulin paternel, la contemplation de l'océan vue des dunes les aurait-elle poussés à s'aventurer vers de nouveaux horizons ? Quatre sont fils de capitaines ce qui laisse entrevoir une volonté de transmission des savoirs à de jeunes enfants. Les autres frères de Jacques Servanteau débutent à un âge inférieur à la moyenne : Benjamin à douze ans, quant à André et Nicolas ils commencent à l'âge de treize ans[196]. Tous ces mousses aguerris de bonne heure aux rudes mers de Terre-Neuve deviendront tous capitaines. Les mousses qui débutent à la petite pêche sont un peu plus jeunes (14,5 ans) que ceux partant pour le Grand Banc (15 ans).

L'embarquement reste avant tout une histoire d'opportunité. L'époque n'est cependant pas propice aux embarquements pour Terre-Neuve en raison de conflits maritimes récurrents (voir partie 2) et l'on peut déceler des écarts notoires face au premier embarquement. Parmi les mousses terre-neuvas on compte 75% de fils de marins[197] soit une proportion presque égale à ceux qui débutent par la petite pêche où 73,4% sont fils de marins[198]. Au milieu du XVIII[e] siècle, les trois-quarts des mousses sont issus d'un milieu familial maritime. Par contre, parmi les 25% de jeunes originaires d'un milieu extérieur à la pêche et en partance pour Terre-Neuve, l'âge à l'embarquement est plus tardif (17 ans) et est plus élevé pour les mousses nés en dehors des Sables au nombre de dix-sept (19,7 ans). Les fils de laboureur (au nombre de dix-neuf) sont âgés en moyenne de 18,7 ans.

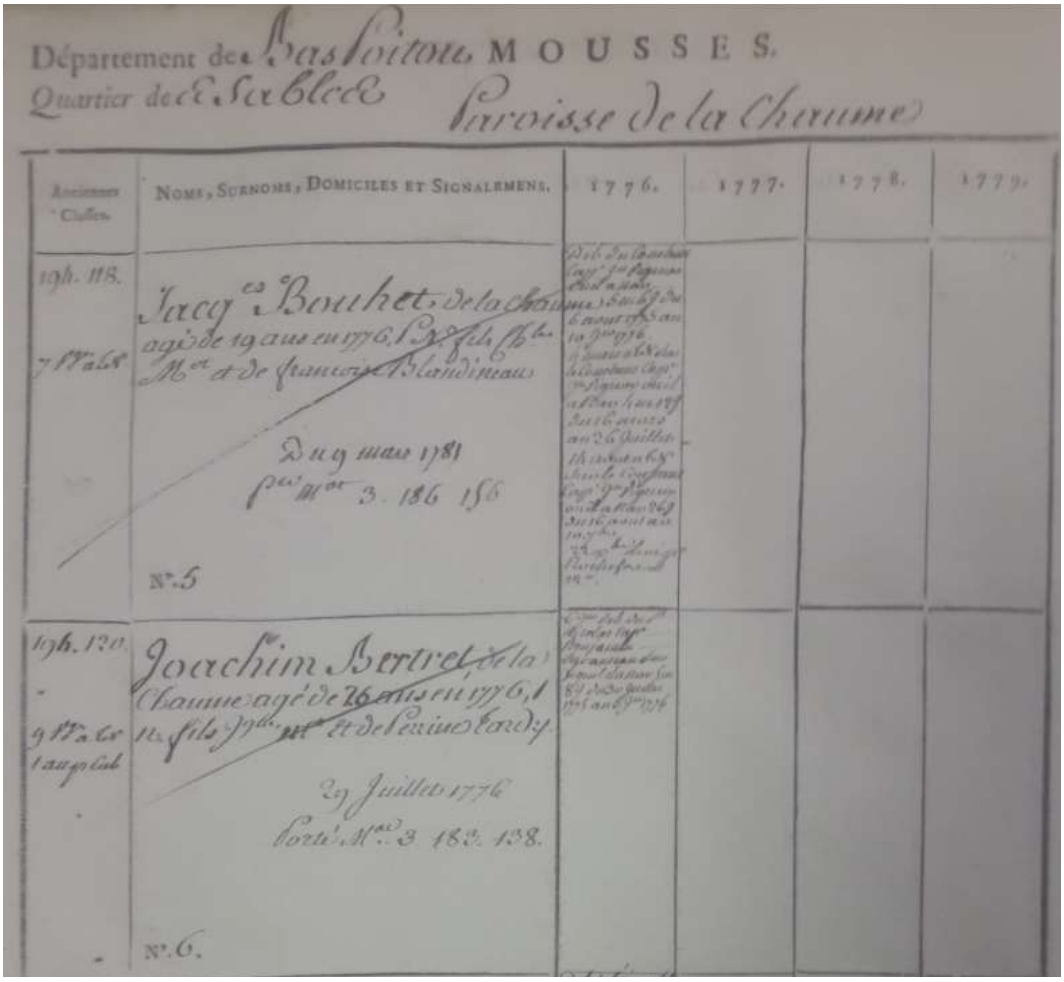
La reproduction sociale est donc forte d'une génération à l'autre ce qui semble conférer à ce groupe un fort déterminisme. C'est un monde clos et presque hermétique que ce monde des pêcheurs de morue laissant entrer seulement un quart des nouveaux effectifs. On peut donc penser que le nombre de mousses n'est pas suffisant pour garnir les navires. Par contre, nous relevons une dichotomie fondée sur l'origine géographique. En effet, les mousses

196 SHD Rochefort, 3P7-1 n°34, 35 et 129.
197 Soit 112 fils de matelots et 24 fils de capitaines de navires (136 cas sur 181).
198 Soit 163 mousses sur 222.

natifs des Sables entrent dans le métier quatre ans plus tôt que les horsains. Si l'on est encore un enfant à 15 ans on ne l'est plus à 19 ans. Quelles raisons expliquent ce choix de se tourner vers la mer pour de jeunes adultes qui avaient inévitablement débuté un métier ailleurs ? Ces migrations vers la ville-portuaire des Sables sont-elles toutes à mettre sur le seul compte de la guerre (voir partie 1) ? D'une terre qui peine à nourrir ses enfants ? Toujours est-il qu'un peu plus de 12% des mousses sont âgés de plus de vingt-ans et d'origines géographiques extérieures. Ils forment donc une minorité sans doute effacée à bord, perdue dans la masse des locaux mais qui montrent que l'offre maritime sablaise se nourrit de ces apports extérieurs nécessaires au bon fonctionnement des équipages. Comment se passent les relations entre ces communautés avec d'un côté, les marins et de l'autre « les paysans » à bord ? Nul n'en témoigne mais l'intégration a dû être difficile pour ces jeunes projetés dans un milieu professionnel jusqu'alors inconnu où ils ont tout à découvrir et à apprendre. Embarquer à Terre-Neuve pour ces jeunes hommes c'est faire preuve d'audace et de courage pour affirmer sa place au sein d'équipages de locaux où chacun se connaît et connaît son rôle à bord. Ici pas de place à la pitié ou à la compassion. Dix-neuf mousses embarqués à Terre-Neuve n'étaient pas natifs des Sables soit 4,5% du total. Hormis Jean Savin, fils d'un négociant de La Flèche[199], tous étaient natifs du Bas-Poitou avec un groupe homogène du village des Hautemers situé paroisse de Talmont, à proximité du littoral ; l'un est d'ailleurs fils de matelot alors que tous les autres sont issus d'un milieu agricole[200]. Le fils Savin, que son père avait peut-être initié au négoce, a-t-il tenté sa chance, alors qu'il était relativement âgé (25 ans) et s'est-il aventuré au commerce ?

Le registre des mousses de la période suivante 1776-1788[201] soulève quelques interrogations. En effet, nous avons relevé des mousses d'un âge avancé au jour de leur inscription – plus de vingt ans - alors qu'en toute logique, ils auraient dû être classés comme matelots. Quelles raisons ont pu pousser le commissaire à retarder leur entrée dans le monde des matelots ? Ce n'est pas le manque d'expérience à la mer puisque ces « vieux » mousses avaient une solide expérience de la mer.

199 SHD Rochefort, 3P7-1, n°699, inscrit en 1763.
200 SHD Rochefort, 3P7-1, n°703 (Pierre Elbert, inscrit en 1763).
201 SHD Rochefort, 3P7-2, registre des mousses (1776-1787).


Département des Bas Poitou. MOUSSES.
Quartier de Sables. Paroisse de la Chaume

Anciennes Classes	Noms, Surnoms, Domiciles et Signalemens.	1776.	1777.	1778.	1779.
19h. 118. 7 177 a 68	Jacq.es Bouhet, de la Chaume agé de 19 ans en 1776, fils [illegible] Mre et de Francoise Blandineau. Duq mars 1781 pour Mre 3. 186 158 N°.5				
19h. 120. 9 177 a Ce 1 au petit Cab.	Joachim Bertret, de la Chaume agé de 26 ans en 1776, fils [illegible] Mre et de Perine Landy. 29 Juillet 1776 Sorti Mre 3 183. 138. N°.6.				

Document n°69 - SHD, Registre des mousses de La Chaume 3P7-2 (1776-1787), n°5 et 6. Jacques Bouhet et Joachim Bertret.

Le doyen des mousses par exemple, Joachim Bertret est âgé de vingt-six ans (voir document ci-dessus) lors de son inscription en juillet 1775. Les registres paroissiaux le confirment puisqu'il est né le 18 décembre 1750 à La Chaume d'un père marin. Sa matricule précise en marge qu'il a déjà effectué « *9 voyages à Terre-Neuve et 1 au petit-cabotage* »[202]. Dès lors, s'il a autant d'expérience pourquoi l'inscrire chez les mousses d'autant qu'il n'y est inscrit que pour la campagne morutière 1775-1776. Son cas reflète-t-il une volonté de l'administration de le sanctionner pour embarquements préalables non réglementaires ? On peut le supposer puisqu'il n'effectue qu'une seule campagne en tant que mousse étant finalement classé matelot le 29 juillet 1776 après une campagne à Terre-Neuve (juillet 1775-janvier 1776) à bord du *Saint-Nicolas*, capitaine Benjamin Servanteau (1739-1821). Ses camarades inscrits sur la même page que lui, âgés de dix-neuf à vingt-ans seront classés matelots entre 1777 (21 ans pour Jacques Rivier), 1781 (25 ans pour Jacques Bouhet) et 1782 pour André Buffet. Par ailleurs, ils ne sont pas les seuls dans ce cas de figure puisque du n°1 au n°29, tous les mousses inscrits sont âgés de plus de seize ans (sauf 1)[203] et 26% ont dix-neuf ans. La dégradation des relations avec l'Angleterre, prémices d'une guerre qui arrivera officiellement en juillet 1778, a-t-elle incité le Commissaire aux Classes à préserver ces hommes en retardant leur avancement? On peut émettre cette hypothèse même si cette position nous paraît peu probable. Est-ce tout simplement une erreur de transcription dans le

202 SHD Rochefort, 3P7-2, Registre des mousses (1776-1787), n°6.
203 Il s'agit de René Soreau âgé de 13 ans (n°21).

registre qui plutôt que d'être un seul registre de mousses aurait également enregistré les novices ?

Tableau n°98 : Répartition de l'âge des 28 mousses de plus de 16 ans (registre 3P7-2).

Âge des mousses (3P7-2)	16 ans	17	18	19	20	21	22	24	26
Nombre	6	5	3	7	3	1	1	1	1

Tous ces inscrits ont donc derrière eux une solide expérience maritime puisqu'ils ont sans exception déjà navigué à Terre-Neuve dans 97% des cas et, 25% d'entre eux cumulent une expérience de pêche sur le grand Banc avec une navigation au cabotage. 46,4% d'entre eux y ont effectué déjà au moins quatre campagnes.

Tableau n°99 : Expérience à Terre-Neuve des 28 mousses (3P7-2).

Nombre de campagnes à Terre-Neuve	1	2	3	4	6	7	8	9	10	11	12	Total
Nombre de mousses dans ce cas	1	2	6	4	5	2	3	2	1	1	1	28

Ce registre enrôle des anciens comme de jeunes garçons. Joachim Bertret côtoie de jeunes mousses en âge d'embarquer dont certains ont déjà effectué « *plusieurs années à la pêche* » tel Mathurin Bourget inscrit le 29 juillet 1776[204] à l'âge de 13 ans. Joachim, aussi appelé Jacques-Joachim dans certains actes, décède à 56 ans le 28 avril 1807 ; son épouse, pêcheuse de son état, s'éteint quant à elle à 86 ans le 20 septembre 1843.

Au milieu du XVIII[e] siècle, l'apprentissage dure en moyenne quatre ans et doit permettre d'amariner le jeune à l'élément naturel : il participe aux manœuvres du voilier, intègre les gestes et les réflexes du pêcheur (pêche, tri du poisson, éviscérage, salage). Nuançons quelque peu cette durée puisque 57% des mousses passent moins de quatre ans à bord[205] et 3,6% ne restent qu'une seule année. Il en est qui restent plus longtemps à l'image de ces dix-sept mousses qui y passent entre sept et neuf ans. Parmi eux, quatorze sont fils de marins. Ainsi François Dibon, pourtant fils du capitaine Laurent Dibon (1703-1775) inscrit à onze ans en juillet 1753 ne sera porté matelot que le 16 juin 1762 à l'âge de 20 ans[206]. Il est vrai qu'à en croire le registre matricule notre moussaillon n'a en réalité navigué que de 1753 à 1754 avec une reprise en 1757 puis plus rien jusqu'à ce qu'on le porte aux matelots. Sur ces neuf années d'inscription comme mousse, il n'a navigué que deux campagnes à Terre-Neuve avec son oncle François Boivin puis à partir du 22 juillet 1757 à la pêche fraîche avec le maître de chaloupe Mathurin Mathé. La guerre de Sept Ans a certainement contrarié la carrière de ce jeune. On le constate les temps de formation étaient souvent parsemés de longues plages de durée sans embarquements. Que faisaient les mousses sans embarquement ? Nos sources ne nous permettent pas d'y répondre avec précision.

204 SHD Rochefort, 3P7-2, n° 30.
205 Sur 109 durées connues.
206 SHD, 3P7-1 n°114.

Le mousse est aussi en proie à toutes sortes de tâches rythmant la vie du bord : faire la cuisine pour l'équipage, laver le pont rendu glissant par le sang des morues, nettoyer la morue, la saler dans la cale, et dormir très peu[207]. Les mousses, levés les premiers et couchés les derniers, essuyaient des cadences infernales en particulier à Terre-Neuve. Il est à souligner qu'une faible minorité reste fidèle à un capitaine en enchaînant trois campagnes à la suite sous ses ordres. En effet, seuls vingt mousses réalisèrent les campagnes de prime 1763 à prime 1764. Neuf capitaines vont en effet enrôler ces vingt mousses pour trois campagnes successives. Ces mousses ont en moyenne près de 15 ans (14,8 ans) et sont natifs des Sables dans 90% des cas et fils de marins pour 85% d'entre eux. Dans près de 73,7% des cas, ils ont entre 12 et 15 ans. Le seul mousse le plus âgé, un certain Pajot est natif de Talmont et fils de laboureur[208]. Les effectifs des mousses, pour ces campagnes-là, ne sont pas systématiquement respectés puisqu'un capitaine comme Jean Vigreux embarque cinq mousses[209] au lieu des deux réglementaires. Sans-doute cet accroissement du nombre de mousses est-il à mettre en relation avec la baisse effective des matelots potentiels décimés par la guerre maritime précédente ? Les capitaines Luc Guilbaud et Jean Pénisson en embarqueront trois.

Le mousse, un être sous la « suzeraineté » du capitaine ?

En prenant appui sur les registres matricules, nous avons pu reconstituer les équipages de mousses ayant fait campagne à Terre-Neuve. Notre échantillon s'est concentré sur les campagnes 1775-1777 en les comparant avec celles de 1763. Notre approche consistait à cerner la durée de formation des mousses avec un même capitaine. Si en 1763-1764, seuls 35,6% des mousses[210] n'effectuaient qu'une seule campagne à Terre-Neuve, en 1776 cette part est majoritaire avec 61%[211] ce qui prouve que ceux qui poursuivent témoignent d'une certaine forme d'endurance physique et aussi morale à la mer inhérentes aux exigences de ce dur métier. La conjoncture – ici le retour de la paix – est aussi plus favorable aux traversées océaniques.

Sur la période 1775-1777[212], 34 navires ont réalisé 96 campagnes sur le Banc et embarqué 482 mousses soit un ratio de cinq mousses par campagne ce qui est supérieur aux règlements officiels qui demandent « un mousse pour dix hommes d'équipage » mais, comme on l'a déjà évoqué, cette pratique s'est avérée nécessaire par la pénurie de main-d'œuvre adulte. Un mousse sur cinq (21%) repart en campagne avec le même capitaine.

En 1776, année que nous avons prise comme repère comme étant une année de paix entre deux périodes de guerres maritimes, 43,5% des mousses partis « en tard » avaient déjà effectué une campagne de « prime » avec le même capitaine[213]. La formation à Terre-Neuve s'inscrit donc dans une durée et une certaine logique de rentabilité. Un mousse à qui l'on a commencé d'apprendre les rudiments de cette pêche, continue avec le même équipage. Il y a ses premiers repères et s'il donne satisfaction, il peut continuer. Le mousse et ses parents se sont engagés envers la personne du capitaine, d'un engagement tacite et moral. Rappelons que

207 Archives nationales cote D/2-54 folios 76 à 85, document sans date.
208 SHD, 3P7-1 n°693
209 SHD, 3P7-1 n° 545, 594, 595, 667 et 693. Jean Pajot est porté absent sans nouvelles sur ce même registre quant aux autres, ils disparaissent des matricules. Jean Guerrit meurt le 8 décembre 1782 à l'hôpital de Nanckasset (États-Unis) pendant la guerre d'Amérique. Michel Bourron, François Cochet et Charles Morneau ne figurent plus dans les registres 3P7/6, 3P7/7 ou 3P7/74. Seul François Cochet poursuit le métier de marin puisqu'un de ses fils, Jacques, né en avril 1772, est inscrit mousse en février 1789 (3P7-3, n°80). Après cinq campagnes à Terre-Neuve, il est happé par la guerre en 1793 et mourra en prison en Angleterre après avoir été pris sur un corsaire (3P7-74, n°420).
210 Soit 67 mousses sur 188.
211 Soit 300 mousses sur 482.
212 Statistiques élaborées à partir du registre des mousses 3P7-2.
213 Soit 92 mousses.

l'accord entre le capitaine et le mousse ne fait pas l'objet d'un contrat d'apprentissage comme il existe avec les apprentis-charpentiers de navire par exemple[214]. Tous misent néanmoins sur l'apprenant pour en faire un matelot qualifié, « bon à la mer ».

Certains mousses changent plus facilement de capitaine, ce que l'on appellerait aujourd'hui dans le jargon économique un *turn-over*. Ce turn-over reste élevé sous l'Ancien Régime ce qui montre une certaine liberté de la part des mousses qui n'ont sans doute pas le même rapport à l'autorité que leurs voisins paysans à l'égard de leur « maître », catégorie sociale encore liée aux règles féodales qui vont prévaloir jusqu'en août 1789. Faut-il dénoter à travers ces embarquements successifs, un quelconque esprit « frondeur » ?

Tableau n°100: Les mousses fidèles à un même capitaine (campagnes 1763-1764 et 1775-1777), registres matricules 3P7-1 et 3P7-2.

Nombre de campagnes successives réalisées avec le même capitaine	**2 campagnes**		**3 campagnes**		**4 campagnes**		**Total**	**Total**
Période	1763-64	1775-77	1763-64	1775-77	1763-64	1775-77	1763-64	1775-77
Nbre de mousses concernés	**24**	**65**	**19**	**14**	**0**	**4**	**43**	**83**
	31,6%	**78,3%**	**42,2%**	**16,9%**	**0%**	**4,8%**	**100%**	**100%**

Rares sont finalement les mousses qui restent sous la coupe d'un même capitaine des années durant. Quand les mousses choisissent un embarquement à Terre-Neuve, ce choix semble réfléchi puisqu'ils y retournent plusieurs fois avec des capitaines différents. Entre 1763 et 1764, ils sont 64,5% à multiplier les expériences et cette part monte à 79% entre 1775 et 1777 ce qui prouve que la fidélité quasiment naturelle voire viscérale à un capitaine semble minoritaire à cette époque.

Dès lors, pourquoi certains mousses sont-ils capables de rester trois voire quatre campagnes successives avec le même capitaine alors que d'autres ont des « fourmis dans les jambes » et cherchent un autre embarquement ? Si le mousse en ces périodes de disette masculine est une denrée recherchée, on peut supposer aussi qu'un mousse sérieux et attentif à l'équipage a plus de chances de rester à bord qu'un mousse peu intéressé par le métier qui se verra débarqué au retour au port. Pour celui-ci retrouver un capitaine peut devenir un véritable défi voire un leurre. En 1763-1764, une majorité de mousses fidèles à un capitaine restent au moins trois campagnes (42,2%) alors que dix ans plus tard, la tendance est moindre puisqu'une majorité de mousses n'effectue plus que deux campagnes successives. En 1776, seuls 1/5ème des mousses réalisent plus de deux campagnes avec le même capitaine alors que douze ans plus tôt, cette part s'élevait à plus de 42,2%.

214 David notaire, acte du 11 septembre 1722 (vue 323). Pierre Batailleau, maître charpentier de navire s'engage envers Jean Denis « *garçon charpentier* » pour une durée de 18 mois. L'apprenti sera payé 10 sols par jour les neuf premiers mois puis 15 sols les neuf mois suivants.

Dès lors que penser de ces mousses qui ont des « fourmis dans les jambes » et changent d'embarquement. Faut-il y voir, en période de pénurie de main-d'œuvre adulte, un excellent moyen de faire valoir ses compétences auprès des capitaines et de se vendre ainsi au plus offrant ? C'est une attitude envisageable. Ou bien alors s'agit-il de piètres marins qui sont évincés du navire par l'autorité du bord c'est-à-dire le capitaine ? Nous ne pouvons rien affirmer ici. Quel est alors le profil de ces mousses si fidèles à leur capitaine ? Correspondent-ils à un type particulier ou sont-ils le reflet d'une certaine diversité ? Pour répondre à cette question, nous avons prélevé un échantillon faible numériquement mais cohérent : il s'agit des quatre mousses ayant réalisé quatre campagnes consécutives avec le même capitaine qui ne représentent que 3,2% de l'ensemble. Ces jeunes garçons laissent entrevoir ou présager de bonnes aptitudes pour le métier et, l'on peut supposer qu'ils formeront l'élite des matelots de la Grande Pêche. Regardons un peu plus en détail ces garçons évoluer dans leur environnement professionnel, familial et social à la fois.

Tous les quatre[215] entrent dans le métier en 1776, juste avant la Guerre d'Indépendance Américaine, qu'ils feront tous. Ces mousses sont âgés d'un peu moins de seize ans à leur embarquement ; le plus jeune étant le Chaumois René Soreau, âgé de douze ans[216]. Tous sont nés aux Sables durant la guerre de Sept Ans. Un seul d'entre eux, Charles Ragueneau, aussi le plus âgé (19 ans) n'est pas fils de marin mais d'un cavalier de la maréchaussée invalide. Ils embarqueront pour quatre campagnes consécutives à bord des mêmes morutiers : *La Marie-Thérèse,* (capitaine Samuel Bertaud*), La Constance* (capitaine Pierre Favrou) *Le Duc de Nivernais* (capitaine André Sochet) pour son fils André et l'autre mousse André Faveroux. En apostille et dans la marge des matricules sont indiqués les nombres de campagnes réalisés. À eux quatre, ils totalisent, en trois ans de navigation (1775-1778), vingt voyages à Terre-Neuve soit une moyenne de cinq voyages chacun. La palme revient à Charles Ragueneau. A-t-il souhaité enchaîner les campagnes pour pallier un retard que l'on pourrait qualifier de culturel ? C'est aussi lui qui sera classé matelot le premier le 13 novembre 1777 âgé d'un peu plus de vingt ans soit un peu plus âgé que ses trois autres camarades qualifiés comme tels passés dix-neuf ans. En commençant dans le métier par Terre-Neuve, ces mousses avaient fait le choix – l'avaient-ils réellement ? – d'affronter les mers les plus dures et l'une des pêches les plus difficiles. Tous les ingrédients étaient donc réunis pour former de solides gaillards, durs à la peine. La guerre va cependant contrarier les espoirs de ces « *terre-neuvas exclusifs* », ne pratiquant que ce genre de pêche étant devenus des experts à bord ; formant une main-d'œuvre qualifiée, recherchée et à haute valeur ajoutée.

Finalement sur ces quatre marins d'exception, formés jeunes, un seul continuera le métier. En effet, Charles Ragueneau disparaît du milieu maritime sans laisser de trace. Quant aux deux mousses du *Duc de Nivernais*, ils sombrent dans le tourbillon de la Guerre d'Indépendance : André Faveroux meurt à l'hôpital maritime de Rochefort le 18 décembre 1779 et André Sochet, « *dans les parages de l'Amérique* » en octobre 1781[217] alors qu'il est

215 SHD, 3P7-2, n° LC 21, LS 69, LS 87 et LS 89.

216 René Soreau naquit à La Chaume le 27 novembre 1763, inscrit mousse le 18 mars 1776, il meurt le 16 juillet 1838 à l'âge de 74 ans. Son propre père, René Soreau, né dans un milieu maritime, était officiellement entré dans le métier le 5 août 1756 (registre des mousses, 3P7-1, n° 138) à l'âge de douze ans (inscrit 13 ans sur la matricule, né le 2 juillet 1744 à La Chaume) mais il avait commencé officieusement plus tôt puisqu'il est mentionné au bas de la case du registre « *à la pêche depuis 2 ans avec André Nicolas* » ce qui atteste un début de carrière vers l'âge de dix ans. Durant la période à laquelle ce garçon fut mousse, soit de 1756 à 1762, les campagnes vers le Banc étaient bloquées en raison de la guerre si bien qu'il n'embarqua qu'à la petite pêche. Il fut porté aux matelots le 4 juin 1762, à l'âge d'à peine 18 ans, soit un an après son mariage précoce, le 26 mai 1761, à l'âge d'à peine dix-sept ans. Sa mère meurt le lendemain de ses noces. Est-ce sa mère malade qui a précipité son union avec Marie Bassot ? Il avait donc passé près de six ans comme mousse.

217 AM LS GG1-71, Un service funèbre lui fut rendu en l'église Notre-Dame de Bon-Port le 3 décembre suivant.

embarqué en tant que pilote sur *L'Hermione*. Il ne reste donc plus, sur ce maigre échantillon, qu'un seul marin, René Soreau qui poursuivra le métier de marin, un peu cabossé puisqu'il est classé au rang des hors-service le 2 octobre 1816 à l'âge de 53 ans souffrant d'une « *hernie qui l'empêche de servir sur les vaisseaux de l'État* »[218] ; la dernière colonne de la matricule le qualifie d'ailleurs d'« *âgé* ».

Au service du roi, il avait franchi les grades, passant de matelot à gabier à vingt livres puis quartier-maître à 45 livres. Il avait fait la guerre d'Indépendance durant près de vingt-et-un mois (septembre 1781-juin 1783) à bord du vaisseau *Le Brave* commandé par M. D'Amblimont, après avoir été fait prisonnier avec le capitaine Bertaud en 1779 soit un total de « *quatre ans de service finis en juillet 1783* »[219]. Les registres matricules des matelots faisant défaut pour la période précédant 1786, nous perdons son suivi professionnel entre 1783 et 1785, mais nous le retrouvons sur la période 1788-1792 grâce aux matricules et à une autre source en l'occurrence les registres de désarmement[220]. Il embarque à Terre-Neuve, avec le capitaine Bertaud avec le poste de décolleur à bord de *La Jeune Thérèse,* de prime 1788 (mars 1788) à prime 1792 (novembre 1792), soit durant neuf campagnes successives. Cet homme arrive inscrit en quatrième position sur le rôle d'équipage et de manière durable à bord de ce navire. René Soreau entre mars 1788 et novembre 1792, soit cinquante-six mois, aura passé quarante-et-un mois et demi à bord soit plus de 73% de son temps[221]. On peut estimer que ces marins font corps avec leur métier. Nos calculs prouvent qu'entre 1788 et 1791, les marins de l'équipage de *La Jeune Thérèse* auront passé deux mois et demi à terre par an en moyenne avec une période de repos encore plus courte en 1789. Terre-Neuve est assurément une pêche aux rythmes infernaux dans lesquels sont embarqués adultes et enfants comme l'attestent aussi les campagnes effectuées entre février 1776 et janvier 1777 où René Soreau alors âgé de douze à treize ans, ne passe qu'un mois et demi à terre soit vingt jours entre tard 1775 et prime 1776 et vingt-six jours entre prime et tard 1776. Le cas du mousse René Soreau illustre aussi celui de son équipage et l'on retrouve les mêmes rythmes du même équipage dix ans plus tard (1788-1792).

Tableau n°101 : Les campagnes de *La Jeune Thérèse* à Terre-Neuve (1775-1777, 3P7-2) : durée.

Tard 1775	Prime 1776	Tard 1776	Prime 1777	Tard 1777
08-29/02	18/03-4/07	30/07-25/01	Non embarqué	1/07-31/10
6 mois	3,5 mois	6 mois		4 mois
	1,5 mois à terre de février 1776 à janvier 1777			

Tableau n° 102 : Les campagnes de *La Jeune Thérèse* à Terre-Neuve (1788-1792, 3P7-6) : durée.

Prime 1788	Tard 1788	Prime 1789	Tard 1789	Prime 1790	Tard 1790	Prime 1791	Tard 1791	Prime-Tard 1792
10/03-14/06	10/07-29/11	17/02-1/06	23/07-4/02	15/03-23/07	22/08-6/02	19/03-16/07	15/08-24/01	23/05-19/11
3 mois	4,5 mois	3,5 mois	6,5 mois	4 mois	5,5 mois	4 mois	5 mois	6 mois
3,5 mois à terre (mars 1788-février 1789)		1,5 mois à terre (février 1789-février 1790)		2,5 mois à terre (février 1790-février 1791)		2,5 mois à terre (février 1791-janvier 1792)		4 mois à terre (janvier 1792-novembre 1792).

218 SHD, Registre 3P7-6, n°14 et 3P7-16 folio n°219. La première mention de son hernie date du 22 Ventôse an V (12 mars 1797) où il est congédié de Toulon.
219 SHD, 3P7-6 n°14.
220 SHD, Registre Désarmement à la part, 3P10-1 (1789-1792).
221 Avec 1 mois passé en Tard et 17 mois ½ en Prime.

La guerre contre l'Anglais vient, à nouveau, mettre un terme à ses embarquements vers Terre-Neuve puisqu'il se tourne vers le cabotage de mai 1797 à juillet 1800. Il sera à nouveau fait prisonnier par un corsaire de Guernesey par le travers de Bayonne le 1er Prairial an V (20 mai 1797) avec le capitaine Berthomé[222]. Sous l'Empire, il navigue au cabotage, l'ère morutière s'étant achevée avec les prémices de la Révolution mais ; le 27 Germinal an X (17 avril 1802), il reprend du service avec son ancien capitaine, Jacques Samuel Bertaud à bord d'un autre navire du même nom, *La Thérèse* pour Terre-Neuve. René Soreau qui est veuf depuis octobre 1793 après seulement cinq ans de mariage, a encore envie de humer les brumes du Canada et gaffer les morues du bout de sa ligne. Un cas comme René Soreau est exceptionnel par la durée de sa carrière mais aussi par sa fidélité au capitaine Bertaud qui l'aura formé à l'école de Terre-Neuve et auprès de qui il retrouve un embarquement, plus de vingt-cinq ans après ses premières armes. Avec lui se ferme une histoire de marin ouverte un 18 mars 1776 et fermée un 4 juillet 1815. La date du 4 juillet l'aura sans doute marqué car, c'est un 4 juillet (1776) aussi qu'il rentrait de sa première campagne à Terre-Neuve. Une date marquante pour les États-Unis d'Amérique aussi.

Tableau n°103 : Tableau synthétique des mouvements professionnels de René Soreau (1763-1838) :

Années	Grade	Âge	Embarquement	Type de navigation	Capitaine
1776 (mars)	**Mousse** (Registre 3P7-2, n°21). 5 voyages à Terre-Neuve (en marge)	12,5 ans	*La Jeune Thérèse* *La Jeune Thérèse*	TN TN	Bertaud Bertaud
1777			*La Jeune Thérèse*	TN	Bertaud
1778				Pêche	
1779		15,5 ans	*L'Amaranthe (prisonnier)* Service (août)	Cabotage (petit)	Bertaud
1780			Service (20 mois 15 jours) *Le Brave* (juillet 1782-juin 1783)	Service (guerre d'Amérique).	
1781					
1782		18,5 ans			
1783 (juillet)		19,5 ans			
Lacune (source inexistante 1783-1788).					
1788	**Matelot** (Registre 3P7-6, n°14).	24,5 ans	*La Jeune Thérèse* *La Jeune Thérèse*	TN TN	Bertaud Bertaud
1789			*La Jeune Thérèse* *La Jeune Thérèse*	TN TN	Bertaud Bertaud
1790			*La Jeune Thérèse* *La Jeune Thérèse*	TN TN	Bertaud Bertaud
1791			*La Jeune Thérèse* *La Jeune Thérèse*	TN TN	Bertaud Bertaud
1792			*La Jeune Thérèse*	TN	Bertaud
1793		29,5 ans	*L'Aquilon*	Service (février 1793-mars 1797) Cabotage (petit) Long-cours	
1794					
1795					
1796					
1797			*Le Mandé* *La Fidèle Eléonore*		Berthomé Bertaud
1798				Navigue à Nantes Retour aux Sables le 15 juillet 1800	
1799					
1800		36,5 ans			
1801			*Le Sphinx* (bombarde)	Service	
1802		38,5 ans	*La Thérèse*	TN	Bertaud
Congé de quatre mois (inspection du 18 Brumaire an XII, au retour de Terre-Neuve, (18 octobre 1802).					

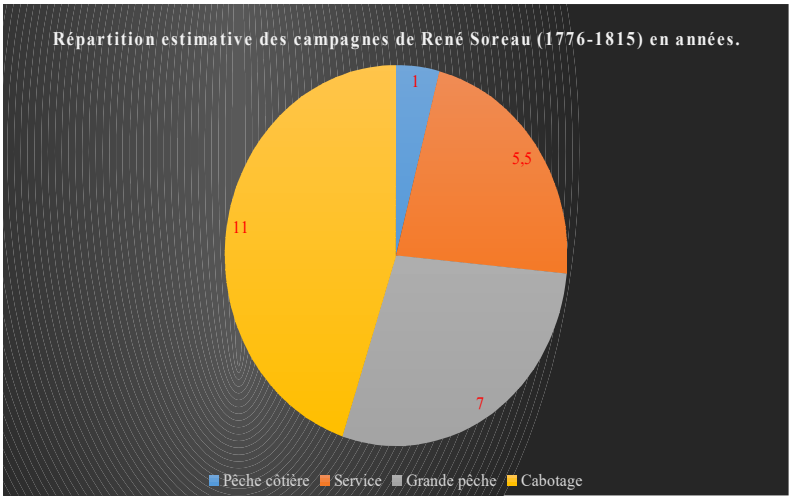
222 SHD, Registre 3P7-6 folio 14.

1803	Ne navigue pas (40-41,5 ans)				
1804					
1805	**Matelots** (Registre 3P7-16 n°219).	42 ans	*Le Jeune Henry* *L'Auguste*	PC PC	Girard Bertaud
1806			*L'Auguste* *Le Chéry*	PC PC	Bertaud Bertaud
1807			*Le Chéry*	PC	Bertaud
1808			*Le Chéry*	PC	Bertaud
1809		45,5 ans	*La Nathalie (gabarre) (21 mois 10 jours)* *La Paix (La Rochelle)*	Service PC	
1810					
1811					
1812			*Le Neptune (lougre)*	PC	Raffin
1813					
1814					
1815		51,5 ans			

C'est ainsi que durant trente-neuf ans (1776-1815), René Soreau aura connu deux grandes périodes de guerres maritimes (1777-1783 et 1793-1815), partagé son temps entre la grande pêche, le cabotage et les années données à la monarchie ou à la République en tant que matelot classé pour la marine de guerre. Sur ces trente-neuf années d'activité de marin, notre homme aura connu seulement dix années de paix (1783-1793), celles où, en pleine force de l'âge puisqu'il a entre vingt et trente ans, il s'adonne à la pêche intensive sur le Grand Banc en misant sur la fidélité à un capitaine de navire en particulier. Son infirmité lui évite de servir les vaisseaux de la République entre 1797 et 1801 et il est affecté sur de petits vaisseaux. De meilleure santé, René Soreau aurait pu être versé sur des vaisseaux plus forts qui auraient combattu à Trafalgar ou ailleurs et notre matelot ne serait peut-être pas revenu de ces combats navals coûteux en vies humaines. Son hernie a sans doute été salvatrice puisqu'il s'éteint à 74 ans en 1838 soit un âge très honorable pour un marin où cette seule année, six hommes meurent à plus de soixante-quatorze ans parmi lesquels, il est le seul marin[223]. Une longévité exceptionnelle signe d'une bonne constitution physique aiguisée durant une carrière longue sur des mers redoutables.

223 Voici la répartition des décès masculins de plus de 74 ans : 74 ans (2), 76 ans (1), 81 ans (1), 83 ans (1), 84 ans (1). Tous ces doyens étaient cultivateurs. Dans le corpus de 1846, seuls 25 gens de mer ont plus de 74 ans soit 3,6% du corpus. Aucun n'est né la même année que René Soreau. Seul Pierre Barré, né en 1765 (cohorte 3, n°36) fut un contemporain de René Soreau.

Graphique n°51 : Répartition des campagnes de René Soreau entre 1776 et 1815.



B- Les mousses des French wars de la cohorte 2 (1783-1814)

Si les mousses de la cohorte 3 furent largement versés dans la grande pêche qu'en est-il de la génération suivante c'est-à-dire des quatre-vingt-un mousses nés entre 1782 et 1815 encore vivants au recensement de 1846 ? Sont-ils fondamentalement différents de leurs aînés et, s'ils le sont, quels points les en distinguent ? Est-ce l'origine sociale, l'âge à l'embarquement ou le type d'activités enseigné ?

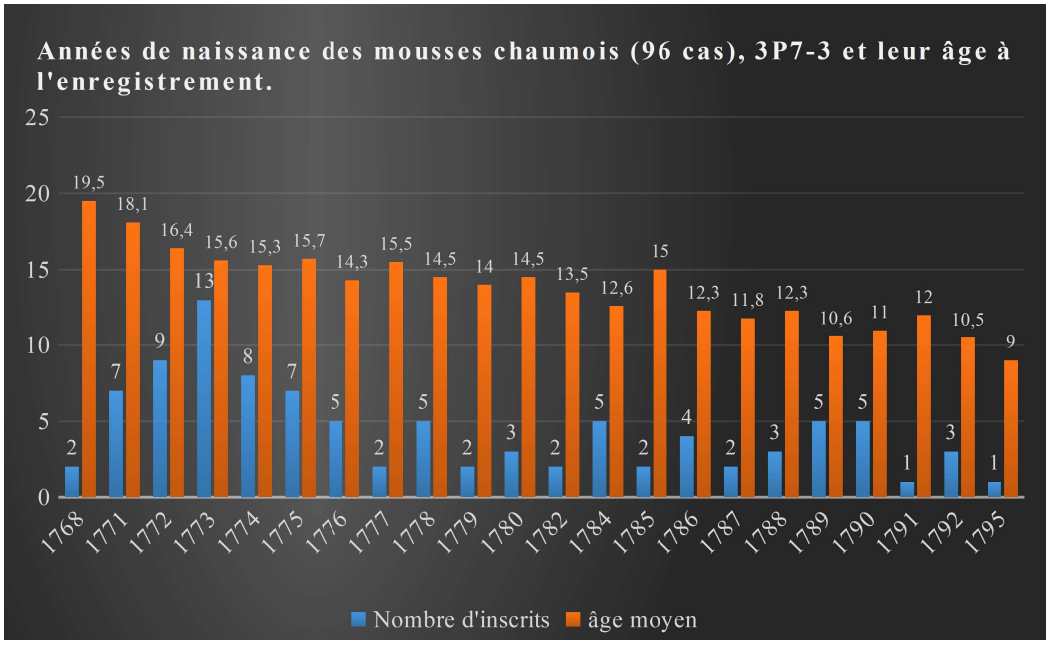
Il faut replacer cette cohorte dans le mouvement plus général chronologique et bien spécifier que ces années d'étude sont balisées par une sortie de guerre à chaque extrémité. En septembre 1783 est signé le traité de Versailles avec l'Angleterre qui clôt la guerre d'Indépendance américaine dans laquelle les marins sablais se sont illustrés (voir partie 2). Outre les matelots de spécialité enrôlés dans les escadres soulignons la figure tutélaire de Pierre-Marie Vaugiraud de Rosnay[224], enfant des Sables, commandant en second auprès de l'amiral de Grasse et qui reçut à bord de *La Ville de Paris*, le président Washington. La belle-famille de l'amiral tenait le haut du pavé de la noblesse sablaise, avec un beau-père, René Lodre, maire et puissant armateur morutier. La demeure des Lodre affichait leur réussite sociale et financière. L'année 1814, marque la fin de l'empire et la fin de vingt-et-une années de la guerre achevée par le Traité de Paris de 1815. Les mousses nés à partir de 1783 n'ont donc connu que dix années de paix puisque le 1er février 1793, la Convention déclare la guerre à l'Angleterre et à la Hollande auxquelles s'ajoutera l'Espagne jusqu'en juillet 1795. La France est donc en guerre à la fois sur le front maritime et terrestre[225]. Aux Sables-d'Olonne, la situation est d'autant plus particulière pour les marins que la ville reste un bastion républicain doté d'une solide garnison, ce qui, dans une Vendée royaliste et insurgée depuis mars 1793, reste singulier. Les marins qui se battaient hier sur les vaisseaux de la marine du roi doivent désormais combattre pour une République naissante. Ils en paieront le prix fort et les mousses aussi ne seront pas exemptés. Toujours est-il que les mousses les plus anciens de la cohorte, nés en 1783, embarquent en pleine tourmente révolutionnaire. Nous verrons quel impact ces guerres maritimes vont jouer sur le déroulement de leur carrière naissante. Au

224 Yves FOUCAUD, *Amiraux du Bas-Poitou dans la guerre d'Indépendance américaine*, Société d'Émulation de la Vendée, 1977.
225 Jean MEYER, Martine ACERRA, *Histoire de la marine française des origines à nos jours,* Ouest-France, 1994, p. 151-176.

niveau de l'activité maritime, les choses changent radicalement : des navires hier armés à la morue servent de prison flottante voire de moyen de transport pour déporter depuis le port sablais les prêtres réfractaires par exemple[226].

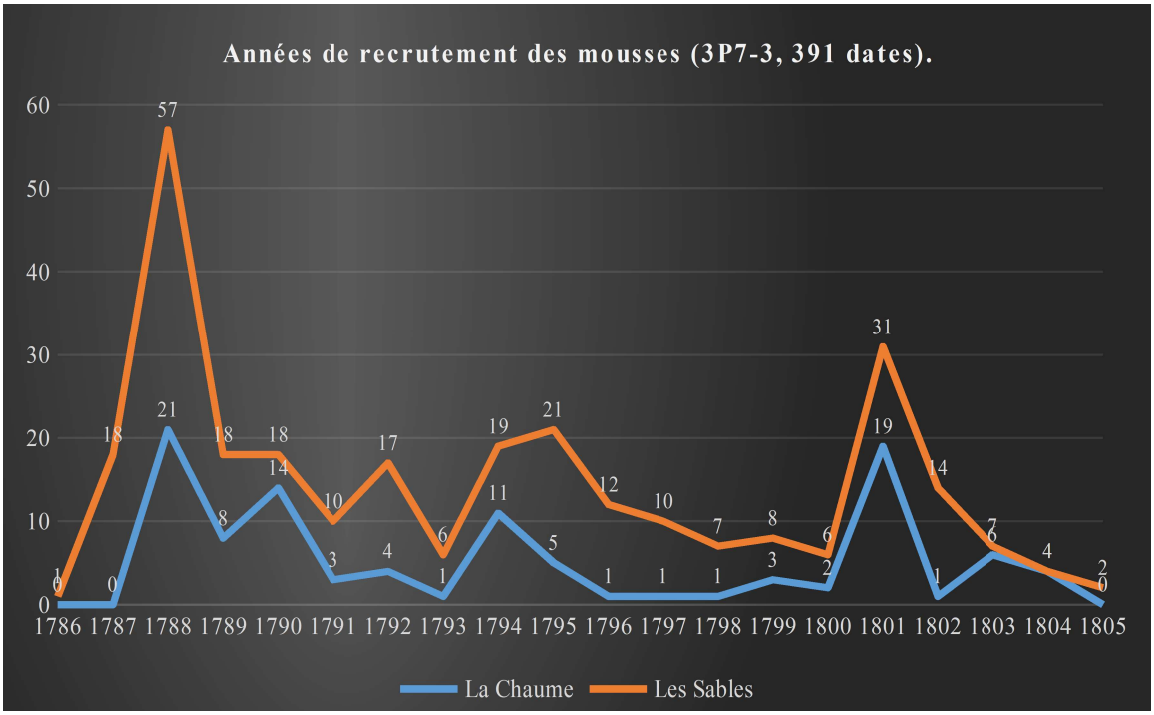
Les mousses de la cohorte 2 ont été inscrits dans quatre registres complémentaires[227], le plus ancien prouve que les mousses nés après 1783 ne forment qu'à peine un tiers des inscrits de cette période. On aurait ainsi affaire à un phénomène de classe creuse car, si les classes des mousses nés entre 1771 et 1775 furent entre sept et treize (1773) à s'inscrire en tant que tel, les classes des mousses nés dans la décennie 1779-1789 ne sont plus que deux ou trois voire cinq à se destiner à ce métier. Reflet d'un refus, crise des embarquements ou pénurie de mousses ? Autant de questions à soulever face à ce constat. Cette pénurie en mousses a-t-elle induit un abaissement de l'âge au recrutement passant de 15,8 ans pour les mousses nés entre 1768 et 1780 à moins de douze ans pour les mousses nés après.

Histogramme n°98: Années de naissance des mousses chaumois du registre des mousses 3P7-3 (1788-1805).



226 OLONA, *Histoire des Sables d'Olonne. La période révolutionnaire*, 1975, p. 137.
227 SHD Rochefort, 3P7-3 (1788-1805), 3P7-13 (18011816), 3P7-20 (1816-1825) et 3P7-26 (1826-1848).

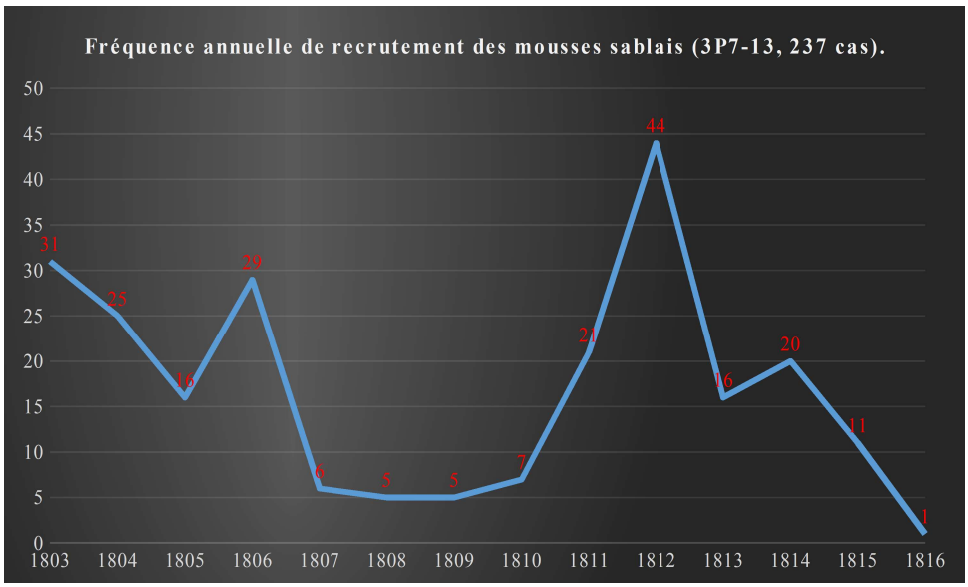
Graphique n°52: Périodisation du recrutement



Cette période d'un peu moins de vingt ans atteste d'un recrutement en « dents de scie » car si les moyennes annuelles sur la longue durée sont de cinq pour La Chaume et de quatorze pour Les Sables, sur la durée - on remarque des périodes de fort recrutement et d'autres où peu de mousses entrent dans le métier. Il en est ainsi des années 1793 (sept mousses) et 1798-1800 et 1804 qui n'enregistrent que huit mousses chacune. Après le pic de 1788, lié à l'ouverture de la matricule (78 entrées), un premier creux apparaît entre 1791 et 1793 puis un second entre 1796 et 1800. Un second pic émerge en 1801. Les années 1790 et 1794-1795 formant 55,2% du total. En Floréal an IX (27 avril 1801), les deux frères Mandret, âgés de neuf et dix ans[228], embarquent avec leur père à la pêche. On peut esquisser une explication mathématique en lien avec la démographie. Si l'on prend en compte les mousses chaumois, en 1790 arrivent sur le marché du travail, des jeunes de 17 ans qui correspondent aux vingt-et-un garçons nés entre 1773 et 1774. En 1794, par contre, l'âge à l'embarquement qui est moindre (15 ans) qu'en 1790 (17 ans) prépare la main-d'œuvre des futures escadres navales qui vont devoir lutter contre l'ennemi anglais. Enfin, en 1801, les vingt mousses inscrits correspondent au renouvellement des effectifs après sept années de guerre sur mer. Cette analyse est donc double puisqu'elle met en perspective les aléas conjoncturels – ici la guerre maritime « Les french wars » - et les besoins en effectif de la marine de pêche. Les besoins pour Rochefort semblent supplanter les besoins locaux. Le mousse reste un officier-marinier en devenir aux yeux de la marine de guerre. Observons le recrutement suivant :

228 SHD Rochefort, 3P7-3 n°86 et 87. Il s'agit de Jean Prosper Mandret (1789-1854), cohorte 2 n°470 et de son frère Étienne Marcel (1790- ?).

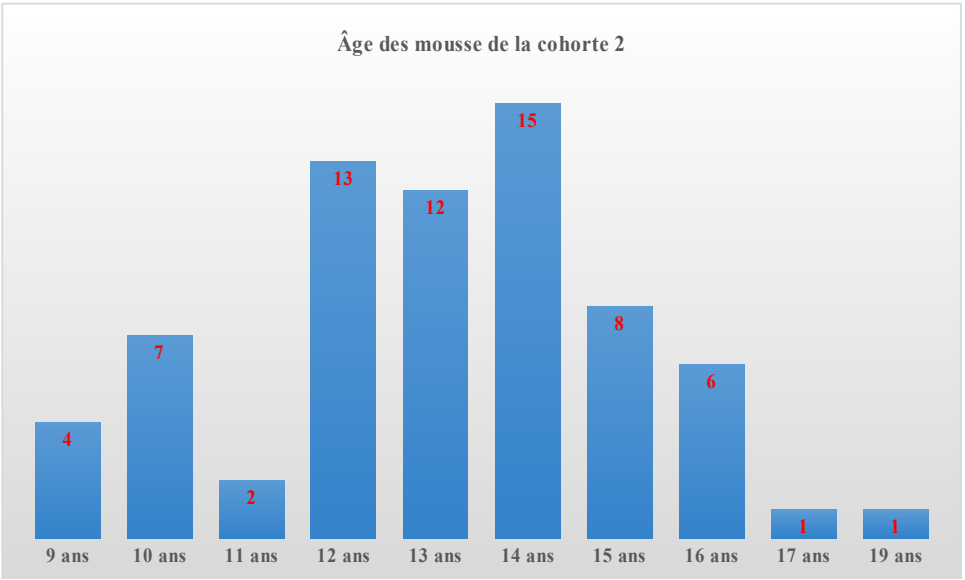
Graphique n°53 : Fréquence annuelle de recrutement des mousses sablais.



La période 1803-1816 recrute en moyenne dix-sept mousses par an mais ce chiffre n'est pas représentatif de la réalité. Si les années 1803-1806 forment 42,6% du recrutement avec entre 16 et 31 mousses par an, les années qui suivent (1807-1810) attestent d'un creux (le recrutement tombe entre 5 et 7 mousses par an). Les années 1811-1814 marquent un certain renouveau avec un pic évident en 1812 où quarante-quatre mousses entrent dans le métier.

Dès lors, comment les mousses qui arrivent en âge d'embarquer entre 1793 et 1815 vont-ils réagir aux aléas conjoncturels ? Tributaires de données qui leur échappent, ils doivent, s'ils veulent faire ce métier qui reste leur seule échappatoire, s'incliner, sans doute « faire contre mauvaise fortune, bon cœur » et s'adapter. Voici sans doute la clé de la réussite de cette génération, l'adaptabilité à l'air du temps.

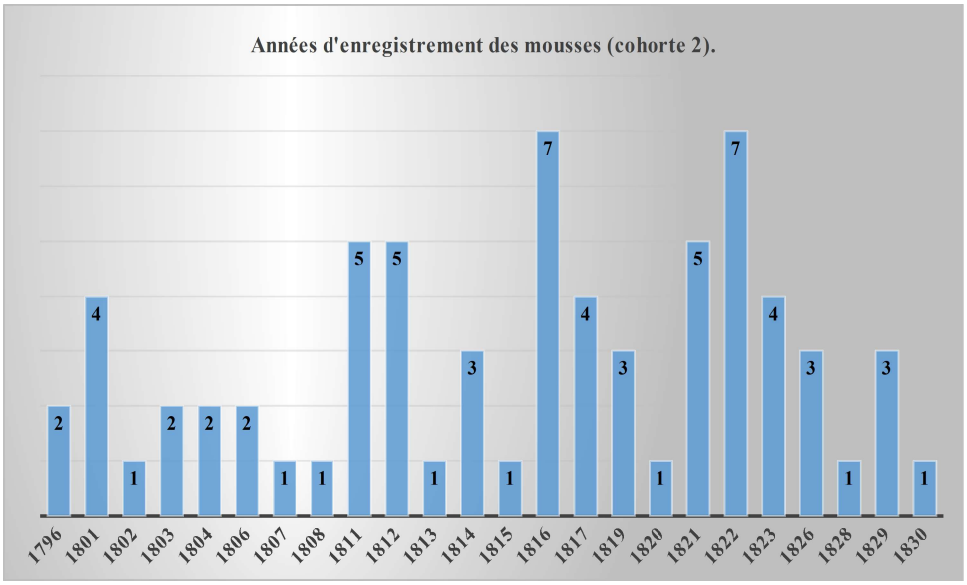
Histogramme n°99 : Âge des mousses de la cohorte 2.



Première distinction avec les mousses de la cohorte précédente, l'âge à l'embarquement. Avec un âge moyen au premier embarquement de treize ans, les mousses de cette première décennie du XIX^{e} siècle commencent deux ans plus tôt que leurs aînés. Quelles raisons peuvent expliquer cette entrée plus précoce ? La législation en vigueur n'est pas plus souple. Il faut peut-être chercher du côté des effectifs de marins jeunes adultes. En effet, les matelots entre vingt et trente ans nés entre 1780 et 1790 ont payé un lourd tribut pendant les guerres révolutionnaires et impériales rendant libres des places occupées jusqu'alors par les novices ou les jeunes matelots. Les mousses combleraient ainsi les pertes masculines ce qui accélérerait leur entrée dans la vie active. Les French wars plongent le pays entier dans la crise économique. La captivité des marins en Angleterre accentue néanmoins les besoins du marché de l'emploi maritime, déjà tendu à cause de la levée en masse. Les recrues qui viennent à l'inscription maritime durant cette période sont à la fois chassées par la misère et attirées par la pénurie de main d'œuvre. C'est ainsi que la période de guerre apparait favorable aux apprentis accentuant leur entrée plus rapide d'environ deux années dans le métier. Les moins de douze ans forment ainsi 16% des effectifs et c'est entre douze et quinze ans que les mousses sont les plus nombreux avec 69,6% du total. Seuls quatre mousses soit 5,8% sont âgés de de neuf ans : deux embarquent au service sur des bâtiments chargés de surveiller le cabotage au large. Jean-Joseph Morisson (1802-1880)[229] à bord du lougre *Le Rapace* en 1811 sous les ordres du commodore Guiné et Pierre-Charles Garnier (1803-1878)[230] à bord de la *canonnière 177* en 1812. Quant aux deux autres : Aimé Louis Armant (1812-1875)[231], il embarque avec son père au cabotage sur le brick *Le Réparateur* dès 1821 et Jean-Alexandre Thomas (1808-1873)[232] navigue aussi au cabotage sur le chasse-marée *La Petite Adèle* commandée par le capitaine Ravon en 1817. Les plus de quinze ans ne forment que 23,2% des effectifs et, le plus âgé est René Grousset (1800-1869)[233] qui commence par la pêche en 1819 à l'âge de dix-neuf ans. En raison de son âge, il est porté aux novices et levé pour Rochefort le 5 mai 1820. Il quitte l'arsenal le 31 mars 1821 et rejoint le port de Nantes, d'où il embarquera pour Terre-Neuve à bord du *Télégraphe*[234]. Il rentre le 11 janvier 1822 et sera classé matelot. René Grousset n'aura été mousse qu'une seule année. Fils de Pierre Grousset (v. 1773-1833), geôlier de la prison des Sables, originaire de Mayenne, il n'avait pas été bercé par une tradition familiale maritime. Certes, il demeurait dans le quartier du Passage mais ne semblait pas prédestiné à ce métier.

229 Morisson cohorte 2 n°512.
230 Garnier, cohorte 2, n°276.
231 Armant, cohorte 2, n°6.
232 Thomas, cohorte 2, n°660.
233 Cohorte 2, n°341. SHD Rochefort, 3P7-20 n°114 puis 3P7-22 n°95.
234 Brick morutier de l'armement Vince & frères, commandé par Jean Étienne Bignonneau (1765-1827). Ce navire de 101 tonneaux, construit en 1818, repartit pour le Banc le 3 mars 1821 des Sables et rentra le 2 août (SHD Rochefort, 3P10-10, n°7).

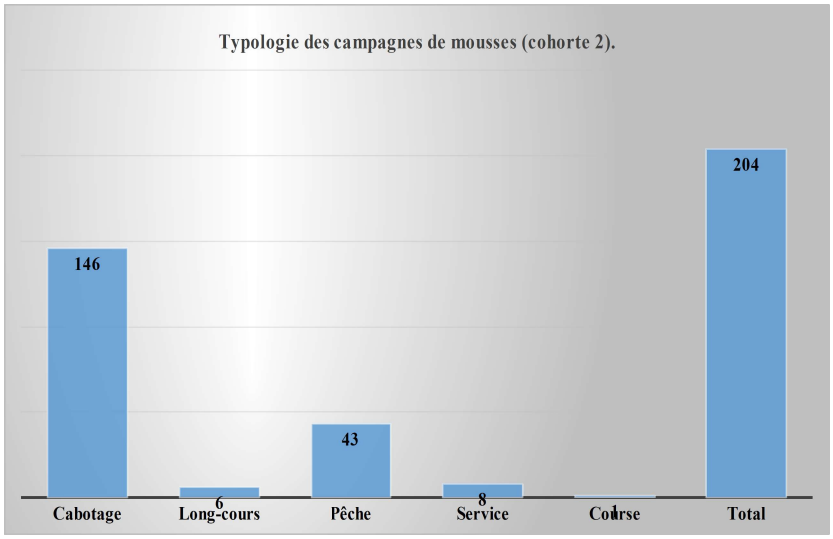
Histogramme n°100: Années d'enregistrement des mousses de la cohorte 2.



La répartition annuelle des inscriptions montre que 43,5% des mousses de la cohorte 2 sont entrés dans le métier en temps de guerre (1796-1815) ce qui prouve un certain regain des enregistrements une fois la guerre terminée.

À quelles activités s'adonnent les mousses de la période ? Quel est leur premier embarquement et quelle est la durée de leur apprentissage ?

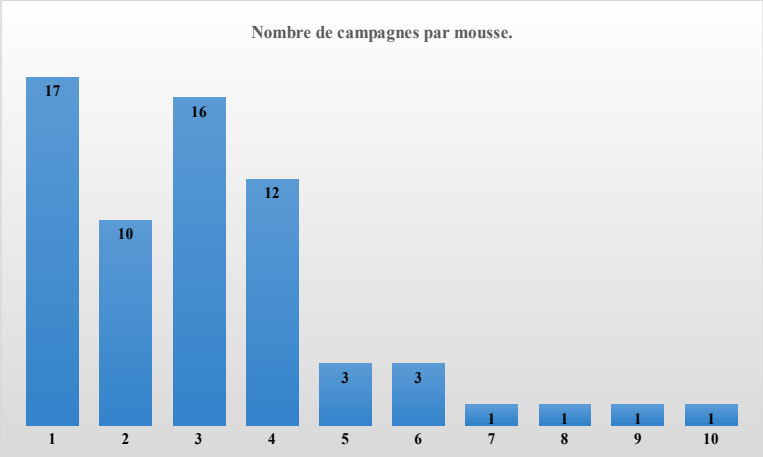
Histogramme n°101 : Typologie des campagnes des mousses de la cohorte 2.



Le cabotage affirme sa primauté dans le cursus de formation avec 71,5% des embarquements auxquels, si l'on ajoute le long-cours, la filière commerce forme 74,5% des mousses. Le secteur pêche n'est plus la voie royale puisqu'il n'entre plus que pour 21% des campagnes. Les mousses embarquent pour une durée moyenne de 3,4 ans et 41% resteront plus de trois ans en formation. Jean Alexandre Thomas (1808-1873) déjà évoqué passera huit années en tant que mousse (1817-1825) essentiellement au cabotage[235].

235 SHD Rochefort, 3P7-20 n°112. Cohorte 2 n°661.

Histogramme n°102 : Nombre de campagnes par mousse.



Les mousses sont 42% à effectuer en moyenne trois campagnes durant leur temps de formation mais ceci implique aussi que 58% en effectuent plus de quatre. Charles Marc Arnaud (1813-1873)[236] s'illustre par le nombre de campagnes à son actif. Enrôlé à dix ans, en 1823, il enchaîne sept campagnes au cabotage sur des navires différents et trois embarquements à la pêche. Au bout de cinq ans de navigation, il est qualifié de novice le 23 septembre 1828 alors qu'il embarque sur *Le Victor*, capitaine Mercier mais ne sera porté comme tel que le 13 juillet 1829[237]. Ce fils naturel a embarqué très tôt avec peu de répit entre chaque embarquement comme le prouve le tableau récapitulatif suivant. Un cas comme le sien est rarissime. La majorité des mousses n'effectuent qu'une seule campagne soit 8,5%. Seuls quatre mousses sont concernés par plus de six campagnes.

Tableau n°104 : Navigations de Charles Marc Arnaud (1813-1873) en tant que mousse (1823-1829).

Âge	Nom du navire	Type de navigation	Date embarquement	Date débarquement	Temps passé à bord	Temps passé à terre
MOUSSE (3P7-20 folio 38, n°301 et 3P7-26 folio 4, n°14).						
10,5 ans	*La Marie-Madeleine*	pêche	1/11/1823			
12 ans	*La Ste Anne*	cabotage	6/04/1825	19/10/1825	6 mois 13 j	28 jours
	L'Alexandre	cabotage	16/11/1825	30/04/1826	5 mois 14 j	7 mois 11 jours
14 ans	*La Marie-Eugénie*	pêche	11/12/1826	6/02/1827	1 mois 26 j	1 jour
	Le Paul-Ernest	cabotage	7/02/1827	18/04/1827	2 mois 11 j	8 mois 26 j
15 ans	*L'Aimable Eliza*	cabotage	13/01/1828	5/05/1828	3 mois 23 j	1 mois 19 j
	L'Alouette	cabotage	24/06/1828	16/09/1828	2 mois 23 j	7 j
NOVICE (classé le 13/07/1829, 3P7-30, folio 23, n°92).						
	Le Victor	cabotage	23/09/1828	8/01/1829	3 mois 16 j	19 j
16 ans	*Le St Pierre*	cabotage	27/01/1829	10/06/1829	4 mois 14 j	8 j
	La Suzanne	pêche	18/06/1829	12/07/1829	24 j	

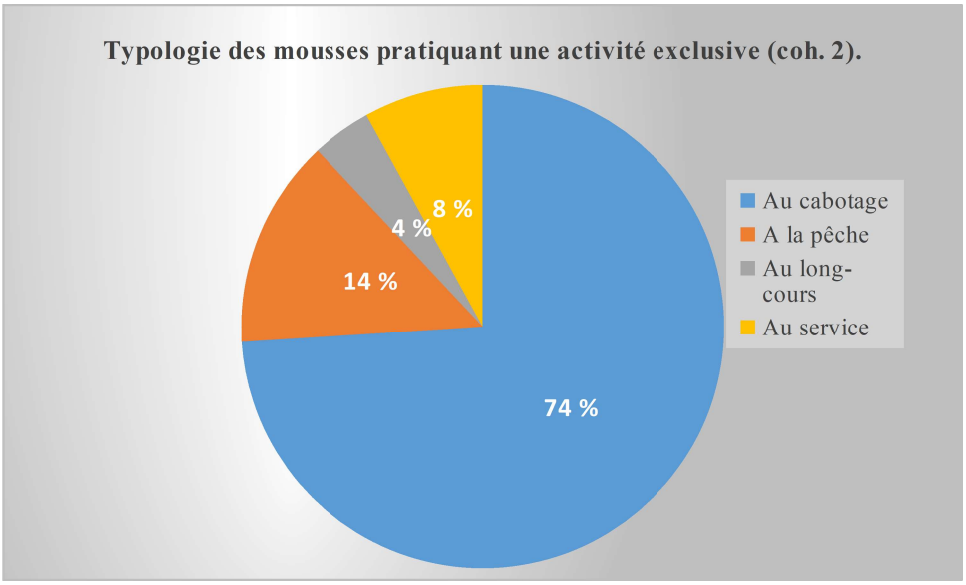
On peut considérer que Charles Arnaud a passé entre le 6 avril 1825 et le 12 juillet 1829 (4 ans et trois mois soit 51 mois) quelques trente-deux mois en mer soit 63% de son temps. Il est resté deux longues périodes sans embarquer (entre avril 1827 et janvier 1828

236 Cohorte 2, n°12. SHD Rochefort, 3P7-20, folio 38, n°301 et 3P7-26, folio 4, n°14.
237 SHD Rochefort, 3P7-30, folio 23, n°92.

notamment) sans que l'on en sache les raisons. Sa mère disparaît avec l'épidémie de choléra d'août 1832 le laissant encore plus seul. Il avait été classé matelot le 1er janvier 1832, quelques mois avant ses dix-neuf ans. Ce mousse est révélateur des marins de sa période avec de longues carrières.

Une fois embarqués, est-ce que ces jeunes garçons restaient fidèles à un type unique d'embarquement ou bien, au contraire, alternaient-ils les types de formation pratiquant ce que l'on pourrait qualifier de pluriactivité des pratiques. Il apparaît que 27,5% des mousses ne restent pas enfermés dans un seul et même type de métier. Quels profils se cachent derrière ces jeunes qui jouent la carte de l'exclusif professionnel ?

Graphique n° 54: Typologie professionnelle des mousses pratiquant une activité exclusive.



La répartition atteste de la domination de la formation au cabotage sur la pêche. Un mousse comme Joachim Placide Berthomé (1791-1865)[238] par exemple consacre sa formation au commerce du haut de ses neuf ans et demi même s'il a tenté quelques semaines « *à la pêche avec Louineau* » (soit vingt jours en mai 1801). Il passera ainsi six années en tant que mousse du 1er Prairial an IX (21 mai 1801) au 26 avril 1807. Un capitaine l'a particulièrement formé en la personne de Jean-Louis Pascal Morneau (1773-1806) à bord de *La Rose*[239] sur laquelle il effectue trois campagnes. Joachim Placide Berthomé remplace le mousse Casimir Gratia[240] et l'équipage de trois hommes (capitaine, un matelot, un mousse) montre la faible composition. D'ailleurs le matelot Jean-Jacques Lambert âgé de trente ans est « *invalide à la ½ solde* » et sera remplacé par un officier réformé.

Qui sont ces mousses qui se tournent vers la pêche et non le cabotage et qui forment une minorité ? Ils ne sont que sept[241] à pratiquer la pêche dont cinq ont débuté de manière

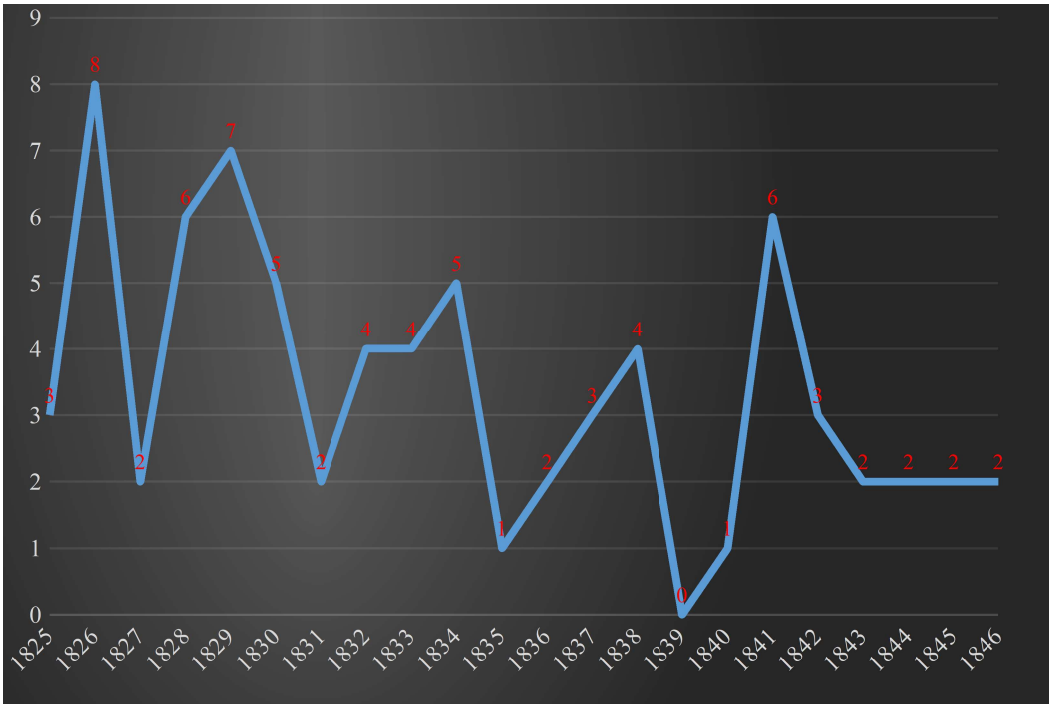
238 Cohorte 2 n°62.
239 *La Rose*, goélette de 13 tonneaux, armateur Morneau (3P10-4, n°34). Capitaine Jean-Louis Pascal Morneau (1773-1806, péri en mer), reçu à l'examen de capitaine le 17 Fructidor an VII (3 septembre 1799) (3P7-18 n°13). Ce même capitaine commanda en son temps *Le Bon Accord* de 16 tonneaux, armement Louis Crochet en Germinal an X (mars-avril 1802), SHD, 3P10-4 n°21. Le registre de désarmement 3P10-5, n°18 mentionne la présence de Joachim Placide Berthomé, âgé de 12 ans avec un autre matelot (Pierre André Lavergne remplacé le 30 Floréal an XII (20 mai 1804) par Luc Morneau âgé de 61 ans et second maître d'équipage).
240 SHD, Registre de désarmement 3P10- n°17. Casimir Gratia quitte le bord pour devenir novice (3P7-13, n°17 et 3P7-14, n°57).
241 Il s'agit des mousses Luc Joseph Charrier, Napoléon Aimé Gaborit, René Grousset, René Méchin, Jacques Amand Mornet, Alexis Pajot et François Jérôme Poiroux.

informelle. L'un d'eux Luc Joseph Charrier (1797-1869)[242] a été formé par son père sur *L'Auguste-Marie* de 1807 à 1812. Trois autres pratiquent la petite pêche dont Jacques Amand Mornet (1813-1864)[243] à bord de *La Mère de Famille* patron Mandret pendant onze mois du 14 mars 1829 au 13 février 1830. Enfin, sept mousses tentent d'ultimes campagnes morutières au départ de La Rochelle et de Nantes comme mentionné précédemment.

C- Les mousses du « renouveau »[244] (1815-1840) de la cohorte 1.

Seuls dix marins de la cohorte 1 ne sont pas passés par les mousses. Ces derniers au nombre de 75 sont entrés dans le métier entre 1825 et 1846, soit pendant la période de la Restauration et les dernières années de la Monarchie de Juillet. Le maximum des mousses de la cohorte est inscrit en 1826 avec l'ouverture de la matricule (8 mousses) cette même année et en 1829 (7 mousses) puis en 1841 (6 mousses).

Graphique n°55 : Dates d'inscription des mousses de la cohorte 1

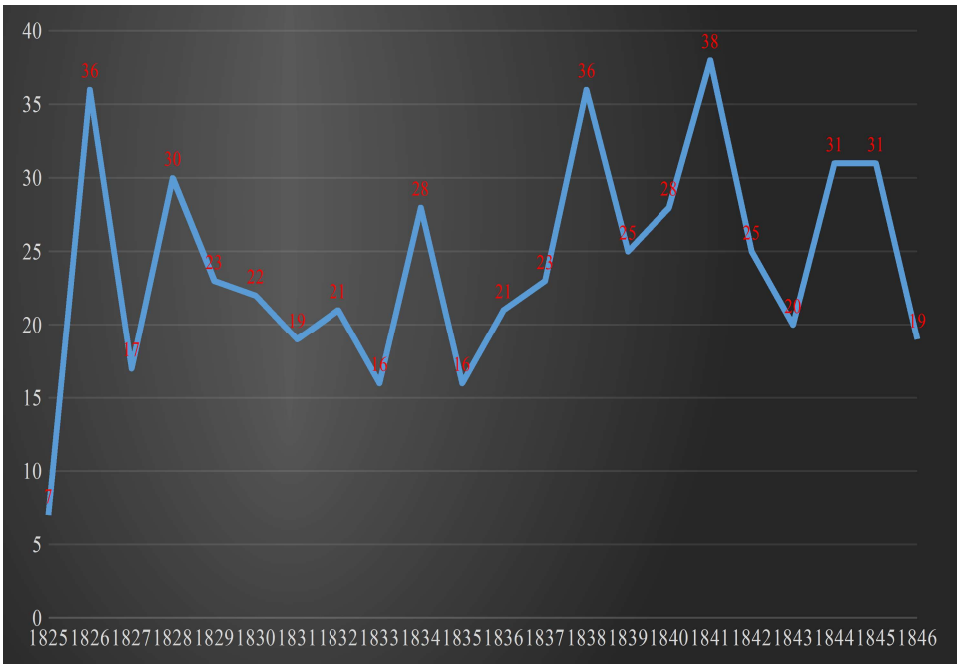


Graphique n°56 : Années d'enregistrement de l'ensemble des mousses de la période 1826-1846.

242 Cohorte 2, n°183. SHD, Rochefort, registre des mousses, 3P7-13 (1801-1813), n°179. Ce canot de trois tonneaux naviguera encore en 1825 (3P10-25, n°72 et 91) avec le patron Jean-Daniel Charrier (1753-1834), âgé de 71 ans et son fils Luc Joseph qualifié d'ouvrier poulieur. Embarquent aussi à bord un invalide et un hors-service.

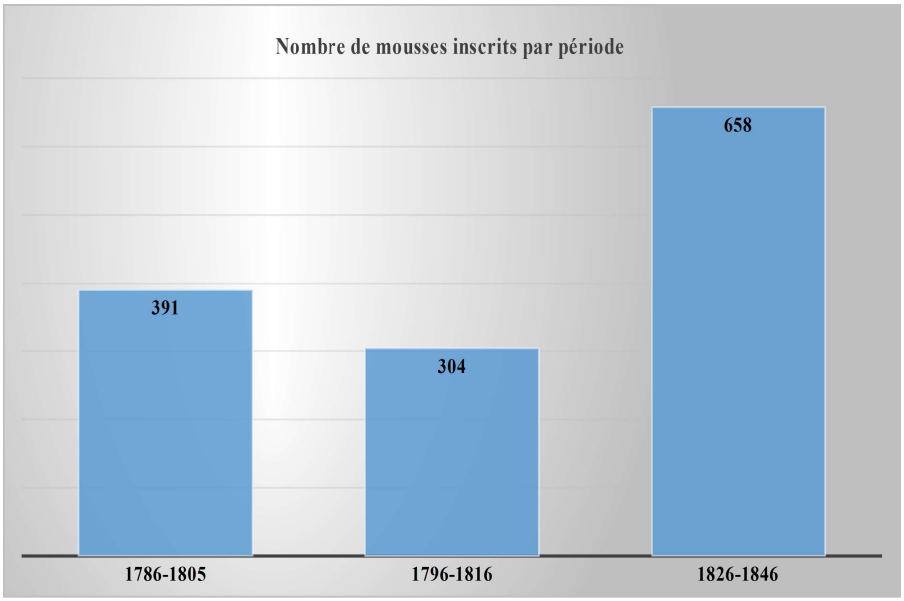
243 Cohorte 2, n°516.

244 Terme utilisé par Thierry SAUZEAU, *Les marins de la Seudre,* Geste éditions, Poitiers, 2005, p. 85.



La période est plutôt propice au recrutement puisque les deux registres ouverts en 1826 et 1838 ont successivement enregistré 316 et 342 garçons soit, en vingt-deux ans, un total de 658 d'un âge moyen de douze ans. Les registres révèlent l'accès à un emploi pour 24 enfants par an en moyenne. Les années 1826 et 1838, les plus fortes, ont enregistré 36 mousses seulement supplantées par l'année 1841 avec 38 mousses.

Histogramme n°103 : Recrutement des mousses (3P7-3, 3P7-13, 3P7-26 et 3P7-27).



La mer attire donc les forces vives puisque la période précédente avait enrôlé moins de mousses. En effet, entre 1786 et 1805 soit sur une période semblable de vingt ans, 391 mousses avaient été inscrits et 304 entre 1796 et 1816. Ils seront 658 à s'inscrire entre 1826 et 1846 soit plus du double. Les mousses trouvent donc de l'emploi sur les navires sablais. On relève par exemple, 85 navires armés pour l'année 1836, 118 en 1838, 144 en 1840 et 171 en 1846[245] soit là aussi un doublement des unités ce qui laisse entrevoir les besoins en mousses

245 SHD, Registres de désarmement 3P10-30, 3P10-32, 3P10-34, 3P10-40.

sur la période. L'avancement en grade - de mousse à novice - implique un recrutement régulier de jeunes apprenants.

Graphique n°57 : Typologie des armements entre 1836 et 1840.

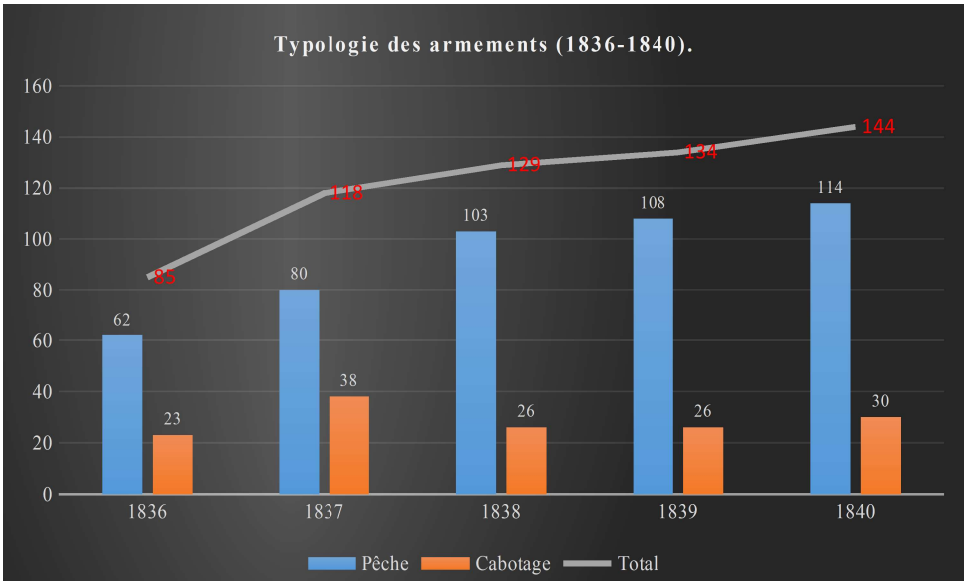


Tableau n°105 : Mousses recrutés entre 1832 et 1836 (Registre 3P7-26).

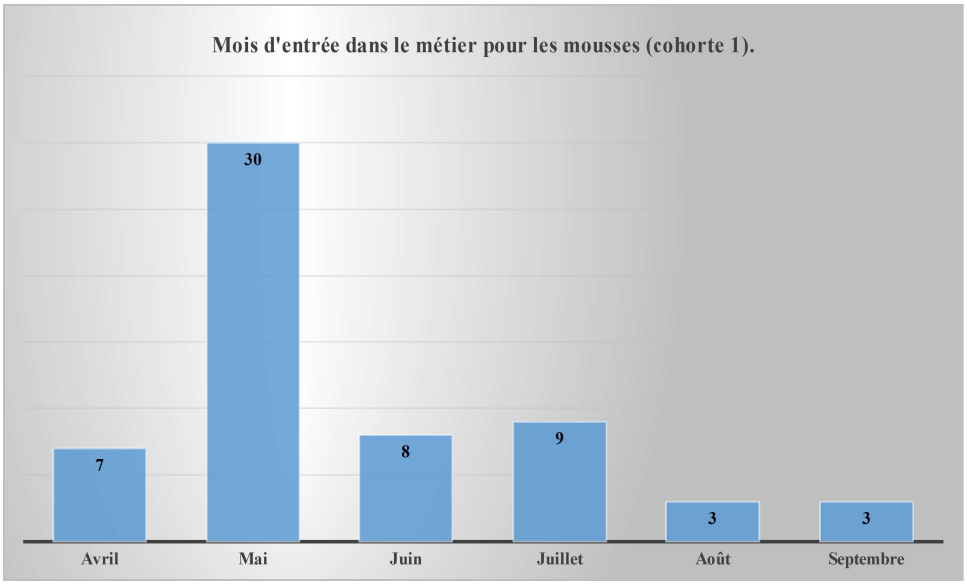
1832	1833	1834	1835	1836	Total
21	16	28	16	21	**102**

Avec un peu plus d'une centaine de mousses entrés sur le marché entre 1832 et 1836, on peut aisément supposer que ces derniers aient trouvé un emploi sur un navire sablais puisqu'on approche la centaine de mousses à embaucher. Sur cette courte période d'étude (1832-1836), dix mousses ne poursuivront pas dans le métier libérant ainsi autant de places pour d'autres candidats : six seront rayés des matricules ou changeront d'orientation professionnelle et quatre se noient. Étant donné qu'un mousse passait en moyenne quatre ans en apprentissage, on peut estimer qu'un mousse entré en 1832 laissera sa place vers 1836 pour faciliter l'entrée d'un camarade comme ce fut le cas pour Pierre Eugène Bouget (1820-1855, Saint-Mandrier) et Jacques Videau (1820-1867)[246] inscrits en avril et mai 1833, âgés de douze ans et libérés des mousses en 1836 après trois années passées à bord des chaloupes, canots et chasse-marées. Ils ont réalisé chacun six campagnes principalement à la pêche (5). Tous les deux passeront novices le même jour, le 10 septembre 1836. S'ils ont enchaîné le même nombre de campagnes, leurs parcours sont sensiblement différents comme le montre le tableau figurant **en annexe 87.** Ce tableau synthétique prouve en effet que les parcours de mousses ne sont pas linéaires. Chacun embarque en fonction des disponibilités offertes par le marché du travail et suit au rythme des campagnes ses premiers pas sur l'océan. Si Bouget commence avec un parent et pour deux années à la pêche côtière aussi bien estivale à bord du *Saint-Pierre* qu'hivernale, au chalut, à bord de *La Divine Providence* (mai 1833-mai 1835) avant de changer d'embarquement essentiellement à la pêche, le cas de Jacques Videau offre une stratégie somme toute différente. En effet, ce dernier ne navigue que sur deux navires durant ces trois années, mais *La Belle Sablaise* a la faculté d'alterner diverses activités : elle est aussi bien armée en pêche qu'au cabotage et offre de ce fait une certaine flexibilité y compris aux équipages puisque le navire change au moins deux fois de capitaines. Les armateurs et par là même les équipages s'adaptent donc aux besoins du marché.

246 SHD Rochefort, 3P7-26 n°219 et 211, cohorte 1 n°115 et 678.

Si le métier reprend un nouvel élan et que les jeunes générations semblent attirées et concernées par cet essor, à quels métiers se destinent-elles ? La période 1826-1846 est-elle une période de mutations structurelles pour la pêche et plus largement pour le port sablais ? Plus de 82% des mousses débutent dans le métier entre avril et septembre soit pendant la période sardinière. Très peu de ces apprenants entament leur carrière durant les mois d'hiver d'octobre à mars consacrant par ailleurs, la primauté de la pêche (85%) sur la navigation au cabotage.

Graphique n° 58: Mois d'entrée dans le métier.



Le mois de mai s'affirme donc comme celui de la « *rentrée des classes* » pour ces cohortes d'enfants qui devront faire leurs preuves à bord des canots sardiniers. Ce moment fort pour ces jeunes garçons est-il si attendu que cela ? La mer et les campagnes de pêche obéissent au rythme des saisons c'est la raison pour laquelle, les équipages se forment en début de campagne et que les mousses entrent de plein fouet dans ce métier qu'ils connaissent depuis leur enfance pour le fréquenter au quotidien. Le baptême du feu a donc lieu en mai. Ce rythme et cette forme d'appréhension du métier tranchent radicalement avec les mousses des générations précédentes qui partaient en mars voire en juillet-août pour le Grand Banc. Les rythmes du métier ont radicalement évolué tout comme l'horizon. On est bel et bien en présence d'une mutation structurelle importante pour ces marins du XIX^{e} siècle qui ont changé de métier et de comportement en l'espace de trente-cinq ans (1792-1826). Depuis que les Sablais ont abandonné le Grand Banc, l'apprentissage se fait à la porte des Sables, au large, dans un rayon de quelques milles entre les pertuis charentais au sud et l'île d'Yeu au nord. Ces mousses ne fréquenteront plus le Banc à vert ou Saint-Pierre-et-Miquelon comme l'ont fait, avant eux, leurs pères et grands-pères.

Focalisons-nous sur trois générations de familles de marins présentes dans nos cohortes.

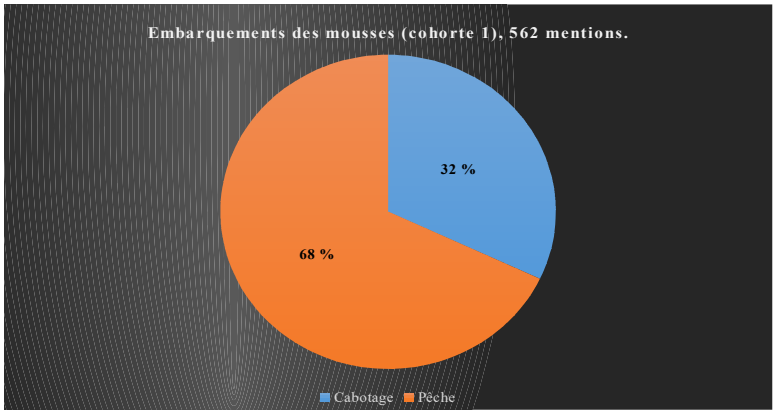
Tout d'abord, prenons la famille Pitra de La Chaume. L'aîné François Pitra, né le 1er novembre 1742 au foyer de François Pitra, marin et de Catherine Mandret (1711-1787) est inscrit comme mousse le 28 juillet 1757. Son père est déjà mort et François est le second d'une famille de neuf enfants nés entre 1741 et 1756. Il est inscrit en marge qu'il « *va à la pêche depuis 1756* » soit depuis l'âge de treize ans et demi. Il embarque sur la chaloupe de Marc Goyeau en juillet 1757 et continue à la pêche côtière jusqu'en 1762. La fin des hostilités lui permet d'embarquer le 23 février 1763 à Terre-Neuve sur *La Marie-Thérèse* avec le

capitaine Bertaud[247], puis il repart pour une campagne de Tard avec le capitaine Morisson sur *l'Hirondelle*. Il est classé matelot le 8 février 1764 à vingt-et-un ans passés après six années à la pêche fraîche et deux campagnes sur le Grand Banc[248]. Il épouse le 6 août 1771 en l'église de La Chaume Jeanne Ferret, la fille d'un tonnelier mais leur union sera de courte durée, puisque François meurt glorieusement lors de la Guerre d'Amérique. Il laisse deux fils qui deviendront marins dont Louis Joseph, né le 12 novembre 1779 qui entrera comme mousse le 4 Ventôse an III (22 février 1795) après quatre années de pêche débutées vers 1791 donc à l'âge de douze ans. Il est aussitôt versé au service de la République[249]. Louis Joseph Pitra périt en mer, comme son père et dans ce même élan de générosité pour secourir des marins en détresse à l'entrée du port. Son fils unique, Victor Honoré Pitra, né en mars 1819 est inscrit mousse en mai 1832 et embarque à la pêche sur le canot *Bienfaisant*[250]. Il tentera une campagne au cabotage avec son cousin le maître au cabotage Pierre Pitra (1788-1864) à bord des *Deux-Sophie* mais reste fidèle à la petite pêche.

L'exemple de la famille Pitra montre un réel attachement à la pêche même s'il y a eu redéploiement de la pêche morutière vers la pêche côtière. Les guerres aussi bien celle de Sept ans que celle de la période révolutionnaire ont eu un impact très net chez les garçons de cette famille. On peut aussi le vérifier à travers l'exemple des Gautreau. L'aïeul Pierre Pascal (1747-1834) débute à la pêche fraîche (1759-1760)[251] en raison de la conjoncture. Son fils Maurice Pascal (1782-1852)[252] mousse de 1797 à 1802 commence par la petite pêche également puis poursuit au cabotage avant de s'engager à bord d'une canonnière[253]. Marié en janvier 1815 à une fille de marin qui lui donnera deux filles et un seul fils Maurice Xavier Gautreau (1821-1900). Celui-ci débute très jeune, à sept ans et demi, en mai 1829 à la petite pêche à bord du *Bienfaisant* avec son père. Il sera mousse jusqu'en 1837 soit jusqu'à l'âge de seize ans. Il aura passé plus de huit années en tant que mousse[254].

Vers quels types d'activités ces mousses du premier XIX^{e} siècle s'orientent-ils ?

Graphique n°59 : Type d'embarquement des mousses de la cohorte 1.



247 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche*, 2002, p. 124.
248 SHD Rochefort, 3P7-1, LC n°160.
249 SHD Rochefort, 3P7-3, LC n°65.
250 SHD Rochefort, 3P7-26 n°187.
251 SHD Rochefort, 3P7-1 n°567.
252 Cohorte 3 n°305.
253 SHD Rochefort, 3P7-3 n°71.
254 SHD Rochefort, 3P7-26 n°130. Cohorte 1 n°43.

Il apparaît que 68% d'entre eux choisissent la pêche, tendance que confirme l'analyse des registres matricules ouverts entre 1851 et 1865[255] où le constat est sans appel puisque 95,7% des mousses consacrent leur premier embarquement à la pêche soit à bord de canots (75,8%) soit à bord de chaloupes (19,9%) et, dans leur grande majorité, en mai. Un jeune garçon comme Pierre Constant Mounier (1842-1907, péri en mer) par exemple débute le 1er mai 1854 à douze ans passés provenant de « *chez ses parents* »[256]. Sans aucune expérience de la mer (son père est artisan-tonnelier), il est embarqué par le patron Brutus Colombeau sur le canot sardinier *Adolphe* le même jour et pour toute la campagne 1854. Il rembarque sur le même pour les campagnes 1855 et 1856 d'avril à novembre. En 1857, il change pour retourner sur un autre canot, *Le Ferdinand*, patron Charrier de mai à novembre soit durant la saison sardinière. Il est classé novice, le 24 mai 1858 après vingt-cinq mois et seize jours de navigation, il a alors seize ans.

En 1846, les navires de pêche (139) représentent 81,3% des embarcations sablaises laissant une trentaine de caboteurs actifs[257]. Les chaloupes de « *pêche au poisson frais* » embarquent en règle générale un seul mousse à bord. *L'Aimable Henriette*, patron Jean-Jacques Laurec (1815-1865)[258], de neuf tonneaux, embarque quatre matelots et un mousse Pierre Aristide Kirié, né en décembre 1834, âgé d'à peine neuf ans lors de son premier embarquement le 27 juillet 1844 avec le patron Laurec[259], son voisin du quartier du Passage[260]. Il quitte le navire le 7 juillet 1845 après une année d'amarinage et sera remplacé par un mousse du quartier de Lorient, Thomas Leport[261]. Il continue comme mousse à la petite-pêche avec des voisins patrons (Orceau, Geay) jusqu'en mars 1850 où il est classé novice soit à l'âge de quinze ans passés, après moults péripéties au long-cours notamment[262]. Les caboteurs de fort tonnage comme le brick *Le Hazard* de 78 tonneaux commandé par le maître au cabotage René Méchin (1803-1849)[263] n'embarquent pas plus de mousse. En effet, à son bord on ne compte que le jeune Chaumois, René Antoine Bégaud (1830-1851) qui fera toute la durée de la campagne, du 5 décembre 1844 au 29 février 1846 au côté de deux matelots (Augustin Stanislas Sillier et Jean Henry Lomers)[264]. Il quitte le bord le même jour que son frère Jacques Étienne (1826-1860 péri en mer)[265] qui y avait embarqué comme novice le 8 mars 1845[266]. L'embarcation recomposait, une fois n'est pas coutume, un simulacre d'univers familial.

---

255 Nous avons prélevé les premières campagnes de 186 mousses dans les registres 3P7-50 et 3P7-53 soit entre 1851 et 1865.

256 SHD 3P7-50 n°8.

257 SHD Rochefort, 3P10-40.

258 Cohorte 1 n°417.

259 Cet exemple atteste aussi que tous les mousses inscrits maritimes ne figurent pas dans le registre de recensement avec l'attribution d'un métier. C'est le cas du jeune Kirié par exemple, fils de Pierre Kirié (1805-1882, cohorte 2, n°408), un portefaix de la ruelle du pavillon entouré de trois frères et sœurs. Il en est de même pour René Antoine Bégaud.

260 SHD Rochefort, 3P7-27 n°188.

261 SHD Rochefort, 3P10-40, n°42.

262 Il aura vécu un naufrage sur la côte de Fouras le 17 février 1847 à bord de *L'Aventure*, capitaine Boisard puis, un second le 1er avril 1848 au Cap Saint-Martin (Rio de la Plata) alors qu'il est embarqué à bord du *Courrier de Saint-Pierre* de Nantes à destination de la côte d'Afrique sur lequel il avait embarqué le 7 octobre 1847 à Nantes. Il rentre au Havre le 1er août 1848 (SHD, 3P7-27 n°188).

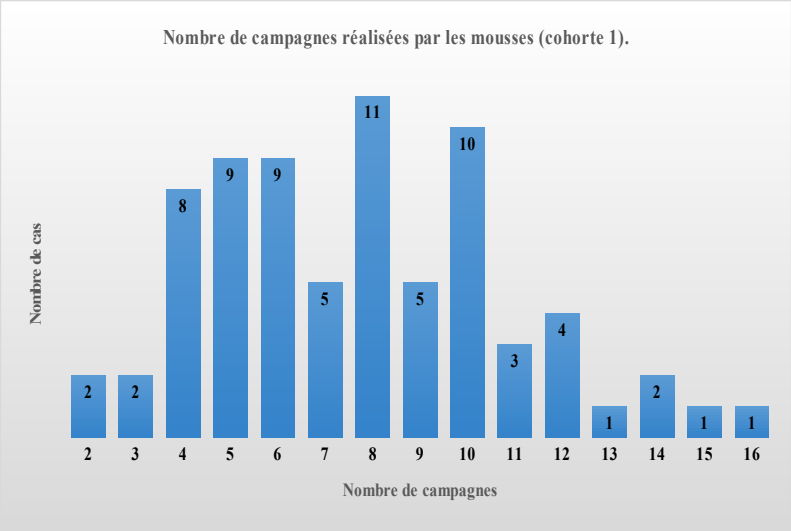
263 Cohorte 2 n°490.

264 Jean Henry Lomers (1812-1861), cohorte 2 n°448 et Augustin Stanislas Sillier (1814-1861), cohorte 2 n°649.

265 Cohorte 1 n°45.

266 Jacques Étienne Bégaud connaissait le brick *Le Hasard* pour y avoir fait trois campagnes de mousse (3P7-26 n°239) de février à juin 1840, de décembre 1840 à septembre 1841 avec une reprise en octobre 1841. Entré mousse le 25 juin 1835 âgé d'à peine neuf ans, il est porté novice le 10 février 1842 (16 ans).

Histogramme n°104 : Nombre de campagnes réalisées par les mousses de la cohorte 1.



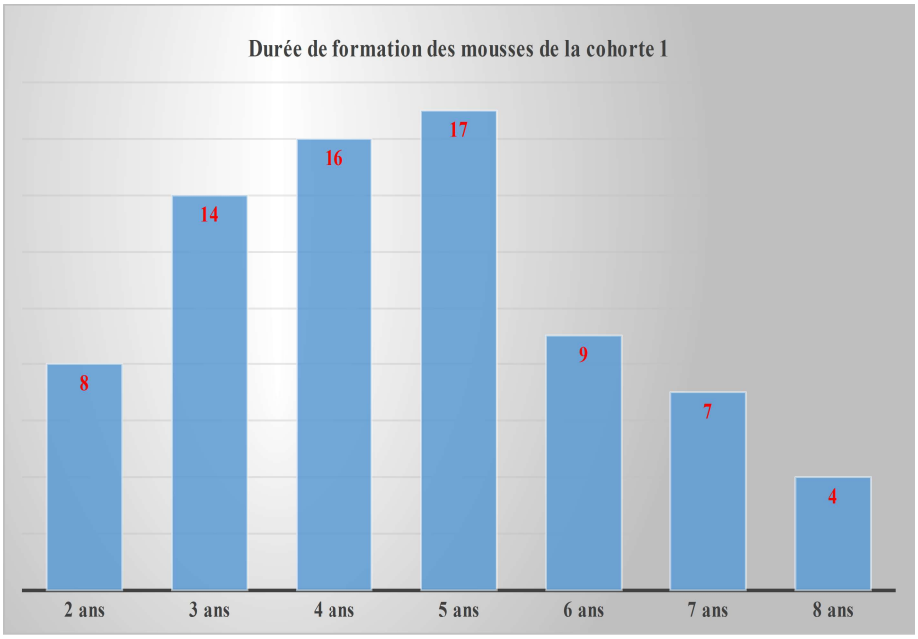
Ces mousses ont réalisé en moyenne sept campagnes durant leur apprentissage d'une durée d'environ quatre ans et demi mais 45% d'entre eux en réalisent plus de dix. Les mousses passent entre trois et cinq ans en formation dans 62,7% des cas. Les très rapides (2 ans) ne représentent qu'une minorité avec huit mousses soit 10,7% et les très lents (8 ans) aussi avec quatre candidats dont trois deviendront patron-pêcheur[267]. Ces garçons âgés de 13 ans ½ au moment de l'inscription naviguent essentiellement à la pêche aussi dans 83,8% des cas ce qui prouve qu'ils ne se démarquent pas du reste du lot. Un seul d'entre eux Marie Victor Chavantré (1833-1872, péri en mer)[268] se distingue de ses congénères par le nombre de campagnes puisqu'il a enchaîné neuf campagnes alors que la moyenne est de 4,6. Naviguant essentiellement sur deux navires *La Providence* et *La Marie*, il cumule les embarquements de courte durée. Inscrit officiellement le 11 août 1846, il en sort le 28 novembre 1848 au terme de vingt-sept mois d'expérience de pêche côtière mais dans la marge de sa matricule, on note ses embarquements précédents qui avaient débuté le 8 mai 1843, quelques jours après ses dix ans. Lorsqu'il devient novice, il a derrière lui déjà cinq ans et demi de navigation. C'est ce qui explique son temps assez court passé en tant que mousse.

Tableau n°106 : Chronologie de la carrière initiale de Marie Victor Chavantré (1833-1872).

Mai 1843	Mai 1844	Mai 1845	Mai 1846	Août 1846	Août 1847	Août 1848	Novembre 1848
Navigation officieuse (5 embarquements)				Navigation officielle (passé mousse puis novice) 9 embarquements			
Total de 14 embarquements en cinq ans et demi dont 35,7% passés de manière officieuse							

267 Il s'agit de Louis Hilaire Fradet (1818-1874, n°281), Pierre-François Blandineau (1826-1851, n°90, mort en mer), Pierre Benjamin Garandeau (1821-1871, n°292) et Maurice Xavier Gautreau (1821-1900, n°303).
268 Cohorte 1 n°191. SHD Rochefort, 3P7-27 n°245.

Histogramme n°105 : Durée de formation des mousses de la cohorte 1.



Il y a corrélation entre durée de l'apprentissage et nombre de campagnes effectuées puisqu'en toute logique plus la durée d'apprentissage est longue et plus les campagnes sont nombreuses. La moitié de l'effectif (37 mousses) passent entre cinq et huit années comme mousses et réalisent en moyenne neuf campagnes. Un cas comme celui qui suit montre un temps long (7 ans) avec peu d'embarquements (4). À cela une explication. Antoine Rouillé (1817-1880)[269], embarque mousse le 21 octobre 1826 à neuf ans et demi avec son père, André Rouillé (1774-1837) à bord de *La Virginie.* Il n'en sortira que le 21 mai 1832 soit cinq ans et demi après. Il embarque le lendemain au cabotage sur *Le Saint-Pierre* avec le capitaine Gravoil pour quatre mois puis retourne dix jours avec son père avant de partir au grand-cabotage sur *L'Étienne* pour dix mois. Sur 81 mois de formation en tant que mousse, Antoine Rouillé a passé 81,5% de son temps avec son pater familias. Les fils de patron-pêcheur restent plus longtemps à se former soit cinq ans et demi au lieu de quatre ans et demi et réalisent de fait davantage de campagnes (8,8 contre 7,7). On peut supposer que baignant dans l'univers familial, les pères gardent leur fils auprès d'eux pour des raisons essentiellement économiques. Le fils travaillant dans l'unité de production familiale reversait sa part à sa famille ce que n'aurait pas fait un mousse extérieur au foyer familial.

Tableau n°107 : Ratio durée d'apprentissage/nombre de campagnes.

Durée de l'apprentissage en tant que mousse	Nombre de campagnes moyennes réalisées
2 ans	4,6
3 ans	6,8
4 ans	6,9
5 ans	7,7
6 ans	10,1
7 ans	9,9
8 ans	10

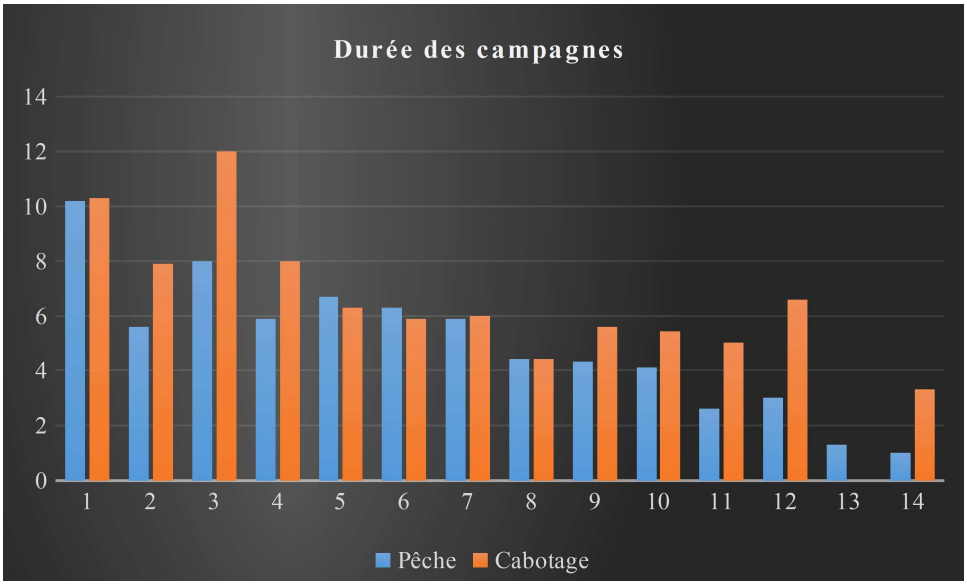
269 Cohorte 1 n°627.

Deux mousses ont enchaîné quinze et seize embarquements (Pacifique Bruneleau et Émile Hector Colombeau) en six et sept ans. Ces deux mousses consacrent 90% de leur affectation à la pêche plutôt qu'au cabotage. L'un est issu d'un milieu rural (le père de Pacifique Bruneleau, André (1807-1872) est laboureur) et l'autre fils d'un patron-pêcheur chaumois, Jean Brutus Colombeau (1795-1861)[270]. Si le premier reste fidèle à deux patrons, le deuxième change régulièrement. En effet, Émile Colombeau (1828-1864, Cochinchine)[271] qui entre dans le métier en mai 1838, à neuf ans et demi, débute avec son père à bord du canot *La Jeune Clara* pour six mois (mai-novembre 1838)[272]. Il va ensuite être enrôlé sur dix navires et autant de patrons différents et retournera trois autres fois aux côtés de son père entre septembre 1840 et novembre 1841 dont deux fois sur son premier canot. Il est classé novice le 18 décembre 1844 à seize ans et demi. L'un et l'autre ont cumulé les embarquements mais dans des conditions différentes. Ces mousses sont là pour se forger une solide expérience. Comment expliquer qu'une majorité fasse sept campagnes et que certains n'en fassent que deux ? On ne peut pas tout miser sur la rapidité d'apprentissage des candidats. Deux mousses de la cohorte 1 n'ont effectivement réalisé que deux campagnes durant leur temps d'apprentissage mais ces deux garçons avaient vécu une période préalable à leur embarquement officiel ce qui rallonge leur temps de formation total. René Jean Blandineau (1815-1880)[273] est dit être à la pêche entre 1826 et 1828 puis embarque légalement du 10 mai 1828 au 13 janvier 1830 sur *La Virginie* (patron Rouillé) puis à bord de *La Bonne Mère* (patron Daubeuf). Il est classé novice le 1er avril 1832 après six ans de pêche dont deux pratiquées de manière officieuse et seulement deux embarquements déclarés. Son autre camarade, Jules Eugène Girault (1833-1904)[274] gratifié de seulement trois années de mousse (juin 1845- novembre 1848) avec deux embarquements à son actif avait eu un début de carrière prometteur à bord du *Jeune Désiré* sur lequel il fait ses premières armes entre mai 1843 – il a à peine dix ans – et juin 1845. Son oncle, le capitaine René Louis Ozanne (1810-1848, Lisbonne)[275] le prend sous sa protection le 28 juin 1845 puisqu'il embarque à bord du caboteur *La Marie*, une goélette neuve de 79 tonneaux sur laquelle il reste jusqu'au 3 novembre 1848 soit quarante mois (**annexe n°88**). Son oncle meurt à l'hôpital de Lisbonne et Jules Girault poursuit néanmoins à bord avec le capitaine Lequesne. Il passe novice le 28 novembre 1848 à l'âge de quinze ans et demi ce qui est inférieur à l'âge légal (16 ans) mais le mousse navigue déjà depuis cinq ans et demi. Il arrive sur le monde du travail avec une solide expérience qu'il concrétisera par une longue carrière de maître au cabotage. À bord de *La Marie*, l'apprentissage se fit en famille comme le confirme le rôle d'équipage ci-après puisque sur sept hommes (le capitaine, un second, deux matelots, deux mousses et un novice), cinq sont apparentés de très près : on retrouve les trois frères Girault qui voient en leur oncle et frère un modèle à suivre[276] et le capitaine a aussi embarqué son propre frère : Gustave Ferdinand Ozanne (1822-1894). Cette pratique n'avait rien d'exceptionnelle puisque l'étude du rôle d'équipage de la chaloupe *La Claire* montre que le patron Charles Simon Rousseau avait embarqué son cousin René Rousseau (1785-1843), le doyen du bord, âgé de 52 ans et son fils, Simon Ulysse Rousseau (1823-) en tant que mousse. Quant à l'autre matelot du bord,

270 Cohorte 2 n°213.
271 Cohorte 1, n°214. SHD Rochefort, 3P7-27 n°13.
272 SHD Rochefort, 3P10-32 n°37.
273 Cohorte 1, n°88.
274 Cohorte 1 n°328.
275 Cohorte 2, n°543.
276 René Désiré Girault (1830-1866 en mer), reçu maître au cabotage le 24 juillet 1857 (SHD 3P7-70, n°252 et 3P7-109 n°38), mort en mer en tant que second sur le trois-mâts *Hippocampe*. Jules Eugène Girault est reçu maître au cabotage le 27 juillet 1858 (3P7-70 n°260, 3P7-109 n°40 et 72). Quant à Joseph Alphonse Girault (1818-1869) second à bord de *La Marie*, il fut reçu vers 1843 mais nous n'en avons pas trouvé trace.

Jean Poissonnet qui disparaîtra en mer, en février 1848 sur les Barges avec le patron Rousseau, il a embarqué son fils Philémon André Poissonnet (1824-1843, en mer) avec lui[277].

Histogramme n°106 : Durée moyenne des campagnes des mousses de la cohorte 1.



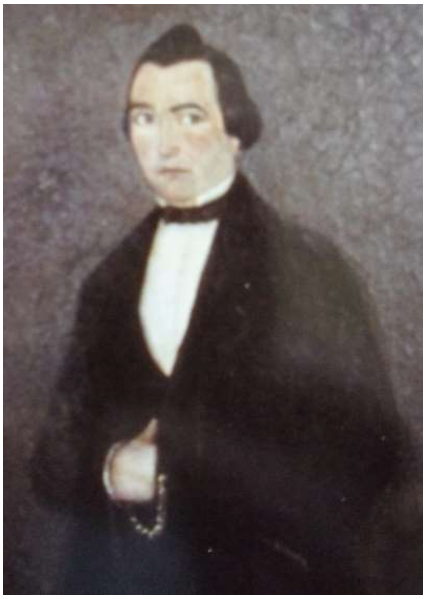
Si la durée moyenne des campagnes est de cinq mois pour la petite pêche et de six mois passés pour le cabotage, on remarque des singularités en fonction du nombre de campagnes. Les premiers embarquements sont les plus décisifs dans la durée avec plus de dix mois aussi bien à la pêche qu'au cabotage. Cela s'explique par le fait qu'il faille amariner le jeune suffisamment longtemps pour tester sa capacité physique et son endurance à la mer. Il peut sembler logique que la durée moyenne du cabotage soit un peu plus longue que pour la pêche. En effet, les campagnes au petit voire au grand cabotage impliquent des déplacements plus longs nécessitant donc des traversées gourmandes en terme de temps. Au cabotage, c'est la 3ème campagne, avec une moyenne de douze mois, qui reste la plus longue. Le jeune Julien Joseph Viaud (1815-1887)[278], embarqué mousse le 1er mai 1826 à moins de onze ans, embarque, au milieu de quatre hommes, au cabotage sur *Le Désir de la Paix*[279] avec le capitaine Henri Bompart (1799-1863)[280] le 6 juin 1827. Il remplace François Clochard (1811-1864)[281] qui avait quitté le navire le 26 mai[282]. Julien Viaud avait navigué à la pêche puis au cabotage. Il débarque de ce brick le 6 août 1829 soit une troisième campagne d'une durée de vingt-six mois et est remplacé le 12 août par le même François Clochard.

Polyvalence ou linéarité des profils ?

Seuls 27% des mousses de la cohorte 1 ne pratiquent qu'une seule activité essentiellement à la pêche dans 92,4% des cas. Quel est alors le profil des vingt mousses qui ne dérogent pas et restent fidèles à un seul type de navigation ? Tout d'abord, dix-sept sont sablais (deux sont originaires de Groix) et seize sont fils de marins. Trois ont notamment débuté avec leur père, patron de pêche ce qui n'est pas le cas des mousses qui ont embarqué au cabotage.

277 SHD, 3P10-32 n°41. Registre de désarmement (1er mai 1837-30 avril 1838).
278 SHD Rochefort, 3P7-26 n°49. Cohorte 1 n°674.
279 Brick de 58 tonneaux construit en 1816 par André Courtet armateur.
280 Cohorte 2 n°95.
281 Cohorte 2 n°207.
282 SHD Rochefort, 3P10-13 n°128. Navire armé le 13 décembre 1826. 3P10-13, n°133. François Clochard en partira le 13 décembre 1829.

Trois seulement se consacrèrent au cabotage : parmi eux Jules Eugène Girault dont il a déjà été question, Désiré Jean-Charles Berge (1819-1856, La Havane) et Pierre Honoré Bertaud (1827-1857, Le Havre)[283]. Berge et Bertaud sont fils de capitaines ce qui explique sans doute leur souhait d'embarquer au cabotage pour observer non seulement la navigation mais aussi s'initier aux aspects commerciaux et financiers de tels voyages. Berge part dès l'âge de dix ans et enchaîne trois campagnes d'octobre 1831 à septembre 1834[284] avec le capitaine Bompart à bord du lougre *Le Trident*[285].



Document n°70 - Désiré Jean-Charles Berge (1819-1856), capitaine au long-cours (coll. part.).

Pierre Honoré Bertaud, quant à lui, embarque au grand-cabotage depuis Nantes avec le capitaine chaumois, son cousin Pierre Léandre Guinement (1813-1886)[286], à bord de *L'Hector* de janvier à juillet 1841. Il continue ensuite au long-cours pour l'île Bourbon à bord de *La Jeune Laure* de La Rochelle, le 6 janvier 1842 mais le navire reste bloqué sur place. Il rentre à La Rochelle le 30 mai 1843 soit seize mois et demi après son départ de France. Après six ans et deux ans de navigation mais, dans des contrées différentes, les deux garçons deviennent novices à l'âge de seize ans et poursuivront par une carrière de capitaine. Jules Girault comme nous l'avions déjà précisé avait été admis novice, un peu plus jeune, soit à quinze ans et demi mais il avait une longue expérience de la mer. Chez ces mousses qui se destinent au commandement - qu'ils obtiendront près d'une décennie plus tard[287] - l'apprentissage passe par le milieu familial ou amical : un cousin déjà capitaine, un capitaine auquel on reste fidèle plusieurs campagnes sont de bons atouts pour gravir les échelons professionnels et accéder au capitainat. Phénomène que l'on rencontrera y compris parmi les mousses qui pratiquent la pluriactivité des embarquements.

283 Cohorte 1 n°51 et 57.
284 SHD Rochefort, 3P7-26 n°132.
285 *Le Trident*, lougre de 79 tonneaux, construit en 1830 pour le compte du banquier sablais Vince (SHD, Rochefort, 3P10-14 n°171).
286 Cohorte 2 n°365. SHD Rochefort, 3P7-41 n°112 et 104. Second sur ce brick, il remplaça son frère René Samuel (1808-1876), cohorte 2, n°368, le 30 janvier 1841.
287 Berge fut reçu capitaine au long-cours le 23 mai 1845 (3P741, n°134) et commanda à plusieurs reprises pour l'île Bourbon. Quant à Bertaud, il est nommé capitaine le 1er juillet 1853 (3P7-69, n°90) mais sa myopie lui pose des problèmes.

Les dix-sept mousses qui ne firent que de la pêche sont issus du monde de la pêche comme les trois précédents mais d'un milieu plus populaire puisqu'aucun d'entre eux n'est fils de capitaine de navire ou de maître au cabotage. Ils ont commencé tôt, à onze ans, leur vie professionnelle avec peu de répit comme le prouvent les embarquements successifs. Ces mousses ont réalisé, en moyenne, sept campagnes durant les quatre ans et demi qu'a duré leur formation. Parmi eux, huit mousses ont réalisé plus de huit campagnes. C'est au plus jeune d'entre eux, Pierre Benjamin Garandeau (1821-1871)[288] que revient la plus longue carrière (1829-1837) et le maximum de campagnes réalisées soit treize. Suivons dans le détail les embarquements de ce jeune Chaumois, fils de Pierre (1784-1848) marin et d'une humble pêcheuse à pied. On peut dire que cet enfant qui débute sa formation, à huit ans, le 1er mai 1829 va régulièrement changer de patron. Un esprit indépendant se cache-t-il derrière cette habitude ? Il semble que son père, qui n'avait pas de navire en son nom personnel, ait changé aussi régulièrement de commandement puisque durant la période où son fils est mousse, il est patron d'au moins cinq canots et chaloupes différents. Le jeune Garandeau se distingue des autres, par son âge, sa fidélité au monde de la pêche et l'enchaînement de ses embarquements. Il reste très peu à terre hormis de juillet à octobre 1832 puis de janvier à avril 1836. Quelles raisons peuvent expliquer cette inactivité ? Une maladie est envisageable d'autant que sa première période d'inactivité correspond à la chronologie de l'épidémie de choléra d'août 1832. En règle générale, Pierre Benjamin ne reste pas oisif. Il quitte *Le Saint-Pierre* le 21 décembre 1829 pour embarquer dès le lendemain sur *La Bonne Perpétue* qu'il laisse le 9 avril pour rejoindre le 10 *La Mère de Famille*. Il n'y a qu'une journée entre un départ et une entrée sur un autre navire. Le jeune Garandeau aura donc eu six patrons différents en incluant son père en huit ans soit une rotation rythmée et des embarquements soutenus (**Annexe 89).**

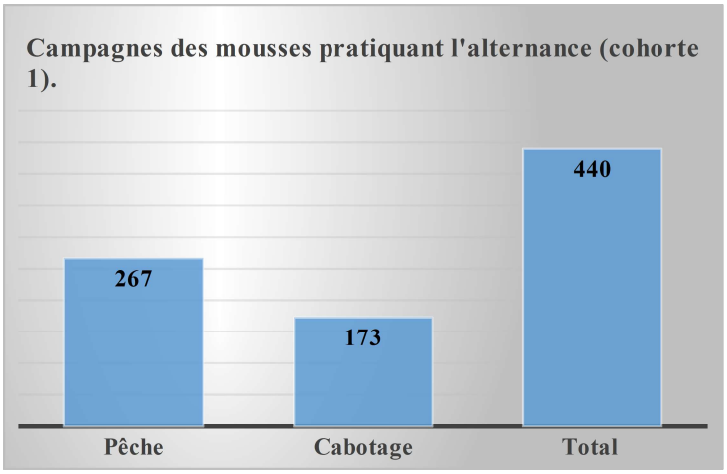
C'est à bord du *Jeune Alphonse*, un canot neuf construit en 1836, placé sous le commandement de son père, qu'il accède au grade de novice le 3 juin 1837, il a alors 16 ans. Il poursuivra sa formation de novice avec le patron Amand Daviot (1802-1861)[289] à bord de la chaloupe *La Jeune Léontine* tout en commandant à partir de mai 1838 et pour deux campagnes sardinières successives, le canot *Jeune Alphonse*, succédant ainsi à son père. Pierre Benjamin Garandeau devient, de fait, matelot le 5 juin 1839, il a 18 ans et dix ans de carrière à son actif. Le patron Daviot a joué un rôle protecteur envers Pierre Garandeau d'autant qu'il était armateur du canot *Jeune Alphonse*[290]. L'avenir du jeune mousse devenu rapidement patron était ainsi tout tracé.

Pour d'autres mousses comme Pierre Legoffe (1821- ?)[291], les embarquements semblent si réguliers que le commis de l'Inscription maritime n'enregistre même pas les différents mouvements successifs. Le mousse semble alors attaché à une même embarcation ici la chaloupe *La Mère de Famille* (patron Mandret) ou le canot *Le Père de Famille* sur lesquels il navigue et se forme de décembre 1831 à mars 1837 soit durant cinq ans et demi.

Nous avons étudié les mousses les plus linéaires sur le plan des activités maritimes ce qui ne veut pas dire immobiles. Ces garçons pratiquent une forme de mono-activité : soit la pêche, soit le commerce. En un sens, ils font corps avec le type de navigation qu'ils ont choisi ou qu'ils pratiquent par défaut ce qui leur forge une certaine identité. Cependant, la majorité des mousses de la cohorte 1 soit 73% alternent les deux types de pratique : passant du cabotage (39,3%) à la pêche (60,7%) ou vice-versa.

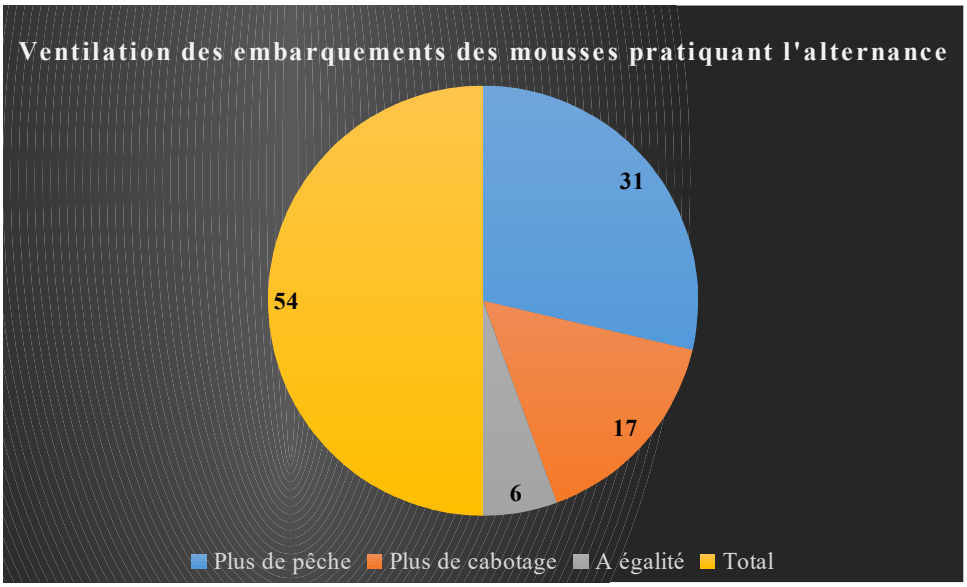
288 Cohorte 1, n°292.
289 Cohorte 2, n°234.
290 SHD, 3P10-32, n°111.
291 Cohorte 1, n°436. Pierre Legoffe déserta à Valparaiso au Chili en 1850 et fut porté aux Absents sans nouvelles (SHD, 3P7-61, n°49).

Histogramme n°107 : Typologie des campagnes des mousses pratiquant l'alternance.



Ils pratiquent dans ce cas une pluriactivité maritime[292]. Ces mousses passent en moyenne trois campagnes au cabotage et cinq à la pêche et, il n'y a pas de différence en terme de durée d'apprentissage puisque celle-ci est sensiblement la même que pour ceux qui pratiquent la mono-activité soit 4,8 ans contre 4,7 ans.

Graphique n°60 : Ventilation des embarquements des mousses alternants.

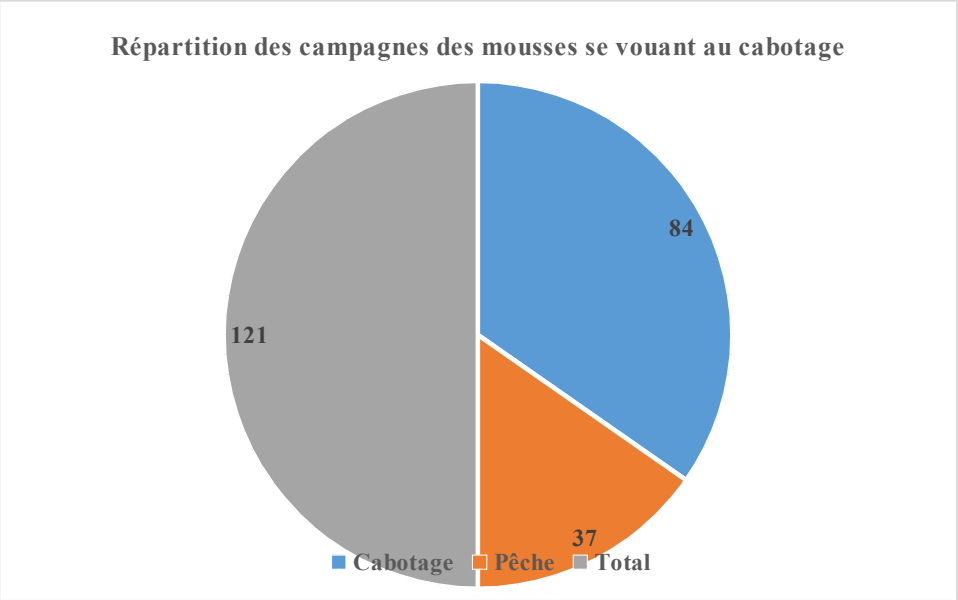


Vers quelles activités se tournent alors ces mousses pratiquant l'alternance des formations alliant à la fois les embarquements à la pêche et ceux au commerce ? Cette polyvalence est également une forme d'expérience multiple gage d'emploi futur pour un prétendant à un poste. La majorité d'entre eux (54,4%) choisit la pêche plus que le cabotage et 11% pratiquent aussi bien l'une que l'autre. Charles René Bouet (1818-1898)[293] par exemple exécute six campagnes dans l'une comme dans l'autre des activités. Par contre près de 31,5% des mousses font la part belle aux activités de cabotage.

292 Gérard LE BOUËDEC, François PLOUX, Christophe CÉRINO, Aliette GEISTDOERFER. *Entre terre et mer. Sociétés littorales et pluriactivités (XV^e – XX^e siècle)*, Presses Universitaires de Rennes, 2004.

293 Cohorte 1, n°108.

Graphique n°61 : Répartition des campagnes des mousses pratiquant le cabotage.



Ces dix-sept mousses ont réalisé 121 campagnes avec une majorité au cabotage (69,4%). L'éventail des embarquements au cabotage se situe entre trois et dix campagnes alors qu'au-delà de trois campagnes à la pêche, les mousses sont minoritaires puisque seulement deux en réalisent quatre et cinq. Pourquoi ces mousses se sont-ils orientés vers le cabotage ? Est-ce lié à la conjoncture, un choix, une orientation future ? La palme revenant à Clément Joseph Léon Vigier (1826-1871)[294] : natif de Charente-Inférieure, fils d'un douanier, il est tout d'abord inscrit maritime à Saint-Gilles le 16 février 1837, à l'âge de onze ans qui arrive définitivement au syndicat des Sables le 7 août 1841. Il effectue, en effet, le maximum de campagnes (11) soit dix au cabotage et une seule à la pêche à bord de la chaloupe *La Volonté de Dieu*. Il reste fidèle à deux navires surtout *La Pourvoyeuse,* entre juin 1838 et octobre 1840 soit pendant vingt-huit mois, commandée par le capitaine Louis Aimé Armant (1812-1875)[295] des Sables. Il embarque ensuite à bord du brick *Le Sablais* placé sous la direction de Charles Breluzeau (1802-1862, péri en mer)[296] pour trois campagnes de septembre 1841 à mars 1843 qui le mènent dans La Manche (Calais, Dunkerque). Il est nommé novice le 18 février 1842, à l'âge de seize ans.

Les fils de capitaines au nombre de quatre pratiquent davantage le cabotage (17 campagnes) que la pêche (7 campagnes) seul l'un Thimoléon Nicolas Servanteau (1819-1851, péri en mer)[297] a un profil presque équivalent alternant quatre campagnes au cabotage et trois à la pêche. Tous ces jeunes deviendront capitaines ou maîtres au cabotage à leur tour et ces premières expériences sont intéressantes à étudier pour comprendre le cursus professionnel de ces futurs commandants. Nous pouvons affirmer que trois sur quatre ont ainsi bénéficié d'un soutien familial fort qui prouve que le poids du clan est important. Aristide Jean Bossuet (1821-1885)[298] dont la mort du père, pharmacien en centre-ville en octobre 1832, incite peut-être l'enfant à s'inscrire mousse le 28 juin 1833 ? Il part du Havre sur le brick *Le Casimir* commandé par un cousin de sa mère, le capitaine Béliard qui le mène à Haïti. Il restera treize mois et demi à bord naviguant exclusivement aux Antilles entre novembre 1833 et mars 1835.

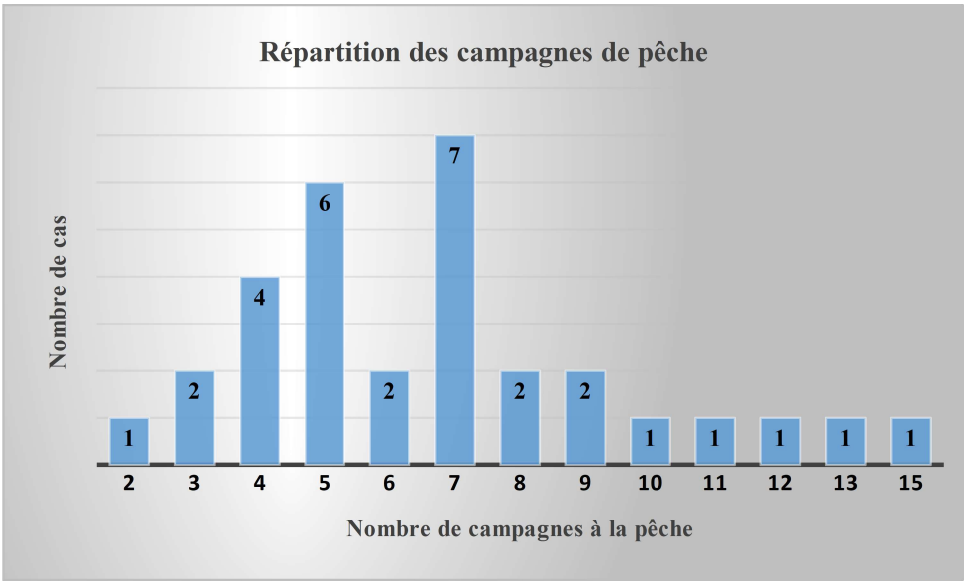
294 Cohorte 1, n°682. SHD Rochefort, 3P7-26 n°118 et 3P7-27 n°113.
295 Cohorte 2, n°6.
296 Cohorte 2, n°128. Le brick se perdit le 21 décembre 1862 en rade de Dunkerque sur le banc des Dunes avec le futur beau-frère de Vigier à savoir Louis-Charles Barranger (1828-1862), cohorte 1 n°31.
297 Cohorte 1, n°645.
298 Cohorte 1, n°105. SHD Rochefort, 3P7-26 n°222.

Il y retournera à bord du *Louis-Maurice* au départ de Nantes (décembre 1836-août 1837) avec le capitaine Saunier. La seule campagne de pêche effectuée se fit entre deux embarquements au long-cours pour ne pas perdre la main sans doute. Il passe novice le 27 octobre 1837, à seize ans.

Pierre Arsène Goulpeau (1822-1883)[299] embarque quant à lui avec son père, le capitaine François Goulpeau (1775-1844) à bord du *Paul-Ernest*[300] pour trois campagnes qui durent de juillet 1834 à mai 1837 soit près de trente-quatre mois. Jérémie Henri Gravoil (1833-1879)[301] commence à la petite pêche à l'âge de dix ans et demi, en juillet 1844, puis rejoint rapidement le chasse-marée, *Le Saint-Nicolas*, commandé par son propre père Jacques Henry Gravoil (1802-1847)[302]. Il embarque avec ce dernier pour trois campagnes d'une durée totale de vingt-mois puis, quitte la France depuis le port du Havre avec le capitaine chaumois Péaud son oncle à destination de l'île Bourbon. Le navire part le 20 juillet 1847 et son père meurt à La Chaume le 26 juillet. Le jeune ne sera de retour que le 14 juin 1849 soit près de deux ans plus tard. Il aura été nommé novice durant le voyage le 28 novembre 1848, le jour de ses quinze ans. Maigre consolation d'un triste périple.

Focalisons-nous à présent sur les 31 mousses alternant et pratiquant davantage de campagnes à la pêche (210) qu'au cabotage (69). Quel est leur profil ?

Histogramme n°108: Nombre de campagnes à la pêche réalisées

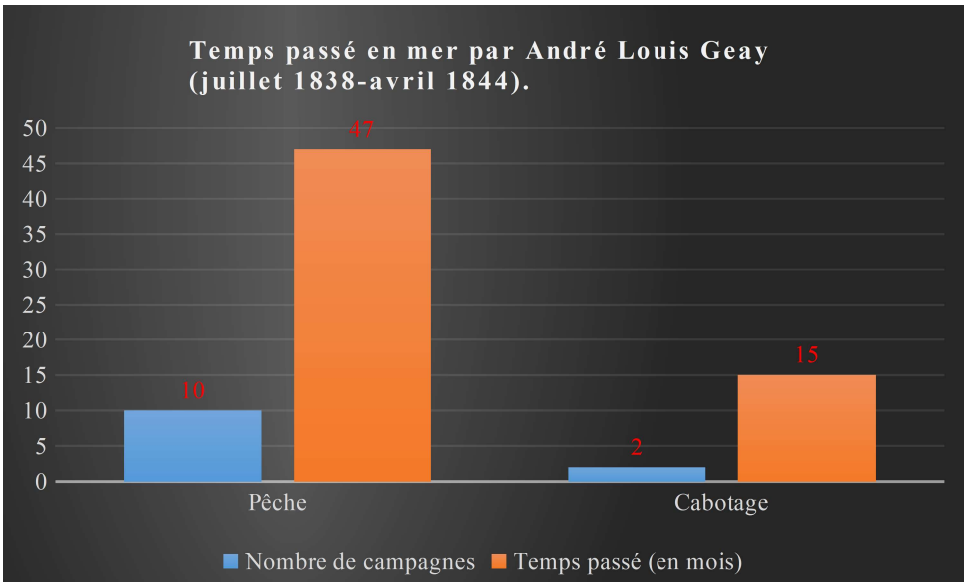


Ces mousses ont pratiqué en moyenne 6,7 campagnes à la pêche contre 2,2 au cabotage consacrant ainsi la primeur à la pêche côtière nécessaire au ravitaillement des populations et à la fourniture des premières usines de conserves. Une majorité d'entre eux – soit 43,3% - a réalisé entre cinq et sept campagnes. Au-delà de sept campagnes, ils sont encore 45,2% à conserver ce rythme. Il est à noter que plus que le nombre d'embarquements réalisés c'est la durée qui est à prendre en compte sur un même navire afin d'apprendre très jeune les gestes et les réflexes qui permettent au mousse de découvrir le métier. Jean Jules Sébastien Borré (1817-1903)[303] par exemple reste cinquante mois, de mai 1828 à juillet 1832,

299 Cohorte 1, n°330. SHD Rochefort, 3P7-26 n°245.
300 Chasse-marée de 26 tonneaux, construit en 1821 et appartenant à M. Vince, banquier aux Sables (SHD Rochefort, 3P10-14).
301 Cohorte 1, n°335. SHD Rochefort, 3P7-27 n°189.
302 Cohorte 2, n°333.
303 Cohorte 1, n°102. SHD Rochefort, 3P7-26 n°89.

à bord de *La Bathilde* avec le patron Poiroux puis dix mois, entre juillet 1832 et avril 1833, sur *Le Charles-Édouard* toujours à la pêche avant de s'engager au cabotage sur *Le Sincère*. Ce changement de navire indique peut-être une place qu'il a fallu libérer ou une opportunité à saisir sur un caboteur pour parfaire son expérience ? On peut aussi penser que naviguer au cabotage rapportait davantage qu'une marée de pêche toujours incertaine. Les gains de l'une étant plus assurés que pour la seconde option. Le mousse sablais André Louis Geay (1828-1897)[304] ne commence pas par naviguer avec son père, Pierre-Louis Geay (1801-1865)[305] pourtant patron-pêcheur de la chaloupe *Jeune Aglaé* qu'il ne rejoint qu'après trente-huit mois de pêche (septembre 1841-janvier 1842) sur la chaloupe *Jeune Florence* (juillet 1838-septembre 1841) avec le patron Parfait Laurent (1804-1852)[306], un voisin du Passage. Il consacre ainsi 83,3% de ses embarquements à la pêche (10 campagnes) contre seulement deux au cabotage avec le capitaine Jean-Joseph Morisson (1802-1880)[307] sur le lougre *Jules-Adolphe* (mars-septembre 1842 et décembre 1842-septembre 1843).

Histogramme n°109 : Temps passé en mer par André Louis Geay (1838-1844).



De juillet 1838, année de ses dix ans, à avril 1844 le jeune Geay aura acquis quarante-sept mois de compétences à la pêche et de quinze mois au cabotage.

Finalement, les mousses sablais du XIX^e^ siècle, s'orientent davantage vers le petit métier et la pêche fraîche en lien avec le formidable développement de la pêche à la sardine. À chaque époque correspond un type d'apprentissage particulier. Si, sous l'Ancien-Régime les mousses partaient majoritairement faire leurs premiers pas de marin vers le Grand Banc de Terre-Neuve, cinquante ans plus tard, l'aire d'apprentissage a changé. On est passé du Grand au Petit métier en raison de deux facteurs concomitants : la conjoncture c'est-à-dire les guerres (1793-1815) qui ont eu raison des derniers morutiers et le redéploiement vers d'autres sources de revenus : la petite pêche et le cabotage. Ce redéploiement d'activités a induit de nouveaux comportements pour les apprenants qui, d'une génération à l'autre, ne reproduisent pas le même schéma de formation. Ce changement d'activités comporte un volet culturel difficilement appréhendable pour les historiens mais que nos travaux, ont permis, ça-et-là, d'éclairer quelque peu. Ce premier XIX^e^ siècle est donc porteur de profondes mutations dans le rapport au métier pour les jeunes générations.

304 Cohorte 1, n°313. 3P7-27, n°59.
305 Cohorte 2, n°314.
306 Cohorte 2, n°420.
307 Cohorte 2, n°513.

Sur le plan structurel, les mousses commencent vers l'âge de douze ans et pendant quelque quatre années, ils se forment à un métier difficile et exigeant parfois synonyme de longues campagnes et de longues durées comme c'est le cas pour ces mousses qui, la plupart du temps fils de capitaines de navire, se destinent au même métier que leur père et partent pour de longs mois vers les Caraïbes. L'entrée dans le métier reste violente et si les fils de marins restent dans 95% des cas sur des chaloupes et canots de pêche, les fils de capitaines embarquent majoritairement sur des caboteurs. Ces enfants n'auront pas la même carrière comme nous aurons l'occasion de l'appréhender. Le premier stade d'un long métier, celui de mousse, est donc décisif pour comprendre les stratégies de carrière car c'est dès les premiers embarquements que se décide ce que deviendront ces marins en herbe aux destinées déjà tracées. Il est un constat singulier : les mousses de la cohorte 2, fils de capitaines de navire (11) sont neuf à commencer au cabotage, un au long-cours (Bignonneau) et un autre à Terre-Neuve mais aucun ne commence à la petite pêche.

Comme complément de la formation empirique reçue à bord même du navire, les mousses se perfectionnaient environ deux années sous un autre statut.

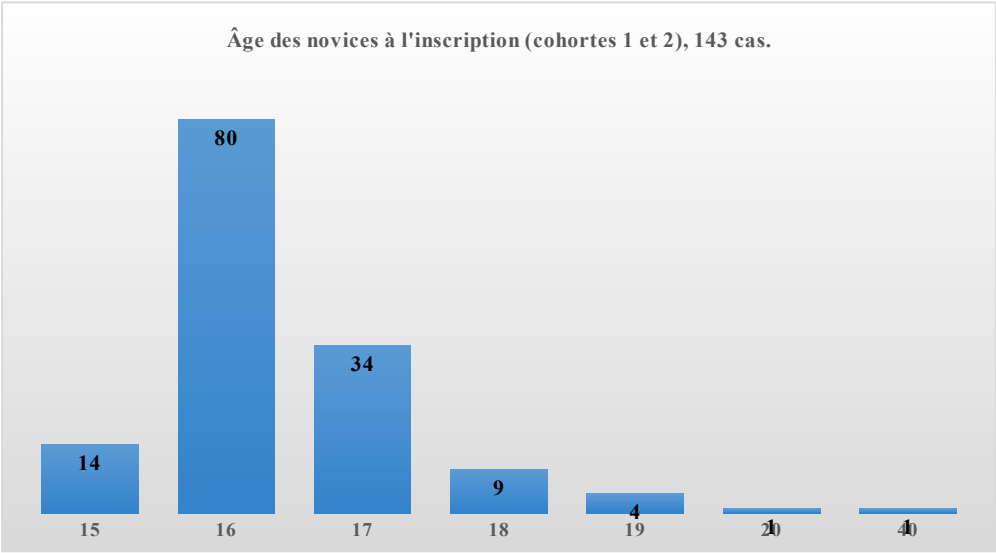
D - Être novice au XIX[e] siècle

Le grade de novice est créé en 1745 par le ministre de la Marine, Maurepas, pour enrôler un « *jeune homme de seize à vingt-cinq ans, trop faible pour être matelot, et trop fort pour être mousse* »[308]. L'effectif des novices se devait de représenter 20% des navires marchands. L'ordonnance du 23 juillet 1745 admet que ceux qui auront navigué pendant une année seront, de facto, classés comme matelots. Le but était bel et bien de fournir des effectifs mobilisables pour la marine de guerre. En 1759, Berryer y intègre des marins encore plus âgés pour pallier les pertes de la Guerre de Sept Ans comme nous l'avons évoqué précédemment ; novices inclus dans le cas des Sables à l'intérieur même du registre des mousses mais s'en distinguant par les origines sociales et géographiques et par l'inexpérience à la mer comme Thierry Sauzeau l'a souligné pour les gens de mer de la Seudre[309]. Les novices sont donc cet entre-deux âgés, selon les ordonnances, de 16 à 18 ans. Être novice est donc à appréhender comme une étape intermédiaire entre le statut de mousse et celui de matelot.

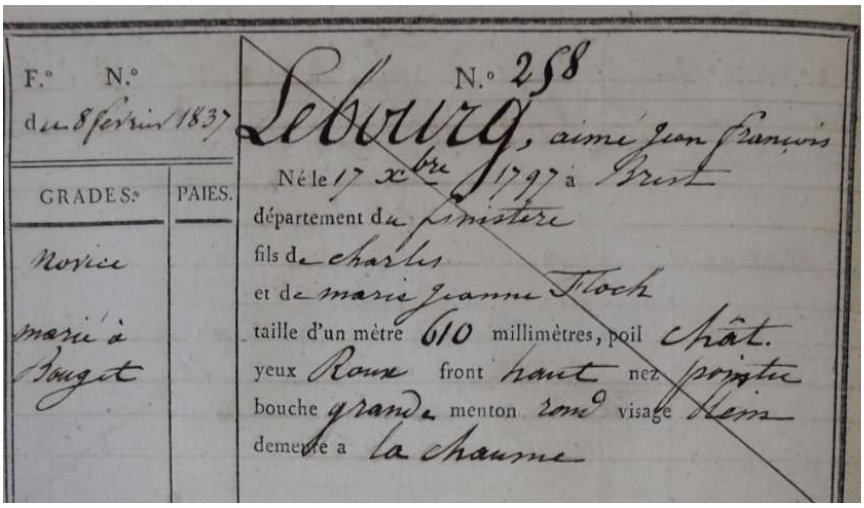
Pour comprendre le monde particulier des novices, nous n'avons pu nous focaliser que sur la période contemporaine faute de sources disponibles pour l'Ancien régime. Nos statistiques porteront exclusivement sur les novices des cohortes 1 et 2 entrés dans ce grade, pour les plus âgés, à l'aube du XIX[e] siècle[310]. Comme l'a remarqué Gilbert Buti : « *l'âge seul et non un quelconque degré dans la formation les distingue* »[311] des mousses puisque 56% des mousses deviennent novices à 16 ans et 89,5% d'entre eux ont moins de 18 ans en atteignant ce grade.

308 Ordonnance royale du 15 août 1732.
309 Thierry SAUZEAU, *Les marins de la Seudre*, p. 97 et ss.
310 Soit les registres matricules 3P7-14 (1802-1815), 3P7-22 (1816-1826), 3P7-30 (1826-1839) et 3P7-55 et 3P7-56 (1849-1861).
311 Gilbert BUTI, *Les chemins de la mer*, p. 251.

Histogramme n°110 : Âge des novices à l'inscription.



Pour les marins qui avaient entamé une carrière longue c'est à l'âge de seize ans que dans 56% des cas, ils devenaient automatiquement novices s'ils comptaient poursuivre le métier. Au XIX[e] siècle, seulement 12% ont franchi ce cap plus jeunes. Parmi nos cohortes seul Aimé Jean-François Lebourg (1797-1879)[312] est entré tardivement dans le métier ; comportement qui s'explique par une arrivée, elle aussi tardive, dans le port des Sables. Né en décembre 1797 à Brest, il est inscrit novice à trente-neuf ans passés le 8 février 1837 (voir document ci-dessous). Pourtant marié depuis septembre 1830 à Bathilde Hortense Colin (1805-1852) il avait exercé la profession de douanier avant de choisir la mer. Après deux années passées comme novice à la petite pêche avec des patrons chaumois (Daviot, Dauboeuf, Rousseau, Poissonnet et Barré), il devient matelot à quarante-et-un ans passés et terminera en 1877 soit après quarante ans de navigation[313] et à l'âge canonique de quatre-vingt-ans. Ce marin atypique – car venu sur le tard à la pêche – a consacré une deuxième partie de sa carrière au métier de marin (1837-1877).

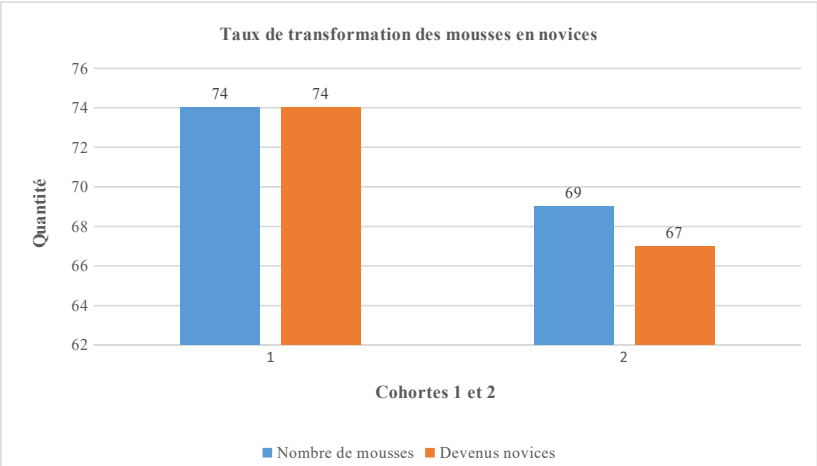

F.° N.° N.° 258
du 8 février 1837
Lebourg, aimé Jean François
GRADES. PAIES.
Né le 17 xbre 1797 à Brest
département du finistère
fils de charles
et de marie Jeanne Flock
taille d'un mètre 610 millimètres, poil Chât.
yeux Roux front haut nez pointu
bouche grande menton rond visage Plein
demeure a la Chaume
Novice
marié à
Bougt

Document n°71 - Registre des novices 3P7-30, n°258.

312 Cohorte 2 n°429. SHD Rochefort, 3P7-30 n°258.
313 SHD Rochefort 3P7-115 n°97. Sa matricule stipule plus de 381 mois à la petite pêche, 20 mois à l'État et 9 mois au commerce.

Quelle est la part des mousses qui accèdent au grade de novices au XIX[e] siècle ?

Histogramme n°111 : « Taux de transformation » des mousses en novices au XIX[e] siècle.



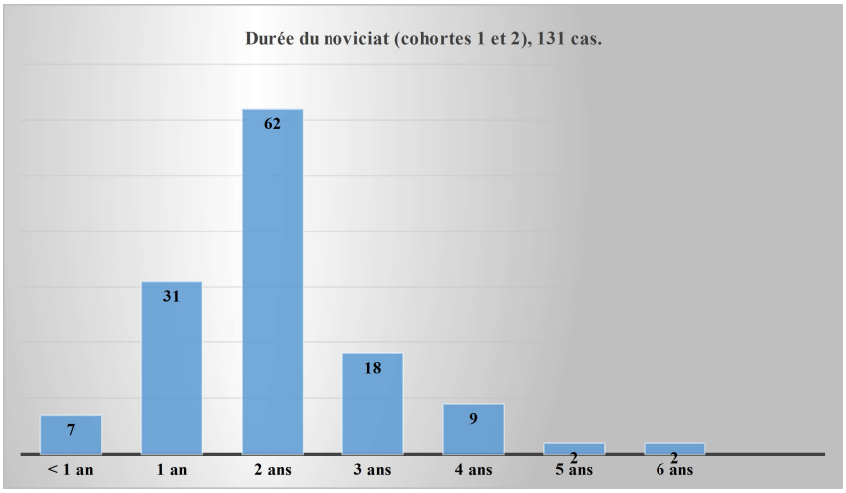
Il s'avère que 98,6% des mousses des deux cohortes précitées rejoignent donc le grade de novices pendant deux années en moyenne avant de devenir matelot, durée qui apparaît comme inférieure aux trente mois calculés par Thierry Sauzeau[314]. Les mousses sablais ont donc choisi à l'unanimité la filière longue, et, si l'on opère un changement d'échelle en prenant en compte les mousses de la période 1850-1865, seuls un peu plus de 16% d'entre eux ne poursuivent pas en tant que novices[315] soit un taux équivalent aux années 1826-1839 où le taux de rupture était de 15,5%[316]. Commencer mousse est donc déterminant dans la perspective et la poursuite de carrière. Seuls deux mousses de la cohorte 2 n'accèderont pas au grade de matelot : Marie Guillaume Gimard (1809-1851)[317] interrompt sa formation maritime pour embrasser une formation de serrurier et ce, en présence de son beau-père, le capitaine André Jean Boizard (1786-1857)[318], qui l'avait formé pendant deux ans au cabotage (août 1821-septembre 1823). Cette nouvelle option sera de courte durée puisqu'il réintègrera le monde des marins en avril 1827 soit après trois ans et demi d'interruption de la navigation mais cette césure ne l'empêchera nullement de devenir maître au cabotage par la suite[319]. Quant à Pierre Michel Gendronneau (1809-1880) il s'oriente vers le métier de charpentier de navire après trois années de navigation (janvier 1822-avril 1825)[320]. Nous retenons ici peut-être une inadaptation à la mer puisqu'il est débarqué deux fois pour cause de maladie durant ce laps de temps. Il avait perdu son père en mer, en rade des Sables en février 1820. Est-ce la peur des éléments qui le tenaillait ? Toujours est-il qu'il redeviendra lui aussi marin le 1[er] avril 1830 après cinq années de métier à terre[321]. On peut donc affirmer que près de 100% des mousses de la cohorte même s'ils ne continuent pas novices (2 cas) reviennent quand même à la mer. Il faut, somme toute, relativiser cette statistique puisque notre corpus est constitué de marins en activité en 1846 et qui ont donc poursuivi dans le métier.

314 Thierry SAUZEAU, *Ibid*. p. 90.
315 Soit 73 arrêts sur 449 mousses (SHD, 3P7-50) et 68 arrêts sur 427 mousses (SHD, 3P7-51).
316 Soit 49 arrêts sur 316 mousses.
317 Cohorte 2, n°323. SHD Rochefort, 3P7-20 n°235.
318 Cohorte 2, n°92.
319 SHD Rochefort, 3P7-69 n°147, le 24 juillet 1844 à l'âge de 35 ans ce qui est plus tardif que ses congénères.
320 Cohorte 2, n° 320. SHD Rochefort, 3P7-20 n°210.
321 Stipulé dans la marge du registre des matelots 3P7-34 n°238.

Le milieu du XIX[e] siècle qui correspond à une phase de développement économique pour le port des Sables recrute en masse une main-d'œuvre rurale attirée par un métier qui absorbe les surplus démographiques causés par l'exode rural du marais breton nord-vendéen (voir partie 1).

Combien de temps passent-ils en tant que novices ?

Histogramme n°112 : Durée du noviciat.



Il ressort de l'étude quantitative des registres matricules que 76,3% des novices passent moins de deux ans en tant que tel et, à de très rares exceptions (5,3%), ils y restent moins d'une année. Par contre, cette durée peut être plus longue comme ce fut le cas pour quatre novices restés plus de cinq ans mais, la moitié d'entre eux (Buton et Guinement) n'étaient pas passés par le stade de mousse. Pour Louis Aimé Buton (1799-1862)[322] fils d'un maçon demeurant dans le quartier du Passage qui embarque en juin 1814 avec le capitaine Gaspard Saunier (1774-1854)[323] à bord du brick *Le Saint-Jean* au cabotage, ce sont ses premières armes à la mer. Il ne connaît pas le métier, ni par son milieu familial, ni par un embarquement précédent. C'est à proprement parler un « novice » en la matière. Il restera fidèle à ce métier et à ce capitaine jusqu'en février 1816. Il quitte les novices en octobre 1819 après cinq années et demi d'expérience et devient matelot à l'âge de vingt ans[324]. Pierre Jacques Baradeau (1800-1863)[325] figure, quant à lui, parmi les plus longues durées avec plus de six années comme novice (février 1815-mars 1821) auxquelles s'ajoutent quelques mois passés comme mousse à la pêche (1 mois) et au cabotage (3 mois ½). Il a multiplié ensuite les expériences très diverses : pêche, petit cabotage du long-cours vers Cayenne et le Paraguay à bord du *Jeune Fauve* (capitaine Pierre Veillon des Sables) à partir de Nantes (février 1819-mars 1820) puis une campagne à Terre-Neuve depuis La Rochelle à bord du *Laborieux* (août 1820-février 1821). Il quitte les novices à plus de 21 ans passés avec une expérience multiple qui lui permettra de figurer comme un marin courageux. Il est l'un des derniers matelots sablais à embarquer pour Terre-Neuve (1827-1830), sauve un capitaine de Bordeaux lors d'un naufrage et reçoit pour cela une médaille d'honneur en argent en janvier 1846[326].

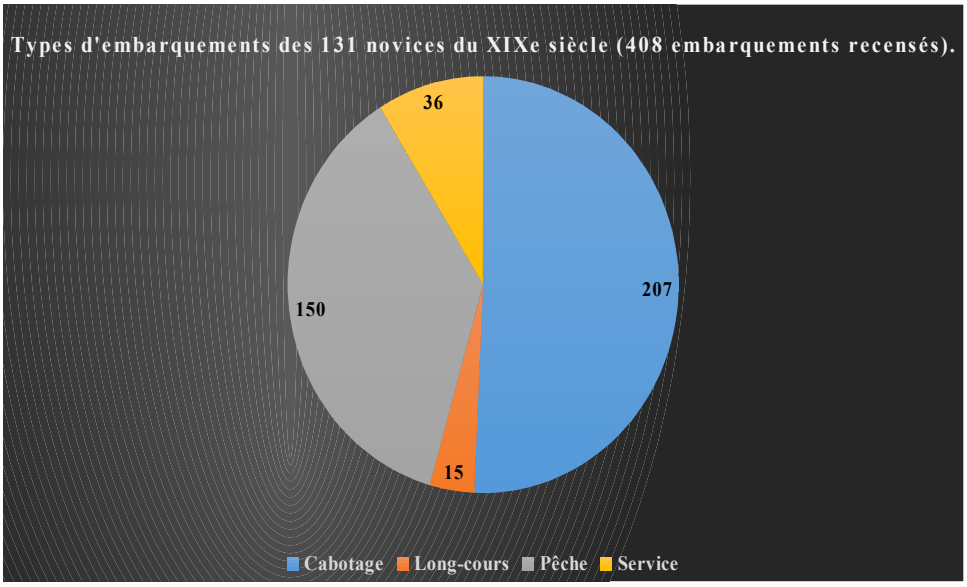
322 Cohorte 2, n°153.
323 Cohorte 3, n°641.
324 SHD Rochefort, 3P7-14 n°251 et 3P7-22 n°17.
325 Cohorte 2, n°27. SHD Rochefort, 3P7-14 n°261 et 3P7-22 n°23.
326 SHD Rochefort, 3P7-34 n°95. Il s'agit du brick *La Marie* de Bordeaux, capitaine Eck.

D'autres profitent de ce passage chez les novices pour devenir aspirant comme Pacifique Malescot (1797-1861)[327] qui reste enrôlé sur la marine de guerre de l'époque napoléonienne aussi bien sur une canonnière que sur le lougre *Le Rapace* du commodore Guiné[328]. Trois d'entre eux commenceront leurs premiers pas de pilotin (Bignonneau, Odin, Saunier) ; quant à René Samuel Guinement (1808-1876), il est second capitaine dès son noviciat à bord du brick *Le Chaumois* à destination de Marseille commandé par son père (septembre 1826)[329].

À quel type de navigation se destinent les novices ?

Ils sont une majorité à embarquer au cabotage (50,7%) et plus généralement au commerce (54,4%) avec une moyenne de quatre campagnes par novice. La pêche arrive ainsi en seconde position. Le terrain d'apprentissage privilégié est donc le cabotage pour ces jeunes apprenants alors que ces mêmes garçons lorsqu'ils étaient mousses avaient été 68% à se tourner vers la pêche (cohorte 1) contre 21,1% pour ceux de la cohorte 2. Il apparaît donc une certaine rupture passé l'âge de seize ans où les novices embarquent pour des campagnes plus diverses.

Graphique n°62 : Type d'embarquements des novices au XIXe siècle.



327 Cohorte 2, n°468.
328 SHD Rochefort, 3P7-41 n°132.
329 Cohorte 2, n°368. SHD Rochefort, 3P7-30, n°53.

Il peut être intéressant de s'intéresser aux novices s'adonnant au long-cours ? Quelle est leur origine socio-professionnelle et à quel métier se destinent-ils ? Seulement 7,5% des novices pratiquent la navigation au long-cours et, parmi eux, seuls trois deviendront capitaines au long-cours : Fidèle Constant Bignonneau (1814-1856, péri en mer), Jean-Joseph Morisson (1802-1880) et Alexandre Armand Odin (1810-1856, péri en mer)[330]. La voie du long-cours n'est donc pas réservée à la minorité qui se destine au commandement puisque de futurs matelots empruntent également cette voie. L'opportunité de l'embarquement semble prévaloir plus que le déterminisme. De futurs capitaines comme Audubon, Béliard, Guinement ou Saunier ne firent pas pour autant de campagnes au long-cours puisque sur dix-huit maîtres au cabotage ou capitaines de la cohorte 2, seuls trois d'entre eux trouvèrent une place dans ce type de navigation comme annoncé ci-dessus. Ce n'était donc pas la voie royale et/ou unique pour devenir capitaine et on lui préférait la navigation au cabotage dans près de 38% des cas, le service (24,5%), la pêche (22,6%) et enfin en dernier lieu le long-cours qui ne représentait que 15% du total des embarquements. Pour l'un d'eux cependant cette option-là fut bénéfique et largement usitée. En effet, Alexandre Odin qui avait déjà effectué trois voyages au long-cours en tant que mousse dont l'un au Sénégal et deux vers La Guadeloupe entre 1823 et 1825[331] continuera sur cette stratégie en tant que novice. Il réembarque durant quatre années avec le capitaine Pacifique Malescot (1797-1861)[332] sur le trois-mâts *Les Deux Amis* de Nantes. Entre janvier 1826 et janvier 1830, il effectue quatre rotations vers les Antilles (Guadeloupe 3 voyages et La Martinique) en tant que pilotin dès le second voyage (juin-novembre 1826) puis comme lieutenant d'août 1828 à janvier 1830[333]. Passé matelot, à l'âge de vingt ans, le 1er janvier 1830, il part rejoindre le port de Toulon où il est levé au service du roi de février 1830 à août 1831. Puis, il enchaîne avec son ancien capitaine sur *Le Cathinka* à destination de Sumatra (juin 1832-août 1833) avant de passer second, pour deux campagnes (octobre 1833-janvier 1835) sur *Le Bacchus* pour les Antilles commandé successivement par les capitaines Rondenet et Sochet. Il passa son examen de capitaine au long-cours à Rochefort et fut reçu le 30 mai 1836 à 26 ans[334]. Un novice formé, à l'origine, aux côtés du capitaine Malescot depuis le port de Nantes[335].

Nous venons ainsi d'étudier les registres des mousses pour comptabiliser la part de ceux qui deviennent novices et envisagent donc une carrière longue. Ces calculs enseignent sur l'état d'esprit de ces adolescents qui ont fait le choix d'un métier avec lequel ils vont faire corps … pour la vie. Tout se décide donc avant seize ans puisqu'une fois leur apprentissage de mousse terminé, ils sont considérés par l'Inscription maritime comme des marins à part entière. Quelles perspectives professionnelles s'offrent alors aux apprentis ? Être matelot dans la majorité des cas ou embrasser une carrière de capitaine au long-cours ou de maître au cabotage comme certains le pressentent déjà, influencés et motivés par les pressions familiales et l'exemple de leurs aînés. Les Bignonneau, Guinement, Bertaud ou Odin déjà évoqués impliquent leurs fils dans l'accès au commandement dès leur plus jeune âge en les plaçant pilotins sur leurs navires. Mais, la « *masse dormante* » pour citer Pierre Goubert ne pourra espérer que former les forces vives et les bras de l'équipage. Le commandement reste un rêve inaccessible au simple fils de matelot.

330 Cohorte 2, n°81, 513 et 541.
331 SHD Rochefort, 3P7-20 n°277.
332 Cohorte 2, n°468. Reçu à Rochefort capitaine le 4 mai 1822, SHD Rochefort, 3P7-41 n°54.
333 SHD Rochefort, 3P7-30 n°36.
334 SHD Rochefort, 3P7-34 n°240 et 3P7-41 n°74.
335 Le capitaine Malescot fut soupçonné de traite négrière illégale avec le 3 mâts *Les Amis* où il aurait débarqué 220 noirs en novembre 1829 à La Martinique, Serge DAGET, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale (1814-1850)*, Nantes, 1988, p. 505. ADLA, Registre matricule 7R4/1108, n°146.

CHAPITRE 9 : L'ADULTE FACE À LA MER

Nous avons précédemment cerné les activités auxquelles se livraient les marins sablais au cours de la période étudiée. Ces activités se déclinent sous différentes formes : la pêche qu'elle soit grande ou côtière, le cabotage, le long-cours et les levées au service du Roi ou de la République. Mais, ce corps constitué de matelots unis par le métier et une identité commune forme-t-il une homogénéité socio-professionnelle ? Quels critères permettent de les distinguer ? Nous allons suivre les carrières de ces marins qui naviguèrent sur près d'un siècle et demi soit des veilles de la Guerre d'Indépendance américaine pour les plus âgés à la veille du premier conflit mondial. Peut-on dire que ce corps de marins a su s'adapter aux mutations structurelles et temporelles du port et rebondir face aux nouvelles activités ? L'économiste autrichien Schumpeter (1883-1950) a montré que la disparition d'activités laissait place à de nouvelles créations ; notion qu'il a qualifiée de « destruction créatrice »[336]. Il en fut ainsi aux Sables où au lendemain des guerres révolutionnaires et impériales, il a fallu trouver un nouveau souffle. Jusqu'en 1792 l'activité portuaire était dominée et toute entière tournée vers la grande pêche. Le XIX^{e} siècle sera celui d'une nouvelle activité à double face : la pêche à la sardine jointe à l'industrie de la conserve. C'est aussi un siècle marqué par la paix sur mer car hormis la guerre de Crimée (1854-1855), les ponctions en hommes sont beaucoup moins fréquentes et importantes qu'au siècle précédent.

Avant d'entrer dans le suivi des carrières professionnelles rappelons que notre corpus documentaire a été réalisé à partir d'une source principale celle du recensement de 1846 des cinq quartiers de la commune des Sables-d'Olonne. Parmi les gens de mer navigants vivant cette année, nous avons sélectionné 186 marins d'âges différents permettant de déterminer des cohortes en fonction des âges. Certains étaient donc très âgés en 1846 car nés sous Louis XV alors que d'autres déjà qualifiés de marins avaient tout juste dix ans. Avec un éventail chronologique aussi large, on a de ce fait pu les suivre, grâce aux registres matricules tout au long de leur vie, et ainsi reconstituer leurs carrières professionnelles individuelles de manière presque complète sur des fichiers Excel recensant tous leurs embarquements, année après année, avec la durée effectuée pour chaque type d'embarquement (pêche, service, cabotage, long-cours). Trois tables de données ont ainsi été créées correspondant chacune à une cohorte et aux marins les composant. Nous avons ensuite ajouté une feuille Excel pour chaque grade (mousse/novice/ matelots 1/matelots2/matelots3/hors-service1/hors service2) enregistrant tous les mouvements professionnels des marins du corpus. En fonction du parcours professionnel de chacun, les feuilles Excel sont plus ou moins remplies d'annotations. Entre un marin qui navigue trois ans[337] et un autre qui va passer soixante-huit ans[338] sur la mer, il y a une différence notable et normale en terme de nombre et d'enregistrements.

Nous avons choisi de distinguer le monde des matelots d'une part et celui des capitaines et maîtres au cabotage d'autre part pour des raisons évidentes de carrières. Suivre une carrière de marin exige une méthode rigoureuse mais suivre l'ensemble d'un groupe impose des techniques fiables et une méthodologie la plus précise possible. C'est pourquoi nous allons dresser un « portrait de groupe »[339] à travers une prosopographie des gens de mer

336 https://journals.openedition.org/interventionseconomiques/1710.

337 Eutrope Pacôme Mounier (1831-1847, cohorte 1, n°525), mousse de 1844 à 1847.

338 Deux marins sont concernés par cette longévité professionnelle : François-Luc Charrier (1812-1901), cohorte 2 n°176 marin de 1822 à 1890 soit de 10 à 78 ans et Maurice Xavier Gautreau (1821-1900), cohorte 1 n°303, marin de 1829 à 1897 soit de 8 à 76 ans.

339 Christian BOUGEARD, François PRIGENT, *La Bretagne en portrait(s) de groupe. Les enjeux de la méthode prosopographique (Bretagne, XVIII^{e}-XX^{e} siècle)*, Presses Universitaires de Rennes, 2016.

sablais, ici à l'âge adulte. Ce travail de longue haleine est une ébauche d'un plus vaste chantier à réaliser pour plagier Jean-Louis Lenhof[340].

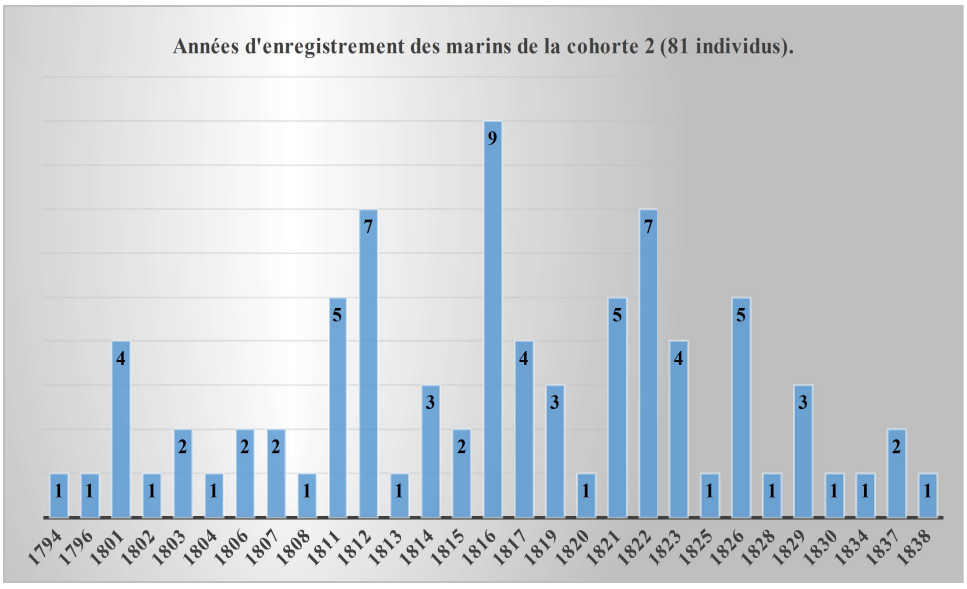
I- Les carrières de matelots du XIXe siècle

A- Données générales sur les carrières

Étudier l'histoire professionnelle des gens de mer est une question somme toute récente dans l'historiographie maritime française. Sur la côte atlantique, Thierry Sauzeau s'en est fait le pionnier au début des années 2000 pour les marins du bassin de la Seudre[341]. C'est donc dans cette même veine que nous allons approcher par une histoire quantitative et qualitative les gens de mer sablais à partir d'une méthode prosopographique qui lie à la fois le collectif et le particulier. Comment ces individus s'intègrent-ils à un groupe social déterminé ou, au contraire s'en distinguent-ils sous le prisme du métier ? Tel est le questionnement que nous avons mené à partir du dépouillement d'une source incontournable pour une telle étude : celle des registres matricules des gens de mer du Quartier maritime des Sables-d'Olonne sur une période longue allant, pour la catégorie des matelots, de la période révolutionnaire à la première décennie du XXe siècle[342].

Nous avons choisi de suivre les cohortes 1 et 2 plus représentatives sur le plan quantitatif puisque regroupant cent-soixante-six individus. Les marins de la cohorte 2 nés entre 1784 et 1814 (81 personnes) ont été inscrits maritimes de 1794 à 1838 et nous pouvons dérouler leur carrière jusqu'en 1891 pour le dernier[343]. L'histogramme ci-dessous montre un plus fort recrutement en 1812, 1816 et 1822.

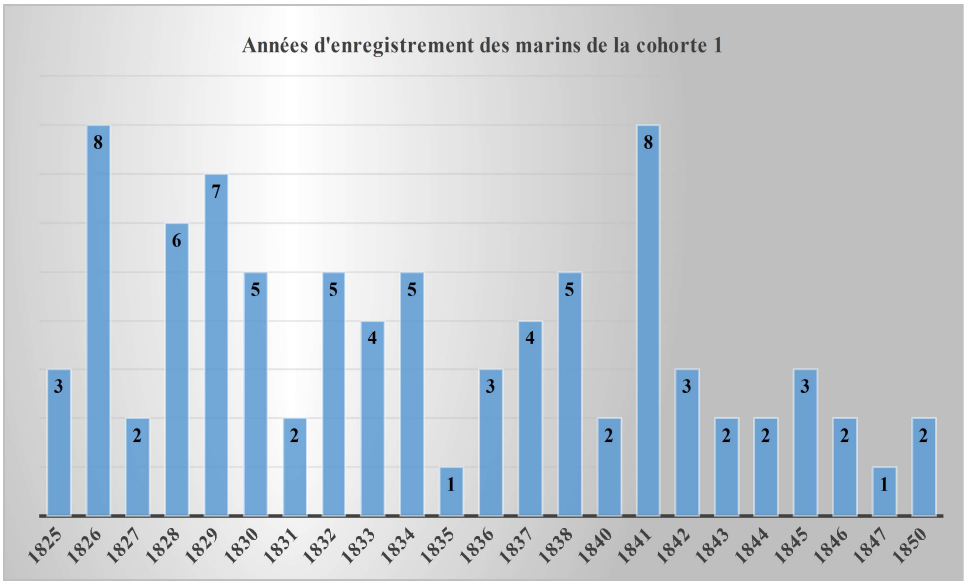
Histogramme n°113 : Années d'enregistrement des marins de la cohorte 2.



340 Jean-Louis LENHOF, « Travail des équipages et spécificités sociales des gens de mer en France à l'époque contemporaine : une histoire en chantier », *Revue d'Histoire Maritime* n°10/11, PUPS, 2010, p. 159-174.
341 Thierry SAUZEAU, *Les gens de mer de la Seudre (milieu XVIIIe – milieu XIXe). Prosopographie de trois générations de marins du Quartier de Marennes, inscrits entre 1760-1825*. Thèse, Poitiers, 2002.
342 Nos investigations nous ont mené jusqu'en 1908 avec les derniers embarquements du matelot Élisée Clovis Blanchard (1830-1909), cohorte 1 n°86.
343 Le dernier marin suivi est Pierre Aimé Gaborit (1814-1897) qui après soixante-trois ans de carrière pose sac à terre en 1891. Il avait débuté comme mousse en 1828, cohorte 2 n°289.

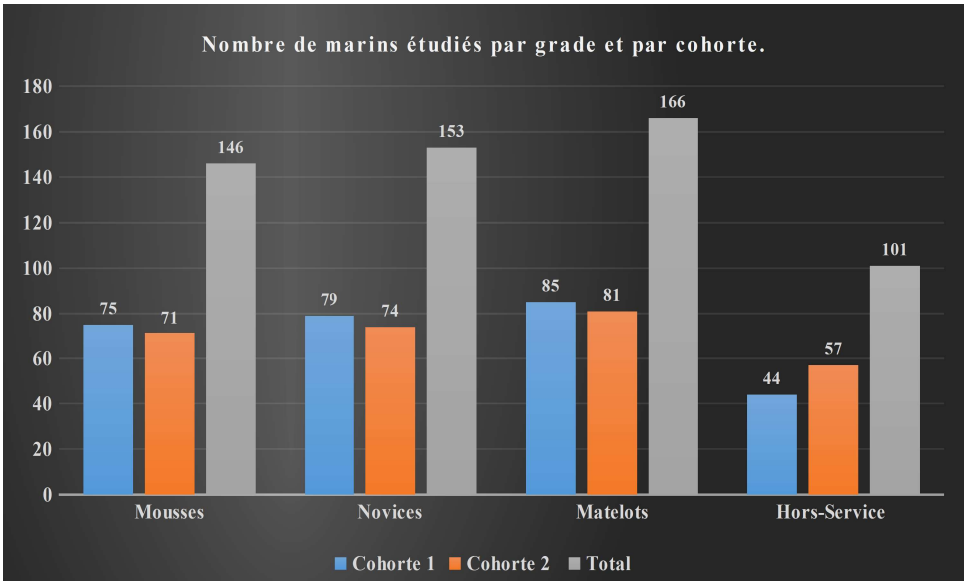
Les 85 marins de la génération suivante, soit la cohorte 1, sont nés entre 1815 et 1834 et ont été couchés sur les registres matricules de 1825 à 1850 et nous pouvons étudier leurs carrières jusqu'en 1908. Des années ont été plus intenses que d'autres sur le plan du recrutement notamment 1826, 1828, 1829 et 1841.

Histogramme n°114 : Années d'enregistrement des marins de la cohorte 1.



C'est ainsi que nous pouvons dérouler la carrière complète de ces gens de mer à travers les grades successifs qui s'enchaînent dans une chronologie comme nous l'avons déjà démontré.

Histogramme n°115 : Suivi des grades par cohortes



Au stade primitif de mousse[344] succèdent ceux de novice puis de matelot et enfin de Hors-Service pour les marins les plus âgés. On constate que les aléas du métier font disparaître au fil des années plus de 39% des marins actifs puisqu'il ne reste plus que 101 marins hors-service, donc âgés de plus de cinquante ans, contre 166 quelques années plus tôt. Il existe une véritable sélection naturelle et professionnelle au fil des ans.

Dans cette partie, nous ne nous intéresserons qu'au grade de matelot et hors-service correspondant au cœur des carrières des marins, celui de l'âge adulte qui est aussi le plus long. Cette période charnière de la vie active représente 47,2% des marins étudiés ; le stade de mousse et de novice formant l'autre part. Si 79,8% des marins de la cohorte 1 devenaient matelots à l'âge de dix-huit ans[345] après être passés pour 87% d'entre eux par le stade de mousses[346], il apparaît aussi que l'âge d'accès au grade de matelot ait baissé au fil du temps comme l'atteste le tableau ci-dessous. Les mousses de la cohorte 1 enchaînaient dans près de 96% des cas les deux stades de mousse puis de novice. Seuls deux homme accèdent au stade de matelot sans expérience préalable. Tous deux sont des ruraux âgés de 22 et 27 ans qui arrivent sur le tard au métier de marin, trop tard pour être inscrit novices[347]. Cette pratique de carrière longue caractérise aussi les marins de la cohorte 2 qui sont près de 75,3% à suivre cette filière. L'accès au noviciat n'était donc pas réservé aux nouveaux apprentis mais permettait de confirmer l'expérience acquise par les mousses.

Tableau n°108 : Âge d'accès au grade de matelot selon les cohortes

Cohortes	1	2	3
Âge d'accès au grade de matelot	18,8 ans	19,8 ans	21,2 ans

En devenant matelot, ces hommes étaient déjà des marins confirmés par cinq à sept années d'expérience en tant que mousse puis novice selon la période. Les matelots de la cohorte 1 ont passé le plus de temps sous le statut d'apprenti. Quelles raisons expliquent qu'à la génération précédente- cohorte 2 – les mousses et les novices aient passé une année et demi de moins d'expérience ? Une expérience acquise sur le terrain qui conforte la remarque de Michel Mollat qui soulignait qu'elle reposait sur une « *longue imprégnation et une expérience vécue qui préfère les actes aux formules* »[348]. Près de 61% des matelots poursuivront par le grade de hors-service ; un terme qui peut paraître ambigu au « novice » qui aborde les registres matricules mais qui, au final, n'en est que l'ultime étape. C'est la période du départ progressif de l'activité professionnelle qui peut être encore relativement longue comme nous le verrons.

344 Michel GIARD, Gilles HENRY, *Les mousses de Colbert à nos jours*, éditions Le Télégramme, 2010. André ZYSBERG André, *Depuis l'enfance matelot. Pêqueus et gens de la mé à la Hougue 1820-1870*, Presses Universitaires de Caen, 2005.

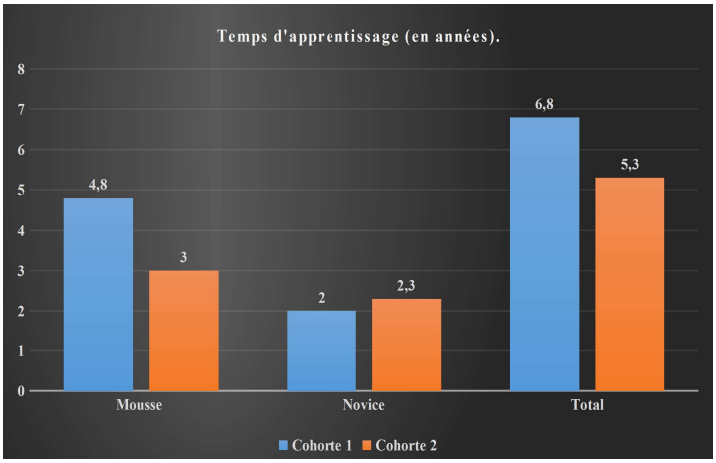
345 Un seul est porté matelot dès l'âge de 17 ans en la personne d'Alexis Hippolyte Noleau (1827-1886), cohorte 1 n°536.

346 Le chiffre est presque le même pour la cohorte 1 (87%) et pour la cohorte 2 (87,7%).

347 Il s'agit de Pierre Aimé Chaillou né en 1816 et de Charles Eustache Elbert né en 1821 (SHD 3P7-35 n°252 et 117).

348 Michel MOLLAT (dir.), *Histoire des pêches maritimes en France*, Privat éditions, 1987, p. 6.

Histogramme n° 116 : Temps d'apprentissage (en années) des marins des cohortes 1 et 2.

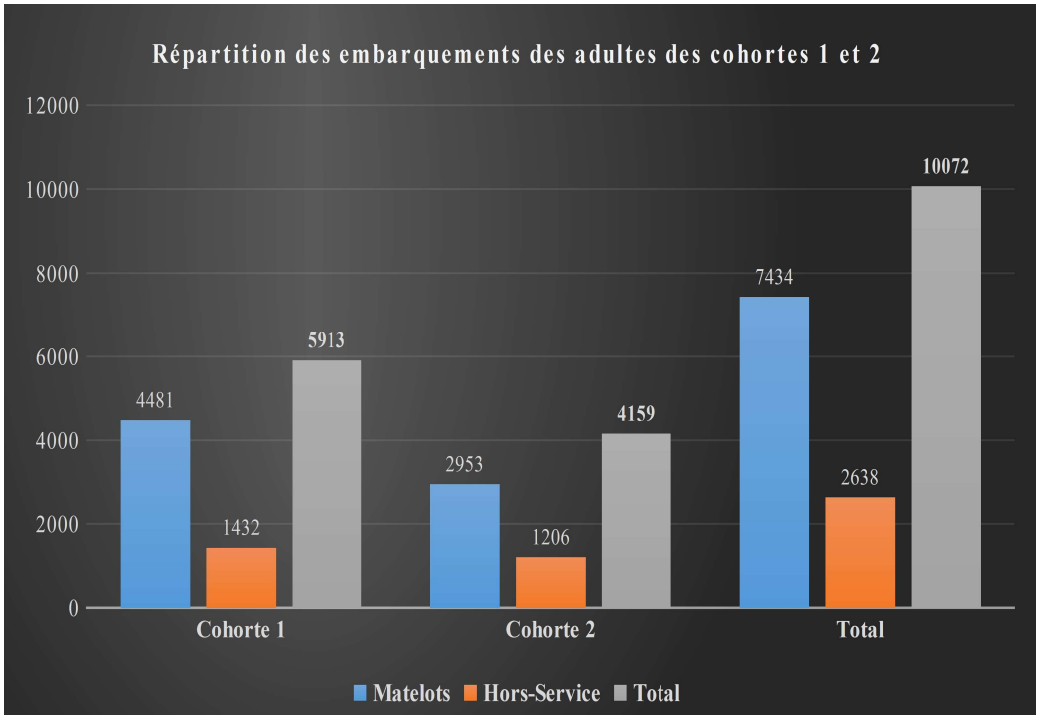


B- Typologie des navigations des matelots sablais

Le relevé complet des carrières des 166 marins des cohortes 1 et 2 permet de saisir leurs pratiques professionnelles. Nous n'avons pas tenu compte des vingt marins de la cohorte 3 nés entre 1757 et 1782 ces derniers étant peu représentatifs ; nous avons plutôt fait le choix d'évoquer leurs parcours dans la partie 2 consacrée à la Grande pêche. Ils n'entrent donc pas dans les statistiques que nous présentons ci-dessous nous concentrant ainsi sur les navigations du XIX[e] siècle. Notre méthode approche celle que Nicolas Cochard a suivie pour les marins du Havre en distinguant lui aussi trois cohortes d'âge différents[349]. Ce long travail de dépouillement des registres matricules suivi d'un recensement informatique rigoureux par base de données a permis de relever 11 251 embarquements parmi lesquels 89,5% concernent des embarquements survenus à l'âge adulte soit les grades de matelots et Hors-service. Cette accumulation de données quantitatives sur des parcours individuels permet de dégager des tendances collectives voire d'esquisser une identité singulière[350]. Autant de données recensées amènent à une réflexion globale sur ces gens de mer. On est en mesure de se demander s'ils suivent des itinéraires professionnels standardisés ou si au contraire, ils laissent libre cours au hasard, aux occasions rencontrées sur les quais, dans les tavernes ou tout simplement une recommandation. Ce métier souvent présenté comme synonyme de liberté l'est-il réellement ? Dès lors, ces hommes empruntent-ils des parcours rectilignes ou au contraire sinueux ? Telle va être la réflexion que nous allons mener.

349 Nicolas COCHARD, *Les marins du Havre. Gens de mer et société urbaine au XIX[e] siècle*, Presses Universitaires de Rennes, 2016.
350 Alain CABANTOUS, *Les citoyens du large. Les identités maritimes en France XVII[e]-XIX[e] siècle*, Aubier, 1992.

Histogramme n°117 : Répartition des embarquements des adultes des cohortes 1 et 2

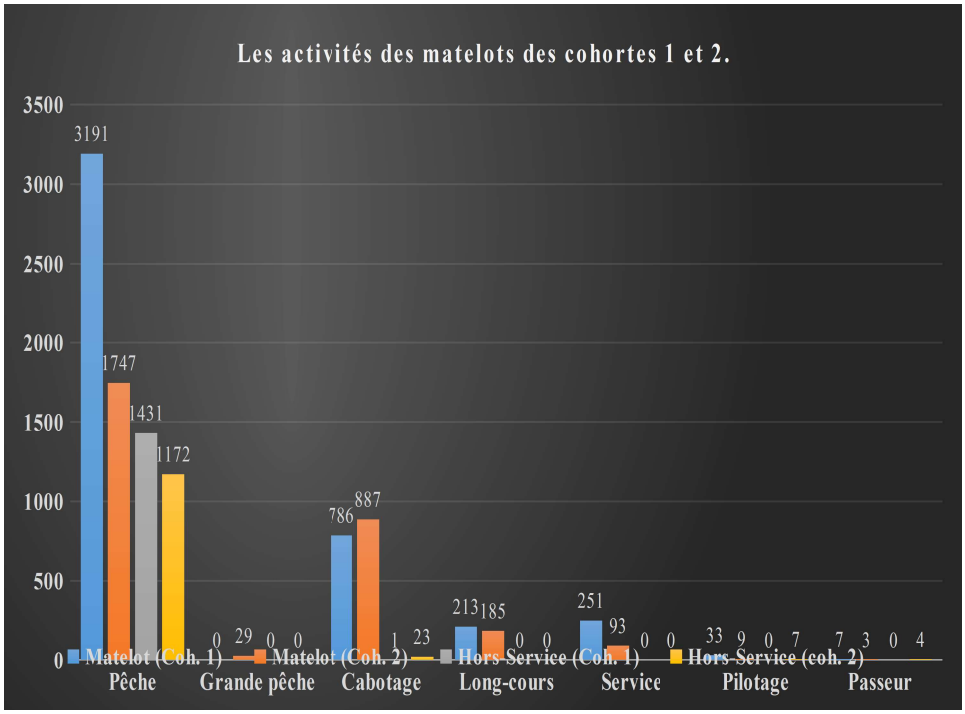


Si les matelots forment la part la plus importante du corpus avec 73,8% des embarquements, la part des marins classés hors-service n'est pas négligeable formant un quart des embarquements réalisés par des adultes. Les embarquements de la cohorte 2 sont près de trois fois moins nombreux que ceux de la cohorte 1 en raison d'une lacune dans les sources entre 1816 et 1826. Après avoir vu l'aspect quantitatif des embarquements, arrêtons-nous sur les notions qualitatives. Que nous apprend cet « océan d'archives »[351] que forment les registres matricules quant aux types d'embarquements ? À quelles activités professionnelles, les marins sablais du XIX^{e} siècle consacraient-ils la majeure partie de leur temps[352] ?

351 Alain CABANTOUS, *Dix mille marins face à l'océan*, Publisud, 1991, p. 17.

352 N'oublions pas que la cohorte 2 est victime d'une lacune entre 1816 et 1826, décennie où manquent les registres matricules des matelots. Il y a ainsi une différence de 1528 embarquements entre la cohorte 2 (2953) et la cohorte 1 (4481). On remarque néanmoins une tendance à pratiquer davantage le cabotage dans la cohorte 2 où le ratio pêche/cabotage est de 1,96 alors qu'il s'élève à 4 pour la cohorte 1. La cohorte 1 semble se consacrer davantage à la pêche. En cela, les registres matricules dévoilent insidieusement les tendances de l'économie locale évoquées en deuxième partie.

Histogramme n°118 : Les activités des matelots des cohortes 1 et 2.



Le graphique distingue sept catégories certaines restant très marginales comme le pilotage (0,48%) ou le passeur (0,14%). Même si ces deux catégories sont minimes, nous avons choisi d'évoquer le cursus de ces marins différents des autres.

Le passeur consistait à effectuer la traversée entre l'éperon de La Chaume et celui des Sables. Avant la Révolution, un droit était perçu par le Comte d'Olonne[353] puis, cette redevance devint municipale[354]. Différentes familles ont monopolisé ce trafic comme les Buchou qui vivaient au Passage[355]. De l'autre côté du port, à la Chaume, Antoine Daubeuf

353 ADV David, not. 3E10/3, acte du 28 octobre 1720. Jean Veillon de Boismartin receveur général de « *très haut et puissant seigneur Monseigneur Charles Sigismond de Montmorency Luxembourg, duc d'Olonne* » et François Rousseau, marinier dit *Brochetière* demeurant au bourg de Saint-Nicolas de La Chaume se voit affermé pour cinq années à compter de la saint Jean-Baptiste « *le droit de passage des Sables de la dite île dudit lieu de La Chaume en ce lieu par bateau appartenant à monseigneur* » à raison de quatre-vingt-cinq livres annuelles.

354 AM LS, O XXII-29. Arrêté du préfet en date du 5 juillet 1808. Adjudication du droit à percevoir au passage de La Chaume : « *Le bac dit de La Chaume établi pour la communication des Sables avec le village de La Chaume est abandonné à la commune des Sables comme plus onéreux qu'avantageux à l'État pour en jouir en tout droit de propriété à la charge d'entretenir le bac en bon état. Cette commune est autorisée à le régir et administrer de la manière qu'elle jugera la plus avantageuse à ses intérêts* ». Les gabarres de passage étaient dans un état pitoyable sous la Monarchie de Juillet à tel point qu'il fallut des travaux importants pour les remettre en état.

355 Pierre Buchou (1740-1822) est qualifié de batelier et propriétaire de quatre bateaux qui seront réquisitionnés pour les besoins de l'armée (AM LS DI-VIII, 27 Nivôse an V ou 16 janvier 1797 également DII-74, 25 Nivôse an V ou 14 janvier 1797) de même que ses deux filles Marie-Jeanne (v. 1769-1813) épouse Joussemet et Anne Radégonde épouse Bouhier. Un bail avait été concédé pour sept ans le 1er janvier 1813 à cette dernière (AM LS DII-3, 28 décembre 1812) qui fut proposé à une nouvelle concession le 1er janvier 1818 « *attendu qu'il sera livré au fermier une gabarre neuve et l'ancienne réparée à neuf* […] *Il sera tenu de les soigner comme si elles étaient sa propriété particulière* ». Finalement les acquéreurs furent Catherine Bouget (1781-1860) femme Daubeuf et Jacques Mandret pour 990 francs. Le capitaine Jacques Samuel Bertaud se porta caution pour eux. La gabarre fut confiée au constructeur Guerry le 21 janvier 1818. Les gabarres avaient beaucoup souffert pendant la période révolutionnaire des vers tarets à tel point « *qu'elle ne peut plus tenir sur l'eau* » (AM LS DII-74, 19 Fructidor an VI ou 5 septembre 1798). Benoît Sire « charpentier principal » avait dû effectuer des réparations en février 1796 (AM LS D I-7) alors qu'une gabarre neuve avait été commandée au chantier Guilbaud le 30 avril 1793 (AM LS D I-5). Le 22 Germinal an XI (12 avril 1803) un procès-verbal de visite du bateau et de la gabarre des Sables à

(1739-1810) fut promu patron en raison d'une invalidité[356]. Au cours du XIX[e] siècle, on décèle quelques noms qui émergent comme Jean Rémi Daviot (1806-1882)[357], patron du bac passager de 1834 à 1837[358] ou encore Frédéric Harouet (1817-1870) de 1854 à 1858[359] remplacé par Casimir François Garandeau (1805-1874) entre 1859 et 1863[360] puis Auguste Denis Chevrié (1819-1873) entre 1865 et 1867[361]. Il s'agit là d'une fonction à part entière puisque les marins-passeurs n'embarquent pas sur un autre navire pendant la durée de leur concession. On peut être étonné de constater que ces hommes sont encore jeunes au moment où ils prennent leurs fonctions de traversier[362]. Daviot n'avait que 28 ans, Harouet 37 et Chevrié 46 ans. Que s'est-il passé dans leur carrière pour qu'ils fassent le choix momentané de quitter la haute mer pour le chenal ? Il est fort probable qu'un accident – non mentionné dans les registres matricules – les empêchant d'embarquer au loin les ait poussés à trouver une solution, un intermédiaire : le passeur justement à moins que les rotations aient représenté une source de gain non négligeable ; une sorte de patrimoine transmissible à ses descendants qui plus est. Néanmoins, tous retourneront à la pêche ensuite.

Qui sont ces pilotes et comment devient-on pilote du port des Sables ? Peut-on les considérer comme des marins d'élite ? Cette question mériterait de plus amples développements que nous n'avons pas eu le temps de mener. Toujours est-il que ces marins se devaient de connaître parfaitement les passes du port ; tous étaient des pêcheurs confirmés d'un âge moyen à la réception de trente-cinq ans. Un examen fut créé par Louis-Philippe en avril 1845 afin de valider leurs connaissances empiriques[363]. La plupart des pilotes étaient natifs du port des Sables et avaient débuté comme mousses à l'image de Vincent Parfait

---

La Chaume fut dressé en présence d'Antoine Daubeuf « conducteur » et d'André Courtet maître charpentier : « *le bateau était dans un état de dégradation presque complète occasionné par vingt-deux ans de service* » (AM LS, DII-1). Le 7 Vendémiaire an XII (30 septembre 1803) on peut lire : « *la vie des passagers est journellement compromise parce que cette embarcation faisant eau de toute part menace à chaque instant de couler bas* ». On ordonne à Daubeuf de traverser le port uniquement à marée basse sous peine de punition.

356 Antoine Daubeuf par lettre du Ministre de la Guerre en date du 25 Prairial an VI (13 juin 1798) fut déclaré « *garde des fortifications de 4ème classe* », AM LS DI-IX. À la même période un certain Gabriel Masson est également passager (AM LS DI-7, 2 Nivôse an IV ou 23 décembre 1795) tous deux se plaignent de ne pas être payés des traversées qu'ils effectuent pour l'armée. Le maire précise qu'ils « *ont un extrême besoin de ce qui leur est dû* » (AM LS, DII-73, 13 Germinal an IV ou 2 avril 1796). Les gabarres servaient à ravitailler les soldats du fort Saint-Nicolas de La Chaume (AM LS, DII-75, 3 Vendémiaire an VII ou 24 septembre 1798). Le 8 Fructidor an XI (26 août 1803, AM LS DII-76), le maire écrit au Préfet maritime de Rochefort pour lui demander de ne pas lever le gendre de Daubeuf, le nommé Jean André Daviot (1775-1810) « *très utile à sa famille* […] *et nécessaire au passage public qui sans lui se trouverait livré entre les mains de Daubeuf et de ses filles. Le père se trouve en raison de son âge et de ses infirmités presque hors d'état de faire ce service et ses filles qui peuvent le remplacer à la belle saison ne le pourraient plus dans l'hiver et les mauvais temps* ». Sa fille Françoise Daubeuf (1771-1845) épousa le batelier Pierre Benoît Lhommeau (1772-1820).

357 Cohorte 2 n°232. AM LS O XXII-29, Daviot avait bien été adjudicataire en 1833 et le sera à nouveau de 1841 à 1846 avec Jean Gautreau. On précise qu'il existait trois grands bacs.

358 SHD Rochefort, 3P7-34 n°173.

359 SHD Rochefort, 3P7-61 n°61. Cohorte 1 n°371.

360 SHD Rochefort, 3P7-75 n°79. Cohorte 2 n°291. Son épouse Rose Célina Lhommeau (1812-1883, cohorte 2 n°291) était la fille d'un batelier Pierre Benoît Lhommeau (1772-1820) lui-même fils d'un batelier Pierre Louis Lhommeau natif d'Olonne. Deux de ses fils Jean-Marie Lhommeau (1790-1836) et Jacques Jean Lhommeau né en 1773 sont aussi qualifiés de batelier. Marie-Françoise Ozanne Lhommeau (1810-1872) sœur de Rose Célina est mariée à André Armand Charrier (1812-1868, cohorte 2 n°182) « *passager* » dans le recensement de 1846 tout comme son beau-frère Garandeau. Ils demeuraient tous les deux rue de la cure à La Chaume. Jacques Lhommeau batelier reçoit une récompense le 3 décembre 1822 et une médaille de la ville le 21 janvier 1827 pour avoir sauvé Jacques Percot de la noyade (AM LS DII-78 et DI-13).

361 SHD Rochefort, 3P7-92 n°37. Cohorte 1 n°201.

362 Le recensement de 1846 distingue deux terminologies différentes : les passagers (Charrier et Lhommeau) vivant à La Chaume et trois bateliers (Louis Arnaud, Jean Deau et Jacques Lhommeau). Nous pensons que les bateliers effectuaient les transports de charge en sel et non le transport des passagers.

363 Roland MORNET, *100 ans d'histoire du port des Sables, XIX[e]-XX[e]*, Geste éditions, 2013, p. 38.

Berthomé de La Chaume (1815-1889)[364] nommé pilote en août 1852 à l'âge de trente-sept ans lequel était assisté par Marc Annibal Daubeuf (1814-1888)[365] à bord de la chaloupe *Confiance en Dieu*. Entre deux missions de pilotage, ces mêmes hommes embarquaient à bord dudit navire à la pêche fraîche. Berthomé sera secondé par Jules Gracieux Rabilier (1835-1884) à partir de septembre 1863. Le registre des pilotes et aspirants-pilotes 3P7-40 recense dix-sept individus parmi lesquels cinq sont extérieurs[366] aux Sables notamment Jean-Jacques Laurec (1815-1865), nommé pilote-lamaneur le 30 avril 1845[367] et natif de l'île de Groix comme Louis François Bihan (1820-1886) nommé pilote le 27 janvier 1865 soit quinze jours après la mort de son compatriote. Tous ces hommes ont été reçus entre 1845 et 1863[368] ce qui témoigne d'une intense activité de caboteurs croisant au large des Sables car les pilotes guidaient les navires à l'entrée ou à la sortie des Sables mais aussi au pilotage extérieur c'est-à-dire jusque dans les pertuis charentais comme l'exercèrent Berthomé et Daubeuf.

Tableau n°109: Année de réception des pilotes sablais.

Année de réception des pilotes	1845	1852	1854	1859	1863	Total
Nombre	7	4	1	1	4	**17**

Vient ensuite la catégorie « service » qui comprend les campagnes militaires effectuées (3,4%). Le système de l'Inscription maritime avait remplacé par le Décret du 24 octobre 1795 le Système des Classes et à partir de ce moment-là on ne levait plus que les célibataires de 18 à 50 ans. Déjà, par l'ordonnance du 30 octobre 1784, on avait commencé à ne recruter que des célibataires pour ainsi épargner les chefs de famille. Le vieux système colbertien s'était évanoui dans les foudres révolutionnaires et républicaines. Néanmoins servir l'État a continué d'exister mais avec plus de souplesse[369]. Ces hommes passèrent en moyenne quarante mois et trente-trois jours au service de la République et l'on note une différence notable entre les générations. Les marins nés entre 1788 et 1815 ont donné vingt-quatre mois et seize jours à l'État alors que ceux nés entre 1816 et 1836 y ont passé quelques cinquante-huit mois et neuf jours. C'est ainsi que Jean Jules Sébastien Borré (1817-1903)[370] est appelé à Toulon le 3 février 1838. Embarqué à bord du vaisseau à vapeur *Le Véloce*, il ne quitte ce bâtiment que le 28 décembre 1841 « *ayant plus de quarante-deux mois de navigation* ». Borré qualifié de gabier en août 1838 a passé quarante-six mois (février 1838-décembre 1841) au

364 Cohorte 1 n°63. SHD Rochefort, 3P7-40 n°9.

365 Cohorte 2 n°227. SHD Rochefort, 3P7-61 n°16. Daubeuf effectue des missions de pilotage avec Berthomé entre 1854 et 1857.

366 Jules Gracieux Rabilier est né à Beaulieu-sous-la-Roche, Jacques Henri Charonneau à Croix-de-Vie, Pierre Aristide Kirié au Château-d'Olonne, Louis François Bihan et Jean-Jacques Laurec à Groix.

367 Cohorte 1 n°417. SHD Rochefort, 3P7-40 n°1.

368 Cette année-là, Florent François Jouneau (1818-1889, cohorte 1 n°400), pilote depuis le 22 avril 1854 (SHD Rochefort, 3P7-40 n°10) démissionne le 21 avril 1863 et l'année précédente, Aimé Augustin Ménager (1816-1897, cohorte 1 n°491) pilote depuis juillet 1852 avait démissionné en novembre. Il avait été remplacé par Pierre Aristide Kirié, âgé de vingt-huit ans. Alexandre Damien Guignardeau (1797-1881, cohorte 2 n°355) avait renoncé pour infirmité en mai 1859 (SHD Rochefort, 3P7-40 n°7)

369 Les inscrits maritimes sont répartis en quatre groupes : célibataires, veufs sans enfant, mariés sans enfant, père de famille. On appelle la seconde catégorie pour pallier la première et ainsi de suite. Pierre Aimé Chaillou (1816-1877, cohorte 1 n°169) est par exemple renvoyé dans ses foyers (SHD Rochefort, 3P7-61 folio 586) : « *renvoyé dans son Quartier comme père de quatre enfants et ayant fait un congé dans l'armée de terre (circulaire du 4 juin 1854) décision du préfet en date du 24 juillet 1854 »*. Son beau-frère Pierre Auguste Nobiron (1816-1877, cohorte 1 n°536) est également concerné puisqu'il est indiqué sur sa matricule (SHD Rochefort, 3P7-61 n°141) : « *j'ai décidé qu'il serait congédié définitivement à titre exceptionnel et comme ne devant rien à l'État* ».

370 Cohorte 1 n°102.

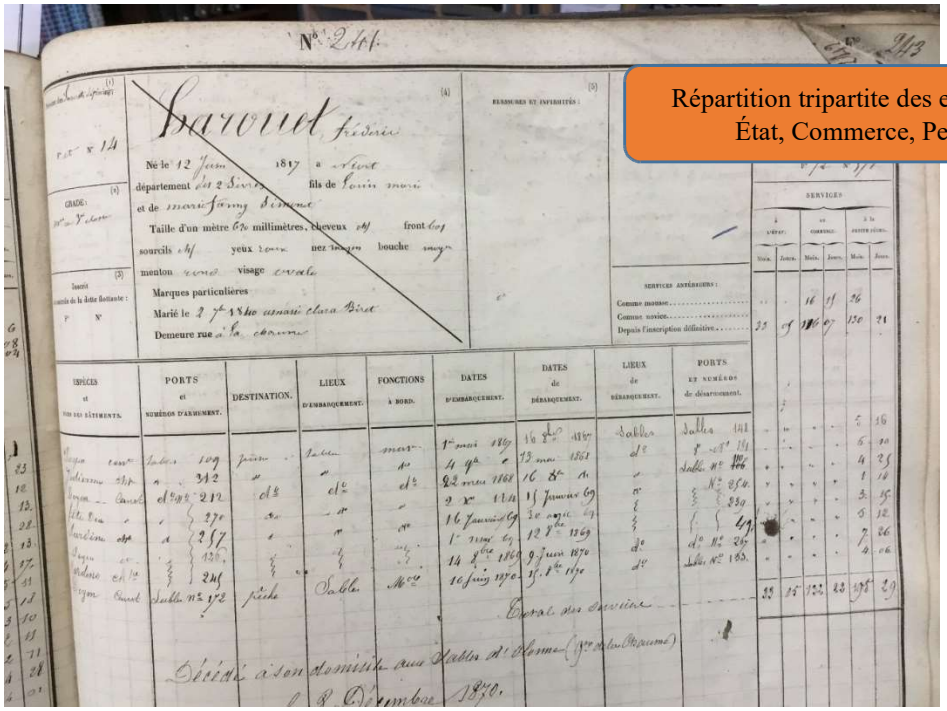
service et quatre mois et demi à Rochefort de décembre 1855 à mai 1856[371]. Son registre matricule récapitulatif indique cinquante-et-un mois à l'État ce qui semble conforme avec les états de service relevés ci-dessus[372]. Lorsqu'il a été levé la seconde fois, Jules Borré était marié depuis octobre 1845 et père de trois enfants âgés de neuf ans à six mois[373]. Il aurait dû être exempté.

La navigation au commerce a occupé 20,8% des embarquements en y incluant le cabotage et le long-cours (4%). Les marins sablais sont donc fondamentalement des pêcheurs puisque le secteur pêche (côtière et Grande pêche) représente 75,2% du total des embarquements soit une proportion de trois fois et demi supérieure au cabotage[374]. La Grande pêche reste somme toute minoritaire sur la période avec seulement 0,3% des campagnes recensées et survit uniquement dans la mémoire des anciens Terre-Neuvas qui ont dû se reconvertir sous la Restauration.

C- Parcours croisés

Afin de suivre les affectations des marins à un type d'activité particulier, nous nous sommes appuyés sur le registre matricule des Hors-Service de la fin du XIX^{e} siècle couvrant les années 1865 à 1895[375]. Ce registre vient compléter les embarquements précédents et clôture leur carrière professionnelle. En utilisant ce registre nous avons un échantillon de marins ayant réalisé l'ensemble de leur carrière, il n'y a donc pas « d'évasion potentielle ». Ces données permettent de dresser un bilan quantitatif et qualitatif en comparant les trajectoires professionnelles des marins. Ainsi, deux activités majeures se distinguent du total cumulé sur le feuillet : le temps passé au commerce et le temps passé à la petite pêche. Une fois atteint l'âge de cinquante ans, les marins sont systématiquement classés dans la catégorie des Hors-Service. L'administration relève alors le temps passé par chacun sur les bâtiments de l'État, sur des bâtiments de commerce et à la petite pêche.

371 SHD Rochefort, 3P7-61 n°34.
372 SHD Rochefort, 3P7-115 n°243.
373 Lui et son épouse Marie-Anne Poissonnet (1819-1900) eurent sept enfants entre 1846 et 1862. Seuls les deux aînés survivent et furent marins aussi : Samson André (1846-1921) et Jules Anatole (1849-1923).
374 Avec 7 570 embarquements contre 2 095.
375 SHD Rochefort, 3P7-115.



Document n°72 - Registre des Hors-Service, SHD Rochefort, 3P7-115 n°241. Frédéric Harouet (1817-1870, cohorte 1 n°371) passe automatiquement hors-service l'année de ses cinquante ans (1867) et est porté comme tel sur ce registre. Il navigua jusqu'au 15 octobre 1870 à bord du canot *Doyen* et mourut le 8 décembre 1870.

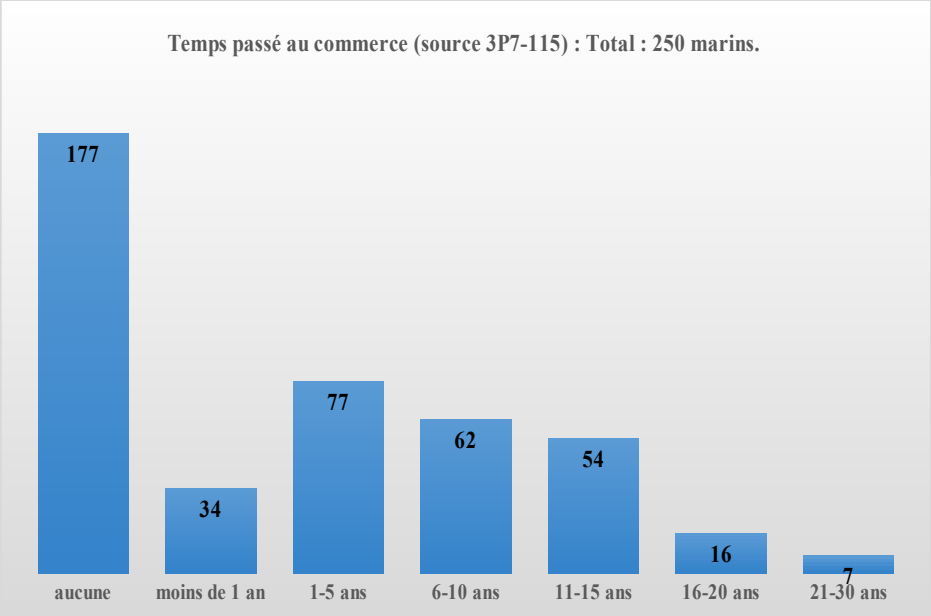
Un tiers de ces marins pratique la mono-activité (33,4%) et, dans 100% des cas, il s'agit de la petite pêche. Aucun d'entre eux ne se consacre exclusivement au commerce ce qui conforte l'attachement viscéral des Sablais à la pêche. Parmi ces 122 marins « saisonniers » se distinguent nettement des « marins d'occasion » notamment ceux issus de l'immigration étudiée en amont. C'est ainsi que des hommes qui ignoraient tout de la mer vont petit à petit s'y tourner professionnellement. Michel François Faugeron (1805-1870)[376], scieur de long de métier passe ainsi quarante-neuf mois à la pêche dont les quatre dernières campagnes s'effectuèrent du 1er mai 1866 au 18 sept 1869 à bord du *Jeune Hyacinthe*. Il avait été inscrit maritime le 1er février 1858 en tant que novice à l'âge de cinquante-trois ans[377] en ne pratiquant que la pêche à la sardine l'été. Comme lui d'autres migrants arrivent au petit métier tardivement. Il en est ainsi d'individus déjà cités comme Jean Milcendeau (1813-1879), Louis Girard (1811-1868), Jean-Marie Malescot (1814-1899) ou Henry Brochet (1796-1877) qui trouvent dans la pêche à la sardine un complément alimentaire et financier non négligeable. Ces deux derniers totalisent respectivement 192 et 110 mois à la petite pêche. Des cultivateurs locaux entrent aussi dans ce cas de figure d'une embauche saisonnière et d'un emploi complémentaire[378]. Pour ces terriens, l'arrivée de la saison sardinière coïncidait avec un changement temporaire de métier et une opportunité financière à saisir. Sans doute une bonne saison sardinière allait-elle permettre à ces modestes familles de mieux traverser l'hiver en amassant un petit pécule et surtout en salant la sardine, ce qui apporterait la nourriture indispensable à la cellule domestique.

376 Cohorte 2 n°260. SHD Rochefort, 3P7-115 n°129.
377 SHD Rochefort, 3P7-75 n°101.
378 Ainsi Aimé Salomon Brossard (1815-1899) ou Armand Harcel Gravoille (1824-1904) déjà évoqué.

Naviguer au commerce

Commençons par la pratique du commerce qui se décline essentiellement pour les Sablais par du cabotage. Il ressort que 67,8% des hommes s'y sont adonnés durant leur carrière à raison d'environ 82 mois cumulés soit près de sept ans mais dans des proportions différentes comme le prouve l'histogramme ci-dessous.

Histogramme n°119 : Temps passé au commerce.



En effet, seuls 9,2% d'entre eux y consacrèrent plus de seize ans de leur temps quand 69,2% y passèrent moins de dix ans. Ceux qui n'ont pas pratiqué le cabotage (177 soit 48,5%) se sont en revanche tournés exclusivement vers la petite pêche. Ces hommes n'étaient d'ailleurs pas inscrits maritimes depuis leur jeune âge puisque dans 84,7% des cas, ils n'ont même pas servi la marine de guerre[379]. Il s'agit donc d'individus non issus de familles de gens de mer.

La navigation au commerce a cependant moins le vent en poupe que la petite pêche puisque seulement quatorze hommes y consacrent la majeure partie de leur temps. Dans leur cas, ils ont effectué 217,8 mois au cabotage contre 80,5 mois à la pêche[380]. Parmi eux seulement deux hommes cumulent plus de 379 mois au cabotage : il s'agit de Gustave Ozanne (1822-1894) et de Fidèle Richard (1802-1870)[381] qui n'auront passé que respectivement trente et onze mois à la petite pêche. Quelles raisons ont poussé ces hommes à privilégier une pratique plutôt qu'une autre ? Certes, il fallait des bras pour la navigation commerciale et on ne peut négliger que certains marins aient préféré la marine de commerce à la pêche même si la cohorte 1 consacre plus de 80% de ses campagnes à la pêche[382]. On observe aussi une périodisation différente des activités en fonction de l'avancement en âge. C'est ainsi que les marins de la cohorte 1 pratiquèrent le cabotage de manière plus intense en début de carrière puis glissèrent après l'âge de trente ans vers la pêche côtière. En effet, 70,3% des campagnes au cabotage s'effectuèrent dans les dix premières années de leur cursus de matelot. Louis

379 Soit 150 marins sur 177.
380 Soit une proportion identique aux marins qui privilégièrent la pêche. Pour ces 351 marins, le temps passé à la pêche est de 214,1 mois et celui au cabotage de 75,2 mois.
381 Cohorte 1 n°544 et cohorte 2 n°618.
382 Soit 3191 campagnes de pêche contre 786 pour le cabotage pour le cursus « matelot » de la cohorte 1.

Benjamin Laurent (1811-1849)[383] effectue 52 campagnes entre 1829 et 1849 dont 22 au cabotage et 29 à la pêche. C'est à partir d'octobre 1836, (il a alors vingt-cinq ans) qu'il se tourne davantage vers la pêche et part moins régulièrement au cabotage. Pacifique Bruneleau de La Chaume (1831-1900)[384] réalise entre 1849 et 1865, soit entre les âges de 18 et 34 ans, cinq campagnes au cabotage et vingt-trois à la pêche. Puis, de 1865 à 1881, il se voue uniquement à la pêche côtière avec 34 campagnes et aucune au cabotage. L'âge et le mariage semblent aussi conditionner une navigation de proximité. Bruneleau se marie le 27 octobre 1858 et son dernier embarquement au cabotage entre Saint-Nazaire et Marseille à bord du brick *Le Constant* (capitaine Bouget) l'occupe de mars à décembre 1859 soit l'année suivant son union avec Égyptienne. Dès son retour, Pacifique Bruneleau achète le canot sardinier *Si j'étais roi* qu'il commande jusqu'au 6 octobre 1876[385]. Même si d'une certaine manière, ces marins font le choix de la navigation côtière, ils ont à l'esprit les souvenirs des ports fréquentés dans leur jeunesse. Pacifique Bruneleau par exemple avait été « levé à sa demande » le 29 avril 1852 pour Toulon et avait embarqué sur la frégate *La Belle Poule* où il va rester 53 mois jusqu'en octobre 1856. De retour de Toulon, il embarque à Bordeaux sur un caboteur, la goélette *Eugénie-Maria* qui le mène à Saint-Brieuc. Il ne rentre au port des Sables que le 4 mai 1857 soit cinq années après son départ et navigue avec son père à bord du canot familial *La Louise*[386].

Au fil des années, les marins sablais se consacrent uniquement à la petite pêche puisque seulement 1,4% des marins classés hors-service pratiquent encore une activité de cabotage. Il est un fait que les campagnes au long-cours attiraient davantage les célibataires que les hommes mariés.

Partir au long-cours

Pour étudier ce phénomène nous nous sommes appuyés sur les marins de la cohorte 1. Dans cet échantillon de 85 hommes seuls 54,1%[387] ont pratiqué le long-cours dans leur carrière et deux avaient commencé en tant que novices[388]. Ils étaient encore jeunes quand ils embarquèrent l'un pour La Guadeloupe à 17 ans avec le capitaine Saunier des Sables à bord du brick *Le Victor* l'autre pour La Nouvelle-Orléans et Batavia entre 23 et 25 ans. Blandineau embarqua depuis Bordeaux en tant que maître-charpentier ce qui explique qu'il soit porté sur le registre des novices puisqu'il alternait les deux métiers[389].

Le long-cours n'entre que pour 4,7% des campagnes totales effectuées par les matelots de la cohorte 1 autant dire que c'est une pratique marginale qui se réalise en début de carrière au départ de grands ports (Le Havre, Nantes, Bordeaux et Marseille). Nous avons développé cet aspect-là dans la partie consacrée aux capitaines de navires. Pour donner un ordre de

383 Cohorte 2 n°419. SHD Rochefort, 3P7-34 n°234.

384 Cohorte 1 n°140. SHD Rochefort, 3P7-61 n°33 et 3P7-92 n°184.

385 ADV, 5P-115 canot de 4,6 tonneaux construit en 1856 par Charles Fouliot pour Élisa Méteau. Acheté en 1860 par Pacifique Bruneleau.

386 ADV 5P-109 canot de 2,2 tonneaux construit en 1855 pour André François Aimé Bruneleau (1807-1872) par Armand Arnaud, navigue jusqu'en 1870. Cet exemple montre aussi que des cultivateurs comme ici Bruneleau pouvaient commander un canot sardinier. Cette même personne était aussi qualifiée de ferblantier.

387 Soit 46 personnes. Pour la cohorte 2, quinze marins avaient commencé au long-cours du temps de leur noviciat.

388 Il s'agit de Joseph Philippe Thesson (1816-1884, cohorte 1 n°659) et René Jean Blandineau (1815-1880, cohorte 1 n°88), Registre des novices 3P7-30 n°145 et registre des charpentiers de navires 3P7-44 n°45.

389 Son premier voyage à bord du *Paquebot bordelais* qui le conduit à la Nouvelle-Orléans dure du 6 septembre 1838 au 4 juin 1839 soit neuf mois complets et le deuxième vers Batavia, à bord de *L'Atlas*, dure un an du 13 juillet 1839 au 31 juillet 1840 (SHD Rochefort, 3P7-35 n°53). Il n'aura eu qu'un mois de vacances du 4 juin au 13 juillet 1839.

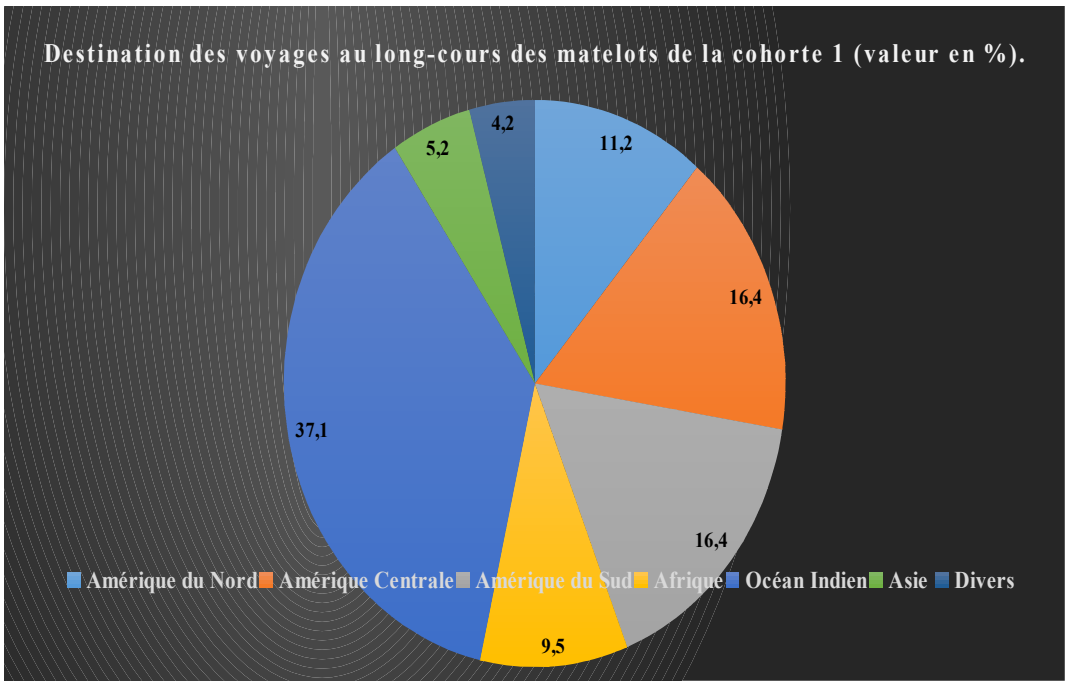
comparaison le cabotage entre pour 17,5% des embarquements réalisés et la pêche dans 71,2%.

Sur les 46 marins ayant pratiqué des navigations au long-cours, neuf deviendront capitaines de navires à leur tour. Pour les autres, le petit cabotage et surtout la pêche va les détourner des horizons lointains puisque le nombre de campagnes au long-cours baisse de plus de moitié passant, de 90 à 39 en l'espace de vingt années de travail à la mer. Par ailleurs le nombre de candidats au long-cours diminue également puisque s'ils sont 46 matelots à le pratiquer en début de carrière, seuls dix-neuf continuent dans le registre matricule suivant. Les six marins qui poursuivent après vingt-ans de long-cours sont tous capitaines au long-cours mais il n'y a plus aucun matelot. Il y a donc eu un resserrement géographique autour d'activités de proximité.

Un matelot a eu un parcours atypique en la personne de Pierre Dappel-Voisin (1816-1882)[390]. Embarqué mousse à l'âge de treize ans, novice à seize, il devient matelot à l'âge de dix-huit ans[391]. Durant son apprentissage, il avait navigué aussi bien au commerce (quatre campagnes) qu'à la petite pêche (six campagnes). Promu matelot en juin 1834, il va ainsi effectuer douze campagnes au long-cours entre novembre 1835 et octobre 1857 entrecoupées de campagnes à la pêche et au cabotage soit le maximum de campagnes au long-cours enregistrées pour un matelot.

Que nous apprennent ses pérégrinations ultramarines ? Ses embarquements le mèneront aussi bien vers l'Amérique du Nord (La Nouvelle-Orléans, Saint-Pierre-et-Miquelon [3 voyages]), que les Antilles (Guadeloupe, Martinique [2 voyages]), Colombie (Carthagène), le Brésil que l'océan indien avec l'île Bourbon (2 voyages) et La Réunion. Les destinations de ce matelot coïncident exactement avec celles de la cohorte (voir ci-dessous).

Graphique n°63 : Destination des voyages au long-cours des matelots de la cohorte 1.



390 Cohorte 1 n°224.
391 SHD Rochefort, 3P7-26 n°122, 3P7-30 n°162 et 3P7-34 n°342.

C'est donc après son service militaire qu'il effectue à Toulon sur le vaisseau *Hercule* (octobre 1836-février 1840) que Pierre Dappel-Voisin enchaîne les circuits long-courriers surtout entre novembre 1842 et mars 1848 où il embarque à cinq reprises depuis Nantes, Marseille ou Le Havre[392].

Tableau n°110: Parcours de Pierre Dappel-Voisin (1842-1848).

Départ	Port de départ	Nom du navire	Destination	Arrivée	Port d'arrivée	Durée
16 novembre 1842	Nantes	*Antoinette-Emélie*	Guadeloupe	29 juin 1843	Nantes	7 mois
8 juillet 1843	Marseille	*Le Mazepipa*	Carthagène-St Martha (Colombie)	8 septembre 1844	Le Havre	14 mois
23 octobre 1844	Le Havre	*Le Trident*	Martinique	18 juin 1845	Le Havre	7 mois ½
9 septembre 1845	Le Havre	*Le Bougainville*	Bourbon	10 mai 1846	Nantes	8 mois
3 octobre 1846	Nantes	*Le James*	Bourbon	18 mars 1848	Nantes	17 mois

Débarqué dans un port, il doit probablement chercher un autre embarquement imminent pour ne pas perdre de temps. Sans doute une campagne au long-cours rapportait-elle davantage que la pêche ? Poussé par l'appât du gain, Pierre Dappel-Voisin a-t-il cherché à se constituer un pécule avant de se marier ? On peut le supposer d'autant qu'à cette époque, il a trente ans et que nombre de ses camarades sont déjà mariés. Il se mariera tardivement, après avoir combattu en Crimée à Sébastopol et Kinburn (1855)[393], le 9 février 1858 alors qu'il est âgé de quarante-et-un ans. Il avait cessé le long-cours depuis octobre 1857 et se consacrera alors uniquement à des embarquements à l'aire géographique plus restreinte. Son mariage avec Marie Burgaud a sans doute signé la fin de ses voyages lointains. Il faut dire que le personnage avait besoin de stabilité puisqu'il avait été condamné pour désertion à La Nouvelle-Orléans alors qu'il était embarqué à bord de *La Belle Assise* (juin 1851)[394]. Ses trois voyages suivants le conduiront vers Saint-Pierre-et-Miquelon. Le registre des Hors-Service[395] qui récapitule les états de service des marins précise que notre homme aura passé durant sa carrière 520 mois d'activité professionnelle :

État	Commerce	Petite Pêche
61,18 mois	202 mois	257,57 mois
11,7 % du temps	38,8 % du temps	49,4 % du temps

392 SHD Rochefort, 3P7-34 n°342.

393 Il avait pourtant été déclaré « impropre au service » en raison de problèmes de vue le 11 septembre 1840 (SHD, Rochefort, 3P7-34 n°342). A-t-il été levé en raison de ses antécédents ?

394 SHD, Rochefort 3P7-59 n°55. En voici quelques extraits : « Le 30 juin 1851 rôle désarmé au Havre, a été dirigé de Marseille sur Toulon le 5 décembre comme prévenu de désertion du brick de commerce *La Belle Assise* du Havre armé à Bordeaux. Le marin doit comparaître très prochainement devant le Conseil supérieur pour y être jugé. Par décision du Conseil supérieur de la Marine à Toulon en date du 17 janvier 1852, le nommé Dappel-Voisin Pierre matelot de 3ème classe […] reconnu coupable d'avoir déserté le 30 juin 1851 à La Nouvelle-Orléans […] a été condamné à perdre ses salaires acquis, à rembourser les avances non acquises et à faire une campagne extraordinaire de six mois à la basse paye de son grade […] Congédié le 17 juillet 1852 ».

395 SHD Rochefort, 3P7-115 n°218.

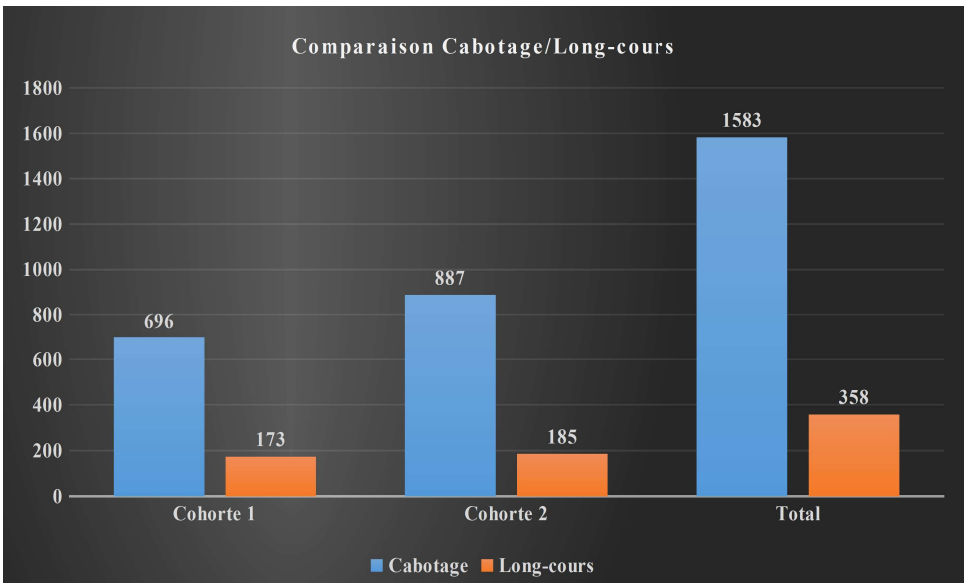
Rares sont les cas de désertion dans un port étranger. Néanmoins c'est le cas de Pierre Legoffe issu d'une famille de pêcheurs côtiers[396] de la Chaume. Il avait commencé le long-cours sur le tard à l'âge de 27 ans, par quatre campagnes qui l'avaient mené en Guadeloupe à deux reprises, à Montevideo puis à Valparaiso où finalement il disparut sans laisser de nouvelles le 6 août 1850[397]. Il avait quitté la Chaume depuis février 1847[398] et était resté stationné dans le port de Marseille où il avait embarqué sur quatre navires de commerce :

Tableau n°111 : Parcours de Pierre Legoffe (1847-1849).

Date de départ	Port de départ	Nom du navire	Destination	Date d'arrivée	Port d'arrivée	Durée
15 février 1847	Marseille	*Le Brise-Lames*	Guadeloupe	3 juin 1847	Marseille	4 mois
5 juillet 1847	Marseille	*Le Brise-Lames*	Guadeloupe	20 décembre 1847	Marseille	5 mois ½
20 décembre 1847	Marseille	*Le Joinville*	Montevidéo	1er avril 1849	Marseille	15 mois
2 avril 1849	Marseille	*L'Océan*	Valparaiso	Porté déserteur		

Le tableau synthétique prouve que Pierre Legoffe ne tardait pas à trouver un embarquement puisqu'aussitôt débarqué de l'un, il enchaîne sur un autre. Les marins du long-cours essuient des rythmes effrénés. Si l'on compare le poids du cabotage par rapport au long-cours, la domination du premier type de navigation au commerce est prépondérante avec 81,6% des embarquements comme le prouve le graphique ci-dessous avec une relative stabilité pour les deux cohortes étudiées[399].

Histogramme n°120 : Comparatif cabotage/long-cours entre les deux cohortes.



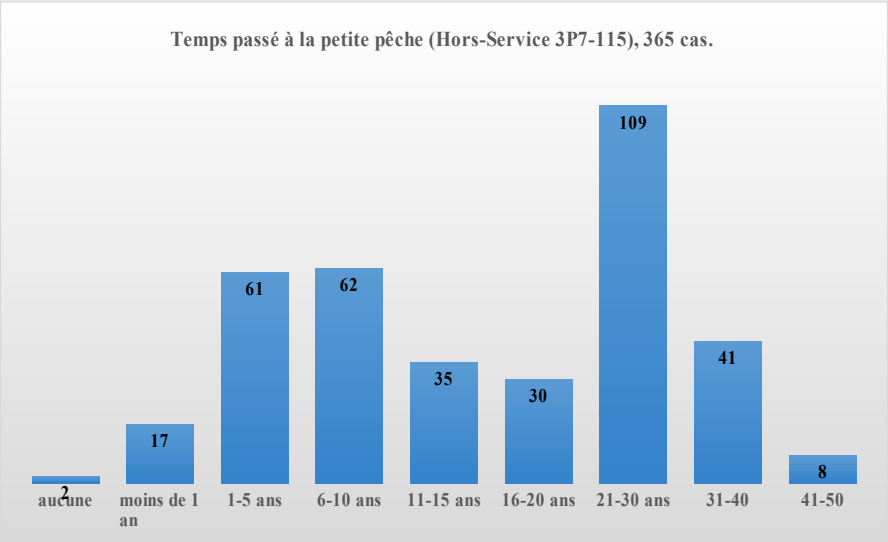
396 Il avait commencé son apprentissage à l'âge de treize ans en 1834 (SHD, Rochefort, 3P7-26, n°182) jusqu'en 1837.
397 SHD Rochefort, 3P7-35 n°41 et 3P7-61 n°49.
398 Est-ce la mort de sa mère en décembre 1845 qui l'a amené à quitter le nid familial pour tenter l'aventure aux Amériques ? Une brouille familiale avec son frère et ses deux sœurs ?
399 La cohorte 3 prouve l'écrasante prépondérance du cabotage à hauteur de 90% des embarquements au commerce mais l'échantillon n'est que de vingt hommes.

Hormis l'embarquement au commerce, les marins sablais avaient une autre option : celle de la pêche.

Une génération de pêcheurs côtiers

Les marins sablais du XIX[e] siècle consacrèrent environ dix-sept ans de leur vie (208 mois) en moyenne à la petite pêche soit une durée deux fois et demi supérieure au commerce. Ils sont ainsi près de 97% à afficher un temps de travail à la pêche supérieur à celui consacré à la filière commerciale. Les Sablais sont donc plus pêcheurs que caboteurs. Il faut rappeler que la période est aussi prospère à l'économie de la pêche côtière grâce au développement de l'industrie de la conserve favorable à l'armement sardinier comme nous l'avons analysé précédemment (partie 2).

Histogramme n°121 : Temps passé à la petite pêche pour les Hors-Service.



La pêche côtière aussi appelée « pêche fraîche » qu'elle soit à la sardine entre mai et octobre ou à la drague, en hiver, occupe dans 43,3% des cas les marins de vingt-et-une jusqu'à cinquante années durant soit l'équivalent d'une carrière professionnelle. Nous avons peu de sources quant à cette pêche au chalut. Autant les données sont pléthores sur la pêche à la sardine, autant sur cette pêche d'hiver, les archives restent muettes. Seul Le Masson du Parc[400] dans une archive du siècle précédent précise le type de poisson pêché :

En 1726, Les Sables et La Chaume disposent pour le chalutage de 35 chaloupes sardinières, qui entreprennent cette pêche avec 7 hommes d'équipage, vers le 1[er] octobre sortent tous les matins du port pour capturer jusqu'à 3 lieues au large, soles, plies, turbots, rougets, merlus, congres, rentrent chaque soir et terminent leurs voyages vers le 1[er] mai. La drague mesure 4 brasses de longueur, 2 de hauteur ; des fûnes longues de 70 brasses, amarrées à l'avant et à l'arrière de la chaloupe, traînent le chalut.

Une minorité de marins hors-service (22%) lui consacre moins de cinq ans. Au regard de leurs patronymes on peut supposer qu'il s'agit là de bras venus s'embaucher à la saison sardinière et qui n'ont pas fait de carrière durable. Il s'agit là d'emplois opportuns générés par l'activité industrielle locale sans véritable vocation. Par contre huit marins représentant ainsi 2,2% de l'effectif ont consacré plus de quarante-et-un ans de leur vie à cette seule d'activité. Nous les avons isolés afin d'étudier dans le détail leur parcours professionnel. Tout d'abord, deux d'entre eux[401] souffraient de problèmes oculaires ce qui a pu les pénaliser pour des

400 Éric DARDEL, *État des pêches maritimes sur les côtes occidentales de la France au début du XVIII[e] siècle. D'après les procès-verbaux de visite de l'inspecteur des pêches Le Masson du Parc (1723-1732),* Office scientifique et technique des pêches maritimes, PUF, 1941, p. 52.

401 Élysée Blanchard (1830-1909, cohorte 1, n°86) et Louis Pierre Plaideau (1823-1895, cohorte 1 n°577).

navigations lointaines et a de ce fait impliqué une navigation en vue des côtes. Néanmoins ce handicap ne les a pas empêchés de commander. Suivons l'exemple du marin Jean Rémi Daviot (1806-1882)[402] qui affiche 487 mois à la petite pêche soit plus de quarante années.

Tableau n°112 : État de services de Jean Rémi Daviot (source : 3P7-115 n°124).

Activités	À l'État	Au Commerce	À la petite Pêche	Total
Daviot Jean-Rémi	63,2 mois	49 mois	487,7 mois	600 mois
Temps en %	10,5	8,2	81	100 %
Moyenne du registre	43,9 mois	82,7 mois	209 mois	335,6 mois

Ce marin fait partie des carrières longues et particulièrement remplies puisqu'il affiche un temps de travail presque deux fois supérieur à la moyenne. La petite pêche a occupé 81,2% de son temps. Jean Rémi Daviot s'intègre dans les 49,5% des marins qui ont cumulé plus de 209 mois à la petite pêche et il entre dans les 45,3% des marins qui ont fait moins de 82,7 mois de commerce.

Né sous l'Empire, il perd son père Jean André Daviot (1775-1810), lui-même marin, de fièvre à la Martinique alors qu'il sert la marine impériale. Sa mère, Marie-Rose Daubeuf (1778-1865) cabaretière de profession, se remarie en juillet 1814 à un marin célibataire Denis Bouget (1778-1858)[403]. Ce dernier éleva les deux enfants Daviot. Dès lors, quel est le parcours professionnel de Jean Rémi qui va se dérouler durant soixante-et-un ans de 1817 à 1878 ? En quoi sa trajectoire professionnelle est-elle représentative de sa génération ?

Tableau n°113: Suivi professionnel de Jean Rémi Daviot (1821-1878).

			Nombre d'embarquements			
Grades	**Années**	**Âge**	**Pêche**	**Cabotage**	**Long-cours**	**Service**
Mousse 3P7-20 n°103	**1817-1822**	11-16 ans	Non précisé (1817-1821)	4		
Novice 3P7-22 n°225	**1823-1825**	17-19 ans		2		1
Matelot 3P7-34 n°173	**1826-1848**	20-42 ans	27	3	2	2
Matelot 3P7-61 n°18	**1849-1856**	43-47 ans	12			
Hors-Service 3P7-75 n°90	**1857-1865**	51-59 ans	10			
Hors-Service 3P7-115 n°124	**1865-1878**	59-72 ans	17			
Totaux			**66**	**9**	**2**	**3**
Valeur en %			82,5	11	2,5	3,8

Jean Rémi Daviot est entré dans la carrière en débutant à la petite pêche durant les quatre premières années de sa formation mais le registre matricule n'indique pas les embarquements successifs. Les embarquements ne sont spécifiés qu'à partir d'octobre 1821 et uniquement pour les quatre campagnes au petit cabotage qui s'effectueront sur quatre navires différents. C'est durant ses années de jeunesse que Daviot embarque d'ailleurs au grand-cabotage à bord du brick *Le Printemps* avec le capitaine Guinement. Alors qu'il est réformé du service à Rochefort pour « *faible constitution physique et affection chronique poitrinaire* » tout en ayant néanmoins donné cinq années à l'État, il embarque pour le long-cours au départ de

402 Cohorte 2 n°232. SHD Rochefort, 3P7-115 n°124.
403 Cohorte 3 n°113.

Bordeaux. C'est ainsi qu'il traverse l'Atlantique à deux reprises pour rejoindre Campêche (mars-octobre 1826) puis La Vera-Cruz (novembre 1826-mai 1827). De retour aux Sables, il va s'orienter vers la petite pêche avec son cousin Amand Daviot (1802-1861)[404] qui l'embarque à bord de *La Jeune Léontine* (juillet 1833) pour la campagne sardinière. Daviot deviendra patron du passeur qui effectue la traversée entre l'éperon de La Chaume et celui des Sables (1834-1837). À partir de ce moment-là, il devient officiellement patron de pêche côtière en commandant *L'Alcide* (1836) puis successivement la chaloupe *Saint-Pierre* à partir de 1841[405], le canot *Jeune Alexandre*, le *Sifroy-Émilie* (1851-1871)[406] et le *Saint-Rémi* (1871-1878)[407]. Il en sera le patron jusqu'au 20 août 1875 puis continuera jusqu'au 2 juillet 1878 en tant que matelot. Il avait cessé les marées d'hiver en mars 1873 à l'âge de soixante-sept ans. Il allait avoir soixante-douze ans lorsqu'il a quitté la mer. Jean Rémi Daviot comme les marins de sa génération aura consacré plus de 80% de son temps de marin à la petite pêche et aura continué à naviguer vingt-et-un ans après avoir été déclaré hors-service (1857-1878).

Cette génération de marins alternait donc la pêche au chalut l'hiver à bord de chaloupes et ressortaient le canot sardinier à partir du mois de mai et jusqu'à l'arrivée des mauvais jours. Ces pêcheurs pratiquaient donc une forme de pluriactivité saisonnière induite par la présence du poisson. Pierre Aimé Chaillou (1816-1877)[408] commandait par exemple l'hiver la chaloupe *Belle Chaumoise*[409] puis réarmait l'été *Le Père Chaillou*[410] comme le prouve la chronologie ci-dessous[411] :

	Début de campagne	Fin de campagne	Navires	Type	Durée des campagnes
Drague	3 décembre 1855	6 mai 1856	*Belle Chaumoise*	Chaloupe	5 mois
Sardine	7 mai 1856	26 octobre 1856	*Père Chaillou*	Canot	5 mois
Drague	27 octobre 1856	10 mai 1857	*Belle Chaumoise*	Chaloupe	7 mois
Sardine	11 mai 1857	2 novembre 1857	*Père Chaillou*	Canot	5 mois ½
Drague	3 novembre 1857	13 mai 1858	*Belle Chaumoise*	Chaloupe	6 mois

À chaque saison correspondait un type de navire et de pêche spécifique. Il s'avère que les marins sablais jouaient la carte de la pluriactivité à l'image des marins du Havre mis en évidence par Nicolas Cochard[412] avec des pratiques de petite pêche principalement mais aussi des allers et retours vers la navigation commerciale plutôt en début de carrière. Une fois que le matelot accédait au patronat, son destin était tracé : il resterait dans la filière pêche côtière. Pour cette catégorie d'hommes la pêche est une vocation doublée sans doute d'une passion non mesurable ici. Il est alors intéressant de savoir à quel âge cessent-ils leurs activités ?

404 Cohorte 2 n°234.
405 ADV, 5P-103, *Saint-Pierre* chaloupe de 9,17 tonneaux (1838-1858) construite par Pierre Guerry pour lui-même et achetée en 1841 par Daviot.
406 ADV, 5P-110, *Sifroy-Émilie* canot de 4,03 tonneaux (1851-1870) construit par Jacques Arnaud.
407 ADV, 5P-124, *Saint-Rémi* canot de 4,6 tonneaux (1870-1893) construit par Edme Chaigneau.
408 Cohorte 2 n°169. SHD Rochefort, 3P7-61 n°104.
409 ADV 5P-106, chaloupe de 11,1 tonneaux construite par Laurent Bertrand en 1842 pour le charpentier Élie Michaud et acquise par Aimé Chaillou en 1848. Désarmée en 1865
410 ADV 5P-113, canot de 4,3 tonneaux construit par Sébastien Liadouze en 1856 et désarmé en 1873. Vendu en 1860 par Chaillou à la Veuve Berge née Audubon.
411 On peut corroborer ces dates inscrites dans le registre matricule 3P7-61 par les registres de désarmement 3P10-53 (année 1856).
412 Nicolas COCHARD, *Les marins du Havre*, pp. 57-59.

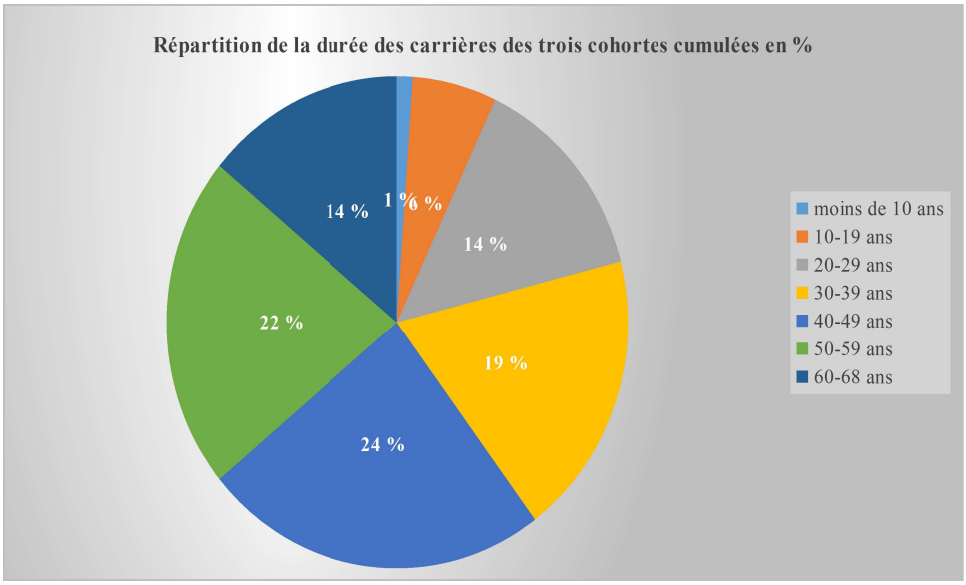
II - Quitte-t-on vraiment le métier de marin ?

Viscéralement attachés à ce métier qu'ils pratiquent depuis leur plus jeune âge, issus dans plus de 75% des cas d'un milieu maritime et mariés dans 48% à des filles de marins, ces hommes ne voient que par la mer. Ils doivent cependant la quitter un jour et mettre ainsi un terme à leur carrière.

A- Durée des carrières des marins

En devenant marins-pêcheurs, les hommes des Sables épousent une activité qu'ils vont conserver pour une grande majorité toute leur vie professionnelle. Arrêtons-nous sur les durées de carrières complètes des trois cohortes étudiées soit depuis leurs premiers pas en tant que mousses jusqu'à leur sortie du système.

Graphique n°64: Durée des carrières des trois cohortes.



Si l'on observe le graphique ci-dessus, on remarque d'emblée que les marins restent fidèles à leur métier puisqu'ils ne sont que 7% à arrêter leur carrière avant dix-neuf ans de carrière. Les marins à la carrière courte ont, la plupart du temps, péri en mer ou succombé à des maladies[413]. Sur vingt-six marins ayant navigué moins de vingt-neuf ans, seize ont perdu la vie en mer du fait du métier. Pour certains, la maladie vient contrarier leur trajectoire professionnelle. Il en est ainsi du Chaumois Gabriel Honoré Charrier (1815-1862)[414] rapidement classé hors-service en raison de problèmes médicaux d'une intense gravité. Ce dernier, pourtant reconnu « asthmatique » dès son enfance, était entré dans le métier comme mousse en juillet 1825 à l'âge de dix ans[415]. Il est réformé en février 1834 sur avis du médecin Benoît à l'âge de dix-neuf ans et classé comme hors-service. Cette dispense

413 Pour la cohorte 1, trois marins passent moins de dix ans dans le métier : l'un se noie (Jean-Mathurin Barranger), l'autre meurt très jeune de maladie (Eutrope Pacôme Mounier à 16 ans) et Gabriel Honoré Charrier est classé hors-service pour cause d'asthme. Dans cette même cohorte, sur les sept marins qui naviguent entre dix et dix-neuf ans : cinq périssent en mer et l'un déserte (Legoffe) et pour les seize marins qui passent de vingt à vingt-neuf ans, dix périssent en mer. Sur vingt-six marins ayant navigué moins de vingt-neuf ans, seize ont perdu la vie en mer du fait du métier.

414 Cohorte 1 n°180.

415 SHD Rochefort, 3P7-26 n°35. Ses trois frères commenceront au même âge : François Luc à dix ans en 1822 (3P7-20 n°216), Louis Pierre à onze ans en 1828 (3P7-26 n°23) et Henri en 1830 à l'âge de dix ans.

l'empêchera d'être levé pour Rochefort. Après sept années d'interruption professionnelle (il est absent des registres de 1834 à 1841), il reprend la navigation et ne reste pas simple matelot puisqu'il commandera successivement la chaloupe *Jeune Henriette* de novembre 1841 à février 1843, *La Virginie* de février 1843 à mai 1846, *La Gabrielle*[416] d'août 1846 à janvier 1861 et des canots sardiniers comme *Les cinq frères*[417]. Qu'a-t-il fait pendant cette période d'inactivité ou de convalescence ? Les archives restent muettes à ce sujet. Il meurt prématurément, à l'âge de quarante-sept ans, en novembre 1862 alors qu'il commandait l'*Étoile du jour*[418] depuis le 11 octobre. Il a donc navigué de 1825 à 1862 soit durant trente-sept ans mais jusqu'à son dernier souffle pour élever ses neuf enfants nés entre octobre 1850 et septembre 1862[419]. Son propre père François Charrier (1776-1864)[420] qui figure dans la cohorte 3 fait partie des trois plus longues carrières avec François Magneau (1866-1855) et Jean Jonathas Pommeray (1766-1848)[421] qui affichent respectivement soixante-trois et soixante-quatre années de navigation. Son frère aîné François Luc Charrier (1812-1901) navigua de 1822 à 1890 soit durant soixante-huit ans. Il finit sa carrière à bord du canot *Sans regret*. Ces études de cas prouvent que chaque trajectoire est unique et qu'un individu même s'il appartient à un groupe social homogène peut avoir une histoire de vie complètement différente. Ici, le facteur maladie a joué un rôle majeur dans l'histoire de ce marin alors qu'autour de lui ses proches ont eu des carrières longues et linéaires (**Annexe 90**).

« A été réformé le 21 février 1834 par suite de l'inspection de monsieur le capitaine de vaisseau Gizolme. Asthme convulsif constaté. Je soussigné docteur en médecine certifie que le nommé Charrier Honoré Gabriel, marin, âgé de 18 ans révolus est sujet à de fréquents accès d'asthme convulsif depuis son enfance. Appelé plusieurs fois auprès de ce jeune homme, j'ai été à même d'observer que la violence des accès était souvent telle que la suffocation était imminente et les plus prompts secours de l'art une absolue nécessité […] Signé A. Benoît » (Document n°73 -SHD, Rochefort, 3P7-34, folio 153 n°305).

Malgré sa maladie incurable, Gabriel Honoré Charrier s'est montré un vaillant marin puisqu'il affiche une carrière longue de trente-sept ans.

Ils sont ainsi 40% à bourlinguer durant quarante-ans sur les chaloupes du port et 64% d'entre eux passeront jusqu'à quarante-neuf ans en mer.

Analysons maintenant ces mêmes données en distinguant les trois cohortes. Peut-être pourra-t-on y déceler des singularités probantes ?

416 *La Gabrielle*, chaloupe de 9,96 tonneaux, construite par Louis Alfred Bertrand en 1846, navigue jusqu'en 1873 (ADV, 5P-113).

417 SHD Rochefort, 3P7-34 n°305 et 3P7-75 n°141. Le canot *Cinq frères* de 2,68 tonneaux avait été construit en 1844 par Jean Bertrand pour le compte de François Charrier. Il navigua de 1844 à 1862 (ADV, 5P-106). François Charrier avait en effet cinq fils : François Luc (1812-1901), Gabriel Honoré (1815-1862), Louis Pierre (1817-1894), Henri (1820-1856) et Pierre Auguste (1823-1906). En 1860, il est commandé par Pierre Jacques Masson (1816-1896, cohorte 1 n°479), SHD Rochefort, 3P10-62.

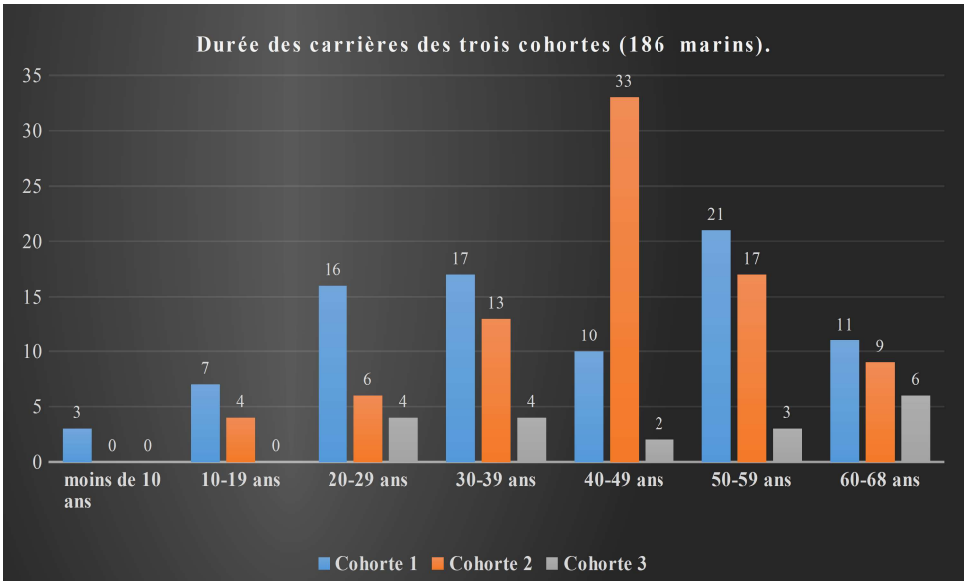
418 Chaloupe de 14,4 tonneaux construite en 1858 pour le compte d'Amédée Daubeuf (1812-1864, cohorte 2 n°228) par Victor Nouleau. Charrier l'acquiert en 1861. Elle se perdit à cinq milles du phare des Barges le 2 septembre 1869 alors qu'elle était commandée par Éliam Aimé Gautreau (1837-1906) ; l'équipage fut sauvé par la chaloupe *Notre Dame des Anges* de l'île de Ré (ADV, 5P-108).

419 Le dernier né, René François Charrier (1862-1914), né deux mois avant la disparition de son père devint patron-pêcheur comme lui.

420 Cohorte 3 n°178.

421 Cohorte 3 n°463 et 595.

Histogramme n° 122: Durée des carrières des trois cohortes.



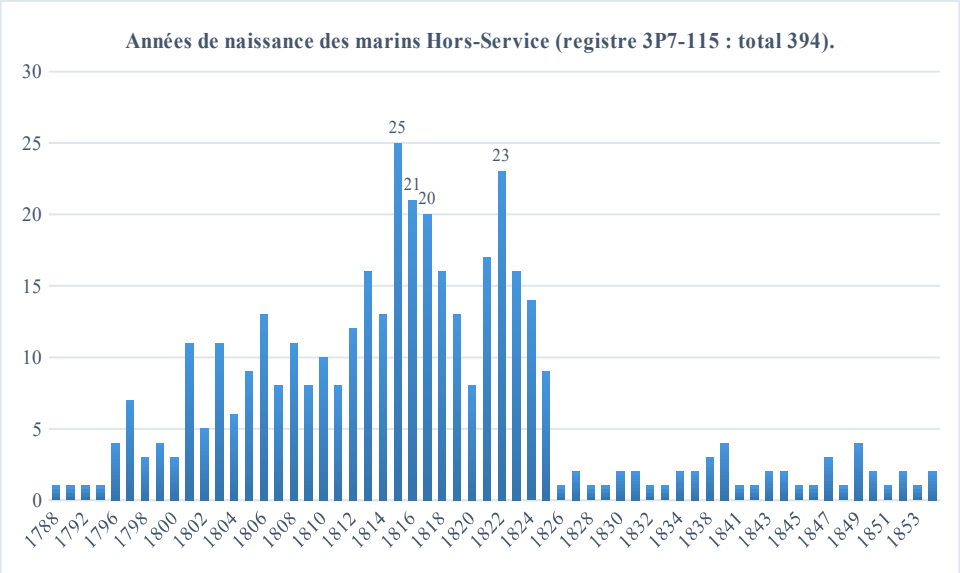
Rappelons que les cohortes ont été déterminées par rapport à une année de référence (1846) ce qui impacte de facto les rangs des plus anciens qui sont moins représentés dans la société maritime sablaise (voir partie 1). C'est la raison pour laquelle aucun marin de la cohorte 3 ne figure dans les durées minimes. En 1846, ils sont âgés d'au moins 55 ans pour les plus jeunes ce qui se traduit par une certaine expérience du métier. Ceux qui ont arrêté jeunes ne figurent pas dans cette cohorte de « barbons ». La cohorte trois, la plus ancienne donc, ne concerne rappelons-le que vingt-marins et laisse apparaître huit hommes qui ont mis fin à leur carrière de manière « prématurée » soit entre vingt et quarante-ans de vie professionnelle. Ce chiffre reste néanmoins cohérent avec les autres cohortes où les effectifs de départ sont quatre fois plus nombreux (80 marins environ) ; fait particulièrement similaire avec la cohorte 1. Les marins de cette cohorte sont plus d'un sur deux (11 cas) à avoir navigué plus de quarante années. La cohorte 2 s'affiche comme la génération la plus endurante au travail avec 72% de l'effectif réalisant plus de quarante ans de mer alors que cette proportion n'est plus que de 49,4% pour la cohorte 1. Luc Joseph Charrier (1797-1869)[422] affiche ainsi soixante-deux ans de navigation s'étalant de 1807 à 1869. Il quitte son canot *Carmel* le 30 avril 1869 pour s'éteindre définitivement le 27 août suivant avec 515 mois de navigation à la petite pêche[423]. Doit-on cet allongement de la durée du travail à une période moins prospère qui pousse les marins à naviguer le plus tard possible pour apporter le pain quotidien à la maison ? C'est un point envisageable même si c'est entre quarante et quarante-neuf ans de navigation que les carrières sont les plus représentatives pour la cohorte 2 et qu'au-delà de cinquante ans de métier, la cohorte 1 l'emporte avec 43,5% des effectifs contre 31,7% pour la cohorte 2. Les marins du corpus ont passé en moyenne quarante-trois années en mer avec une différence notoire entre les marins de la cohorte 1 où la durée est la plus courte (40 ans) et les « anciens » de la cohorte 3 qui effectuent une carrière de plus de quarante-cinq ans.

422 Cohorte 2 n°183.
423 SHD Rochefort, 3P7-115 n°4.

B- Poser sac à terre

À quel âge ces hommes quittaient-ils ce métier exigeant commencé souvent très jeune ? Interrompaient-ils leur carrière brutalement après quelques années d'exercice ou au contraire s'engageaient-ils dans des carrières longues tant certains ne « larguaient les amarres » que pour mourir. Les marins dès l'âge de 50 ans entraient ipso facto dans la catégorie des hors-service mais cela ne signifie aucunement qu'ils sortaient du circuit professionnel actif. En effet, les 166 marins de nos deux cohortes continuèrent leur carrière au-delà dans 75% des cas. C'est ainsi que le registre des Hors-Service ouvert entre 1865 et 1895 recense 394 marins tous nés après la mise en place de l'Inscription maritime[424]. Le graphique ci-dessous confirme l'arrivée massive des marins nés après 1815 dans le registre précisé du fait même de l'année d'ouverture du registre (1865).

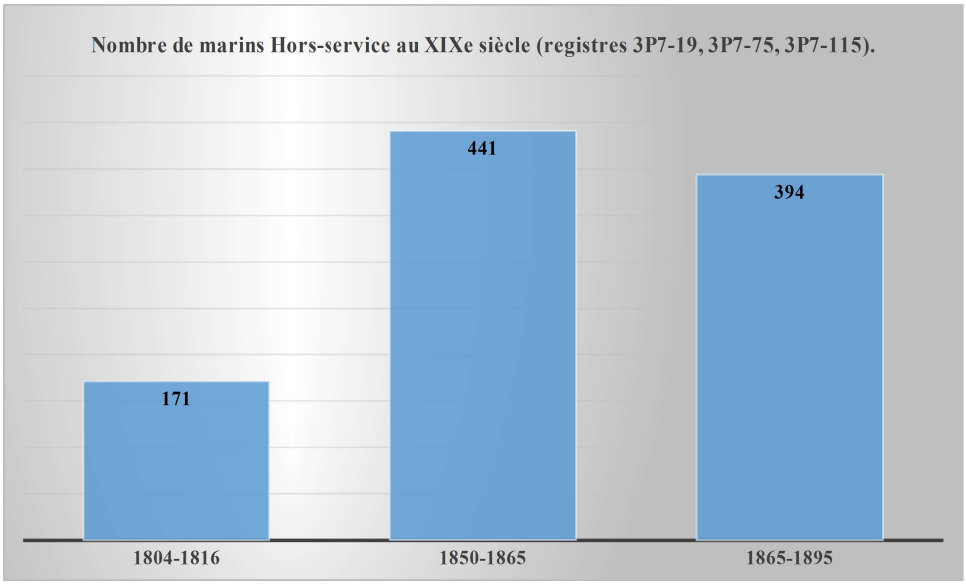
Histogramme n°123 : Années de naissance des marins Hors-service.



En effet, les marins nés entre 1815 et 1817 âgés de cinquante ans à partir de 1865 sont les plus nombreux de l'ensemble formant 16,8% du total. Les marins nés à partir de 1826 sont rares et ne représentent que 12% du total. Il s'agit de marins classés hors-service en raison d'un problème médical. Ces marins en fin de carrière qui complètent les équipages essentiellement à l'époque de la campagne sardinière sont presque autant que les novices recrutés entre 1861 et 1865 au nombre de 364[425].

424 SHD Rochefort, 3P7-115.
425 SHD Rochefort, 3P7-55 et 56.

Histogramme n°124 : Nombre de marins Hors-service au cours du XIX^e^ siècle.



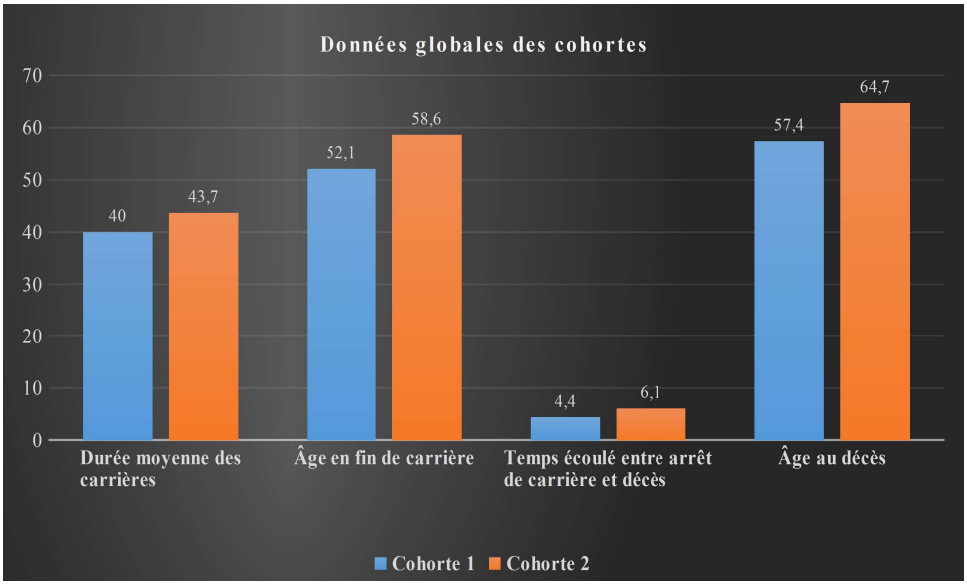
Ces hommes pèsent donc un certain poids dans la société maritime navigante et leur représentativité a plus que doublé en l'espace de cinquante ans puisque s'ils n'étaient que 171 pendant la période impériale en raison des guerres qui avaient décimé les marins actifs réduisant de fait les marins de cette génération, leur part reste la plus importante entre 1850 et 1865 soit pour des hommes nés entre 1800 et 1815.

Ces marins d'expérience âgés de plus de cinquante ans enseignent les gestes aux mousses et participent à la transmission intergénérationnelle. Ils ne sont pas relégués aux tâches les plus ingrates ni mis hors-circuit mais jouent au contraire un rôle essentiel dans l'apprentissage auprès des plus jeunes qui se destinent au métier de marin. C'est ainsi qu'à bord du canot *Petit sardinier*[426] armé le 26 mai 1856 sous le commandement du patron Augustin Stanislas Sillier (1814-1861)[427] on trouve six embarqués[428] dont Jean Raimbert (1804-1864)[429] hors-service de 52 ans aux côtés de son propre fils, le seul mousse de l'équipage, Adolphe Daniel Raimbert (1843-1873)[430]. Jean Raimbert ne se limitait pas pour autant aux seules pêches estivales puisqu'entre février 1855 et décembre 1863 date de son dernier embarquement, il effectue onze embarquements pour des marées de drague en hiver et treize campagnes sardinières. Ce sont donc des actifs à part entière. Raimbert quitte *La Belle Florence* le 17 décembre 1863 et s'éteint un mois plus tard, le 25 janvier 1864[431].

Que nous apprend l'étude chiffrée des cohortes quant à la cessation d'activité ?

426 ADV 5P-108 canot de 4,69 tonneaux construit en 1855 par Jules Nouleau pour Élisa Bruhay. Ce navire cesse de naviguer en 1869.
427 Cohorte 2 n°649.
428 Le patron, quatre matelots et le mousse.
429 Cohorte 2 n°602.
430 SHD Rochefort, registre de désarmement année 1856, 3P10-54 n°274. On trouve trace de l'embarquement d'Adolphe Daniel Raimbert dans le registre des mousses 3P7-50 folio 152 n°51. Il avait embarqué le 6 août 1853 à l'âge de dix ans mesurant 1 mètre 29 à bord de la chaloupe *Le Paul & Lina* (patron Daviot) sur laquelle son père était également embarqué.
431 SHD Rochefort, 3P7-75 n°62.

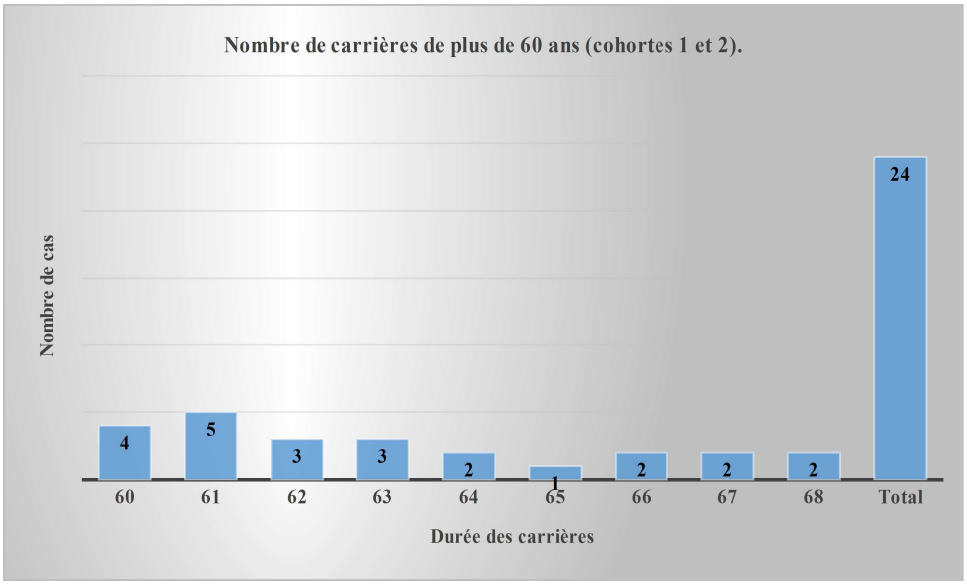
Histogramme n°125 : Données globales des carrières des cohortes une et deux.



Il ressort de l'étude des cohortes 1 et 2 que seul un quart des marins (26%) arrêtait avant cinquante ans. Sept d'entre eux arrêtent l'année même de leurs cinquante ans avec néanmoins trente-huit-ans d'expérience à leur actif. Parmi eux Pierre Benjamin Garandeau (1821-1871)[432] meurt l'année même de ses cinquante ans à la fin de la saison sardinière alors qu'il était matelot sur le canot de son frère : *La Part du Diable*[433]. Les six autres mourront des années après[434]. Pourquoi n'ont-ils pas poursuivi leur carrière ? Sans doute trop usés[435], malades ou handicapés pour continuer une pratique régulière de la pêche, ils posent sac à terre quand 74,1% de leurs camarades sablais continuent après cinquante-ans et qu'au Havre, cette part est de 87% pour les pêcheurs et de 72% pour les marins du commerce[436]. On relève vingt-quatre carrières de plus de soixante ans pour les cohortes 2 et 3 représentant 14,5% de l'effectif total. L'âge de ces hommes en fin de carrière était de 74 ans et ils arrêtent en moyenne quatre ans avant de mourir.

432 Cohorte 1 n°292, SHD Rochefort, 3P7-115 n°305.
433 ADV 5P-116, canot de 4,27 tonneaux construit par Jules Nouleau en 1856 pour le confiseur Francis Conié. Navigue jusqu'en 1879. Le canot avait été acheté en 1858 par Louis Garandeau (1828-1888, cohorte 1 n°293) frère de Pierre Benjamin.
434 Soit 7 ans, 10 ans, 22, 24, 25 et 26 ans après leurs 50 ans.
435 Gilbert BUTI, « Oeil de verre et jambe de bois. Les invalides de la marine du quartier maritime de Marseille au XVIII[e] siècle », Études offertes à Régis Bertrand réunies par Gilbert BUTI et Anne CAROL. *Le temps de l'Histoire*, PUP, 2007, p. 57-70.
436 Nicolas COCHARD, *Ibid.*, p. 104. Les capitaines des Sables de la cohorte 1 mettent fin à leur carrière dix ans avant les matelots (42 ans contre 52).

Histogramme n°126 : Carrières de plus de soixante ans.



Les quatre carrières les plus longues atteignent soixante-sept et soixante-huit années de navigation. Il s'agit de celles de Jacques Masson (1804-1886)[437], d'Élysée Clovis Blanchard (1830-1909)[438], François-Luc Charrier (1812-1901)[439] et Maurice Xavier Gautreau (1821-1900)[440]. Voici un tableau synthétisant les données pour chacun d'eux

Tableau n°114 : Tableau synthétique des carrières les plus longues.

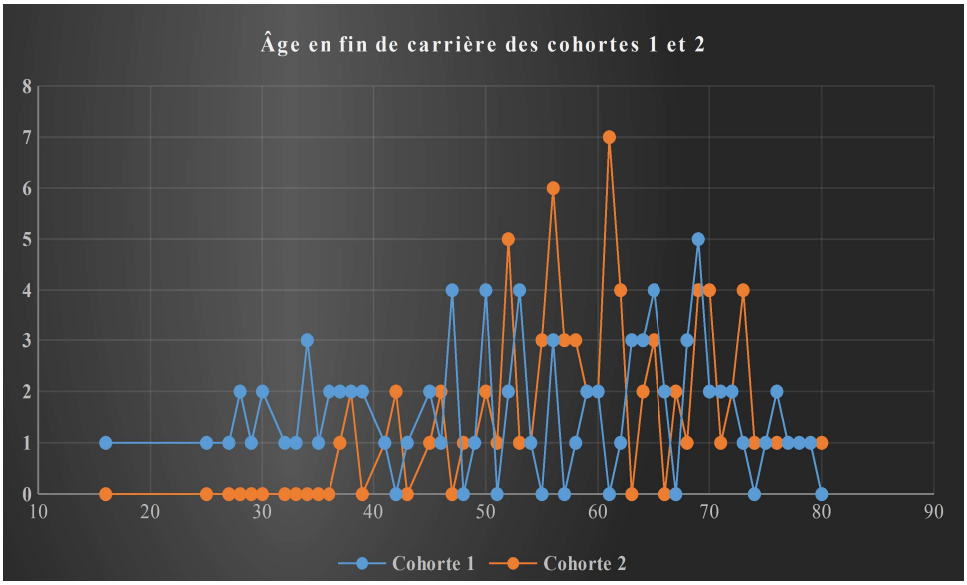
Marins	Né en	Mousse en	Âge	Durée	Matelot en	Âge	Hors-Service en	Âge	Arrêt	État	Commerce	Petite pêche
Blanchard Élysée Clovis	1830	1841	11	5	1848	18	1860	30	1908	0	0	487
Charrier François Luc	1812	1822	10	7	1830	18	1862	50	1890	46,16	146,28	493,2
Gautreau Maurice Xavier	1821	1829	8	8	1839	18	1871	50	1897	47	329	189
Masson Jacques	1804	1816	12	4	1824	20	1855	51	1883	79,19	286,22	182,26

Tous les quatre ont débuté dans le métier de manière précoce soit entre huit et douze ans en tant que mousse. Leur durée d'apprentissage a duré près de six à huit ans en y incluant le temps du noviciat puisque trois sur quatre furent classés matelot l'année même de leurs dix-huit ans. Hormis Blanchard qui fut réformé du service militaire en 1854 puis versé aux hors-service six ans plus tard pour surdité à l'âge de trente ans, les trois autres furent classés à l'âge attendu soit cinquante ans. Ces quatre marins se distinguent des autres marins du corpus par leur longévité exceptionnelle sur mer qui les a menés à naviguer jusqu'à près de quatre-vingts ans. Le récapitulatif de leur temps passé aux trois activités précisés[441] montre de grandes divergences selon les individus ce que reflète l'analyse des trajectoires des cohortes. Gautreau et Masson ont passé davantage de temps au commerce qu'à la petite pêche ce qui apparaît

437 Cohorte 2 n°480.
438 Cohorte 1 n°86.
439 Cohorte 2 n°176.
440 Cohorte 1 n°303.
441 Figurant dans les registres 3P7-73 n°114 (Masson), 3P7-165 n°44 (Blanchard), 3P7-115 n°142 et 310 (Charrier et Gautreau).

comme assez singulier dans la mesure où les marins sablais s'adonnaient, en règle générale, davantage à la petite pêche.

Graphique n°65 : Âge en fin de carrière des cohortes 1 et 2.

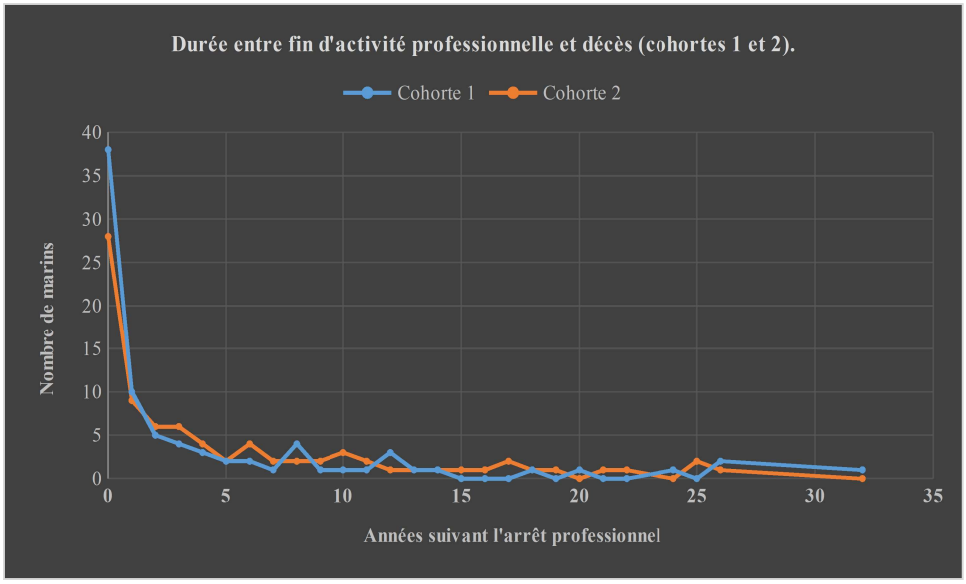


Même si la moyenne d'âge des trois cohortes en fin de carrière est de 56,4 ans, une minorité (douze marins) continue au-delà de 75 ans formant 7,2% de l'ensemble. Pour eux, on peut parler à juste titre de « longévité professionnelle ». Des hommes comme Victor Honoré Pitra (1819-1900)[442] ou Aimé Jean-François Lebourg (1797-1879)[443] poussent leur activité jusqu'à 79 et 80 ans. On peut imaginer dans ces cas-là des difficultés financières fortes que seule une poursuite d'activité professionnelle pouvait pallier. Parmi les vingt marins des cohortes 1 et 2 naviguant au-delà de soixante années de carrière, l'âge moyen est de 75,5 ans. On peut affirmer que la présence à bord de gérontes naviguant à la petite pêche n'est pas exceptionnelle. Joseph Pigeon (1788-1870), un médaillé de Saint-Hélène, a 79 ans lors de son ultime embarquement à bord du canot sardinier *Saint-Jean-Baptiste* du 15 juillet au 9 septembre 1867. Il meurt chez lui deux ans et demi plus tard soit le 5 mars 1870 à plus de 81 ans[444]. Ces hommes devaient jouir d'une santé exceptionnelle.

Peut-on dire que ces hommes naviguaient jusqu'à leurs dernières forces ? Pour répondre à cette question, nous avons calculé quelle était la durée entre leur cessation d'activité professionnelle et leur mort ?

442 Cohorte 1 n°576.
443 Cohorte 2 n°429. SHD Rochefort, 3P7-115. Il avait à son actif 20 mois à l'État, 9 mois au Commerce et 381 mois à la petite pêche.
444 SHD Rochefort, 3P7-115 folio 15. Joseph Pigeon (1781-1870, cohorte 2 n°573) avait à son actif 44 mois 26 jours à l'État, 80 mois 7 jours au commerce et 308 mois à la pêche.

Graphique n°66 : Durée entre la fin d'activité professionnelle et le décès des marins de la cohorte 1 et 2.



Si l'on prend en compte les marins des cohortes 1 et 2 plus représentatifs en terme de quantité, la durée entre la fin de la carrière et leur décès est de 6,8 ans. Pour la majorité d'entre eux, fin de carrière et décès sont relativement proches puisque près de 40% des marins des cohortes 1 et 2 se tuent à la tâche mourant l'année même de leur dernier embarquement[445] et 52% disparaissent dans l'année qui suit[446]. Les marins vivant encore après dix années d'inactivité forment ainsi 19,3% du total.

445 Soit trente-huit marins (cohorte 1) et vingt-neuf (cohorte 2).
446 Soit dix-neuf personnes de plus.

III- Les capitaines et maîtres au cabotage, clé de voûte de la société maritime

Quelle place occupaient donc la minorité navigante représentée par les capitaines et surtout quels canaux de formation empruntent-ils et transmettent-ils par la suite ? Il est indéniable comme Jacques Péret l'a récemment montré que cette strate sociale forme un monde homogène avec ses propres repères, ses codes culturels et ses parcours de vie qui les dissocient du groupe plus populaire des matelots[447]. Si ce groupe social est minoritaire sur le plan quantitatif dans la société, il reste omniprésent par la place occupée dans le port et pour l'ensemble des gens de mer, car les capitaines ont toute autorité dans le recrutement des mousses et des matelots en tenant en main les rênes du commandement local. Leur proximité avec les armateurs leur confère une aura à nulle autre pareille. Ils dominent de fait la société maritime locale sur bien des points.

A- Pesée et origine socio-professionnelle des capitaines (1724-1866)

La représentativité d'une corporation sur le temps long

Pour mesurer le poids numérique somme toute assez relatif des capitaines de navire par rapport à la masse globale des gens de mer, on peut se référer au dénombrement qu'effectua l'intendant Rostan de Rochefort en novembre 1724 au sujet des « *deux bourgs* [des Sables-d'Olonne et de La Chaume] *situés en bas Poitou* »[448]. Sur le plan local, les capitaines représentent 6% de l'ensemble des navigants[449] ce qui prouve que les capitaines forment une minorité dans le monde maritime. Ils restent peu nombreux dans la masse du monde maritime.

En janvier 1779, le 1[er] échevin de la ville, André Collinet[450] dénombre pour la seule paroisse de La Chaume, 1 109 « *âmes de tout rang, de tout sexe et de toute condition* » réparties en 322 feux parmi lesquels les dix-huit capitaines forment 5,6% du total – soit la même valeur qu'en 1724 pour l'ensemble de la ville des Sables. À titre de comparaison, il y a presque autant de capitaines que d'artisans (18 contre 21). On peut imaginer qu'étant peu nombreux mais intégrés à la bourgeoisie locale, formant de fait une certaine élite, ils tirent ainsi prestige de leur faible importance numérique mais jouissent d'une grande aura culturelle et sociale. Le graphique ci-après recense le nombre de capitaines sur la longue durée (1724-1866) à partir de données éparses telles que le dénombrement de Rostan, celui de Collinet et les recensements de population pour la période la plus récente.

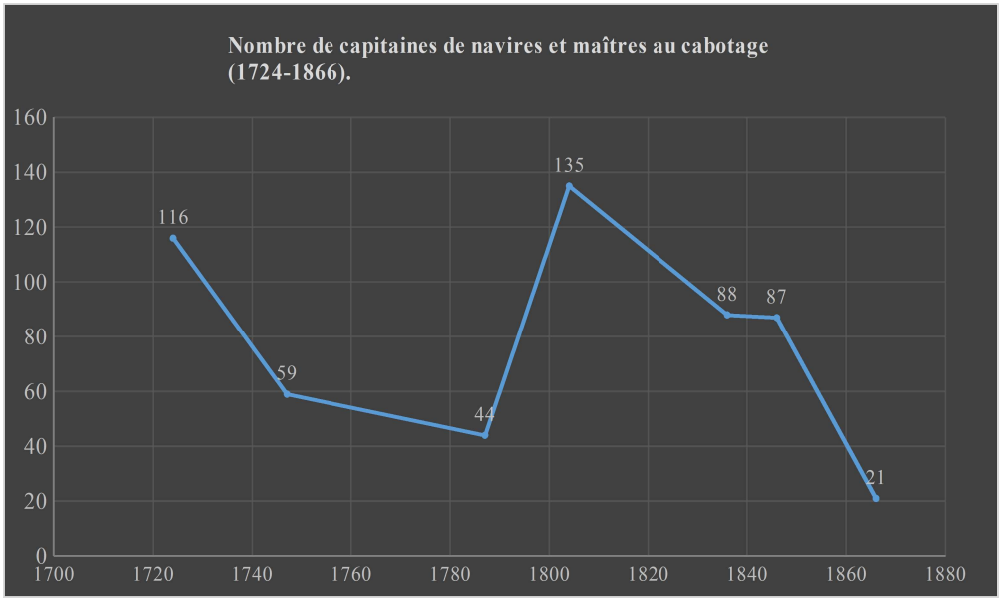
447 Jacques PÉRET, *Joseph Micheau, capitaine rochelais*. *Négrier, corsaire et marin de la République (1751-1821)*, Geste éditions, 2015.

448 Archives nationales D2-55 (2 novembre 1724).

449 Sur un total de 1905 adultes marins (nous n'avons pas pris en compte les 150 ouvriers dans le total) répartis ainsi : « *Il y a aux Sables et à La Chaume 116 maîtres de navire et de barques, 151 officiers mariniers, 1189 matelots de service, 125 invalides, 38 matelots fuyards, 286 mousses et 150 ouvriers travaillant pour la marine* ».

450 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche*, Manuscrits de Collinet (1739-1782), Centre Vendéen de Recherches Historiques, 2002, p. 234.

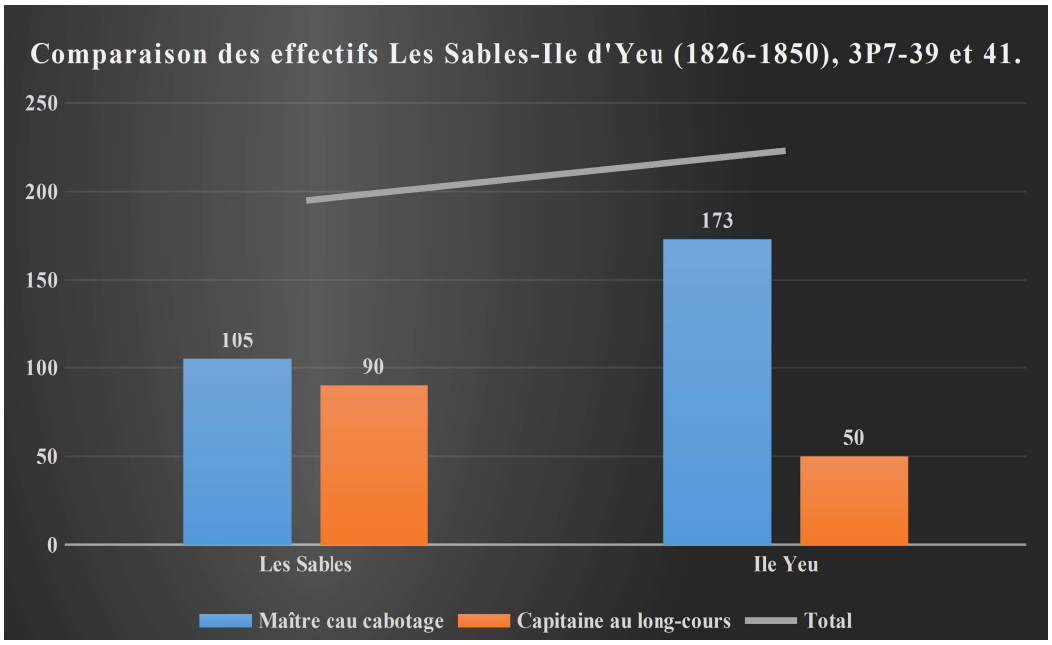
Graphique n°67 : Évolution du nombre de capitaines (1724-1866)



Il apparaît donc que la plus forte représentation des capitaines se situe au début de l'Empire où 135 capitaines sont recensés dans la matricule ouverte entre 1804 et 1816[451]. Après cette période de fort enregistrement nécessité par le nombre important de navires morutiers à commander jusqu'à la fin de l'Ancien-Régime, le nombre s'étiole et tombe à 87 en 1846 soit une baisse de 35,6% en quarante-ans puis à 21 en 1866[452]. Cette catégorie représente ainsi en 1846, 19% des navigants. On note ici une forte augmentation de leur représentativité en l'espace de cent-vingt ans (passant de 6% à 19%) entre 1724 et 1846 même si leur nombre est moindre. En l'espace de dix ans (1836-1846), le nombre des capitaines se stabilise à moins de quatre-vingt-dix ; une donnée confirmée par la matricule correspondante[453].

451 SHD Rochefort, 3P7-18.
452 ADV, 6M 311. Le recensement de 1866 en compte 15 aux Sables (capitaines et maîtres au cabotage compris) et 6 à La Chaume.
453 SHD Rochefort, 3P7-41 (1826-1850) : 90 capitaines au long-cours sont recensés et 105 maîtres au cabotage (SHD, 3P7-39, 1844-1850).

Histogramme n°127 : Comparaison des effectifs des capitaines au long-cours et des maîtres au cabotage des Sables et de l'Ile d'Yeu (1826-1850), source : registres 3P7-39 et 3P7-41.



Si l'on change d'échelle et que l'on compare les capitaines et maîtres au cabotage des Sables par rapport à leurs homologues îlais, la place des Sables est moindre avec 46,7% des effectifs avec toutefois une plus forte représentativité des capitaines au long-cours (64,3% du total de cette catégorie) que de maîtres au cabotage. À la décennie suivante par contre, les commandants sablais (maîtres et cabotage et capitaines au long-cours) ne forment plus que 42,2% du total ; les commandants insulaires ayant supplanté les Sablais[454]. L'année de l'arrivée du chemin de fer aux Sables (1866) sonne le glas de la représentativité des capitaines marchands sur la place des Sables. En effet, le recensement de population n'en compte plus que vingt-et-un soit quatre fois moins que vingt ans plus tôt alors que 92 capitaines sont formés entre 1850 et 1865[455]. Certes un certain nombre peut avoir disparu en mer ; c'est le cas pour quinze d'entre eux (16,5%). Le métier continue d'attirer des candidats mais ce chiffre très bas – de 21 – tend à prouver que les capitaines juste formés ne trouvent pas d'emploi aux Sables. Il y a donc une forme d'évasion de l'emploi pour cette catégorie de marins ce qui semble logique au regard de la vocation de port de pêche de la ville des Sables. Si par contre le nombre de marins augmente en ville à cette période précise, ce n'est pas le cas des capitaines au long-cours qui doivent chercher un emploi dans de grands ports de commerce (voir partie 1). Les vingt-et-un capitaines restant sont inactifs en raison de leur âge. Les jeunes diplômés sont partis vendre leurs compétences sur les grandes places marchandes. C'est ainsi que douze capitaines soit 13% de l'ensemble s'établissent par exemple à Caen pour les deux frères Barbeau arrivés respectivement en 1852 et 1864 donc non recensés en 1866[456]. D'autres préfèrent Le Havre (1), Paimboeuf (1), Nantes comme les deux frères Bertin (4), Rochefort (1), Ré (1) et Oléron (1), Bordeaux (2).

454 SHD Rochefort, 3P7-69 (1849-1865). Sur les capitaines insulaires se reporter à Jean-François HENRY, *La dame du grand mât, une cap-hornière en 1900*, Yves Salmon éditeur, 1983.
455 SHD Rochefort, 3P7-69 (1849-1865).
456 Firmin né en 1814 (cohorte 2, n°29) et Frédéric Raymond Barbeau, né en 1816 (cohorte 1 n°30) sont fils d'un garde-champêtre, ancien porte-drapeau du général Charette et de Suzanne Constance Goulpeau (1781-1853) la fille du capitaine Guillaume Goulpeau (1740-1788). La mort de leur frère Étienne Barbeau (1804-1838, péri en mer) est mentionnée dans les correspondances de la Ville des Sables en ces termes « *depuis plusieurs années, il était domicilié à Nantes où il avait épousé la fille de M. Le Ray, constructeur et armateur de navires chez lequel il habitait* » (AM LS DII-79, 21 janvier 1839).



Document n° 74 - Le capitaine Théobald Polycarpe David (1830-1864, disparu en mer) admis au grade de capitaine au long-cours, le 24 juillet 1857, commandait à Bordeaux depuis novembre 1858. Ce trois-mâts appartenant à l'armateur Calvé était sous le commandement de David depuis le 2 juillet 1862. Le capitaine David avait effectué deux voyages vers le Sénégal avec ce bâtiment jusqu'à sa disparition au départ de Maracaibo en janvier 1864. Il fut porté aux Absents sans nouvelle par décision du 31 décembre 1865 (SHD, 3P7-69 n°288) [coll. part.].

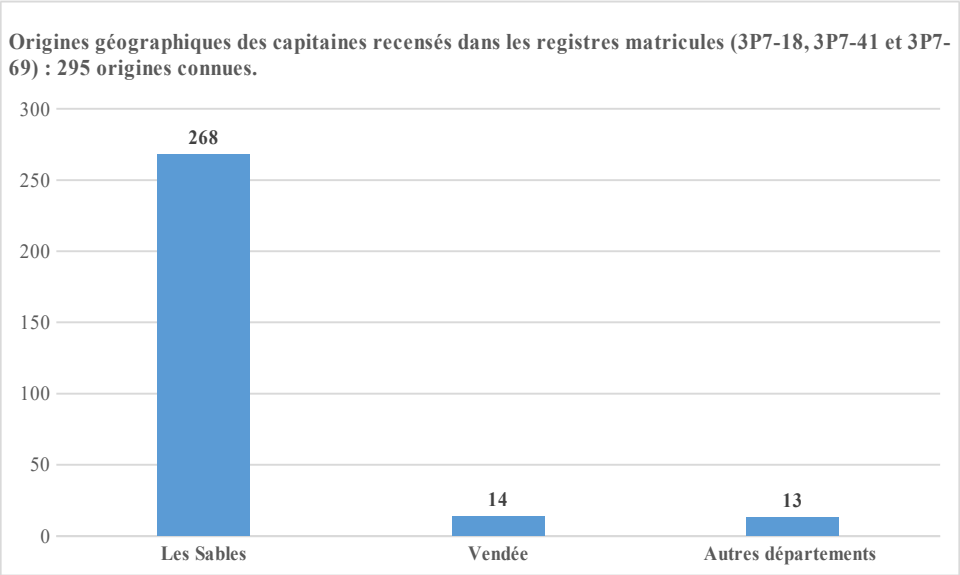
L'exode professionnel n'est pas une nouveauté puisque nous avions recensé quinze capitaines installés à Nantes[457] sous la Restauration soit 16,5% du total des capitaines de la matricule parmi lesquels certains reviendront terminer leur carrière aux Sables comme le capitaine Malescot qui résidait « *auprès de chez M. Jollet, constructeur quartier de l'Aunay chez son frère à la corderie* »[458]. Sur cette période, Nantes s'affirme comme le port attirant le plus de capitaines sablais loin devant Bordeaux (2 cas) ou Marseille (1 cas). L'un d'eux, Alfred Guiod reçu capitaine en juin 1843 ose même une migration jusqu'aux Açores d'où il commande des navires portugais[459].

457 Hervé RETUREAU, « Les capitaines sablais du quai de la Fosse à Nantes », *Revue Olona* n°229, 2014. SHD Rochefort, 3P7-41.
458 AD L-A 7R4/1108, folio 146.
459 SHD Rochefort, 3P7-41 n°66.

Leurs origines géographiques et sociales

Les origines géographiques (**Annexes 92-93**)

Histogramme n°128 : Les origines géographiques des capitaines de navire sablais.



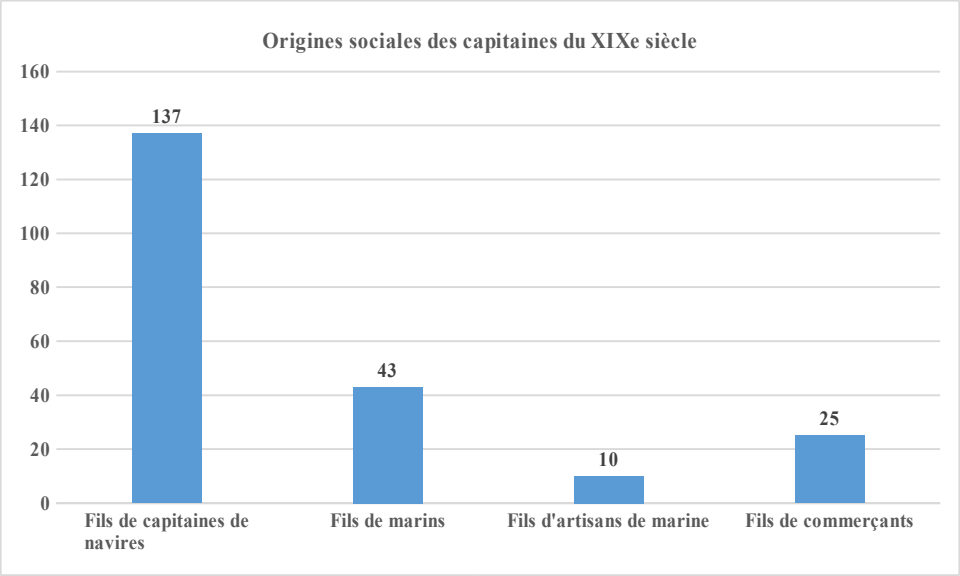
Le recrutement des capitaines au long-cours sablais entre 1804 et 1865 atteste d'un fort ancrage local. La tendance s'affirme à mesure que l'on avance dans le XIX[e] siècle passant de 79,3% en 1804 à 91% au milieu du XIX[e] siècle. L'origine géographique des capitaines et maîtres au cabotage recensés en 1846 confirme cette tendance puisque 94% d'entre eux étaient nés aux Sables. Seuls six n'en étaient pas originaires ce qui dénote une faible attractivité du port sablais[460] contrairement aux ports de la Seudre où ce taux atteint 10%[461]. Ceci tend à prouver que le port s'autosuffisait en capitaines. Il y avait suffisamment de main-d'œuvre qualifiée à ce poste sur place sans chercher à en recruter au-dehors. Ce phénomène « d'isolement social » n'est pas un cas isolé puisque les autres études portant sur les origines des capitaines au long-cours attestent de ce recrutement local doublé d'une vie sociale entre gens de même condition. Dans la Seudre, étudiée par Thierry Sauzeau, les capitaines s'unissaient à des filles de la bourgeoisie locale (notaires, négociants) mais leur mode de vie les portaient aussi à épouser de riches citadines à Bordeaux ou La Rochelle. L'endogamie était donc prolongée, au prisme de la mobilité géographique, par une réelle homogamie.

460 Soit six capitaines et maîtres au cabotage sur 90 recensés. Ils étaient originaires de Tours, Donges, St Domingue, Brétignolles, Château d'Oléron et Napoléon (La Roche sur Yon).
461 Thierry SAUZEAU, *Les marins de la Seudre, entre sel charentais et sucre antillais (XVIIIe-XIXe siècles)*, Geste éditions, 2005, p. 215.

Le poids de la filiation

Si les capitaines qui commandent aux Sables-d'Olonne sont des enfants du pays, rompus aux techniques de navigation locales dès leur enfance comme nous l'étudierons ci-après, de quel milieu social sont-ils majoritairement originaires ?

Histogramme n°129 : Origines sociales des capitaines inscrits sur les registres matricules entre 1804 et 1865 (215 cas) 3P7-18, 3P7-39 et 3P7-41.



Il s'avère que 63,7% des capitaines étaient déjà fils de capitaines de navire soit un peu moins des deux tiers ; un ratio semblable à ce qu'il était au XVIII[e] siècle où 65% des capitaines terre-neuvas étaient eux-mêmes issus du milieu du commandement. Prenons l'exemple des frères Bourron pour la période la plus ancienne. Nicolas (1706-1746, Le Cap) et Robert (1708-1786) suivirent les traces de leur père, le capitaine Robert Bourron. La mort précoce de Nicolas aux commandes de *L'Invincible* aux Îles[462] permit à son fils Nicolas (1733-1763, en mer) de commander le morutier *La Bien Aimée*[463] pour une courte durée puisque lui aussi mourut prématurément. Robert Bourron commandait à Terre-Neuve, *Le Robert,* et son fils commandera également le morutier *Le Vorace* une vingtaine d'années plus tard[464]. Le seul nom de famille aurait-il valeur de recommandation au sein du monde des négociants ?

Leur grand-père Nicolas Bourron (v. 1637-1719) lui-même qualifié de bourgeois et de maître de navire s'était uni à Marie Tortereau, issue d'une famille de négociants[465]. La fonction de capitaine semble « héréditaire » ou tout au moins transmissible d'une génération à l'autre. Les deux frères Bourron épousèrent les filles d'un marchand de drap originaire du Dauphiné, le sieur Gaspard Vially (v. 1667-1753) marié aux Sables en novembre 1696 à Esther Petrou. Robert Bourron et Esther Vially (1711-1794) eurent six enfants dont quatre garçons. Trois d'entre eux atteignirent l'âge adulte et devinrent capitaines à leur tour. Ces derniers épousèrent tous des filles de capitaines et Robert, sa propre cousine germaine, prénommée elle aussi Esther Vially (1739-1811) comme sa propre mère.

462 Alain GÉRARD, *Ibid.*, p. 59.
463 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche,* p. 124.
464 Alain GÉRARD, *Ibid.*, p. 60 et 214.
465 Les Tortereau possédaient selon Bernard Michon 9,6% de l'armement morutier olonnais dans la première moitié du XVIII[e] siècle, p. 167 et 169. Bernard MICHON, *Le port de Nantes au XVIII[e] siècle. Construction d'une aire portuaire*, Presses Universitaires de Rennes, 2011.

La généalogie des Bourron atteste d'une reproduction sociale et professionnelle forte d'une génération à l'autre. Les rares filles mariées épousent dans tous les cas un capitaine dont Honoré Febvre, né en 1770, qui eut le privilège de s'unir successivement aux deux cousines Bourron. Les trois frères Bourron présentés ci-dessus avaient une sœur restée célibataire, Esther (1744-1826) dont les neveux et nièces héritèrent[466]. À ce moment-là, la famille était éclatée sur Nantes, Châteaubriand voire La Guadeloupe et Cayenne. Ne vivaient aux Sables que l'épouse d'Honoré Febvre et ses enfants qui tous devinrent capitaines à leur tour. Sur cinq générations, la reproduction sociale est exclusive et cloisonnée et atteste d'une cohésion structurée autour de deux piliers : le métier et le poids écrasant de la famille (**Annexe 91**).

Les capitaines de navire sont donc issus d'un milieu maritime dans 88,4% des cas et quelques fils d'artisans de marine se sont projetés dans le capitainat à l'image de Jacques Borgnet (1773-1828), le fils du maître poulieur Noël Borgnet (1736-1807) déjà évoqué et qui fut reçu le 21 Fructidor an VIII (8 septembre 1800) à Nantes[467] et commanda la goélette *La Sablaise* de 1804 à 1809 jusqu'à ce qu'il soit pris par les Anglais le 24 mars 1810. Il réussit cependant à se sauver dans un canot. Jacques Borgnet fut le seul capitaine de cette pléthorique famille d'artisans de marine.

Quelques capitaines réussissaient à s'extraire d'un milieu familial plus modeste. Ainsi, au cours du XIX[e] siècle c'est entre 13,5% et 15%% de fils de marins qui deviennent capitaines. Quelles raisons expliquent que ces enfants soient sortis du lot ? Une aptitude particulière au métier, au commandement ? Un capitaine qui les prend sous son aile par amitié ? Toujours est-il que cette ascension sociale non négligeable pouvait permettre à cette minorité d'accéder au grade le plus important du monde navigant et de vivre bourgeoisement, en un mot, de sortir de son milieu. Ainsi, au XVIII[e] siècle, Jacques Veillon (1714-1781) fils d'un simple matelot, prénommé Jacques également (v. 1687-1778), accède au grade de capitaine vers 1740 soit à une période où l'armement morutier réclame des commandants. C'est l'époque où le port compte encore quarante-cinq morutiers en 1744[468]. Ses deux fils : Jacques (1738-1790) et Maurice (1748-1823) deviendront capitaines à leur tour, épouseront des filles de capitaines et assureront à leur descendance le même métier puisque six cousins Veillon seront reçus à l'amirauté[469]. Pour cette minorité, somme toute relative, la mobilité sociale a pu notamment être rendue possible par une libération de places liées aux creux causés par les guerres maritimes, c'est une hypothèse envisageable. François Placide Servanteau (1784-1851)[470] accéda au grade de capitaine même si son père ne put l'être alors que tous les membres de sa famille commandaient. Derrière cette exception se cache une raison médicale. En effet, son père, François Servanteau (1741-1798) « *dit le manchot* » selon Collinet[471] n'a pu endosser le métier comme ses quatre autres frères ou ses cousins en raison de son infirmité. On peut dans ce cas présent supposer que la famille Servanteau et ses alliés aient encouragé le jeune François Placide à accéder au capitainat. Vivant à La Chaume, trois de ses camarades d'enfance, fils de matelots deviennent également capitaines. Pierre Pitra (1788-1864)[472], fils de Jean-Pascal Pitra (1756-1833) devient maître au cabotage en août 1827 soit relativement tardivement puisqu'il est âgé de 39 ans. Quant aux deux fils de Simon Bouget (1770-1809, île d'Aix), simple matelot, mort à 39 ans lors des terribles combats en

466 ADV, 3[E]71/83, Notaire Giraudin, acte du 21 septembre 1827 (n°207).
467 SHD Rochefort, 3P7-18 n°24.
468 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche*, p. 65.
469 Comme le confirme le registre matricule 3P7-18 avec Jacques Maurice Pascal Veillon (1778-1845), François Veillon (1779-1831), Jacques Veillon (1775-1813), Jean (1772-1852) et Pierre Veillon (1784- ?).
470 Cohorte 2, n°646.
471 Alain GÉRARD, *Ibid.* p. 211.
472 Cohorte 2, n°574.

rade de l'île d'Aix, ils réussirent à atteindre cet objectif. Qui a pu aider ces deux orphelins dans leur désir de quête sociale car pour entrer à l'école de navigation, il fallait des subsides. Comment Catherine Geay veuve Bouget, chargée de six enfants a-t-elle réussi à envoyer ses deux fils s'instruire ? Pourtant Louis (1799-1877) et Simon Bouget (1798-1858)[473] purent commander et l'aîné transmettra le flambeau à son propre fils Pierre Isaac (1826-1883). Par ailleurs, leurs deux sœurs épousèrent l'une un maître au cabotage en la personne de Jacques Raimbert (1797-1873)[474] et l'autre l'instituteur Pierre Samson Febvre (1817-1893), le fils du capitaine de navire Pierre Febvre (1775-1826). Ces enfants ont réussi leur vie et quand Pierre Isaac Bouget rédige ses mémoires, il n'oublie pas de souligner cette appartenance à une « *très bonne et honorable famille de La Chaume* »[475].

Quelques fils du peuple se distinguent ainsi de l'oligarchie locale ce qui prouve que l'accès à ces postes à responsabilités n'est pas complètement verrouillé par ces puissantes familles. Cette tendance est notamment visible au milieu du XIX^{e} siècle où 50% des capitaines de navire sont fils de commandants et 15,2% fils de matelot[476]. Néanmoins on peut deviner une forme de réseaux imperceptibles entre eux notamment en terme d'accessibilité aux commandements les plus intéressants et à l'entremise des armateurs. Quand un armateur doit confier le commandement de son unité à un capitaine, il le fait d'autant plus en confiance qu'il connaît le père ou des oncles garants d'une réputation solide et de bonnes aptitudes à mener le navire et les hommes qui le composent. Ces capitaines qualifiés sous l'Ancien-Régime « d'honorables hommes » ont ainsi un prestige reconnu dans la société maritime sablaise. En plus des qualités nautiques que l'on abordera ci-après reconnues par un examen, le capitaine endossait également un rôle économique non négligeable dans l'écoulement des marchandises transportées. Il devenait le représentant « outre-mer » d'une société de commerce locale et se devait de négocier et faire fructifier les fonds de ladite entreprise ; négoce auquel il était associé. Le capitaine n'était pas qu'un marin au sens large du terme, il était aussi auréolé d'une dimension négociante et financière qui nécessitait de solides connaissances apprises au contact d'aînés rompus à ces méthodes et pratiques. Ces connaissances leur avaient été transmises par leurs pairs et impliquaient une scolarité réussie. Ainsi, le maître d'hydrographie sablais, Jean Veillon (1772-1852)[477] accueillait-il en son domicile du quai des Sables les futurs candidats au poste de capitaine afin de leur enseigner la science nautique et André Collinet précise bien qu'il fut instruit, dans son enfance, par deux régents l'un à La Chaume et l'autre aux Sables, le sieur Libaudière, cordier et fils de capitaine de navires[478]. En 1786, une Ordonnance précise que les capitaines devront savoir lire et écrire.

Que dire alors du jeune Henri Auguste Constant Bompart (1799-1863)[479] enfant naturel né aux Sables d'un enseigne de vaisseau et d'une journalière qui ne fut reconnu par son père biologique que le 7 décembre 1801 soit 2 ans ½ après sa naissance[480]. Le jeune Bompart gravit néanmoins les échelons pour devenir capitaine à son tour, à tout juste 24 ans, le 24 avril 1823 et il scella un excellent mariage avec la fille d'un constructeur de navire local, gros propriétaire de biens immobiliers dans le quartier du Passage, trois semaines plus tard.

473 Cohorte 2, n°110 et 111.
474 Cohorte 2, n°605.
475 « *Renseignements sur ma navigation de 1838 à 1875 à M. Pierre Bouget, cap* », coll. part.
476 SHD Rochefort, 3P7-41. Sur 78 capitaines au long-cours recensés nous connaissons 66 professions du père : 33 sont fils de capitaines, 4 de maîtres au cabotage, 10 de matelots, 3 de propriétaires, 3 d'officiers, 2 d'orfèvres, 2 de tonneliers, 1 de charpentier, cordonnier, employé au tarif, forgeron, garde-champêtre, perruquier, marchand, négociant, tailleur.
477 Cohorte 3, n°671.
478 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche.* p. 51.
479 Cohorte 2 n°95.
480 SHD Rochefort, 3P7-39 n°133.

Son père l'aida néanmoins comme le prouve cet acte du 21 Floréal an XI (11 mai 1803). Le maire des Sables[481] écrit à Narbonne au citoyen Robert pour lui donner les renseignements souhaités par la famille paternelle de l'enfant éduqué aux Sables par sa mère. Le maire écrit

Je vais y répondre avec l'impartialité que réclament l'honnêteté de la famille de cet enfant et les dispositions favorables qu'elle annonce à son égard. On ne doit avoir aucune inquiétude sur son éducation physique elle sera douce et accompagnée de tous les soins les plus attentifs d'une mère qui, quoique peu fortunée, paraît avoir pour lui le plus tendre attachement et m'a témoigné la plus vive répugnance à s'en séparer. Cependant désintéressée pour elle-même et s'occupant davantage du bien-être de son fils, elle consent à le remettre à la disposition de la famille du père mais seulement lorsqu'il aura l'âge de 7 à 8 ans parce que ce n'est guère qu'à cet époque qu'il deviendra susceptible d'une éducation morale qu'elle n'est pas propre à lui donner. En attendant elle l'envoie à l'école pour apprendre les premiers éléments de la lecture mais lorsqu'il sera question de former ses mœurs et de le disposer à la vertu, je ne peux vous dissimuler qu'il deviendra nécessaire de la confier à d'autres mains.

Cet enfant déchiré entre des adultes de milieux sociaux radicalement opposés, réussit néanmoins à faire sa place parmi des adultes bienveillants, soucieux de son éducation. Sa mère Marie-Anne Fontaine décède à l'âge de 71 ans dans le quartier du Passage où elle tenait un cabaret rue du port[482]. Sans doute faut-il voir à travers la profession de sa mère, les réserves qu'émet le maire des Sables quant à l'éducation du jeune Henri.

Seuls moins de 12% sont donc originaires d'un milieu professionnel purement terrien. Parfois, l'explication est à chercher autour du métier familial et du poids du droit d'aînesse. Dans cette famille de boulangers, le frère aîné, Martin Michel (1768-1841) reprit le fournil paternel nécessitant une reconversion professionnelle pour ses frères cadets. Les deux frères Ardor deviennent capitaines en 1803 et 1816 mais l'aîné restera capitaine en second sous le commandement de son frère à bord de *L'Heureux Décidé*[483] *(voir ci-après)*. Jean-Pascal (1771-1822) et Pierre Ardor (1774-1836) périrent tout deux en mer[484]. Cette reconversion leur fut fatale.

Nos statistiques sont en adéquation avec l'échantillon des 87 capitaines et maîtres au cabotage recensés en 1846 puisque 62% étaient déjà fils de capitaine. Parmi eux, combien avaient au moins un grand-père capitaine ? À cette question, la réponse est de 44,4%[485] et quand on cherche combien avaient leurs deux grands-pères capitaines, la réponse est nettement inférieure puisque seuls 22,7% sont concernés. Il existe de véritables dynasties de capitaines ce qui témoigne de la forte tradition maritime du port. Prenons l'exemple de René Samuel Guinement (1808-1876)[486] capitaine au long-cours dès le 5 juin 1833[487] et courtier-maritime à partir de 1853[488]. Sa généalogie est sans équivoque et illustre un certain cloisonnement social endogène presque sectaire (**Annexe 94**). Fils de capitaine, petit-fils de capitaine tant côté paternel que maternel, il est également arrière-petit-fils de capitaines par ses quatre aïeux et huit de ses trisaïeux (voir arbre ci-dessous). Ses propres parents mariés en entre cousins germains le 21 Prairial an XIII (10 juin 1805) ont intensifié le poids du milieu familial et professionnel ce qu'il imitera en épousant sa propre cousine germaine Suzanne Adélaïde Buffet (1815-1896), la fille d'un marchand de draps sablais. Deux de ses frères

481 Correspondance de la ville des Sables, D II-76 (1803-1813).
482 Décès survenu le 27 décembre 1846. Célibataire, fille de Thomas Fontaine, forgeron et Marie-Anne Jouneau. Née aux Sables le 22 novembre 1775.
483 SHD Rochefort, 3P10-10 (1821-1822), n°177.
484 SHD Rochefort, 3P7-18 n°34 et 65.
485 Nous nous sommes posés la même question à partir du registre matricule le plus ancien pour les capitaines de navire soit entre 1804 et 1816 (3P7-18). À cette époque, 46 capitaines sur 54, fils de capitaine, avaient également leur grand-père paternel dans ce milieu soit 85,2%.
486 Cohorte 2 n°368.
487 SHD Rochefort, 3P7-41 n°104.
488 SHD Rochefort, 3P7-68 n°9.

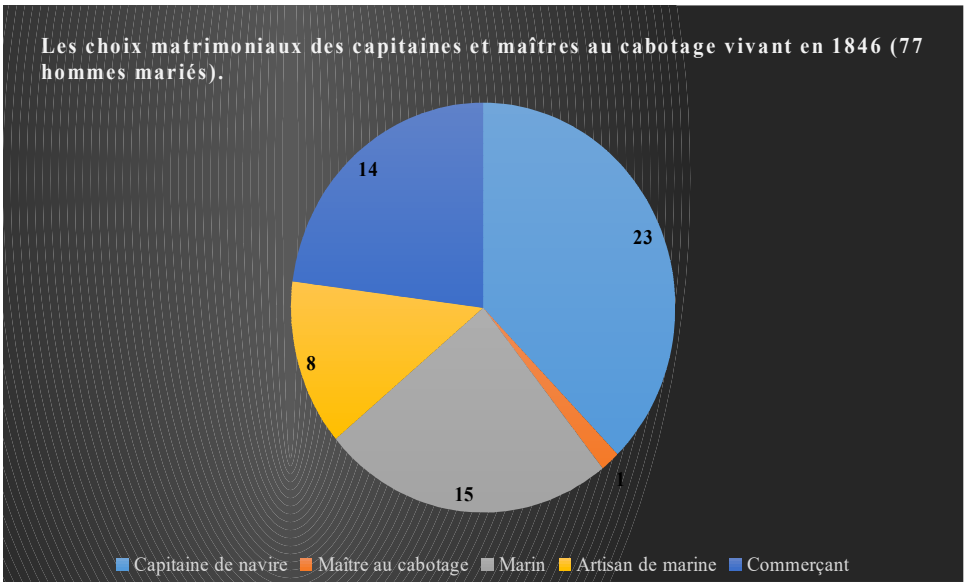
(Pierre Léandre et Saint Preux) deviendront aussi capitaines au long-cours. Pierre Léandre Guinement (1813-1886) a également reproduit le schéma matrimonial familial en épousant sa cousine Esther Désirée Bertaud qui lui donna cinq enfants.

Enserrés dans des réseaux multiples, les capitaines reproduisaient un schéma matrimonial singulier ajoutant ainsi une couche supplémentaire à leur société presque « hermétique ». S'ils partageaient avec les maîtres au cabotage, une tendance à l'entre-soi, chez les capitaines, elle semblait proportionnelle au montant du capital culturel nécessaire à l'exercice de commandements sur des équipages importants, sur des routes lointaines et en prenant des risques supérieurs aux caboteurs. On sent à l'analyse croisée entre capitaines et maîtres au cabotage une certaine différence sociale alors que ces deux composantes de la société maritime forment une élite. Une élite qui n'est pas unie face au petit peuple de la mer.

L'union matrimoniale, reflet d'une stratégie

Focalisons-nous sur les 77 épouses de capitaines de navire et maîtres au cabotage de notre corpus recensées en 1846 pour comprendre le jeu des alliances de cette catégorie sociale.

Graphique n°68 : Les choix matrimoniaux des capitaines de navire et maîtres au cabotage.



Dans ce milieu privilégié, les capitaines s'unissent majoritairement à des filles issues du monde global des gens de mer dans 57,1% des cas et, dans 52,3% des unions à l'intérieur de ce cercle professionnel, l'épouse est une fille de capitaine.




Documents n° 75 et 76 - Le capitaine au long-cours Jean Aimé Durand (1757-1850), fils d'un perruquier du port et son épouse Émélie Adélaïde Désirée Béliard (1764-1837), sage-femme et fille du capitaine Jacques André Béliard (1740-1791). Fonds MASC, coll. société historique Olona.

Ainsi, le père et le fils Armant[489] épousent-ils des filles de capitaines de navires reproduisant ainsi sur deux générations leur milieu social. On assiste bien à une forte tendance à célébrer des mariages dans son milieu d'origine avec une certaine homogamie même si on note des épouses de capitaines issues du milieu commerçant (18,2%) ou de celui des artisans de marine (10,4%) comme les cousines Borgnet, filles des frères René (1732-1806) et Mathurin Borgnet (1743-1816), forgerons de marine sur le port mariées aux capitaines Jean Jonathas Pommeray (1766-1848) et Jean Veillon (1772-1852)[490]. Il est rare voire inconcevable qu'une fille de journalier épouse un capitaine pourtant le cas s'est présenté deux fois mais les capitaines étaient nés en dehors des Sables[491]. Était-ce perçu par le monde sablais comme une mésalliance ? On peut le supposer ou bien faut-il y voir une stratégie familiale plus ancienne ? Les capitaines nés aux Sables épousaient des filles de capitaines par l'entregent de leurs propres familles respectives qui avaient préparé l'union. Par ailleurs, 19,5% des capitaines acceptent de conclure un mariage inférieur en épousant des filles de marins comme le fit Pierre Bazile Mourailleau (1792-1856)[492] qui s'unit le 9 avril 1822 à Aimée Madeleine Gautreau (1804-1878), la fille du marin Toussaint Pascal Gautreau (1777-1841) et de la poissonnière Catherine Oudré (1771-1845).

Dans près de 43% des cas, l'épouse d'un capitaine de navire n'a donc pas été élevée dans le milieu maritime qu'elle embrasse le jour de son mariage. On peut supposer que l'union de la fille du riche constructeur de navires André Courtet avec le maître au cabotage Henri Bompart (1799-1863)[493] déjà évoqué n'est somme toute pas si innocente. La jeune fille même si elle n'est pas fille de marin et encore moins de capitaine a probablement dû fréquenter les capitaines en devenir qui poussaient la porte de l'atelier familial en présence de leurs armateurs. Le milieu a donc ici favorisé les rencontres et les unions. Pourtant, les deux fils du capitaine André Buffet (1756-1835), eux-mêmes capitaines au long-cours, ne se marient pas dans leur milieu socio-professionnel puisque Joseph Antoine Buffet (1790-

489 Louis Aimé Armant (1812-1875), cohorte 2, n°6 et son père Louis Armant (1787-1852), cohorte 2 n°7.
490 Mariées respectivement le 10 mai 1800 et 19 juillet 1814.
491 Il s'agit des capitaines François Louis Barreau (1812-1871), cohorte 2, n°40 et Jacques Jaulin (1780-1866), cohorte 2, n°386. La première était native de Rochefort et la seconde de Saint-Florent des Bois.
492 Cohorte 2 n°526.
493 Cohorte 2 n°95.

1862)[494] épouse en août 1818, Marie Eléonore Proust, épicière, fille d'un charron et d'une charcutière. Quant à son frère cadet André Honoré Benjamin (1800-1870)[495], il prend pour épouse Marie Désirée Giret (1804-1891) une propriétaire fille d'un boucher du centre-ville. Les filles de commerçants épousent volontiers des capitaines de navires.

On peut distinguer une différence de comportement mineure entre capitaine et maître au cabotage puisque les capitaines semblent plus enclins à épouser une fille de leur milieu dans 35,7% des cas alors que les maîtres au cabotage semblent plus élargis dans leur ouverture sociale puisqu'ils ne sont que 25,7% à choisir une fille de capitaine. Pour ces prétendantes, le mariage permet une réelle ascension sociale.

B- Devenir capitaine de navire ou maître au cabotage dans une société maritime

Les capitaines forment une minorité active et assurant son ascendant sur les populations maritimes. Quel parcours ces hommes qui président aux destinées de la masse des matelots ont-ils suivi ? Quels facteurs peuvent expliquer leurs parcours professionnels dans une société hiérarchisée laissant peu de place au hasard. Comme l'a remarqué Frédéric Candelon-Boudet : « *Cette étude des interactions sociales, nécessairement complexe eu égard à l'étendue et donc à l'hétérogénéité du groupe, doit permettre de préciser le positionnement des capitaines au long cours dans l'économie maritime et la société portuaire en dégageant quelques constantes, tout en soulignant la spécificité de certains parcours, à l'aune des trajectoires ascendantes ou, au contraire, descendantes des capitaines* »[496].

Le temps de l'apprentissage empirique

Les trente-deux capitaines que nous « traçons » sur les trois cohortes ont commencé dans 92,5% des cas par un apprentissage de mousse et, si l'on insère les novices, la totalité d'entre eux est donc passée par le stade d'apprenti. Comme dans la Seudre, les familles de forte tradition maritime semblaient considérer l'apprentissage en qualité de mousse comme le plus sûr moyen de tester les capacités d'un jeune et de lui inculquer les bonnes pratiques du bord. Destinée à attirer des terrines, la création du noviciat ne semble pas avoir eu d'impact sur ces milieux sociaux qui conservaient leur confiance à la voie la plus traditionnelle de la formation.

Le seul capitaine de la cohorte 1 qui ne soit pas passé par le stade de mousses est le jeune Julien Aimable His (1819-1852, péri en mer)[497]. Natif de Tours, fils d'un propriétaire aisé non issu du monde maritime, il commença en tant que novice, à l'âge de dix-sept ans, le 4 juin 1836 à bord de la chaloupe *L'Hirondelle*, patron Pigeon. Une « belle envolée » pourrait-on se permettre de dire. S'il n'est pas issu du monde de la mer, il demeure dans le logis de l'ancien armateur Bouhier de la Bergerie, rue Napoléon dans le vieux quartier du Passage au milieu des marins[498]. Poursuivant par une navigation au cabotage, le jeune His est reçu capitaine au long-cours le 17 juillet 1844 à Rochefort, à l'âge de vingt-cinq ans, entreprend de régulières traversées vers Cayenne[499] et finit par périr au large du Brésil en novembre 1853

494 Cohorte 2 n°149.
495 Cohorte 2 n°150.
496 Frédéric CANDELON-BOUDET, « Prosopographie des capitaines de navire marchands à Bordeaux au XVIII[e] siècle : atouts et contraintes méthodologiques », *Revue d'Histoire Maritime* n°18, PUPS, 2014, p. 267-274.
497 Cohorte 1 n°383. Cette cohorte ne comprend que quatre capitaines : les nommés Berge, Guinement, His et Servanteau.
498 Michel BROSSARD, *Maison d'armateurs des Sables-d'Olonne et belles demeures du pays d'Olonne*, éditions de Beaupré, 2008, p. 27-39.
499 SHD Rochefort, 3P7-41 n°52.

alors qu'il est aux commandes du brick *L'Auguste & Marie*[500]. Par contre, la tendance se confirme avec les capitaines de la cohorte deux au nombre de vingt-deux où seulement deux d'entre eux entrèrent directement comme novices sans être passés par les mousses[501]. Ces futurs commandants commencent donc leur apprentissage du métier au même échelon que les fils de matelot et ressentent, sans doute, les mêmes craintes et doutes que leurs homologues. Peut-on néanmoins déceler, dès ces premiers contacts avec leur futur métier, une première forme de discrimination ou bien peut-on dire que fils de matelots et de capitaines sont embarqués dans le même bateau ? Globalement les fils de matelots sont deux fois plus nombreux en tant qu'inscrits maritimes que les fils de capitaines puisque sur l'ensemble de la période 15,4% des mousses sont fils de capitaines contre 33,5% de fils de matelots. Il y a donc un peu plus du double de fils de matelots à chercher un poste sur le pont d'un navire que de fils de capitaines (voir tableau ci-dessous).

Tableau n°115 : Part des mousses fils de capitaines par rapport aux enregistrements

Registres de mousses	Nombre de mousses recensés	Profession du père connue	Fils de capitaine	%	Fils de matelot	%
3P7-1 (1750-1764)	371	352	56	**15,9**	186	**52,8**
3P7-2 (1776-1787)	618	593	88	**14,8**	222	**37,4**
3P7-3 (1788-1805)	398	323	50	**15,5**	139	**43**
3P7-13 (1801-1816)	237	234	31	**13,2**	107	**45,7**
3P7-20 (1816-1825)	247	163	28	**17,2**	66	**40,5**
3P7-26 (1826-1838)	317	244	46	**18,9**	103	**42,2**
3P7-27 (1838-1855)	342	294	37	**12,6**	100	**34**
Total	**2 530**	**2 203**	**336**	**15,4%**	**737**	**33,5%**

Le premier embarquement est-il radicalement différent d'un fils de matelot qui ne se destine pas au capitainat ou peut-on déceler, que dès ses premiers pas le mousse, prend son destin et son expérience en mains pour acquérir les gestes qui feront de lui un bon capitaine ? Existe-t-il dès le départ un cursus formateur ou le mousse apprend-il sur le tas, de manière empirique et répétitive, son métier ? Sur l'ensemble de la période, il n'y a pas de distinction quant à l'âge au premier embarquement puisque l'âge moyen est le même soit 13,3 ans que l'on soit fils de capitaine ou de matelot. Cette tendance aperçue dans le registre matricule le plus ancien perdure jusqu'au siècle suivant. L'âge est cependant un peu plus précoce entre 1816 et 1825 où les fils de capitaines débutent à 12,4 ans contre 13,3 ans pour les fils de

500 SHD Rochefort, 3P7-69 n°62. BROSSARD, *Ibid.*, p. 35. Son second Benjamin Poiroud (1834-1866, cohorte 1, n°584) écrivit une lettre relatant le naufrage.

501 Il s'agit de Charles Baptiste Machard (1796-1853, cohorte 2 n°461) et René Samuel Guinement (1808-1876, cohorte 2 n°368). Pour le premier, fils d'un cabaretier du port, le fait de ne pas passer par les mousses pourrait s'expliquer par l'origine socio-professionnelle mais alors pourquoi son propre frère André Baptiste (1798-1876) est passé par les mousses ? Guinement était, on l'a déjà écrit, issu d'une famille de capitaines. Lui aussi, son entrée dans la vie active est retardée alors que son frère commença comme Machard par les mousses ? Une constitution physique plus fragile pour l'un comme pour l'autre peut être avancée, une maladie au moment d'embarquer ?

matelot et c'est notamment avec les fils issus d'un autre milieu professionnel que l'écart se creuse de trois années.

Tableau n°116 : Professions des pères de mousses (registre matricule des mousses 3P7-1, 1750-1764)

Profession du père	matelot	capitaine	Autre profession
Mousses	104 cas	25 cas	25 cas
Âge à l'embarquement	13,7 ans	13,7 ans	16,5 ans

Les chiffres confirment que la profession du père ne détermine pas une entrée plus précoce dans la vie maritime pour leurs fils. Par contre, il est intéressant de mesurer le poids des futurs capitaines parmi la masse des mousses.

Tableau n°117: Taux de transformation des mousses en capitaines.

Registres matricules consultés	Nombre de mousses devenus capitaines	Nombre de mousses inscrits dans le registre	Valeur en % du total des mousses inscrits
3P7-2	23	618	3,7%
3P7-3	18	398	4,5%
3P7-20	20	247	8,1%
3P7-26	15	317	4,8%
3P7-27	25	342	7,3%
Total	**101**	**1 922**	**5,3%**

Entre 1776 et 1855, 101 mousses sortent du lot et deviendront capitaines ou maîtres au cabotage représentant ainsi 5,3% du total des mousses[502] ce qui reste somme toute ultra-minoritaire. Seule une élite pouvait donc espérer sortir du lot puisqu'environ une vingtaine de mousses pouvaient accéder, bon an mal an, à de telles fonctions. Dans la majorité des cas, ils succèdent à un métier occupé avant eux par leurs pères et grands-pères. On distingue ainsi des dynasties de capitaines qui se succèdent de génération en génération (Béliard, Audubon, Servanteau, Goulpeau, Veillon par exemple). Ces postes-là semblent peu ouverts aux fils de matelots comme remarqué précédemment, confirmant l'existence d'un certain cloisonnement socio-professionnel entre quelques grandes familles.

Avec qui naviguaient ces garçons dès leur premier embarquement ? Nous avons choisi une période longue (1750-1805) pour mesurer le poids paternel dans les stratégies d'embarquement.

Tableau n°118 : Part des fils de capitaines débutant avec leur père (1750-1805)

Registre	Nombre de mousses fils de capitaines	Débutant avec leur père	Valeur en %
3P7-1 (1750-1764)	56	8	14,3
3P7-2 (1776-1787)	88	25	28,4
3P7-3 (1788-1805)	50	9	18
Total	**194**	**42**	**21,64**

Il apparaît très nettement que les capitaines de navire sablais n'embarquent pas systématiquement leur fils pour une première approche du milieu maritime. Embarquer pour une première marée avec son père reste finalement très minoritaire en cette seconde moitié de

502 Soit 101 mousses sur 1 921.

XVIII[e] siècle. Seul un peu plus d'un mousse sur cinq, fils de capitaine, serait donc formé par son propre père (21,6%). En février et mars 1764 par exemple, les capitaines terre-neuvas Jean Vigreux[503] (v. 1721-1792) et Louis-Pantaléon Lavergne[504] embarquent leurs fils respectifs et pendant la guerre de Sept Ans, le maître de barque Jacques Lecomte (v. 1722-) forma ses deux fils : André Toussaint (1750-an XIII) et René Aimable (1749-1835)[505] au cabotage. Grégory Boyer a relevé que pour les marins de Berck, 60% des mousses avaient débuté leur carrière avec leur père ou un frère[506]. Les Sablais semblent se singulariser sur ce point-là.

Nous avons pris le cas des cinq frères Servanteau devenus marins dont quatre furent capitaines. Leur père, Jacques Servanteau (1704-1746) mort à Léogane (Saint-Domingue) de fièvre alors qu'il commandait *Le Constant* (armement Nicolas Gaudin) ne put les former. Nous nous sommes intéressés alors à tenter de comprendre qui avait pu suppléer ce père absent dans la formation réussie de ces quatre frères ? Jacques Servanteau[507] le frère aîné, âgé de 13 ans à ses débuts en tant que mousse de 1750 à 1755, fit neuf voyages à Terre-Neuve avec un capitaine apparenté, Jean Collinet (1715-), pour ses trois premières campagnes puis avec son oncle François Boivin[508] (v.1701-1760) pour les quatre suivantes avant de se diriger vers le capitaine Luc Béliard (1719-1763) pour terminer en prime 1755 avec son oncle Boivin. François Boivin a quelque peu suppléé son beau-frère Servanteau dans la formation maritime de Jacques et ses frères. Dans ce cas-là, l'oncle a épaulé ses neveux et a joué le rôle du père à bord. François Boivin a priori, n'a pas eu de fils ce qui peut expliquer ce soin apporté à l'éducation maritime de ses neveux Servanteau. Par ailleurs, il n'était pas non plus le parrain des trois garçons qu'il embarqua.

L'étude du tableau n°118 ci-dessus met en évidence un pic très net de recrutement dans la décennie de la Guerre d'Indépendance américaine. On remarque donc que les capitaines terre-neuvas n'hésitent pas à embarquer à leur bord leurs fils afin de les amariner à ce dur et rude métier de Terre-Neuve. Si c'est un apprentissage terriblement difficile, il est aussi très formateur ce que rejoint la remarque de Le Masson du Parc lorsqu'il précise dans son rapport du 26 juillet 1728 que « *les matelots qui se forment à la mer à cette navigation sont sans contredit les plus robustes et les plus expérimentés gens de mer que l'on puisse trouver pour le service du Roy* »[509]. Il parle ici de matelots ; on peut imaginer que les mousses formés à cette école seront d'excellents marins et de futurs capitaines très compétents. Le capitaine Jacques Bertaud qui commanda pendant au moins dix ans le morutier la *Jeune Thérèse* (1777-1787)[510] s'efforce d'embarquer des fils de capitaines puisqu'au moins cinq passeront entre ses mains dont son propre fils Jacques-Samuel. Le milieu familial et amical reste donc une source sûre d'apprentissage et de formation empirique au métier.

Pour l'année 1787 par exemple, l'âge moyen des capitaines terre-neuvas est de près de 47 ans ce qui témoigne déjà d'une solide expérience et 92% des capitaines sont eux-mêmes fils de marin. Sans doute en embarquant leurs fils, les pères espéraient-ils les former à cette

503 3P7-1 folio 752 (Simon Vigreux).
504 3P7-1 folio 754 (Louis Lavergne).
505 3P7-1 folios 640 et 659.
506 Grégory BOYER, « Les équipages de pêche au poisson frais à Berck sur Mer de 1706 à 1837 », *L'équipage du navire antique aux marines d'aujourd'hui*. Musée maritime de l'île de Tatihou, Actes du colloque du 13 au 15 mai 1999, p. 100-124.
507 3P7-1 folio 33.
508 Marié le 26 octobre 1733 à La Chaume avec Catherine Servanteau, fille de Jacques (vers 1670-1743) et de Suzanne Collinet (vers 1674-1732).
509 Charles DE LA MORANDIÈRE, *Histoire de la pêche à la morue dans l'Amérique septentrionale*, page 586. AN Marine C 5, 22.
510 Armateur Grouneau, 135 tonneaux.

rude mais ô combien gratifiante école de Terre-Neuve qui fit la renommée du port d'autant plus qu'en 1777, par exemple, le port olonnais arme encore 29 terre-neuvas et 19 caboteurs[511] ; dix ans plus tard, en 1787, on compte encore 31 terre-neuvas, 13 caboteurs et 38 chaloupes[512] ce qui implique donc des besoins en commandants potentiels.

Une école d'hydrographie préparatrice à l'examen

Si l'existence d'une école d'hydrographie est attestée à Dieppe dès 1540[513] et que l'Ordonnance de 1584 reprise en 1619 reconfirmée dans le Code Michau de 1629 prévoyait la création d'une école dans chaque port, celle des Sables remonte au moins à 1712[514]. Cependant, il semblerait qu'une école était déjà en place dès l'époque de Colbert puisque les archives de Bordeaux font état d'un sieur Denis, professeur d'hydrographie dieppois, installé aux Sables avant 1682[515] et qui fit la réputation de cette école. Il est notoire que l'ouverture de cette école coïncide avec le développement de la flottille morutière nécessitant des capitaines compétents. L'essor du capitalisme marchand morutier sous le règne louis-quatorzien s'accompagna donc de la création d'infrastructures inédites pour former les dirigeants au commandement et au commerce car le capitaine est avant tout le capitaine d'un navire marchand qui doit négocier les produits qu'il échange d'une rive à une autre. Jacques Savary des Bruslons souligne bien la place qu'occupe le capitaine dans le négoce[516]. Au fil des registres paroissiaux, différents noms de professeurs sont apparus tels M. Gobert[517] puis le capitaine sablais Jean Veillon qui occupa ce poste jusque sous la Restauration. Le conseil municipal déplore en date du 13 août 1850 que depuis un mois « *nous sommes privés de notre professeur d'hydrographie appelé à remplir cette fonction à Paimboeuf* ». Cette absence implique pour les candidats de se former à La Rochelle ou à Paimboeuf auprès du professeur Venceslas Dardignac qui officiait aux Sables jusqu'alors. Les élus rappellent que :

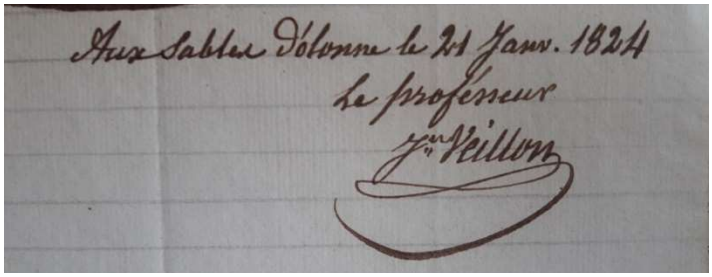
> *de tout temps et même avant la Révolution de 1789, il y a eu aux Sables un professeur d'hydrographie. De tout temps et depuis les vingt-cinq dernières années, les élèves de cette école n'ont jamais été en-dessous la moyenne de 30 à 36*[518].

Cette école jouissait d'une excellente réputation qui dépassait le cadre local si l'on en croit un courrier du maire envoyé au Ministre de la Marine destiné à augmenter « *les appointements du professeur réduits à 1 100 francs* » jugés trop insuffisants[519]. Le maire

511 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche*, p. 197-198.
512 Congés : AN G 5 146.
513 André LESPAGNOL, « Apprendre la navigation : entre la théorie et la pratique », *Église, Éducation, Lumières. Histoires culturelles de la France (1500-1830)*, 1999, p. 171-177.
514 OLONA, *Les origines,* p. 238 et 260. Un professeur originaire de l'île d'Yeu, Jean Tessier (également sous-diacre), y exerça de 1712 à 1745 et y fit sa résidence à l'année par arrêté du Conseil du Roi en date du 17 mars 1736. Les marins de l'île, de Bouin et de Noirmoutier devaient se rendre aux Sables pour y suivre les cours. Collinet, op. cité page 59 cite le professeur Gobert qui forma les quinze capitaines qui partirent pour la malheureuse expédition de Saint-Domingue en 1745-1746. Un certain Louis-Marie Gobert occupe ce poste en 1783 ; est-ce le fils du précédent ? C'est très probable.
515 Archives municipales de Bordeaux, cote GG 994 (école d'hydrographie), document communiqué avec l'aimable obligeance de M. Frédéric Candelon-Boudet. Le sieur Fortin nouvel enseignant à l'école de Bordeaux fut instruit aux Sables par le nommé Denis pendant trois ans. Le document précise « *où l'on a été très content* ».
516 Jacques SAVARY DES BRUSLONS et al., *Dictionnaire universel de commerce contenant tout ce qui concerne le commerce qui se fait dans les quatre parties du monde...Composé en parties sur les mémoires de feu Sieur Jacques Savary des Brulsons,...et perfectionné par feu M. Philemon-Louis Savary,... 3, Supplément*, éd. par Philémon Louis Savary (À Paris, Chez Jacques Estienne, 1730).
517 AM DI-5, Le 31 juillet 1794, le conseil municipal s'inquiéta de lui trouver un remplaçant sachant le sieur Gobert « *depuis longtemps malade et hors d'état de donner aucune instruction* ». Il mourut le 13 pluviôse an III (1er février 1795) aux Sables à 62 ans, rue du Boulet rouge avec le qualificatif d' «hydrographe de la marine ». Il était né aux Sables et s'était marié le 26 juin 1759 à Louise Barbier. Il était fils de François et de Louise Tessier.
518 AM LS DII-80, 13 et 26 août 1850.
519 AM DII-75, lettre du 23 Brumaire an X (14 novembre 1801).

flatte alors le professeur Guilbert qui « *a donné* [à l'école] *par ses talents et son zèle une réputation qu'elle n'avait point encore obtenue [*et qui*] devient de jour en jour plus intéressante. Le nombre de jeunes gens qui la suivent s'élève déjà de 35 à 40 et la paix maritime en rendant au commerce son ancienne activité doit nécessairement l'accroître ».* Il poursuit ses éloges en précisant que cet *« établissement a déjà donné au long-cours et à l'école polytechnique un nombre d'excellents sujets qui excède même celui fourni par beaucoup d'autres ports d'une classe supérieure* ». Les capitaines faisaient preuve, par leurs fonctions, d'un solide bagage intellectuel.[520]

Qui était le capitaine Jean Veillon (1772-1852)[521] devenu professeur pour former de futurs capitaines au long-cours ?

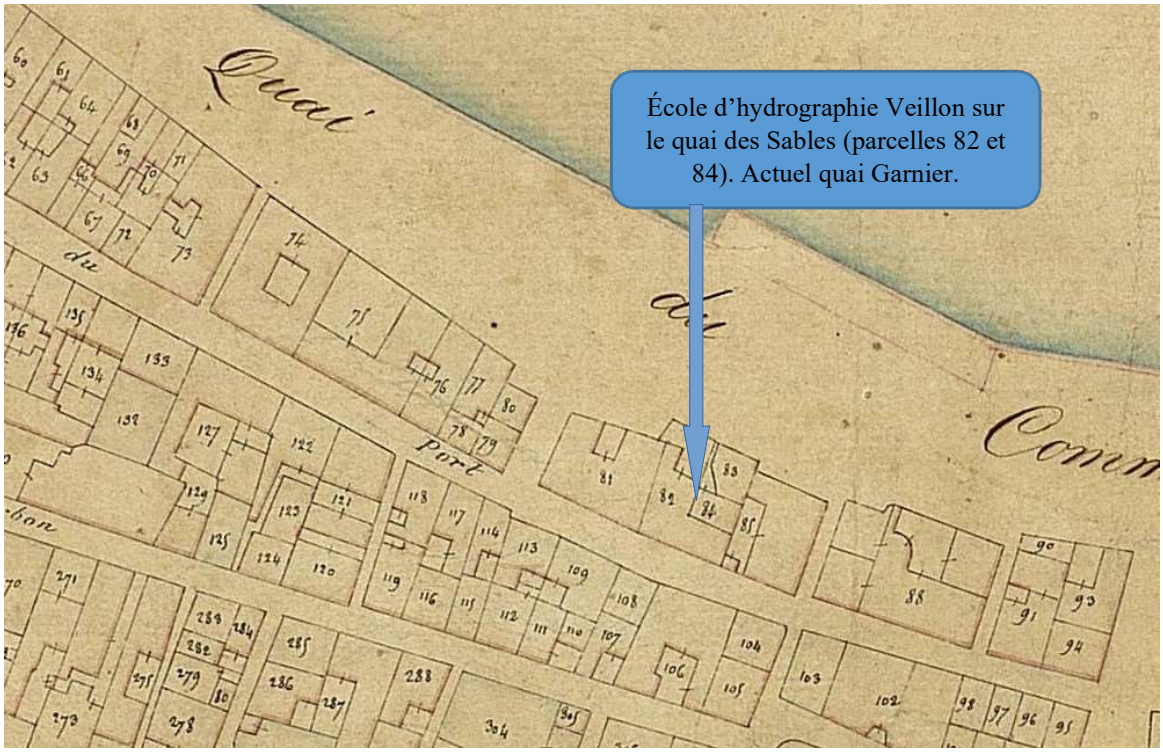


Document n°77 - Signature du professeur Jean Veillon (AM LS, OXXII-21).

Né aux Sables, le 24 avril 1772 au foyer du capitaine Jacques Veillon (1738-1790) et de Louise-Claire Ferret (v. 1740-1816), il n'était entouré que de capitaines. Ses deux grands-pères Jacques Veillon (1714-1781) et Jacques Ferret (v. 1710-1767) l'étaient déjà et eurent des fils capitaines. Le jeune garçon évolua donc dans ce milieu. Il avait été formé sur le terrain comme le laisse entendre son parcours professionnel. Il débuta officiellement comme mousse avec son propre père le 5 mars 1788 à l'âge de seize ans ce qui est plutôt tardif mais il est précisé dans la marge qu'il avait déjà à son actif « *trois voyages à Terre-Neuve* »[522]. Il embarque pour deux campagnes morutières de six et cinq mois à bord des *Trois Frères* ; navigation qu'il poursuit, après la mort de son père, avec son oncle Maurice Veillon (1748-1823) à bord de *La Jeune Adélaïde* en Prime et Tard 1790[523] pour continuer en 1791 sur le caboteur *Le Saint-Hilaire*, capitaine Lavergne. Il fait ses premières expériences des choses de la mer en pêchant la morue à Terre-Neuve et devient lieutenant à bord du morutier *Le Bienfaisant* capitaine Berthomé en juin 1792[524]. Le 20 février 1793, il est levé pour Rochefort et accède au grade de timonier à 36 livres. Il rejoint son frère comme second-capitaine sur le transporteur *La Nancy* avant d'être capturé le 29 Messidor an V (17 juillet 1797). Il sera conduit à Plymouth d'où il sortira, libéré sous parole, en floréal an VII (avril 1799) soit après vingt-et-un mois de détention. Il sera reçu capitaine le 24 Floréal an VIII (14 mai 1800) à Nantes, à l'âge de 28 ans, et devra subir une seconde période de captivité avant d'être libéré le 18 juin 1814 (voir partie sur les prisonniers de guerre). Il naviguera ensuite, depuis Nantes, pour La Martinique[525] et sera admis à la retraite le 22 octobre 1845 soit à l'âge de soixante-treize ans. Le registre matricule correspondant stipule son activité de professeur d'hydrographie pour les années 1826-1827[526]. Marié à son retour de prisons, le 19 juillet 1815

520 Entre 1815 et 1865 sur un total de 103 mariages de capitaines, 100% des mariés savent signer et 96% de leurs femmes. En comparaison, les matelots savent signer à hauteur de 43,7% sur la période 1815-1833 et la proportion passe à 62,3% entre 1850 et 1866 sans doute liée à la loi Guizot.
521 Cohorte 3 n°671.
522 SHD Rochefort, 3P7-3 n°23.
523 SHD Rochefort, 3P7-5 n°64.
524 SHD Rochefort, 3P7-74 folio 97, n°388. Alain GÉRARD, *Les Sables et la guerre de Vendée*, p. 75.
525 SHD Rochefort, 3P7-18 n°44.
526 SHD Rochefort, 3P7-41 n°57.

à une sage-femme des Sables, Marie-Anne Borgnet (1774-1851), la fille d'un forgeron, il n'eut pas d'enfant[527]. Sans doute sans fils marin, prenait-il plaisir à transmettre son savoir à de jeunes matelots aptes à commander. Ce souci de transmission, Jean Veillon l'avait en lui car il nota dans un petit carnet son périple carcéral à travers l'Angleterre comme nous aurons l'occasion de l'étudier[528]. Il est probable que l'école était située dans la demeure même du capitaine c'est-à-dire ici dans le vieux quartier de marins du Passage, à même le quai[529]. Le capitaine Veillon était donc un homme d'expérience, issu du tissu local et sans aucun doute respecté de ses confrères. **Document n°78 – Situation de l'école d'hydrographie Veillon en 1830.**



Le temps de l'examen

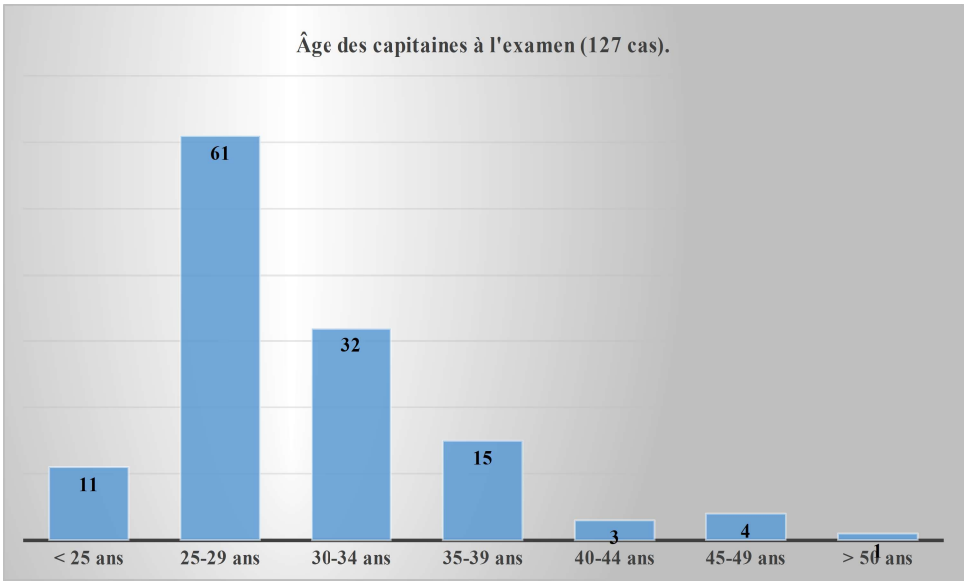
En 1824, le professeur Veillon présenta six candidats au poste de capitaine au long-cours et deux à celui de maître au cabotage (**Annexe n°95**). Tous ne furent pas admis puisque Pierre Bazile Mourailleau ne fut reçu qu'en 1825[530] ; quant aux deux postulants au grade de maître au cabotage, ils durent attendre 1827 et 1828 pour réussir leur examen[531].

L'examen de capitaine au long-cours se décomposait en deux temps ; une partie pratique et une partie théorique devant un professeur d'hydrographie et des capitaines expérimentés. Nous ne possédons que deux examens[532] complets de capitaine qui vont nous

527 Dans un testament en date du 11 avril 1820 passé chez le notaire Regain 3^{E}70/380 n°31, Jean Veillon lègue tous ses biens à son épouse.
528 Anonyme, « *Un manuscrit dans une Bible* », *Revue Olona* n°47, 1968, p. 21-24.
529 Parcelles D-82 et 84.
530 SHD Rochefort, 3P7-41 n°83, reçu à Rochefort le 19 mars 1825.
531 SHD Rochefort, 3P7-39 n°178 (Berthomé reçu le 13 juillet 1827) et n°194 (Morisson reçu le 25 juillet 1828).
532 L'autre est un « *Brevet de pilote et de maître de navire délivré à l'Amirauté des Sables au nom du Comte de Toulouse, Amiral de France* » à Honoré Masson délivré le 23 juin 1721 (ADV, 1^{E}/729). Masson avait suivi les cours du professeur d'hydrographie Tessier déjà évoqué.

permettre d'en définir les contenus. Suivons le capitaine Jacques René Grondin[533] qui se présenta à l'examen le 3 décembre 1772. Rappelons que l'ordonnance de 1681 prévoyait pour les capitaines et maîtres au cabotage, un âge minimum (25 ans) et cinq années de navigation sur des navires marchands en plus de deux campagnes sur les vaisseaux du Roi. En 1740, on n'exige plus que quatre années de navigation[534].

Histogramme n°130 : Âge des capitaines à l'examen.



Quand Jacques René Grondin postule à cet examen, il est âgé d'un peu plus de vingt-neuf ans ; un âge supérieur à celui de ses congénères qui passent l'examen. En effet, une étude menée sur 127 candidats porte l'âge moyen à 26,7 ans[535]. On peut donc dire, que dans plus de 91% des cas, les postulants ont respecté l'âge légal (25 ans) pour se présenter à l'examen ; tendance supérieure à ce que relève Philippe Jarnoux dans son étude sur les capitaines bretons[536] où moins de 1% des postulants avaient moins de 25 ans. Les capitaines sablais semblent moins respectueux des directives de l'État ou bien alors celui-là ferme-t-il les yeux sur l'âge des candidats pour les pousser à se présenter en leur délivrant des dispenses ? Si dispense il y a eu, nous n'en avons pas trouvé trace. Par contre, comme chez les postulants bretons, la tranche d'âge la plus représentative est celle des 25-29 ans avec 48% de l'effectif. N'oublions pas que ces hommes au moment où ils deviennent capitaines, ont en moyenne plus de douze années d'expérience derrière eux.

Jacques René Grondin était né le 20 avril 1743 aux Sables au foyer du capitaine de navire Jacques et de Perrine Micheau. Ses parents s'étaient mariés aux Sables le 28 janvier 1738, le père étant déclaré à ce moment-là matelot. Son père avait réclamé une « *demande d'exemption de vingt-six jours qui lui manquent sur la seconde des deux campagnes qu'il a faites sur les vaisseaux de sa Majesté pour être reçu maître* ». Le ministre Maurepas qui avait déjà reçu un courrier au sujet de ce futur capitaine stipulant qu'il « *avait été commandé*

533 Examen cité également dans *Les origines*, OLONA, 1975, p. 276. Le coût du brevet est de 16 livres 15 sols 10 deniers.

534 Gérard LE BOUËDEC, « L'État et le cabotage en France et en Europe aux XVII^{e}–XVIII^{e} siècles », *Pouvoirs et littoraux du XV^{e} au XX^{e} siècle*, Presses Universitaires de Rennes, 2000, p. 383-393. Ces ordonnances sont reprises dans l'ouvrage de René-Josué VALIN, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, édité en 1760.

535 Sur un échantillon de 127 capitaines.

536 Philippe JARNOUX, « Capitaines et maîtres de barque en Basse Bretagne au XVIII^{e} siècle », *Terres marines*, *Études en hommage à Dominique Guillemet*, Presses Universitaires de Rennes, 2005, p. 91-97.

d'autorité en 1730 pour aller à Saint-Jean-de-Luz s'embarquer sur un navire destiné pour la pêche de la baleine », intercéda auprès du roi qui « *lui accorda cette grâce* »[537].

Jacques débuta comme mousse le 31 mai 1758, à l'âge moyen que nous avons relevé soit quinze ans. À cette date-là, son père est déjà mort[538] et on ne lui connaît pas d'autre frère marin. Il fut mousse du 31 mai 1758 au 22 mars 1763 soit près de cinq années durant lesquelles sévit la guerre de Sept ans. Le registre matricule[539] coïncide avec le récapitulatif de ses états de service figurant sur son récépissé d'examen de 1772 qui précise d'ailleurs que « *dès sa plus tendre enfance, il aurait pris le parti de la mer* ». Grâce à cela, nous pouvons suivre son parcours professionnel. Voici ce qu'il en ressort.

Il a navigué comme mousse au petit cabotage durant une période de près d'un an sur cinq navires différents. Son premier patron fut le capitaine Charles Lavergne, avec qui il effectua trois campagnes de durées différentes : vingt-deux jours, un mois et quinze jours puis trois mois et dix-neuf jours. C'est le patron au cabotage avec lequel il passa le plus de temps. Sur cette même période, il effectue une campagne sur un navire de la marine du roi (le traversier *le Cormorin* durant 7 mois et 29 jours en 1760) et son registre matricule précise qu'il avait été « *pris d'autorité à l'île d'Aix* ». Le 8 avril 1763, à l'âge de près de vingt ans, il est porté comme matelot et neuf ans plus tard, il postule au grade de capitaine.

Durant ce laps de temps, il embarquera essentiellement sur des bricks en partance pour Terre-Neuve. C'est ainsi qu'entre 1763 et 1771, il effectue dix campagnes morutières à bord de six navires différents : *Le Breton* avec le capitaine Jacques Mathieu Lucet, qui l'a le plus formé puisqu'il effectuera quatre campagnes représentant plus de vingt-deux mois. Il en fera quatre autres avec d'autres capitaines dont Mériadec Richard (1734-1815) qui deviendra d'ailleurs lieutenant de port, ce qui dénote chez ce dernier une solide expérience des affaires portuaires.

On remarque donc que son apprentissage primitif se calque sur les activités liées aux temps de guerre et de paix : campagnes au cabotage en temps de guerre puis, une fois passé matelot donc après 1763 et le retour de la paix, il peut se consacrer à la Grande pêche à Terre-Neuve. Peut-être espérait-il pouvoir commander en ces parages quelques années plus tard ? Ses états de service en 1772 font donc état de dix campagnes au cabotage d'une durée globale de quatorze-mois-et-demi et également de dix campagnes à Terre-Neuve d'une durée de cinquante-et-un mois. Cette expérience de près de soixante-cinq mois à la pêche et au commerce est à ajouter à ses deux campagnes sur les vaisseaux du roi puisqu'il est à nouveau appelé en 1772 à servir sur le *Cerf-volant* avec La Motte-Picquet (1720-1791), l'année même de son examen. Il est intéressant de préciser que les capitaines ayant formé le jeune Grondin avaient une moyenne d'âge de trente-neuf ans soit près de quinze années d'expérience en tant que capitaine de navire marchand. Jacques Bertaud fut le doyen de ses formateurs, âgé de quarante-huit ans. Nul doute que l'expérience acquise fut un gage de réussite dans l'apprentissage du postulant.

Quand Jacques René Grondin se présente à l'examen, en décembre 1772, il est matelot et navigue donc depuis un peu plus de quinze ans. Il soutient son oral devant le professeur d'hydrographie Gobert, deux anciens maîtres de navire, les capitaines André Ferret (v.1709-1779) et Alexis Musseau (v. 1727-) qui fut son ancien patron et deux pilotes Jacques Guilloton (v. 1713-1783) et Benjamin Servanteau (1739-1821) en conformité avec l'ordonnance de 1681. En 1772, les besoins en capitaine étaient-ils si grands sachant que

537 SHD Rochefort, 3P1-2 lettres au ministre Maurepas du 18 décembre 1736 et 15 janvier 1737.

538 On ne trouve pas trace de son décès dans les registres paroissiaux. Il a sans doute disparu pendant les premières années de la guerre de Sept ans.

539 SHD Rochefort 3P7-1 n°537.

selon André Collinet il existait en ce port vingt-quatre navires dont vingt-deux armés pour Terre-Neuve[540] ?

Qu'attend-on de ces élèves quand ils passent leur examen devant l'amirauté[541] ? Il semblerait que Jacques René Grondin ait passé peu de temps à l'école d'hydrographie puisque le document stipule : « *Ce qui nous a été justifié par un état de ses services délivré par le sieur Truc, commissaire de la marine en cette ville en date du 10 novembre dernier, pendant lequel temps ledit Grondin s'est attaché à la connaissance de la navigation, science de la mer et arts maritimes, et s'est fait instruire en icelles par le sieur Gobert, professeur d'hydrographie en cette ville : tellement qu'il s'est acquis des expériences convenables pour pouvoir faire les fonctions de capitaine, maître ou patron et pilote pour le long-cours, ayant d'ailleurs atteint l'âge de la majorité* […] ». L'examen passé le 3 décembre ne fait pas mention de la durée d'instruction. André Lespagnol parle d'une formation de six à sept mois[542]. Ils devaient être capables de faire le point à la mer, calculer la latitude et acquérir de solides connaissances en mathématiques, trigonométrie et, bien entendu, en astronomie[543]. Les quatre examinateurs ont pu juger de ses compétences et de son expérience acquise sur le terrain. On retrouve ici une des composantes de la formation en alternance qui associe apprentissages pratiques et théoriques. Le jury l'a déclaré apte au commandement dans la mesure où après avoir « *présenté les journaux qui ont été trouvés en forme* », il a été capable de « *pointé* (sic) *la carte marine et raisonné sur instruments servant à la dite navigation au long-cours* ». Au terme de cet examen par ses pairs, Jacques René Grondin fut reconnu officiellement capitaine de navire. Il avait 29 ans.

Jacques Grondin se marie le 13 février 1776 à l'âge de 32 ans avec Luce Morisson, une fille de marin. Un élément sème le trouble dans sa carrière car alors qu'il est diplômé depuis trois ans, il est néanmoins qualifié de matelot à son mariage de même qu'à la naissance de son fils Pierre en janvier 1779. De même lorsque son fils devenu marin, gravit les échelons

---

540 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la Grande pêche*, p. 142. Ce même André Collinet armait à l'époque cinq morutiers qu'il avait confiés à ses cousins Jacques Péaud (*La Joséphine*) et André Servanteau (*Le Prudent*). Quant aux trois autres, le capitaine Joseph Honoré Martin assurait le commandement du *François* et *La Jeune Rosalie* était gérée par François Pelletier et *La Geneviève* par Guillaume Goulpeau. Collinet avait choisi un recrutement presque exclusivement chaumois hormis Pelletier. Collinet était très attaché à son capitaine Martin car lorsqu'il mourut en mai 1778 à Bordeaux commandant alors *La Jeune Annette*, André Collinet prend la plume pour coucher quelques lignes ; notons au passage qu'il s'épanche davantage sur la mort de ce capitaine que sur celle de son épouse ou de proches parents. Une réelle amitié et complicité professionnelle de dix ans unissait les deux hommes. Il note : « *Comme c'était un parfait honnête homme, il a été universellement regretté de tous les honnêtes gens de cette ville qui l'ont connu. Il n'était âgé que de 49 ans. Il avait commandé mes navires depuis 1768. Ayant été mon second et lui ayant procuré le premier commandement, il y a commandé pour moi au Grand-Banc, au Petit-Nord, à Marseille, à Dunkerque, à Saint-Domingue avec distinction, et s'y est toujours fait estimer de tous les honnêtes gens qui l'ont connu. Il joignait à une grande gaieté, beaucoup de piété et de religion. Dieu veuille mettre son âme au rang des bienheureux* ». Pourtant en avril 1769, Collinet avait perdu *La Rosalie*, un bâtiment de 250 tonneaux destiné à faire la pêche à la morue sèche au Petit Nord. Le bâtiment se perdit « *en l'ouest du grand Pieu* » écrit-il « *par l'imprudence du capitaine, le sieur Joseph-Honoré Martin, qui l'avait trop chargé par ses hauts* ». En fin de mois, Collinet perdit aussi le navire *La Probité* de 210 tonneaux qu'il possédait en société commandé par Jean Arreau.

541 À titre de comparaison, se référer à Caroline LENTZ « Des gens et des bâtiments de mer : La réception des capitaines dans l'amirauté de Collioure (1740-1790) », *Les hommes et le littoral autour du golfe du Lion, XVI^e – XVIII^e siècle* sous la direction de Gilbert LARGUIEN, Presses Universitaires de Perpignan, 2012, p. 123-146.

542 Alain CABANTOUS, « Apprendre la navigation … », p. 173.

543 L'inventaire après-décès du capitaine Fidèle-Constant Bignonneau survenu en mer en 1856 recense ses outils de navigation tels qu'« *un baromètre, une montre d'habitacle, une longue vue, un sextant dans sa boîte, un octant en bois d'ébène, une montre en or à cylindre à seconde avec sa chaîne de gilet et une clé en or, une montre en or à double boîtier à secondes* ». Source : ADV 3^E 70/406, notaire Petiteau, 27 février 1857.

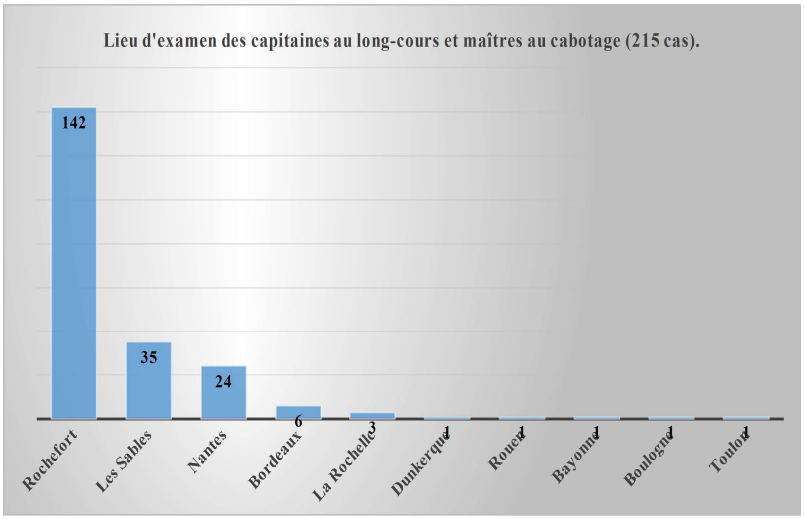
et devient à son tour capitaine en juin 1806[544], le père est toujours porté matelot par l'inscription maritime. Ce constat tend à faire l'hypothèse que Jacques Grondin n'a pas réussi à obtenir de commandement de la part d'un quelconque armateur. Quelles raisons ont pu bloquer son accès au commandement ? Pour cet homme, issu d'une humble famille mais qui, à l'image de son père, à force de courage et de travail, avait réussi à obtenir le précieux examen, la carrière fut semble-t-il compromise. Sa santé l'a-t-elle contraint à rester à quai[545] ? Nous ne pouvons rien affirmer d'autant qu'il ne figure dans aucun registre matricule en raison de lacunes sur la période.

La question de confier le commandement d'un navire à un jeune capitaine mérite d'être posée. En effet, sur quels critères se fondent les armateurs pour permettre à un tout jeune capitaine de commander le navire et les hommes qui y sont embarqués et de rentrer les cales pleines ? Car la gestion du navire ne repose pas que sur des qualités nautiques ; derrière le marin bon navigant se cache aussi un homme d'affaires et un négociateur. Comme le souligne François-Xavier Mercier reprenant un postulat de Michel Mollat, la distinction est « *plutôt floue* » entre le capitaine et l'homme d'affaires[546].

Lieux d'examen

Dans quels centres les postulants passaient-ils leur examen sur la durée de la période ?

Histogramme n°131 : Lieux des centres d'examen pour le brevet de capitaine (Registres 3P7-18, 3P7-41et 3P7-69).



Alors que d'ordinaire les postulants passent leur examen dans leur port d'origine, les Sablais se distinguent par le fait qu'ils fuient leur port d'attache pour passer leur examen en dehors des Sables. La statistique affirme la place prépondérante de Rochefort sur toute la période comme lieu où les capitaines passèrent leur examen dans 66% des cas, suivi par Les Sables (16,3%) et dans une moindre mesure Nantes (11,2%). Une nébuleuse de ports arrivent

544 3P7/18 folio 35

545 Il suffisait aussi d'une inaptitude médicale à commander pour ne pas pouvoir être pourvu ; tel fut le cas du capitaine Nicolas-Gaspard Saunier (1774-1854, cohorte 3 n°641) dont le médecin Benoît signa le 25 juillet 1811 qu'une « *nyctalopie habituelle ne lui permet pas de distinguer les objets après le jour couché* […] *Cette infirmité le met dans l'impossibilité de remplir aucune fonction à bord des vaisseaux du gouvernement* ». Il put néanmoins se reconvertir comme maître de port. Le scorbut avait eu raison de la vue du capitaine Saunier mais pas de sa vie puisqu'il meurt à 80 ans.

546 François-Xavier LEMERCIER, « Maîtres et capitaines de navires à Honfleur à la fin du XVI[e] siècle », *L'équipage du navire antique* … p. 46-56.

en suite comme Rouen qui est à mettre en relation avec le lieu de naissance du capitaine Jean Guillaume Benjamin Trouvé (1764-1849)[547], installé aux Sables en mars 1798 avec le grade d'enseigne de vaisseau[548]. Né dans l'arrondissement de Canteleu en Normandie, il vivait au moment de son union à Rochefort et avait été admis au grade de capitaine devant l'amirauté de Rouen le 9 octobre 1789[549]. Il épousa la fille d'un orfèvre sablais et fit toute sa carrière aux Sables.

C- Carrières de capitaines et de maître au cabotage sur le temps long (1750-1860)

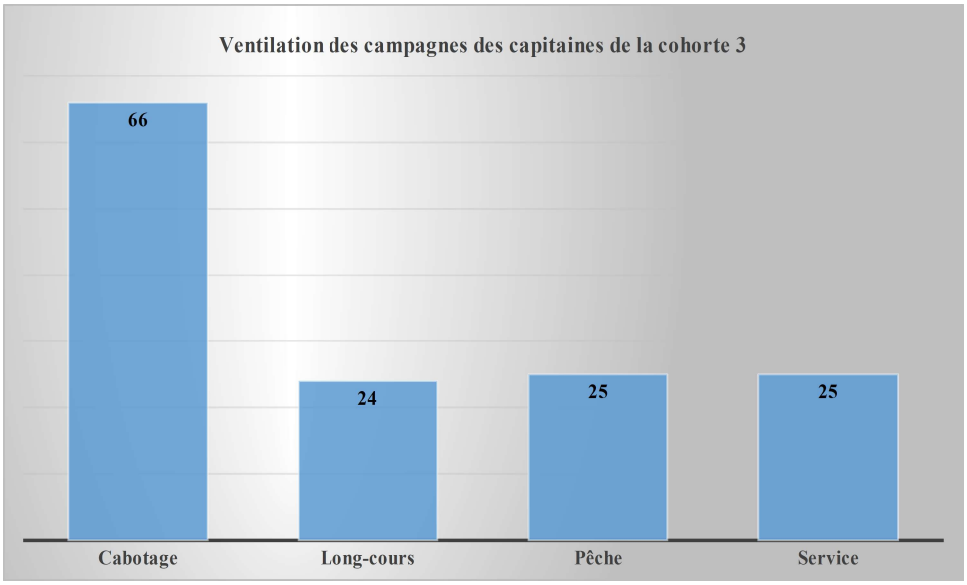
Les carrières des capitaines de navire sont le reflet des activités économiques du port et l'on peut donc proposer une analyse chronologique des navigations des uns et des autres selon leur génération. Ces hommes d'exception se distinguaient du lot par leurs connaissances nautiques et du fait qu'ils naviguent au long-cours ce qui les rend « *le plus susceptible de considération par les dangers auxquels elle* [la mer] *expose et les connaissances qu'elle exige* »[550] et comme le rappelle Du Halgouet :

> *Les capitaines doivent être non seulement marins et braves, il faut encore qu'ils soient doués de prudence, d'intelligence et qu'ils joignent à une bonne conduite les connaissances et les lumières du commerce, puisqu'ils sont chargés de la gestion de la cargaison*[551].

Les capitaines de la 3ème cohorte – naviguer au XVIIIe siècle

Au nombre de sept, ces hommes reçus à Rochefort (3 cas), Nantes (2 cas) et un non déterminé ont effectué, durant leur vie maritime adulte, 140 campagnes réparties comme suit :

Histogramme n°132 : Typologie des campagnes des capitaines de la cohorte 3.



Si le cabotage domine l'ensemble (47,1%), il est remarquable que le long-cours, la pêche et les campagnes au service restent toutes trois équitables ; la part du service étant rehaussée par la période de guerre. Trois capitaines consacrent l'essentiel de leur carrière au

547 Cohorte 3, n°667.
548 Attesté par la matricule des Enseignes 3P7-11 n°116.
549 SHD Rochefort, 3P7-18 n°45. Il fut pris par les Anglais le 22 juillet 1809 et libéré le 26 décembre 1810.
550 Encyclopédie de marine, Définition du capitaine, p. 259.
551 Hervé DU HALGOUET, *Nantes, ses relations commerciales avec les îles d'Amérique au XVIIIe siècle : ses armateurs*, 1939, p. 224.

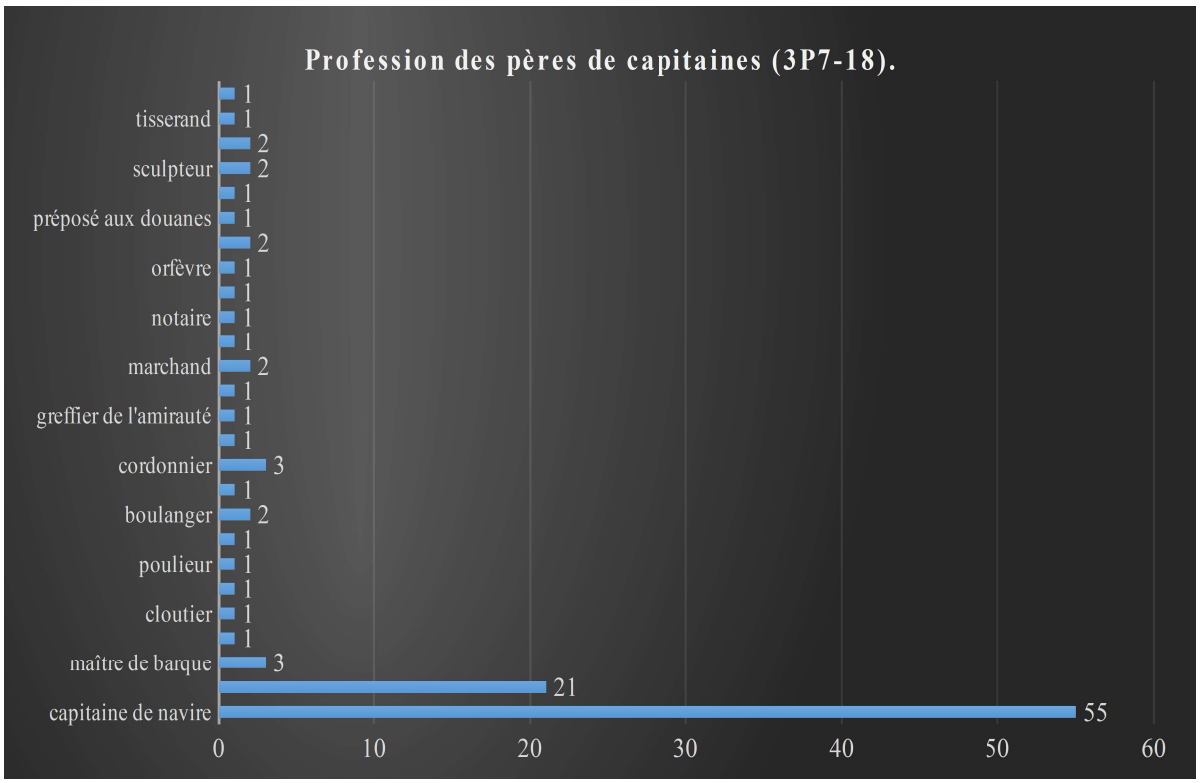
cabotage : Jacques Jolain (1780-1866)[552] lui voue 71% de sa carrière avec 17 embarquements ; Jacques-Fidèle Péaud (1775-1851)[553], avec 14 embarquements, 61% de son temps et Jean Jonathas Pommeray (1766-1848)[554] avec 23 embarquements, 56%. Jacques Jolain, médaillé de Sainte-Hélène, reçu capitaine le 12 août 1817 navigue jusqu'en 1855 à bord de *L'Uranie* qu'il avait confiée au capitaine Bremaud à partir de 1844 après dix années de commandement. Il avait cependant 75 ans[555]. Il pratiquait l'alternance pêche-cabotage.

Un capitaine réalise à lui seul 62,5% des campagnes au long-cours et s'affirme comme le capitaine aux plus longs parcours. Jean-Baptiste Monnereau (1774-1847)[556], maître timonier à 66 livres sur la marine de guerre, nommé enseigne entretenu en mai 1812[557] navigue, une fois l'examen obtenu (février 1818), vers les Antilles – Port au Prince et Saint-Domingue - entre septembre 1816 et septembre 1827 aux commandes de quatre navires différents : *Le Claude* (1819-1821), *L'Haïtienne* (1821-1822), *La Virginie* (1823-1825) et *Le Fort royal* (1826-1827)[558]. Une aire géographique radicalement différente de ses premiers embarquements de mousse qui l'avaient conduit dans les eaux froides de Terre-Neuve à trois reprises à bord de *L'Émulation* (capitaine René Pérocheau) et du *Dragon*[559]. En tant que novice, il avait quand même goûté au long-cours et avait effectué une traversée vers Saint-Domingue en 1791.

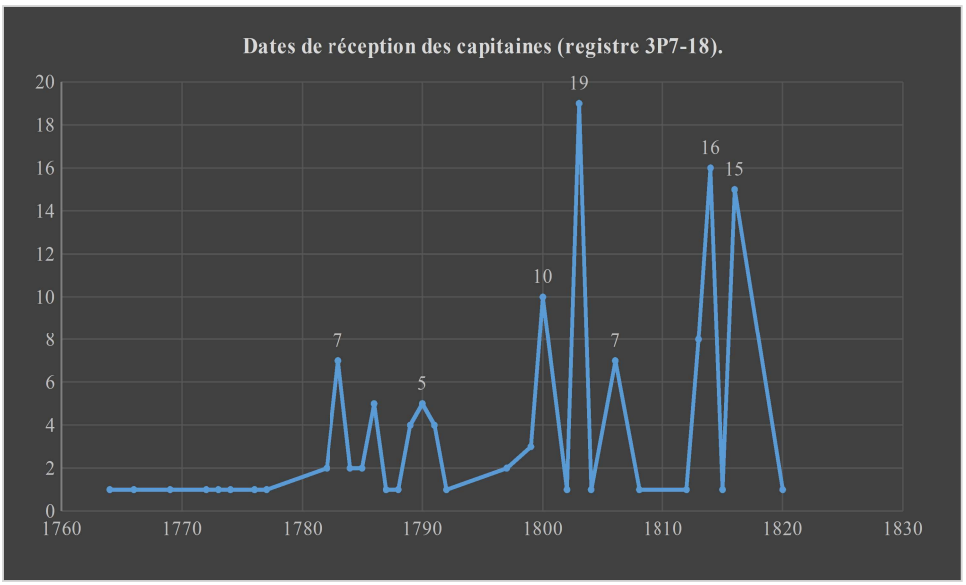
Le registre des capitaines au long-cours le plus ancien date de l'an XII[560]. Il fait état de 135 capitaines dont plus de 80% sont nés aux Sables ou à La Chaume. Ces capitaines sont fils de marins dans 76% des cas et dans 52,8% des cas leur père était déjà capitaine.

552 Cohorte 3 n°386.
553 Cohorte 3 n°556.
554 Cohorte 3 n°595.
555 SHD Rochefort, 3P7-69 folio 38 n°104.
556 Cohorte 3 n°507.
557 SHD Rochefort, 3P7-16 n°111.
558 SHD Rochefort, 3P7-41 n°93.
559 SHD Rochefort, 3P7-2 n°412, 3P7-5 n°65.
560 SHD Rochefort, 3P7-18 (an XII-1816).

Histogramme n°133 : Profession des pères de capitaines entre 1804 et 1816.

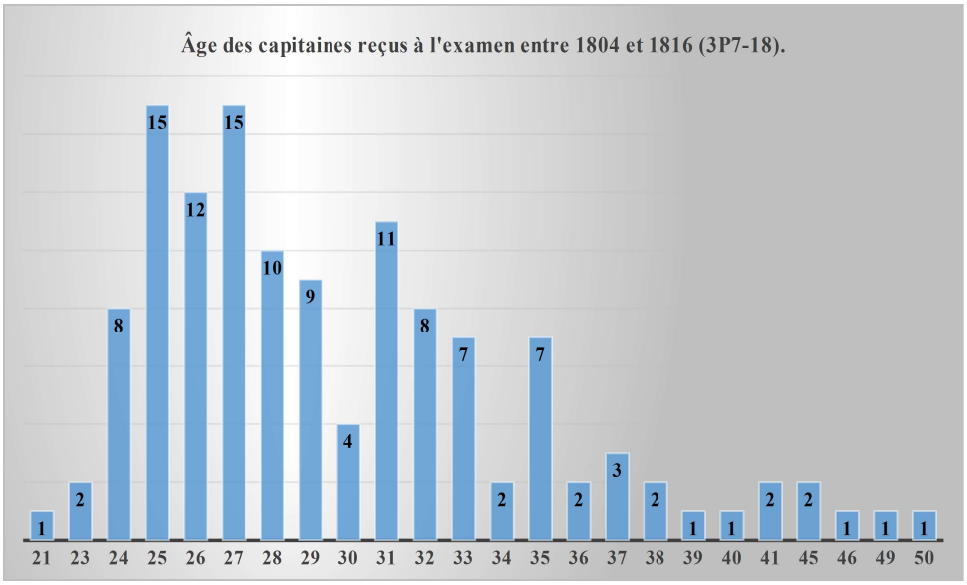


Histogramme n°134 : Dates de réception des capitaines à l'examen.



Ouvert en 1804, il ne recense que des capitaines encore en activité sur cette période. Plus de 60% d'entre eux ont été reçus capitaines avant cette date et particulièrement en 1803 au retour de la paix avec dix-neuf entrants dans le corps des capitaines et seize en 1814 formant ainsi près de 44% des reçus de la période 1790-1815. Ces deux pics de recrutement coïncident également avec le retour de la paix mais cette trentaine de capitaines semble d'un âge plus élevé que la moyenne avec 31 ans pour les postulants de 1803 et 33 ans pour ceux de 1814. Pour cette génération, la guerre a probablement impacté leur entrée dans la vie active et retardé leur accès au grade de capitaine. Ils y ont donc accédé avec six à huit ans de retard.

Histogramme n°135 : Âge des capitaines à l'examen.



Âgés d'un peu moins de 27 ans à leur réussite à l'examen (26,3 ans) on constate que la tranche d'âge 25-30 ans représente près de 51% des postulants et, après trente-cinq ans, le nombre de candidats est nettement plus faible ne formant plus que 12,6%. Si l'on veut faire carrière en tant que capitaine, il faut donc commencer jeune pour obtenir des commandements dignes et intéressants. Quel était l'intérêt de Pierre Rouillé (1764-1840) à passer l'examen en 1814 à l'âge de cinquante ans[561] ? Était-ce une façon de régulariser une situation informelle ? Son cas est atypique dans la mesure où il entra tardivement dans le métier de marin. Il est en effet inscrit mousse le 3 septembre 1783 – à l'âge de 18 ans selon la source mais en réalité 19 et embarque pour une seule campagne au cabotage à bord de *L'Alexandre*. Il est porté matelot le 14 avril 1784 à l'âge de 19 ans[562]. Ce fils de voilier a peut-être profité de l'occasion induite par les lendemains de la guerre d'Indépendance pour compléter les besoins en matelots. En 1788, il avait à son actif une campagne à Terre-Neuve et trois au grand-cabotage. Il embarque comme lieutenant au long-cours depuis Nantes à bord du *Saint-Servant* et accède au grade de second timonier[563]. En septembre 1797, il se lance dans la course. Le plus jeune reçu fut le capitaine Pierre-Jason Lecomte né en juillet 1763 et reçu à Rochefort le 3 juillet 1784 soit à l'âge de 21 ans. Il avait commencé ses premières armes de mousse avec son père le capitaine Jacques Lecomte[564] à bord du caboteur Le *Jason*[565]. Il s'amarina ainsi durant quatre ans aux côtés de son père (1776-1780).

Ces capitaines enregistrés à partir de juin 1804 naviguèrent en grande majorité (85%) au cabotage ce que confirment les capitaines de la cohorte 3 contemporains de la période en raison d'une inaccessibilité aux traversées atlantiques vers Terre-Neuve. Les guerres de la Révolution et de l'Empire sonnèrent le glas de l'épopée morutière olonnaise puisque les commandements pour Terre-Neuve ne représentent plus que 8,8% du total essentiellement en fin de période, au retour de la paix de 1815. Les capitaines qui avaient vécu grâce aux campagnes de pêche vers Terre-Neuve d'avant 1793, durent inexorablement se reconvertir. C'est notamment le cas des capitaines Guinement et Bertaud dont nous présentons un parcours croisé.

561 SHD Rochefort, 3P7-18 n°62.
562 SHD Rochefort, 3P72 n°298.
563 SHD Rochefort, 3P7-7, n°27.
564 SHD Rochefort, 3P7-2, n°133.
565 Caboteur de 40 tonneaux (capitaine et armateur Jacques Lecomte père), Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la Grande pêche*, p. 198.

Ces deux capitaines solidement implantés à La Chaume eurent une vie professionnelle similaire. Jacques Samuel Bertaud[566] (1777-1846) et son cousin-germain René Antoine Guinement (1777-1853)[567] nés la même année ; tous deux fils de capitaines morutiers sont également confortés par une généalogie importante de capitaines de navires.

Leurs premières armes se font à bord du même navire, un morutier de 135 tonneaux *La Jeune Thérèse*, commandé par Samuel Bertaud père[568]. Ils débutent donc dans le métier, inscrits en tant que mousses le même jour, le 30 juillet 1791[569], âgés de 13 ans ½ pour l'un et de 14 ans passés pour l'autre. La marge du registre précise que Jacques Samuel avait déjà effectué trois voyages à Terre-Neuve avec son père à bord du même navire et son cousin Guinement en avait effectué deux avec son oncle Bertaud. Ils démarrent donc officiellement dans le métier avec une expérience d'au moins deux années de navigation ce qui abaisse leur entrée dans la vie active à l'âge de 11-12 ans.

Tous deux continuent sur le même navire pour la campagne morutière de Tard 1791 (8 août) et ne rentreront aux Sables que le 24 janvier 1792. Le jeune Guinement poursuivra par une campagne en prime-tard (mars-novembre 1792) ; les navires limitant, cette année-là, leurs rotations vers Terre-Neuve à une seule campagne certes plus longue en raison probablement des tensions internationales qui pointent à l'horizon. Après une campagne au petit-cabotage sur Bordeaux, René Guinement embarque en mai 1794 sur un caboteur de Marennes, *La Marie-Anne*. C'en est fini des campagnes morutières pour près de huit ans ; la guerre maritime avec l'Angleterre empêchant toute traversée de l'Atlantique. Enchaînant à bord de *l'Union* au petit-cabotage avec le capitaine Mathé, il est classé matelot le 27 février 1795, à l'âge de 18 ans.

Jacques Samuel Bertaud, à la différence de son cousin, passa par le stade de novice le 20 mars 1792[570] alors qu'il naviguait encore sur *La Jeune Thérèse*[571]. On peut supposer que c'est son père également son commandant qui le fit passer novice alors que son cousin Guinement restait classé mousse. Il est vrai que Bertaud avait une campagne à Terre-Neuve de plus que son cousin (5ème en mars 1792 contre 4). Bertaud et Guinement continueront tous les deux au commerce durant la période révolutionnaire et serviront sur les vaisseaux de la

566 Il y a confusion dans les registres matricules entre deux enfants portant ces mêmes noms et prénoms et nés l'un le 30 novembre 1774 et l'autre le 8 novembre 1777. Tous deux fils du capitaine Samuel Bertaud et d'Anne Boivin. L'aîné dut mourir enfant mais nous n'avons pas trouvé trace de son décès dans les registres paroissiaux. Par contre le cadet, qui est bien celui dont on parle, est bien né en 1777 mais son âge est grevé de trois ans à chaque fois. Pourtant ses deux mariages et son décès affirment bien qu'il est né en 1777 et non pas en 1774.

567 Cohorte 3 n°366.

568 Samuel Bertaud père (1746-1828) commanda le morutier *La Jeune Thérèse* pour les campagnes de tard 1789 à prime 1792 soit six campagnes. Les notes de Collinet, nous informent également qu'en Tard 1788, il avait armé ce même navire de 135 tonneaux appartenant à l'armateur Grouneau ; quatre ans plus tard, la jauge est portée à 200 tonneaux et le navire appartient à Luc Pezot.

569 SHD Rochefort, 3P7-3, n°45 et 46.

570 SHD Rochefort, 3P7-5, n°50.

571 Ce navire aura à subir de graves avaries en mai 1803. Sans la présence d'esprit du capitaine Bertaud, un homme aguerri âgé de 57 ans, le bâtiment aurait péri (Alain GÉRARD, *Les Sables et la guerre de Vendée*, p. 525). « *Le 26 floréal an XI, ou 6 mai 1803. Le 2 courant, le navire de ce port, La Thérèse, capitaine Berteau, parti le 16 ventôse, est entré de relâche, faisant beaucoup d'eau par une ouverture qui s'est déclarée en sa flore lorsqu'il n'était qu'à 150 lieues du banc de Terre-Neuve, qui a fait courir le plus grand danger à l'équipage, qui a eu le bonheur de soutenir pendant 18 jours le bâtiment sur l'eau à l'aide d'une bonnette maillée ou mattée* ». Il commanda *La Thérèse* du 29 germinal an X au 30 ventôse an XI (19/04/1802-21/03/1803). Auparavant, il avait commandé *La Fidèle Eléonore* au petit-cabotage (19 frimaire an III-9 vendémiaire an VIII soit du 9 décembre 1794 au 1er octobre 1799. Registre 3P7-11, n°87.

République[572] en tant que timoniers. En l'an XI (janvier 1803), ils sont faits enseignes[573] et sont reçus le même jour à Rochefort au grade de capitaine au long-cours soit le 12 septembre 1803 ; ils sont tous les deux âgés de 26 ans. Entre 1803 et 1816, nous suivons leur parcours en tant que capitaine[574]. Guinement commande au cabotage un navire de Bordeaux, *Les 3 Amis*. Il est pris par les Anglais le 28 janvier 1810 à bord du lougre l'*Espérance* qu'il dirige. Libéré assez rapidement, il prend les commandes du caboteur *L'Alexandre* pendant trois ans (24 juillet 1811-5 janvier 1815) jusqu'au jour de son naufrage. Enfin, en octobre 1816, il dirige le brick *Le Printemps* jusqu'en octobre 1817. Bertaud le remplacera aux commandes de ce navire en juillet 1817. Bertaud aura commandé pendant ce temps-là. Nés la même année, ils se marieront le même jour (21 Prairial an XIII, 10 juin 1805) à des filles de capitaine, qui leur donneront des garçons qui deviendront capitaines à leur tour. René-Antoine épouse sa cousine germaine, Jeanne Andrée Bertaud, la sœur de Jacques Samuel. Quant à ce dernier, il épouse la propre fille du chroniqueur André Collinet[575]. Ils n'auront pas d'enfant. Il faudra attendre son second mariage[576] pour que le capitaine Bertaud ait des fils : sur quatre, trois seront capitaines à leur tour. Ils seront admis à la ½ solde le même jour, le 8 août 1829. Une véritable amitié a uni ces deux capitaines durant toute leur carrière. On peut dire qu'ils se sont suivis toute leur vie.

Les capitaines du renouveau (1820-1850) : une génération vers de nouveaux horizons

Tendances générales de la période

Le registre matricule des capitaines et maîtres au cabotage ouvert en 1826[577] fait état de 90 actifs dont douze maîtres au cabotage, les autres étant tous capitaines au long-cours.

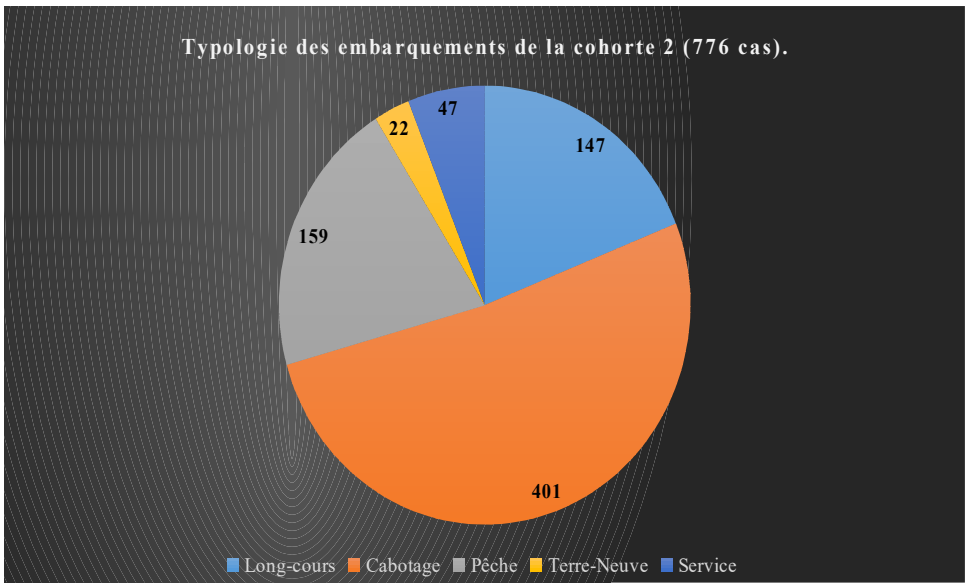
Tableau n°119: Lieu des examens du registre 3P7-41 (1826-1850).

Rochefort	Nantes	Les Sables	La Rochelle	Dunkerque	Rouen	Total
69	5	10	2	1	1	**88**

Même si ces capitaines sont sablais à 91%, c'est à Rochefort qu'ils ont passé leur examen dans 78,4% des cas. Le doyen du registre est le capitaine et maître de port Robert Guérin (1755-1828)[578] reçu en 1784 et le cadet, Henri Sébastien Hairvaux admis le 9 juillet 1849. Sa carrière sera de courte durée puisqu'il meurt à bord de l'*Amélia* du Havre le 29 octobre 1864[579]. Cependant tous ne naviguaient pas au long-cours. La cohorte 2 comprend 23 capitaines et maîtres au cabotage soit 28,4% des gens de mer de cette cohorte. La ventilation de leurs embarquements atteste de la surreprésentation du cabotage avec 51,7% des embarquements, le long-cours ne formant que 18,9% du total.

572 SHD Rochefort, 3P7-74 n°157 et 164.
573 SHD Rochefort, 3P7-11 n°46 et 121.
574 SHD Rochefort, 3P7-18 n°50 (121) et 52 (123).
575 Suzanne Marthe Collinet (1772-1823).
576 Près de quatorze mois après son veuvage, Jacques Samuel Bertaud épouse en secondes noces le 16 juin 1824 Marie-Esther Febvre (1802-1862) de 25 ans sa cadette. Elle lui donne six enfants nés entre 1825 et 1838. Marie-Esther Febvre était fille de capitaine de navire et de propriétaire terrien. Sa mère, Catherine-Esther Bourron (1769-1804) était issue d'un milieu aisé de capitaines sablais alliés aux familles Collinet et Derazes.
577 SHD Rochefort, 3P7-41 (1826-1850).
578 SHD Rochefort, 3P7-41, n°23.
579 SHD Rochefort, 3P7-41, n°49. En quinze ans de carrières, ses navigations l'avaient conduit sur tous les océans pour rallier l'île Maurice, Singapour, Bahia, Montevideo, Saint-Thomas ou Cayenne.

Graphique n°69 : Typologie des embarquements de la cohorte 2 (776 cas).



Hormis les capitaines au long-cours, une douzaine de maîtres au cabotage effectuent les trafics sur la côte atlantique voire jusqu'en Méditerranée.

Les capitaines de navire occupent une fonction en lien direct avec l'économie nationale voire internationale. Aussi est-il intéressant de connaître la situation économique de cette période qui permet d'expliquer l'essor du commerce international dans cette première moitié du XIX[e] siècle ? Les capitaines sont ainsi les acteurs et les vecteurs du commerce de port en port lorsqu'il s'agit de cabotage ou de continent à continent lorsque l'on est en présence de capitaines au long-cours.

Le Congrès de Vienne (1815) a ouvert une longue période de paix après vingt-deux années de guerre qui ont ruiné le commerce maritime ; le port des Sables a subi les effets du blocus continental et du manque de travaux qui lui auraient permis de se redresser. À partir de 1819, une longue phase de travaux va lui redonner une certaine impulsion (voir partie 1).

Cette paix durable favorisée par une économie plus libérale, initiée par la charte de 1814 de Louis XVIII[580] et l'ouverture du marché sud-américain va favoriser le développement des échanges sur la façade atlantique mais aussi sur La Manche avec l'essor du port du Havre qui cesse d'être port de guerre en 1824 pour s'ouvrir au commerce ; port que fréquenteront les capitaines au long-cours sablais. Bruno Marnot ose souligner l'apparition d'une « *première forme de mondialisation* »[581] et une nouvelle cartographie des échanges que Bordeaux réussit à appréhender après les lourds effets de vingt années de guerre[582]. Les French wars avaient ruiné son rôle d'entrepôt du commerce européen[583]. Les années 1840 voient l'émergence d'un take-off soit un décollage économique[584] accompagnant une période de croissance irrégulière mais forte selon François Crouzet[585]. Fernand Braudel indique que « *les échanges*

580 Fernand BRAUDEL, Ernest LABROUSSE, *Histoire économique et sociale de la France, volume 3, 1789-années 1880*, 1[er] volume, PUF, 1976, p. 137 et ss.
581 Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation du XIX[e] siècle (1815-1914),* PUPS, 2011, p. 9.
582 Sylviane MARZAGALLI, *Les boulevards de la fraude. Le négoce maritime et le Blocus continental : Bordeaux, Hambourg, Livourne*, Villeneuve-d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 1999, p. 247-248.
583 Bruno MARNOT, *Le refus du déclin. Le port de Bordeaux au XIX[e] siècle*, PUB, 2012, p. 29.
584 Hervé ROBERT, *La Monarchie de Juillet*, PUF, p. 44.
585 Jean-Charles ASSELAIN, *Histoire économique de la France du XVIII[e] siècle à nos jours. I – De l'Ancien-Régime à la 1[ère] Guerre mondiale*. Inédits Histoire. Points Le Seuil, 1984, p. 129 et ss.

internationaux ont été multipliés par neuf entre 1820 et 1880 en valeur […] Le commerce devient vraiment universel ; l'Europe, jusqu'ici largement pourvue en produits alimentaires et matières premières, se voit contrainte de les rechercher outre-mer »[586]. Les importations et exportations vers l'Amérique sont sensiblement équivalentes, de l'ordre de 20% entre 1827 et 1856[587]. Marseille et Le Havre demeurent les deux principaux ports de ce trafic en pleine expansion[588].

La perte de Saint-Domingue (1791) a ainsi rendu nécessaire la recherche de nouveaux débouchés même si les voyages en droiture vers les Antilles restent nombreux comme nous le remarquerons. Si l'espace antillais est bien connu des capitaines sablais, il en est tout autrement des ports de l'Amérique du sud. Les capitaines sablais ne restent donc pas hermétiques à la « *conquête des marchés ultramarins* » et s'intègrent ainsi dans les circuits de mondialisation des échanges ? Les capitaines sablais de l'époque de la Restauration puis de La Monarchie de Juillet suivent la tendance générale marquée par la conquête du marché sud-américain garant d'une certaine forme de prospérité au départ des ports de Bordeaux puis du Havre. « *Bordeaux développa des relations avec les marchés de La Plata, de l'Uruguay et du Brésil. En échange du vin et des eaux-de-vie, les cargaisons de retour étaient constituées de denrées alimentaires de valeur (sucre, café, cacao) et de produits primaires bruts, issus de l'élevage tels que les peaux et les laines, ou de l'agriculture comme le tabac en feuille. Sur la façade occidentale du sous-continent, le Chili et le Pérou représentèrent les deux principaux marchés, particulièrement intéressants pour les produits pondéreux, tels que les salpêtres (nitrate de soude) du Pérou, ou bien le guano, importé à partir des années 1840. L'implantation de la maison Bordes-Le Quellec au Chili, au milieu des années 1830 […] donna un élan décisif au commerce des cuivres, qui n'étaient d'ailleurs pas expédiés à Bordeaux, lieu d'origine de la société, mais au Havre, en raison de leur forte consommation dans la région parisienne* »[589].

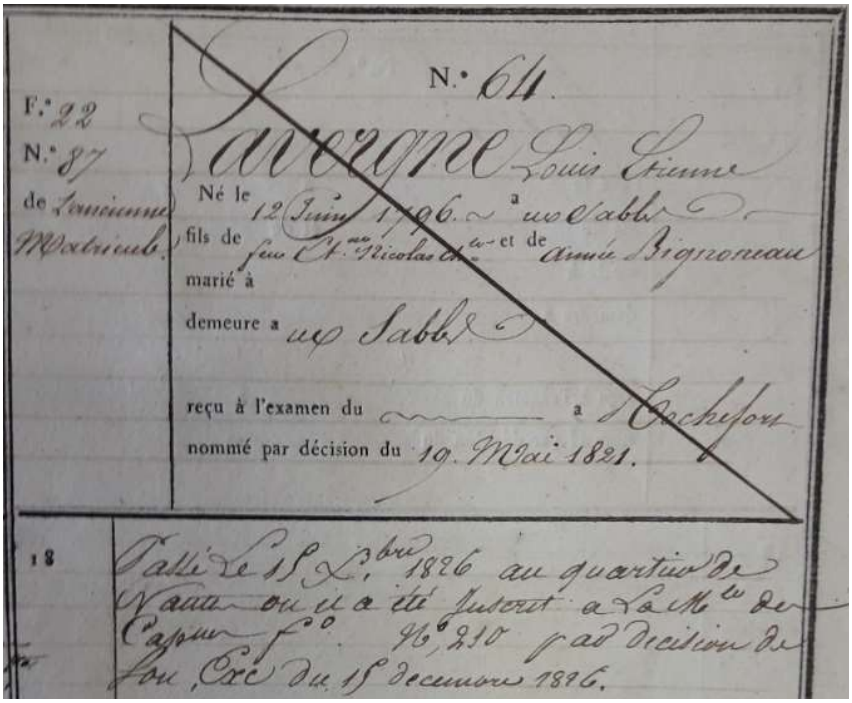
Certains d'entre eux demandent à être classés dans d'un autre port, plus attractif et de plus grande envergure, afin de commander au long-cours et trouver un embarquement à la hauteur de leurs capacités ; postes que le port des Sables, ne peut pas leur offrir et qui atteste d'un ancrage du port sablais davantage dans la pêche que dans le commerce. Pour des raisons professionnelles, ces hommes n'hésitent pas à quitter leur clocher d'origine.

Tableau n°120 : Permis délivrés pour se faire classer dans d'autres ports (SHD, registre 3P7-41).

Nantes	Dunkerque	Honfleur	Cherbourg	Bordeaux	Marseille	Total
15	1	1	1	2	1	21

Plus d'un cinquième des capitaines de ce registre[590] quitte le port sablais pour s'installer durablement dans de grands ports de commerce. La prédominance de Nantes est sans appel puisque le port ligérien recense l'installation de quinze d'entre eux et on en retrouve certains dans le registre matricule nantais correspondant (**Annexe 96**)[591].

586 BRAUDEL, LABROUSSE, *Ibid*., p. 307.
587 Fernand BRAUDEL, Ernest LABROUSSE, *Histoire économique et sociale de la France, volume 3, 1789-années 1880*, 1er volume, PUF, 1976, p. 321.
588 BRAUDEL, LABROUSSE, *Ibid*., p. 327.
589 Bruno MARNOT, *Ibid*., p. 333. Jules André Gravoil (1832-1914), cohorte 1 n°334, réalisa une campagne à destination de Valparaiso à bord du *Casimir,* capitaine Le Quellec de septembre 1864 à juin 1865 (SHD Rochefort, 3P7-61, n°154).
590 Soit quinze capitaines sur 78.
591 AD LA 7R4/110, Registre matricule. Voir liste en annexe 97.


N.° 64.
F.° 22
N.° 87
de l'ancienne Matricule.
Lavergne Louis Etienne
Né le 12 Juin 1796. à un Sable
fils de feu Cl.ne Nicolas Cl.e et de Anne Brignoneau
marié à
demeure a un Sable
reçu à l'examen du a Rochefort
nommé par décision du 19. Mai 1821.
18
Parti le 15 X.bre 1826 au quartier de Nantes ou il a été Inscrit a l'Arm.t de Capitaine f.° 96, 210 par decision de Son Exc.e du 15 decembre 1826.

Document n°79- Louis Étienne Lavergne (1796- ?) passe « au quartier de Nantes le 15 décembre 1826 » à 30 ans (SHD, 3P7-41, folio 32 n°64).

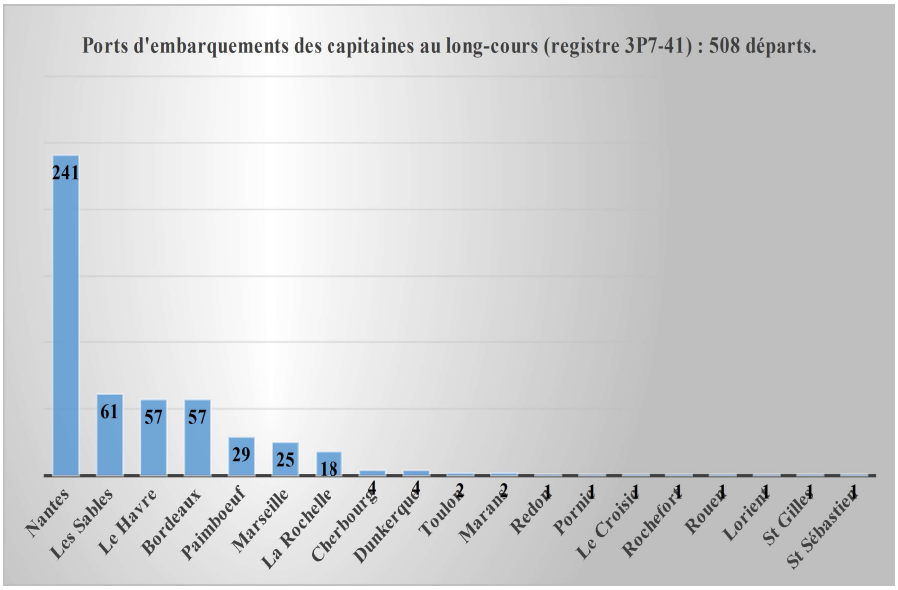
Louis Étienne Lavergne (1796-1844) qui commanda à la traite illégale[592] s'y était établi dès 1826 et demeurait « *à Rezé chez son parent Coquart sur la Fosse, maison Dupuy* »[593]. Il s'éteint à Nantes le 29 juin 1844 et d'autres capitaines comme lui s'étaient installés à La Fosse à l'image d'Adrien Rondenet, Jacques Blay ou Venceslas Malescot. Le port de Nantes joue un rôle polarisateur pour ces hommes en quête de commandements lucratifs. Sans doute espèrent-ils réaliser de belles carrières qui les mènent aux quatre coins du monde. La liste des escales figurant en annexe témoigne de cette mondialisation des échanges favorisée par une période propice au commerce international. Le port de Nantes ne reste pas à l'écart de ce vaste mouvement. Le dernier capitaine inscrit à Nantes fut Benjamin Libaudière, né en 1811, reçu à Rochefort le15 mai 1836 et qui navigua sur le trois-mâts nantais *Le Jeune Edouard* d'avril à octobre 1844 pour les Antilles puis qui dirigea *La Minette* pour Bourbon de juin 1845 à avril 1848. Ils ont en moyenne une trentaine d'années lors de leur arrivée sur Nantes ce qui atteste d'une volonté de faire carrière au commerce. Seul Pierre Veillon paraît plus âgé puisqu'il a quarante-quatre ans lors de son inscription en décembre 1828[594]. Certains capitaines installés à Nantes reviennent néanmoins finir leur vie aux Sables comme André Samson Béliard (1797-1873) qui fut inscrit à Nantes en janvier 1826 « *suivant autorisation de Paris* », et rentra finalement aux Sables le 19 juin 1847[595]. Il y meurt vingt-six ans plus tard.

592 Passé à Nantes le 15 décembre 1826. Serge DAGET, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale (1814-1850)*, Nantes, 1988, p. 162 et ss. Lavergne commande à la traite dès 1821 (*La Clarisse*, p. 162), il n'a alors que 25 ans et figure encore en 1825 aux commandes de *L'Eugène* (p. 387).
593 AD LA, 7R4/1108, Registre matricule n° folio 209, p. 61.
594 SHD Rochefort, 3P7-41 n°30. Le registre précédent (3P7-18 n°64), stipule des embarquements au long-cours au départ de Nantes sans pour autant que Veillon y demeure.
595 SHD Rochefort, 3P7-41 n°46. Hervé RETUREAU, « Les capitaines sablais du quai de la Fosse », *Revue Olona* n°229, 2014, p. 4-16.

Ports de départs et d'arrivées

L'analyse des ports à l'embarquement et au débarquement permet de dresser une géographie des échanges. Nous avons ainsi dépouillé systématiquement tous les ports de départs et d'arrivées mentionnés dans le registre des capitaines au long-cours de la période 1826-1850 (3P7-41).

Histogramme n°136 : Ports à l'embarquement des capitaines au long-cours.



L'histogramme et l'analyse quantitative qui en découlent affirment la place centrale du port de Nantes au départ avec 47,4% du total voire 53,1% si l'on y joint l'avant-port ligérien de Paimboeuf. De Nantes, les capitaines sablais commandaient des navires en partance pour les Antilles principalement et l'Amérique du sud. Le capitaine François Théodore Audubon (1801-1853, mort en mer d'apoplexie)[596] commence comme second à bord de quatre bricks au départ et à l'arrivée de Nantes entre octobre 1827 et mars 1832 qui le mènent en Martinique pour trois voyages, au Brésil et à Cayenne pour les autres périples.

Outre des départs depuis le port sablais (12%) pour des navigations au cabotage, figurent en troisième position, deux grands ports de commerce de même envergure que Nantes à savoir Le Havre et Bordeaux. Une place toute particulière doit être faite au Havre qui semble attirer l'attention de plusieurs capitaines sablais notamment Jacques Béliard qui réalise, entre 1826 et 1842, seize campagnes au départ du Havre sur dix-huit campagnes au long-cours effectuées. C'est ainsi qu'aux commandes du *L'Olinda* de janvier 1826 à juin 1831, il effectua cinq campagnes vers le Brésil et l'Argentine à « *Pernanbouc et Buenos-Ayres* » et quatre autres vers l'arc antillais[597] (**Annexe 97**). En soixante-cinq mois (janvier 1826-juin 1831), Jacques Béliard aura donc passé quarante-trois mois et demi sur mer soit respectivement vingt-cinq mois vers l'Amérique du sud et dix-huit mois et demi vers les Antilles. Ce capitaine navigue uniquement vers l'espace sud-américain puisqu'il retourne à Pernanbouc en 1832-1833 à bord de *L'Henriette* puis à Rio en 1837-1838 sur *L'Achille*. Sa dernière campagne connue le conduit à Montévidéo alors qu'il commande *La Marie-Caroline* de Bordeaux puis, nous perdons sa trace des registres matricules. A-t-il fait sienne la

596 Cohorte 2, n°18. Mort à bord du brick *Le Ferdinand* qu'il commandait au départ de Marseille le 7 avril 1853. Il s'éteint foudroyé d'apoplexie le 25 février 1853 en mer « par 45°7 de Latitude Nord et 8°45 de Longitude Ouest », SHD Rochefort, 3P7-69 n°31. Il commandait ce brick depuis le 7 novembre 1842 (SHD, Rochefort, 3P7-41 folio 44, n°88).
597 SHD Rochefort 3P7-41 n°26.

réputation des « Hirondelles de Rio »[598] ; surnom que l'on donnait aux navires de commerce peints en blanc et noir ?

Charles Baptiste Machard (1796-1853)[599] ose l'aventure dans les rugissantes et inconnues mers du sud aux commandes de *La Geneviève* entre 1826 et 1827 puis il enchaîne sur *Le Laborieux* pour Cayenne[600]. Il rejoindra le port du Havre à son retour. Ce capitaine a semble-t-il bien réussi sa vie professionnelle puisqu'il profita de la prospérité balnéaire naissante dans sa ville d'origine, pour y ouvrir, l'un des tous premiers hôtels de villégiature[601]. Il mit sac à terre après avoir bourlingué sur toutes les mers du globe. L'hôtel était-il décoré d'objets exotiques rapportés de ces voyages au long-cours ? On peut imaginer un semblant de cabinet de curiosités[602].

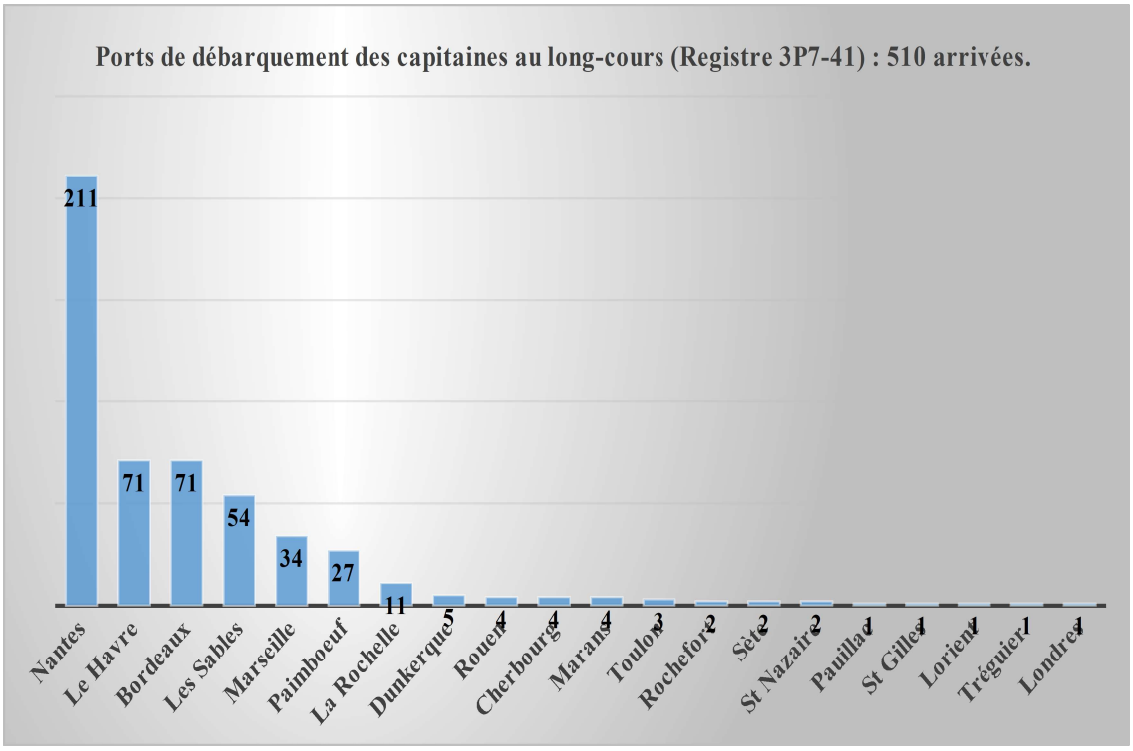
Comme lui plusieurs capitaines s'orientent vers l'Amérique centrale et du sud au départ du Havre, Benjamin Borgnet y commanda *Le Fort Royal* à destination de La Martinique pendant sept campagnes entre 1828 et 1832[603]. Jean-Antoine Daubeuf (1784-1828) qui pilote *La Virginie* se destine quant à lui au commerce avec l'Amérique du Nord avec des ports comme New-York et Savannah mais, c'est à Cuba qu'il rend son dernier soupir le 17 janvier 1828[604]. On recense donc sept capitaines effectuant régulièrement des départs depuis le port normand. Qu'apportent-ils en Amérique du sud ? Le cadre de notre étude et les archives à notre disposition ne nous permettent pas d'y répondre mais nous pouvons néanmoins supposer qu'ils rapportaient des produits coloniaux en métropole. Certains s'élancent dans de lointaines aventures. Étienne Cadet Bignonneau atteint par deux fois Santa-Martha, première colonie espagnole en Colombie et le port de Guaira à bord de *La Geneviève* en 1842[605]. Son registre matricule précise qu'il a navigué à San Yago mais s'agit-il de Santiago du Chili ? Si c'est le cas, il y aurait alors effectué un voyage à bord du brick *L'Épervier* qu'il dirigeait d'avril à octobre 1826. La durée semble courte pour un voyage au long-cours avec franchissement du cap Horn puisque Pierre Samuel Mouillé, embarqué comme capitaine en second à bord de *La Bonne Aimée* de Bordeaux, quitte le port en avril 1834 pour Valparaiso et ne rentre qu'en août 1835 soit dix-huit mois de traversée[606].

Certains se destinent à la chasse de la baleine comme Luc Joseph Béliard (1796-1862)[607] qui après avoir effectué deux campagnes à Terre-Neuve à bord du brick *Le Rochelais* part pour une campagne de pêche au cétacé de mai 1832 à juin 1833. Ces campagnes sont très longues puisqu'il y retourne pour deux campagnes au départ du Havre aux commandes de

598 Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français*, p. 334.
599 SHD Rochefort, 3P7-41 n°43. Cohorte 2, n°461.
600 3P7/41 folio 71.
601 Hôtel vendu 40 000 francs par acte du 27 juin 1866 (not. Goulipeau, 3^{E}70/425, n°150). L'hôtel avait été acquis en janvier 1825 par M. Audrin, beau-père du capitaine Machard. En l'occurrence l'Hôtel de France. ROBIN Louise, *Villas & édifices balnéaires des Sables-d'Olonne,* p. 52 et ss.
602Dans la demeure du capitaine Fidèle Constant Bignonneau (1814-1856, mort en mer, cohorte 2 n°81) on a recensé des objets exotiques tels que « *un tapis garni en peau de tigre, un autre en fourrure blanche, un tapis de table en peau de pingouin, deux écrans chinois, trois poissons empaillés, deux becs d'albatros, quatre plantes marines, six coquillages ».* Inventaire après-décès du 27 février 1857, ADV, 3^{E} 70/406. Notaire Petiteau.
603 SHD Rochefort 3P7-41 n°7. Benjamin Borgnet se fixera à Cherbourg le 9 juillet 1835, port qu'il avait fréquenté à partir de 1830 avec *Le Fort Royal* avant de commander le trois-mâts *La Virginie* pour les mêmes destinations.
604 SHD Rochefort 3P7-41 n°27.
605 SHD Rochefort, 3P7-41 n°81, premier voyage de janvier à juin 1842 puis d'août à décembre 1842. Lire Christian HERMANN, *La politique de la France en Amérique latine, 1826-1850. Une rencontre manquée*, Bordeaux, Maison des pays ibériques, 1996.
606 SHD Rochefort, 3P7-41 n°92.
607 Cohorte 2, n°48.

L'Indien (mai 1834-mai 1835) puis de *La Ville de Rennes* (juin 1835-mai 1837) pour une durée de vingt-trois mois[608].

Histogramme n°137 : Ports de débarquement des capitaines au long-cours sablais.



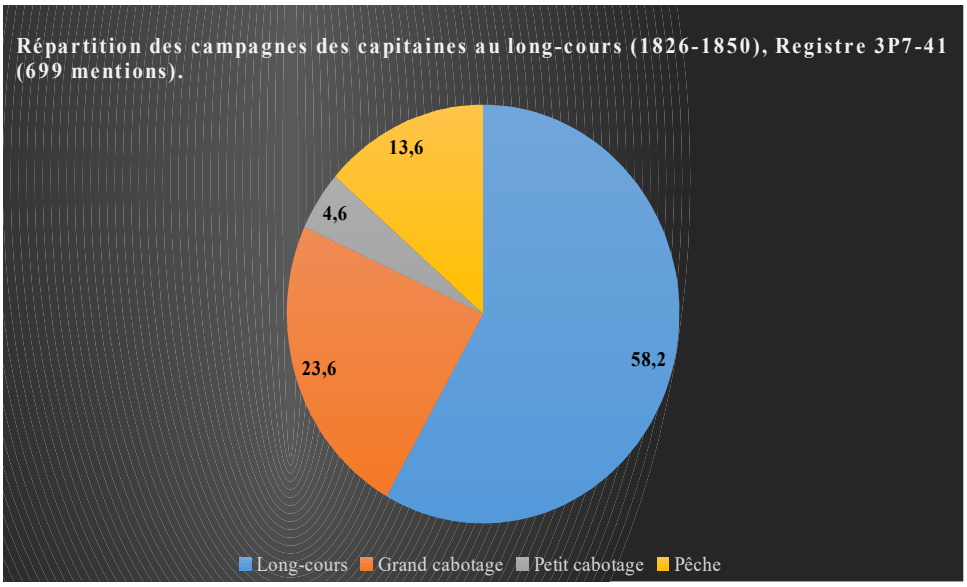
En ce qui concerne les lieux de débarquements des capitaines au long-cours, Nantes conserve la primeur avec Paimboeuf formant 46,7% du total suivi par Le Havre puis Bordeaux (14% chacun). Seuls 7,6% des débarquements de marchandises ont lieu en Méditerranée principalement à Marseille soit davantage que de départs.

608 SHD Rochefort, 3P7-41 n°63.

Voyager au long-cours

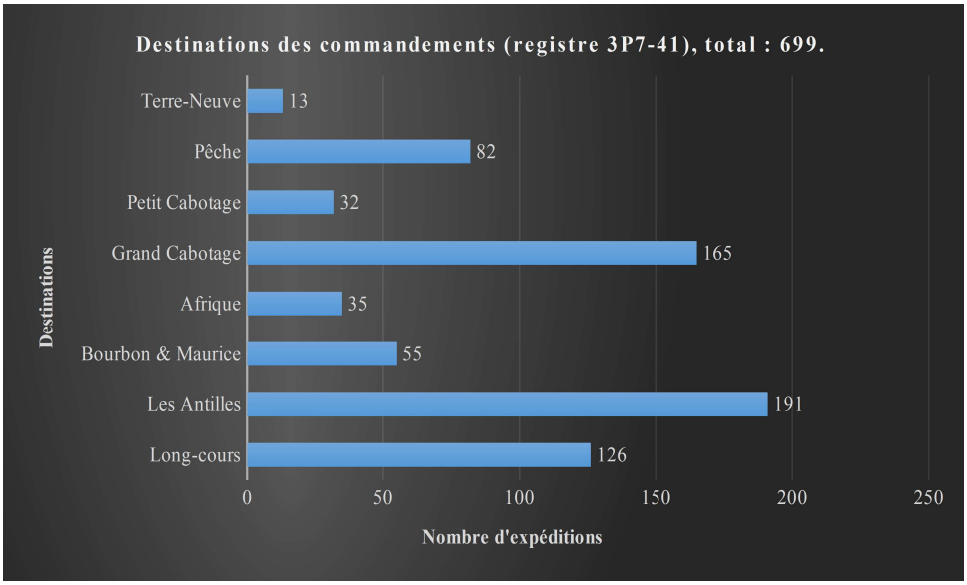
En regroupant les destinations ci-dessus selon une classification par affectation, on arrive aux résultats suivants consacrant la primeur du long-cours avec plus de 58% du total. Les campagnes au long-cours et au grand cabotage forment près de 82% de l'ensemble

Graphique n°70 : Répartition des campagnes des capitaines au long-cours (1826-1850).



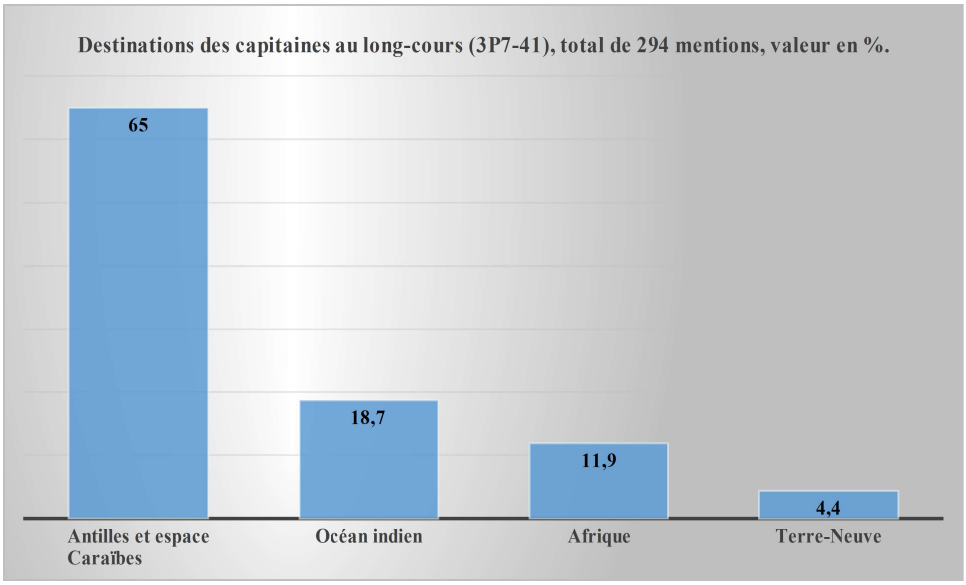
Nous avons déjà évoqué les différents voyages des capitaines notamment ceux qui fréquentaient le port du Havre. Observons la répartition des voyages dans leur ensemble pour dégager les zones géographiques les plus fréquentées.

Histogramme n°138 : Destination des commandements des capitaines au long-cours (1826-1850).



Si l'on déduit les mentions « petit cabotage », « grand cabotage », « long-cours » qui ne nous renseignent pas sur les destinations en tant que telles de même que les capitaines effectuant des campagnes de pêche, on arrive à 294 mentions de destination.

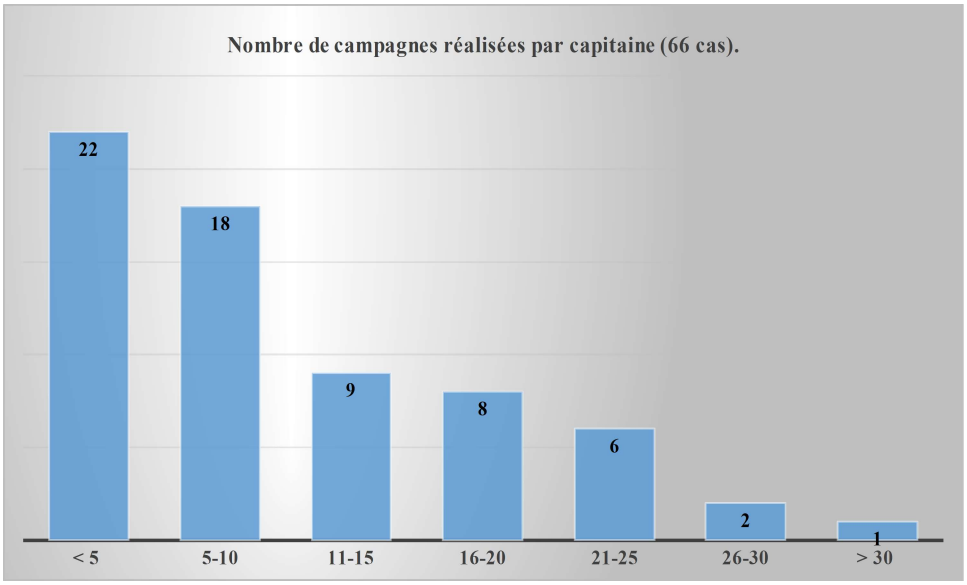
Histogramme n°139 : Destinations des capitaines au long-cours (1826-1850).



Peu de capitaines retournent sur les traces de leurs pères et grands-pères dans les eaux froides de l'Atlantique nord autour de Terre-Neuve et/ou de Saint-Pierre-et-Miquelon représentant ainsi 4,4% du total des expéditions recensées sur la période 1826-1849. Ce qui frappe dans le cursus de ces capitaines, d'une autre génération, c'est la permanence de certains trajets notamment la place prédominante des Antilles (65%) et, l'émergence d'une nouvelle aire de prospection vers l'Amérique du sud comme vu précédemment. L'océan Indien ne forme avec les îles de Bourbon et Maurice que 18,7% de l'ensemble. Quelques capitaines sortent des sentiers battus et risquent l'aventure vers de singulières destinations. Singapour comme Biroché aux commandes du *Norma* (octobre 1847-janvier 1849) ou Guiod (septembre 1845-septembre 1846) au départ de Nantes[609], Manille ou Batavia pour Palvadeau, Delmas ou Charles Veillon[610]. Gaspard Martial Odin (1818-1884)[611] se risque quant à lui jusqu'aux îles Marquises à bord de *La Thémise*. Ces destinations trop peu nombreuses ont été inclues dans l'onglet « Long-cours ».

609 SHD Rochefort, 3P7-41 n°117 et 125.
610 SHD Rochefort, 3P7-41 n°144, 116 et 119. *Le Courrier de Saint-Pierre* que dirige Delmas comprend dix-sept hommes d'équipage.
611 SHD Rochefort, 3P7-41 n°129. Odin avait épousé la fille du capitaine Pacifique Malescot (1797-1861, cohorte 2 n°468).

Graphique n°71 : Nombre de campagnes réalisées par capitaine.



Les capitaines sablais de la période 1826-1849 réalisèrent en moyenne dix voyages chacun même si cette moyenne n'est pas représentative de l'ensemble. En effet, plus de 60% des capitaines réalisent moins de dix campagnes quand Étienne Bignonneau en affiche vingt-sept à son palmarès. Il commande le brick *La Geneviève* dès 1829 et jusqu'en 1843 et enchaîne les voyages vers la Guadeloupe (20), la Martinique (2), San Yago (1), la Nouvelle-Orléans (1), Porto-Rico (1) et la Colombie (2).

Suivi croisé de trois capitaines

Les capitaines déjà présentés, reçus à l'examen de 1824, que nous retrouvons dans nos cohortes font partie des forces vives du port des Sables et de la génération dite *du renouveau*. Si tous étaient natifs des Sables, seuls quatre d'entre eux étaient fils de capitaine. Ils avaient débuté dans le métier à l'âge de treize ans et, après cinquante-et-un mois d'apprentissage essentiellement au cabotage, ils étaient devenus matelots. C'est à l'âge de 26,8 ans qu'ils furent reçus capitaines. La cohorte née en 1799 (Saunier, Sochet, Bouget et Dupont) fit un sans faute à la session de 1824 et c'est à l'âge de vingt-cinq ans, soit l'âge légal, que ces hommes devinrent capitaines. Trois d'entre eux auront une courte carrière puisqu'ils mourront en fonction. Pierre Brossard meurt le 21 janvier 1827, seulement trois ans après sa nomination, d'une « *fièvre cérébrale* » à bord de la frégate *La Flore*. Michel Dupont fait naufrage au large du Conquet avec le chasse-marée *L'Espérance*, de 50 tonneaux[612], chargé d'orge à destination de Rouen le 20 mai 1826 avec deux matelots et un mousse. Seul un matelot survécut et put raconter les circonstances du naufrage pour dresser procès-verbal[613]. Étienne Maurice Berthomé meurt quant à lui à bord du brick *Le Constant* qu'il commandait en octobre 1841.

Que devinrent ces jeunes recrues ? Nous avons pris le parti de suivre trois d'entre eux, tous nés la même année. Jean Saunier (1799-1880)[614], fils de capitaine morutier par exemple commandera dès novembre 1827 soit trois ans ½ après avoir obtenu son diplôme. Il avait été second durant trois campagnes au long-cours vers la Martinique à bord du brick *Anna* et du

612 SHD Rochefort, 3P10-12 (n°23), chasse-marée construit en 1812 pour l'armateur Ocher de Beaupré. Le registre de désarmement mentionne les noms de l'équipage disparu soit André Garnier, Jacques Pédeneau et le mousse Charles Paul Mousset.
613 AM LS, E1-25.
614 Cohorte 2 n°642.

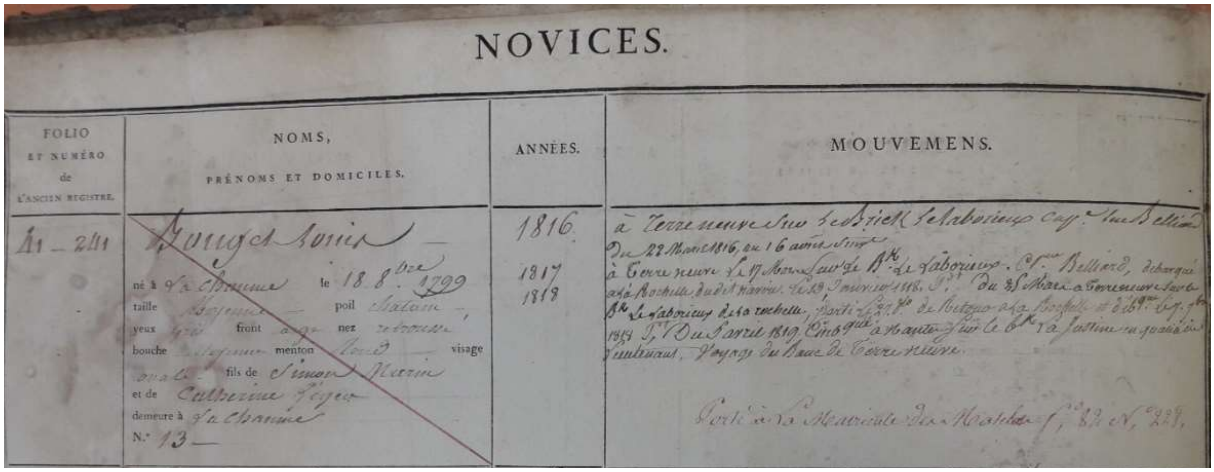
brick *Le Fort Royal*. Il effectuera ensuite six campagnes entre 1827 et 1837 essentiellement vers l'Amérique centrale (Guadeloupe, Martinique, Porto Rico), le Brésil et le Sénégal. Il commanda successivement *Le Fort Royal*, *Les 2 Amis*, *Le Victor*, le *Louis-Marie* et le 3 mâts *Le Paquebot de Rio*.[615] Entre-temps Jean Saunier avait épousé Marie-Anne Baradeau (1801-1857) le 11 juillet 1826, fille du capitaine Joachim Baradeau (1764-1842). Le jeune Saunier avait commencé le métier à l'âge de 12 ans ½ le 27 juillet 1812 en embarquant sur le transport *Le Crack* sur lequel il navigua jusqu'au 22 juin 1813[616] puis il embarque sur le lougre *Le Gaspard* commandé par son père[617] Nicolas-Gaspard Saunier (1774-1854)[618] de juin à septembre 1814 et de septembre 1815 à avril 1816 alors que son père n'a plus le droit de commander en raison d'une mauvaise vue (document du 25 juillet 1811). Il poursuit par une campagne à Terre-Neuve le 11 mai 1816 à bord du *Jeune Édouard* avec le capitaine Millot. Le capitaine Saunier se spécialise dans la navigation au long-cours essentiellement vers l'Amérique centrale (Martinique, Porto-Rico, Guadeloupe) à bord du *Fort-Royal* et du *Victor* de 1826 à 1835 puis vers le Brésil à bord du *Louis-Marie* qu'il commande avant d'entreprendre durant sept années des rotations depuis Nantes vers le Sénégal (Gorée) de 1837 à 1844. En janvier 1845, il revient aux Sables où il pratique la petite pêche avec le patron Clavery à bord de *La Prudence* ; il la commande au cabotage avant de poursuivre à bord de *La Louise* et du *Charles-Maria*, son avant dernier embarquement. Il n'embarque pas entre 1851 et 1854 puis reprend du service aux commandes de *La Facélina* au cabotage pour douze jours en juillet 1854 puis, il cesse toute navigation à partir d'octobre 1855[619].

Florent Sochet (1799-1870)[620] était fils du capitaine Jean Sochet (1763-1802) et de Marie-Ursule Pommeray (1764-1827). Il épousa une fille de capitaine, Henriette Richard, le 12 août 1828 soit quatre ans après son examen. Cette dernière était la fille de Mériadec Richard, un capitaine sablais mort à Paimboeuf le 24 janvier 1823. Le jeune Florent avait navigué avec le capitaine Richard son futur beau-père en septembre 1815 alors qu'il n'était que novice[621]. Comme son prédécesseur, il ne commande pas aussitôt mais s'amarine au commandement[622] après cinq années (octobre 1826-décembre 1831) passées comme 1er Lieutenant au long-cours puis second capitaine sur *La Cérès* (décembre 1826-juin 1828) pour l'île Bourbon, *La Bonne Mère* (décembre 1828-juillet 1829) pour la Guadeloupe, *Le Gustave* (septembre 1829-mars 1830) pour Cayenne. C'est enfin sur *La Geneviève* (février-novembre 1831) qu'il seconde le capitaine Bignonneau pour deux campagnes avant d'en prendre le commandement à deux reprises (décembre 1831-juillet 1832 puis septembre 1833-juin 1834) ; un brick qui naviguait en droiture vers la Guadeloupe. Florent Sochet fit donc six campagnes de décembre 1831 à juin 1834 à bord de ce navire. Il poursuit ses voyages vers les Antilles à bord du *Bacchus* mais au retour le navire est condamné aux Açores (novembre 1834). Il repart second sur *Le Courrier de St Denis* (avril-juillet 1836), puis *Le Laurentia* (juillet 1836-avril 1837) pour Bourbon. Il commande ensuite *La Louise n°2* au cabotage d'avril 1839 à mars 1847 date de son naufrage aux îles Cherchell. Les mois qui suivent, il embarque à la petite pêche aux Sables avec le patron Garnier avant de rembarquer les veilles de Noël à Nantes pour du grand-cabotage sur *Les Zouaves*. Admis à la demi-solde en janvier 1850, il deviendra

615 3P7-41, n°23, 3P7-68, n° 2, 3P7-69, n°23. Il reçut la médaille de St Hélène.
616 SHD Rochefort, 3P7-14, n° 246.
617 Auparavant c'est Nicolas-Gaspard Bourron reçu capitaine le 6 germinal an VIII (27 mars 1800) à Bordeaux qui commanda le lougre *Le Gaspard* à partir du 22 juillet 1805 (registre 3P7-18, n°17).
618 Cohorte 3 n°641.
619 SHD Rochefort, 3P7-69 n°23.
620 Cohorte 2 n°651.
621 SHD Rochefort, 3P7-14, n°229.
622 SHD Rochefort, 3P7-41, n°79.

syndic des gens de mer de la Chaume en avril 1853, syndic des Sables en janvier 1858 puis syndic de 1ère classe en août 1860[623].

Louis Bouget (1799-1877)[624] formé au cabotage durant ses premières années de mousse (1813-1816) par le capitaine Péaud de La Chaume à bord des *Deux Amis*[625] poursuit en tant que novice sur le banc de Terre-Neuve avec le capitaine Luc Béliard sur *Le Laborieux* jusqu'en 1819. C'est à ce moment-là qu'il va s'extirper du rôle de matelot pour envisager le capitainat puisqu'en avril 1819, il embarque avec le statut de lieutenant sur *La Justine* pour Terre-Neuve. Le capitaine Béliard a-t-il joué le rôle de mentor pour cet orphelin ou tout au moins de modèle ? C'est fort envisageable[626].



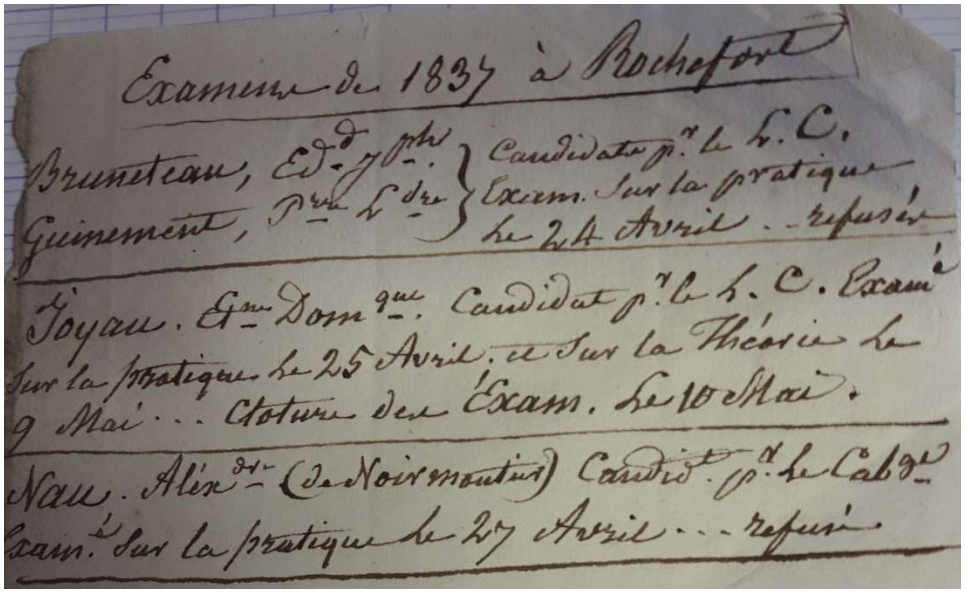
NOVICES.

FOLIO ET NUMÉRO de L'ANCIEN REGISTRE.	NOMS, PRÉNOMS ET DOMICILES.	ANNÉES.	MOUVEMENS.
A1 – 241	Bouget Louis né à la Chaume le 18 8bre 1799 taille moyenne poil châtain yeux gris front ordre nez retroussé bouche moyenne menton rond visage ovale fils de Simon Pierre et de Catherine Foyer demeure à la Chaume N.° 13	1816 1817 1818	à Terre neuve sur le brick le Laborieux Cap.ne Luc Bellard Du 22 Mars 1816, en 1 6 mois à Terre neuve sur le M.e le Laborieux. C.ne Bellard, débarqué à Rochelle du dit navire. Id. Id. Du 8 Mars à Terre neuve sur le M.e Le Laborieux de la rochelle. parti Le 20.e de Betzo pour la Morue et Le 15.e Sep.e 1819 S.t Du Sauveur 1819 Embarqué à Bayonne sur le M.e la Justine en qualité de Lieutenant. Voyage du Banc de Terre neuve. Sorti de la Matricule des Matelots f.° 82 N.° 229.

Document n° 80- SHD Rochefort, 3P7-22, n°13. Registre matricule dans lequel figure Louis Bouget (années 1816-1818).

Reçu capitaine en mars 1824, Louis Bouget va commander au long-cours comme second tout d'abord puis, comme capitaine sur *Le Janus* à destination de Cayenne au départ de Nantes de 1826 à 1827 puis, il poursuit par une campagne à l'île Bourbon. Louis Bouget va ensuite se recentrer sur des navigations au cabotage au départ des Sables avec le brick *Le Saint-Pierre*[627] de 1830 à 1842 avant de présider aux commandes du *Constant* de janvier 1842 à novembre 1857 après la mort du capitaine Berthomé. *Le Constant* circule et échange essentiellement des marchandises entre Nantes et Marseille (voir partie 2)[628]. Il cesse toute activité maritime de 1858 à 1859 étant malade[629], puis arme un canot sardinier qu'il baptise L'*Y* de 1860 à 1875 pour terminer sa carrière. Une carrière très longue qui aura duré soixante-deux ans (1813-1875) dont plus de cinquante ans en tant que capitaine ou patron de pêche.

623 SHD Rochefort, 3P7-69, n°24.
624 Cohorte 2 n°111.
625 SHD Rochefort, 3P7-1, n°183.
626 SHD Rochefort, 3P7-22, n°241.
627 SHD Rochefort, 3P10-14 (1831-1833), brick de 189 tonneaux appartenant à M. Crochet.
628 SHD Rochefort, 3P7-41 n°80, 3P7-69 n°25 et 3P7-68 n°4.
629 « *Renseignements sur ma navigation de 1838 à 1875, appartenant à M. Pierre Bouget* ».



Document n°81 - SHD, Registre matricule des capitaines au long-cours (3P7-41). Le document est intéressant dans la mesure où il rappelle les deux épreuves de l'examen (pratique et théorie). Bruneteau et Guinement furent refusés sur la pratique en 1837. Ils postulent à nouveau en 1838 et sont admis : Bruneteau le 15 mai et Guinement le 10 juin (SHD, 3P-41, n°112 et 113). Seul Étienne Dominique Joyau fut reçu le 9 mai 1837 (3P7-41, n°111).

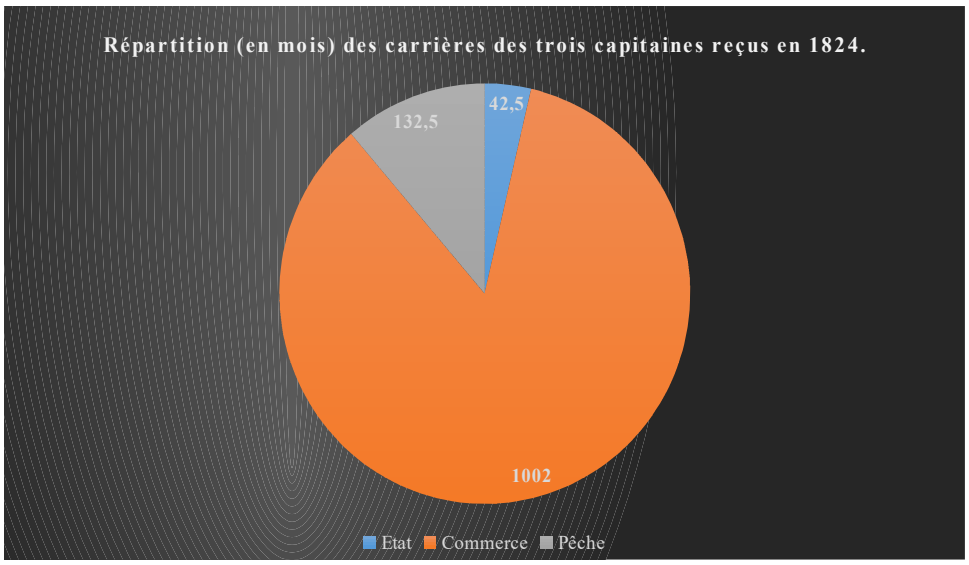
Ces trois exemples montrent que formés par le capitaine Veillon à la science et amarinés dès leur plus jeune âge à la pêche et au commerce par un milieu familial soudé par la mer, ces capitaines, riches d'une expérience empirique ont pu mener à bien des navires et des cargaisons outre-Atlantique avec des profils différents : Saunier reste de loin le capitaine au long-cours qui ait le plus bourlingué avec vingt-six campagnes à son actif alors que Sochet n'en a réalisé que quinze et Bouget seulement trois. Chacun se spécialisera dans un domaine défini.

Tableau n°121 : Récapitulatif de leur carrière[630]

Jean Saunier			Florent Sochet			Louis Bouget		
Navigue de 1812 à 1855 (43 ans)			Navigue de 1812 à 1851 (39 ans)			Navigue de 1813 à 1875 (62 ans)		
État	**Commerce**	**Pêche**	**État**	**Commerce**	**Pêche**	**État**	**Commerce**	**Pêche**
12m53j	277m38j	30m3j	16m10j	292m44j	6m10j	12m15j	430m23j	96m1j

630 SHD Rochefort, 3P7-68 n°2, 3 et 4.

Graphique n°72 : Ventilation des campagnes des trois capitaines de 1824



Si ces capitaines ont consacré l'essentiel de leurs navigations au commerce, ils ont pu parfois saisir des opportunités pour s'aventurer dans des zones géographiques qui leur étaient peu familières. Il semble que chez les capitaines de navire au long-cours, les carrières ne soient pas linéaires mais davantage le fruit du hasard, des rencontres et de la bienveillance d'un armateur. Établissons une comparaison entre les deux frères Bouget. Orphelins d'un père tombé sous le feu ennemi au combat de l'île d'Aix (1809), leur mère Catherine Geay, chargée de six enfants nés entre 1798 et 1808, tient cabaret dans la grande rue de La Chaume, et possède une chaloupe *Les deux Sœurs* estimée 600 francs[631]. Nous avons suivi les pérégrinations de Louis Bouget mais son frère Simon (1798-1858)[632] d'un an son aîné se distingue de ce dernier par un parcours différent. Simon Bouget commence non pas comme mousse mais en tant que novice à l'âge de quinze ans, en 1813, par une campagne au cabotage qui se solde par un naufrage[633]. Il enchaîne par une campagne sur le banc de Terre-Neuve (1816) puis effectue deux traversées atlantiques à bord d'un brick nantais *La Cornélia* pour Port-au-Prince (1817-1818). Au service, il navigue à bord de la gabarre *La Panthère* d'octobre 1818 à août 1819 pour Cayenne et les Antilles. Reçu maître au cabotage le 24 mai 1823, il commande *La Rose-Esther*, *Le Pitre*, *Le Neptune,* un lougre de 53 tonneaux[634] entre 1828 et 1832[635] avant de retourner au long-cours comme capitaine en second à bord du *Jeune Frédéric* de Nantes pour la côte d'Afrique (1836). Ces campagnes au cabotage ne l'empêchent pas de multiplier les embarquements à la petite pêche en tant que patron. La mort de son épouse[636] à l'âge de vingt-neuf ans en même temps qu'un fils d'un an, qui

631 Selon inventaire après-décès du 13 mars 1824 (ADV, not. Giraudin, 3E71/78, acte n°56). Catherine Geay était décédée le 26 janvier de la même année. La maison comporte trois tables « de cabaret », quatre bancs et de nombreuses chaises ainsi que « trois douzaines de verre à boire ». Dans la cave se trouvent dix-neuf « barriques de vin de pays ». Le jour de l'inventaire seul Louis Bouget est là avec le statut de « marin » (il n'est pas encore reçu capitaine) ; quant à Simon, il a donné procuration à son oncle Percot, étant à Bayonne pour affaires (procuration signée le 12 février 1824).

632 Cohorte 2 n°110.

633 SHD Rochefort, 3P7-14 n°249 et 3P7-22 n°16. Le navire naufragé était *L'Alexandre* commandé par le capitaine Guinement qui fit naufrage sur les côtes d'Espagne.

634 Construit en 1812 pour le compte de M. Chaillou (3P10-13 1828-1830, n°194). En septembre 1829 il transporte 12 500 kilos de chanvre pour Marans (arch. privées).

635 En avril 1832, il se rend à Saint-Valéry-sur-Somme (arch. privées).

636 Rose Esther Péaud (1803-1832) fille aînée du maître au cabotage Benjamin Jérémie Péaud (1774-1837) et de Marie-Anne Désirée Rigolage (1777-1832). Elle épousa le capitaine Bouget en juin 1823, un mois après sa réussite à l'examen.

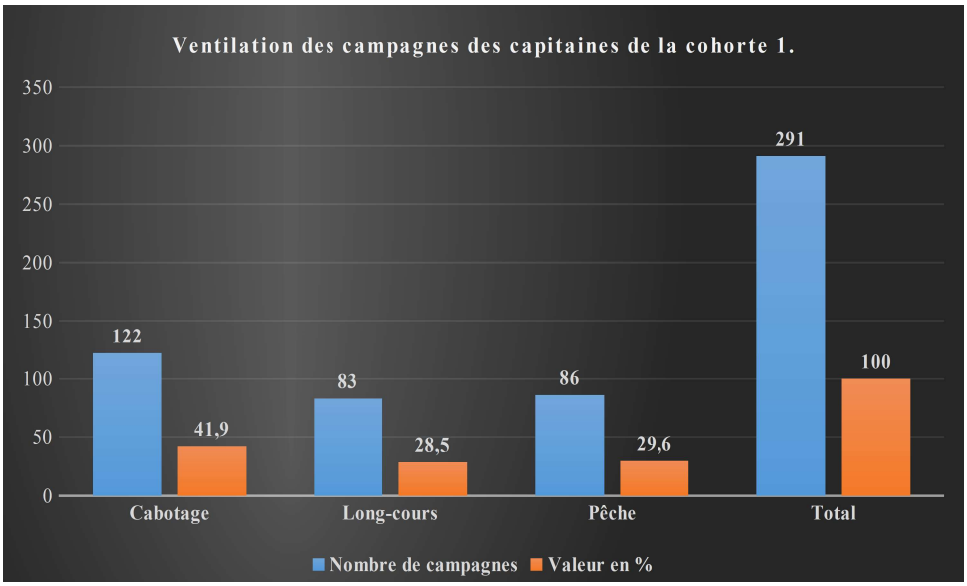
succombèrent à l'épidémie de choléra en août 1832, l'a-t-elle contraint à jouer la navigation de proximité pour s'occuper de ses trois enfants encore vivants ? On peut le supposer. Il se remarie en décembre 1834 soit plus de deux ans après la disparition tragique de sa femme avec Marie-Madeleine Sochet (1797-1861), la sœur du capitaine Florent Sochet déjà évoqué. Sans doute plus libre de ses mouvements, il prend dès juillet 1842, les commandes du lougre *Le Réparateur* qu'il quittera après huit années passées à la barre, en octobre 1851[637]. Il naviguera ensuite comme patron de canot sardinier jusqu'au 2 novembre 1857[638] soit un peu moins d'un an avant sa mort. Son canot se nommait *Le Doyen de la mer*. Si les deux frères ont été reçus à la même période (1823 et 1824), leur vie professionnelle a été sensiblement différente. Si Louis s'est positionné sur le cabotage et affichait 430 mois de navigation au commerce, Simon a davantage commandé à la petite pêche (115 mois) ne cumulant que 280 mois au commerce soit 150 mois de moins que son frère cadet.

Un acte[639] conclu entre l'armateur du *Réparateur*, M. Bonnet[640], le capitaine Bouget et le constructeur Cheusseau précise à travers dix articles, un certain nombre de points quant aux avantages numéraires du capitaine (**Annexe 99**).

D - Le journal inédit de Pierre Isaac Bouget (1826-1883), maître au cabotage.

Onze capitaines ou maîtres au cabotage sont intégrés dans la cohorte 1 soit la plus récente représentant 4,2% des marins de cette génération.

Histogramme n°140 : Ventilation des campagnes des capitaines de la cohorte 1.



Ces capitaines naviguent davantage au cabotage – près de 42% - qu'au long-cours contrairement à la génération précédente qui empruntait dans 58% des cas ces routes lointaines comme nous l'avons étudié précédemment. Ce repli géographique est-il dû à un trafic plus important du cabotage à cette période ou à une volonté des capitaines de participer au développement du port in situ plutôt que de chercher des embarquements à l'extérieur des Sables, dans des ports de plus grande envergure ? Si les maîtres au cabotage « stationnent »

637 SHD Rochefort, 3P7-39 n°134.
638 SHD Rochefort, 3P7-69 n°54.
639 Archives privées, famille Béchet.
640 ADV, 5P-112. *Le Réparateur* passa entre les mains de Séraphin Chaigneau. Lougre de 64 tonneaux, démoli en 1873.

ou se sédentarisent dans le port sablais, l'arrivée du chemin de fer (1866) avec la possibilité de transporter des pondéreux devient, sous le Second Empire, un concurrent émergent pour la profession. Le capitaine Bouget dont il sera question ci-après s'il reconnaissait l'intérêt d'un tel transport pour les voyageurs, estimait de mauvais augure son développement risquant de concurrencer le transport maritime. Cette analyse prouve aussi que les maîtres au cabotage ne négligent pas la petite pêche à laquelle ils s'adonnent volontiers entre deux navigations commerciales ou en fin de carrière soit presque autant que le long-cours (28,5% contre 29,6%). Ces hommes jouent donc la carte de l'opportunisme. La raison économique l'emporte-t-elle sur la volonté de se consacrer à un seul type d'embarquement ?

On a précisé précédemment qu'accéder au grade de capitaine était un parcours parfois semé d'embûches et que les candidats à ce poste, étaient en très grande majorité, issus de ce même milieu. Grâce à une source historique unique et inédite, celle d'un maître au cabotage nommé Pierre Isaac Bouget (1826-1883)[641], nous allons pouvoir nuancer et suivre le déroulement de ces parcours. L'intérêt documentaire d'une telle source, permet à l'historien de mettre en lumière certains paramètres indicibles que ne dévoilent pas les sources civiles telles que les matricules. Nous avons pris le parti de retranscrire que les références particulièrement révélatrices de son parcours professionnel. Le journal de Pierre Bouget de 296 pages va nous permettre de comprendre les aléas et les moyens mis en œuvre pour accéder au commandement tout en mettant en relief les stratégies et le poids des relations.



Document n°82 - Le maître au cabotage Pierre Bouget (1826-1883) [coll. Part.].

641Nous avons déjà cité cette source au préalable de la thèse. La référence exacte est la suivante : *Renseignements sur ma navigation de 1838 à 1875 par M. Pierre Bouget*, cap. coll. part. Pour des facilités de lecture, nous avons modifié l'orthographe et ajouté la ponctuation adéquate.

Présentation du capitaine Bouget

Pierre Isaac Bouget est né à La Chaume, sous La Restauration, le 16 décembre 1826, troisième enfant du maître au cabotage Simon Bouget et de Rose-Esther Péaud. Ses parents s'étaient unis le 25 juin 1823 et auront six enfants dont trois mourront en bas-âge. Par sa mère, Pierre Isaac descend d'une famille de maîtres au cabotage et de capitaines au long-cours : les Servanteau. Pierre Isaac porte les prénoms de son oncle paternel mort en mer quelques jours avant sa naissance[642]. Comme tous les Bouget, il devient marin. Son père[643] et son oncle Louis furent les seuls capitaines de cette pléthorique fratrie. Orphelin de mère en août 1832, à l'âge d'à peine six ans[644], il reste avec son père dans leur maison de la Grand'rue à La Chaume alors que ses sœurs sont placées chez des tantes. Son père vit dans une maison mitoyenne de sa sœur Jeanne Lucile (1804-1890) l'épouse de Jacques Raimbert (1797-1873)[645], maître au cabotage. La famille possède ainsi plusieurs biens immobiliers dans le quartier, tout près de la rue du village-neuf.

Premières armes en mer

Pierre Isaac Bouget a commencé à prendre la mer à l'âge d'à peine dix ans puisque le registre matricule est formel : il embarque officiellement le 6 septembre 1836 (**Annexe 98**)[646]. Né le 16 décembre 1826, il a juste neuf ans et demi et mesure 1 mètre 47. Il embarque alors avec son père sur le canot de pêche *Le Hazard* de septembre à décembre 1836 puis continuera à la pêche jusqu'en février 1841. Il passe sous silence ses premières campagnes et commet une erreur de deux ans lorsqu'il écrit qu'il « *a commencé à naviguer à l'âge de 12 ans en 1838 sur différents bateaux de pêche puis sur le Neptune, le Bon Pasteur et le Réparateur* […] *C'était un joli petit navire ; lougre de 80 tonneaux*[647] *nommé Le Neptune*[648]*. Je fis avec mon père plusieurs voyages ; rien bien entendu ne manqua dans les ports où nous allions ».*

642 Il s'agit de Pierre Isaac Bouget (1805-1826), fils de Simon Bouget et de Catherine Geay.

643 Simon Bouget (1798-1858), cohorte 2, n°110. Reçu maître au cabotage le 24 avril 1823 et nommé le 24 mai. Il commanda *Le Jeune-André (1825), La Rose-Esther (1825-1826)*, *Le Pitre, Le Neptune (1827-1832), Le Bon Pasteur* sur lequel il fit naufrage sur la côte de Berck le 26 mars 1842. Le 1er juillet 1842, il est aux commandes du lougre *Le Réparateur*. Simon Bouget embarqua également au long-cours depuis Nantes en tant que capitaine en second sur *Le Jeune Frédéric* en partance pour l'Afrique (mars-août 1836) (SHD, Rochefort, 3P7-39 n°134). De 1836 à 1840, il se convertit à la petite pêche (voir SHD, 3P10-12 n°45 et 3P10-13).

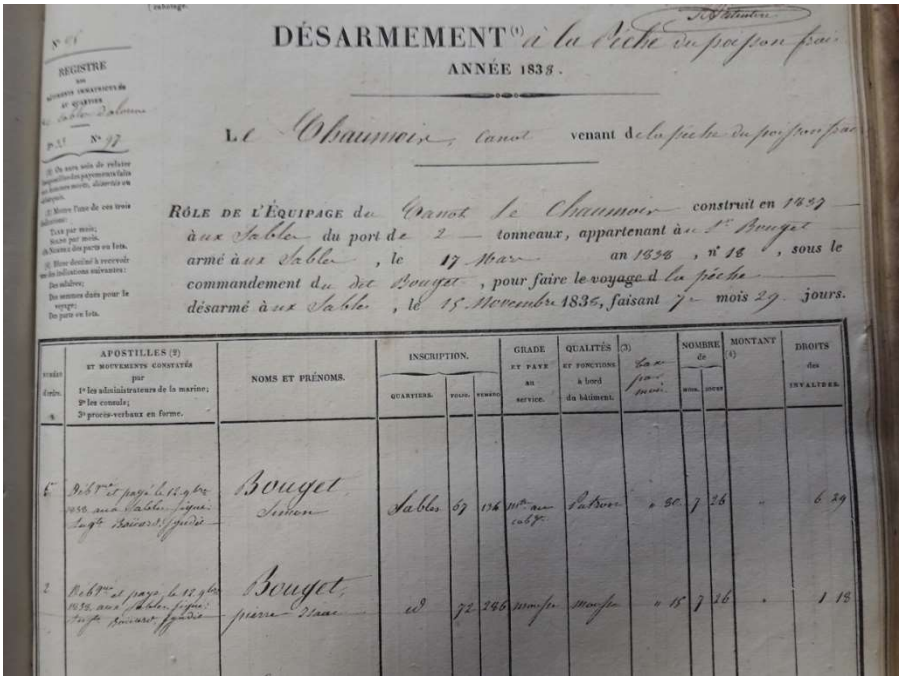
644 Son père était embarqué à bord de *La Jeune Adèle* (patron Machard) quand le décès survint (SHD, Rochefort, 3P7-39, n°134). Son épouse Rose-Esther Péaud (1803-1832) était la fille du maître au cabotage Benjamin Jérémie Péaud (1774-1837). Le chasse-marée *La Rose-Esther* construit en 1821 pour l'armateur Gaudin avait été commandé par Benjamin Jérémie Péaud février 1824-avril 1825) puis par son beau-frère Simon Bouget (mai 1825-août 1826) avant de passer entre les mains du sablais Henry Lauret (3P10-12). Ce caboteur sera ensuite détenu par l'armateur Raymond Mercier de Valenton.

645 Cohorte 2, n°605.

646 SHD Rochefort, 3P7-26, n°286.

647 Les registres de désarmement font état d'un lougre de 53 tonneaux et non 80, SHD Rochefort, 3P10-13 n°124 et 194.

648 SHD Rochefort, 3P10-242, *Le Neptune*, lougre de 53 tonneaux construit en 1812 pour le compte de Jacques Chaillou (1/4), Pierre René Raffin capitaine (1/4), Brivet et Chaigneau, Guerry et Armant. Le capitaine Bouget le commanda à partir de décembre 1827 au cabotage et embarquait quatre hommes d'équipage dont un novice et un mousse. Il en fut capitaine jusqu'au 5 octobre 1832 (SHD, 3P7-39 n°134). Pierre Isaac Bouget ne commence cependant pas ses premières armes à bord de ce lougre.



DÉSARMEMENT (1) à la Pêche du poisson frais

ANNÉE 1838.

Le Chaumois, canot venant de la pêche du poisson frais

RÔLE DE L'ÉQUIPAGE du Canot le Chaumois construit en 1837
à aux Sables du port de 2 tonneaux, appartenant à Mr Bouget
armé à aux Sables, le 17 Mars an 1838, n° 18, sous le
commandement du dit Bouget, pour faire le voyage de la pêche
désarmé à aux Sables, le 15 Novembre 1838, faisant 7 mois 29 jours.

Numéros d'ordre	APOSTILLES (2) ET MOUVEMENTS CONSTATÉS par 1° les administrateurs de la marine; 2° les consuls; 3° procès-verbaux en forme.	NOMS ET PRÉNOMS.	INSCRIPTION. QUARTIERS.	INSCRIPTION. folio.	INSCRIPTION. numéro.	GRADE ET PAYE au service.	QUALITÉS ET FONCTIONS à bord du bâtiment.	(3) La paie mois.	NOMBRE de mois.	NOMBRE de jours.	MONTANT (4)	DROITS des INVALIDES.
1	Débt au pays le 15 9bre 1838 aux Sables signé Le Gt Boisard signé	Bouget Simon	Sables	67	134	Mre au cab.	Patron	30	7	26		6 39
2	Débt au pays le 15 9bre 1838 aux Sables signé Le Gt Boisard signé	Bouget pierre Isaac	id	72	246	Mousse	Mousse	15	7	26		1 13

Document n° 83- Registre de désarmement SHD, 3P10-32 (1838) du canot *Le Chaumois* où figurent les noms de Simon Bouget, patron et Pierre Isaac Bouget, mousse. Cette année-là embarquèrent avec eux le demi-soldier et ancien capitaine François Goulpeau de mai à novembre 1838, son fils Marie François Stanislas Goulpeau de septembre à octobre 1838 et Ambroise Alexis Sillier de mai à septembre 1838. La campagne sardinière nécessitait quatre hommes puisque Goulpeau remplaça Sillier.

Son père qui commande à la petite pêche et au petit-cabotage l'envoie à l'école lors de leurs escales dans les ports français comme Bordeaux et lui inculque son savoir-faire. Après avoir perdu sa femme, le capitaine Bouget se remarie en décembre1834 avec une fille de capitaine au long-cours et envoie son fils bourlinguer sur d'autres navires avec des capitaines amis.

L'analyse du tableau suivant synthétisant les premières campagnes du jeune Pierre Isaac Bouget durant sa période de mousse atteste qu'effectivement il a été formé dès son plus jeune âge par son père qui, à cette époque, arme à la petite pêche côtière et non plus au cabotage. Ce n'est qu'en 1841 que le mousse de quatorze ans découvre la navigation au cabotage avant de traverser l'Atlantique l'année suivante à bord de *La Geneviève*. Entre septembre 1836 et juin 1842, soit soixante-neuf mois pleins, Pierre Isaac Bouget aura passé quarante mois à la petite pêche, neuf mois au cabotage et cinq au long-cours. L'inactivité n'a occupé que 22% de son temps de mousse principalement pendant les mois d'hiver.

Tableau n°122 : Tableau récapitulatif des embarquements de Pierre Bouget en tant que mousse (SHD, P7-26).

Année	Activité	Nom du navire	Patron	Durée	Age du mousse
1836 (septembre à décembre)	**Pêche**	***Le Hazard***	**Bouget**	**3 mois**	**9 ans ½**
Inactivité du 16 décembre 1836 au 30 avril 1837 (4 mois ½).					
1837 (mai à décembre)	**Pêche**	***Le Chaumois***[649]	**Bouget**	**7 mois**	**10-11 ans**
Inactivité du 6 décembre 1837 au 16 mars 1838 (3 mois ½).					
1838 (mars à novembre)	**Pêche**	***Le Chaumois***	**Bouget**	**8 mois**	**11-12 ans**
Inactivité du 13 novembre 1838 au 28 avril 1839 (5 mois)					
1839 (avril à avril 1840)	**Pêche**	***Le Chaumois***	**Bouget**	**12 mois**	**12-13 ans ½**
1840 (avril à février 1841)	**Pêche**	***Le Chaumois***	**Bouget**	**10 mois**	**13 ans ½ -14 ans**
1841 (février à décembre)	**Cabotage**	***Le Bon Pasteur***	**Bouget**	**9 mois**	**14-15 ans**
Inactivité du 5 décembre 1841 au 29 janvier 1842					
1842 (janvier à juin)	**Long-cours**	***La Geneviève n°2***	**Bignonneau**	**5 mois**	**15 ans ½**
Inactivité du 22 juin au 16 août					
1842 (août à ?)	**Long-cours**	***La Geneviève n°2***	**Bignonneau**		**15 ans ½**

Bouget est classé novice le 7 décembre 1842, à l'âge de seize ans et part au long-cours. En tant que mousse il avait déjà effectué deux voyages vers la Colombie avec le capitaine Bignonneau sur *La Geneviève n°2*. Il voyage aussi dans l'océan indien à bord du *Paquebot des Mers du Sud* commandé par le Sablais Collineau pour l'île Bourbon, au départ de Bordeaux, de juillet 1844 à mars 1845. Dans ses souvenirs, il note, dans l'ordre, le 3 mâts *Geneviève n°2* (capitaine Étienne Cadet Bignonneau) au départ de Nantes où il embarque en tant que pilotin, puis depuis Bordeaux les navires *Le Paul*, *La Ville de Dunkerque* et *Le Paquebot des Mers du Sud*. Après tous ces voyages, déjà bien amariné, il se « *décide à être marin mais avec l'intention bien arrêtée de devenir capitaine un jour. J'ai commencé de bonne heure ce rude et pénible et périlleux métier. De bonne heure, j'ai passé par tous les grades de la marine* ».

Bouget ne figure pas dans le recensement de 1846 puisque le 22 juin 1846, il quitte le bord du Réparateur sur lequel il était embarqué depuis février pour rejoindre l'arsenal de Rochefort[650]. Il embarque sur la corvette *La Triomphante* et fit selon ses dires « *une très jolie campagne du beau pays du Brésil de l'Amérique du sud, de La Plata, Buenos Aires. Je fis en tout cinq ans de service à bord de la corvette […] J'étais chef de hune et patron de la baleinière du commandant Sochet digne homme ce commandant. J'avais un beau poste. J'ai fait un service relativement beau […] Nous sommes restés en rade de Montévidéo (Amérique du sud), trois ans sans lever l'ancre […] et nous vînmes à Rochefort et l'on nous congédia*[651]*. Nous étions cinq Sablais à bord de la corvette, tous bien vigoureux et bien portants. J'avais à cette époque 24 ans, bonne santé et envie de bien faire, plus l'idée fixe de me faire recevoir capitaine ».*

649 SHD, 3P10-32, canot de deux tonneaux construit en 1837.

650 SHD, Rochefort, 3P7-35, n°199.

651 Congédié de Rochefort le 2 septembre 1850 (SHD, Rochefort, 3P7-61 n°88). Il avait été nommé matelot de 3ème classe le 18 décembre 1844 (18 ans), de 2ème classe le 1er janvier 1850 (24 ans) et gabier de 1ère classe le 14 juillet 1848.

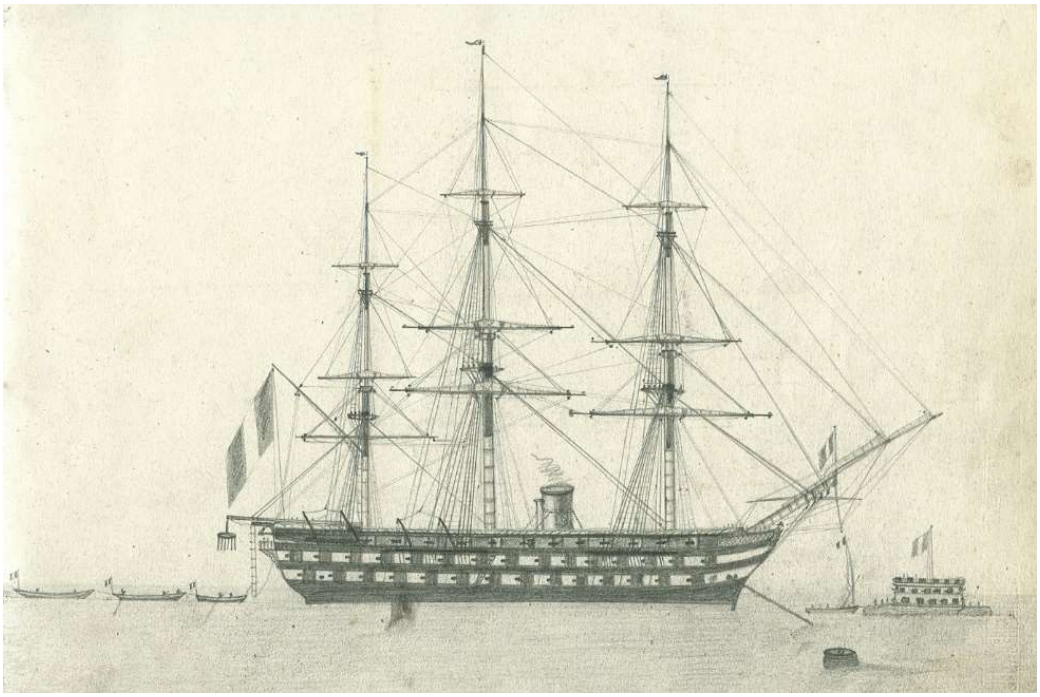
En 1852, à l'âge de vingt-six ans, Pierre Isaac Bouget affichait, à son actif[652]

50 mois de navigation à l'État

45 mois de navigation au commerce

53 mois de navigation à la petite pêche

Soit un total cumulé de plus de 148 mois soit déjà douze années passées sur les mers.



Document n°84 - Navire de second rang dessiné par Pierre Bouget.

Son retour aux Sables s'avère moins idyllique puisque le poste espéré à bord du *Réparateur* en remplacement de son père ne lui est finalement pas attribué. Hélas, en cinq ans, les vents avaient tourné. Son demi-frère embarqué mousse à bord était en vue[653]. Fâché avec son père, Bouget n'en continue pas moins de suivre son objectif et prend des cours à l'école d'hydrographie et prend ses deux sœurs sous son aile. Il quitte le canot Le Jeune Robert (patron Garandeau) pour se rendre à Rochefort et étudier. Candidat le 15 avril 1852, il est reçu le 25 juin[654]. Pour lui, c'est une consécration : « *j'avais une nouvelle position en mesure de gagner mieux ma vie et de secourir mes sœurs* ».

652 SHD Rochefort, 3P7-61, folio 570 n°88.

653 Il ne dit pas que c'est son demi-frère prénommé Florent Adolphe Bouget (1835-1854, mort en mer). Inscrit mousse le 15 juin 1848 (SHD, Rochefort, 3P7-27, n°294 : il commence sa navigation à bord du lougre *Le Réparateur* commandé par son père entre le 7 mai et le 8 août 1848 puis part à la pêche à bord de *La Jeune Ovide* avec le patron Daviot du 8 septembre 1848 au 15 mars 1849 avant de retourner avec son père jusqu'en décembre 1850 à bord du *Réparateur*, (SHD 3P7-80 n°4). Il meurt à bord de la corvette à vapeur *Le Catinat* le 1er avril 1854 (SHD, Rochefort, 3P7-61, n°191), à l'âge de 18 ans.

654 Il avait quitté le canot *Le Jeune Robert* (patron Garandeau) en novembre 1851 pour suivre le cours d'hydrographie et sera en effet candidat le 15 avril 1852 et reçu le 25 juin.


RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.
Liberté, Égalité, Fraternité.
AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS.

Document n°85 - Brevet de maître au cabotage délivré à Pierre Bouget le 25 juin 1852 (coll. part).

Peu fortuné, Pierre Bouget vend, en accord avec ses sœurs, une vigne familiale à un cousin cultivateur[655] et gagne un pécule de 20 francs pour partir sur Bordeaux afin d'y trouver une place. Avec cette somme modeste il note : « *je fais mes malles et tout mon bagage qui n'était pas bien conséquent. Je n'avais ni plan, ni instrument, ni livre enfin rien, dénué de tout. Mais j'avais toujours bon espoir »*[656].

Il obtient l'autorisation de quitter le Quartier maritime des Sables en date du 9 novembre 1852 et rejoint Bordeaux. Le jour-même de son arrivée, il embarque comme second sur un vieux navire « *à raison de 5 francs pour gage. Ce n'était pas grand-chose mais enfin ça valait mieux que rien. J'ai resté 18 mois*[657] *sur ce navire qui porte 200 francs pendant lesquels j'ai bien gagné ma vie […] je l'ai commandé un voyage car le capitaine était malade. Je m'en acquittais très bien […] ».*

En escale aux Sables, Bouget rencontre le négociant Séraphin Chaigneau qui lui laisse entrevoir une possibilité de commandement dans sa maison de commerce. L'homme fort du port connaissait bien le capitaine Bouget, père et Chaigneau se substitua, petit à petit, en père adoptif. Pierre Bouget le reconnaît : « *À partir de ce jour, j'eus en M. S. Chaigneau père, un ami, je puis le dire à haute et intelligible voix que M. Chaigneau, père, a été pour moi un ami intime puisqu'il m'a fait ce que mon père n'a pas voulu me faire ».* C'est alors que Chaigneau propose à Pierre Bouget le commandement du lougre *Jules-Adolphe*[658] *«* de 150 tonneaux**,** *lougre que commandait le capitaine Niel »*[659]. Le 23 mars 1854, Pierre Bouget en devient le capitaine et le commande jusqu'en janvier 1855. Laissons Pierre Bouget narrer un fait de mer qui a marqué sa mémoire :

655 Samson Ruffin Morisseau né en 1831 fils de Louise Euphémie Péaud (1805-1897), tante de Pierre Bouget.
656 Permis de sortir du quartier des Sables en date du 9 novembre 1852.
657 En réalité quinze mois et demi du 7 décembre 1852 au 21 mars 1854 à bord de *L'Alectryon* capitaine Charlassier (SHD, Rochefort, 3P7-70 n°229).
658 *Le Jules-Adolphe*, lougre de 78 tonneaux, construit en 1823 pour le compte de MM. Vince, Chaillou et Jean-François Berthomé (capitaine), SHD Rochefort, 3P10-13, n°43.
659 Pierre-André Niel (1808-1881), cohorte 2, n°535. Ce capitaine était le demi-frère de Marie-Madeleine Sochet, la belle-mère de Pierre Isaac Bouget.

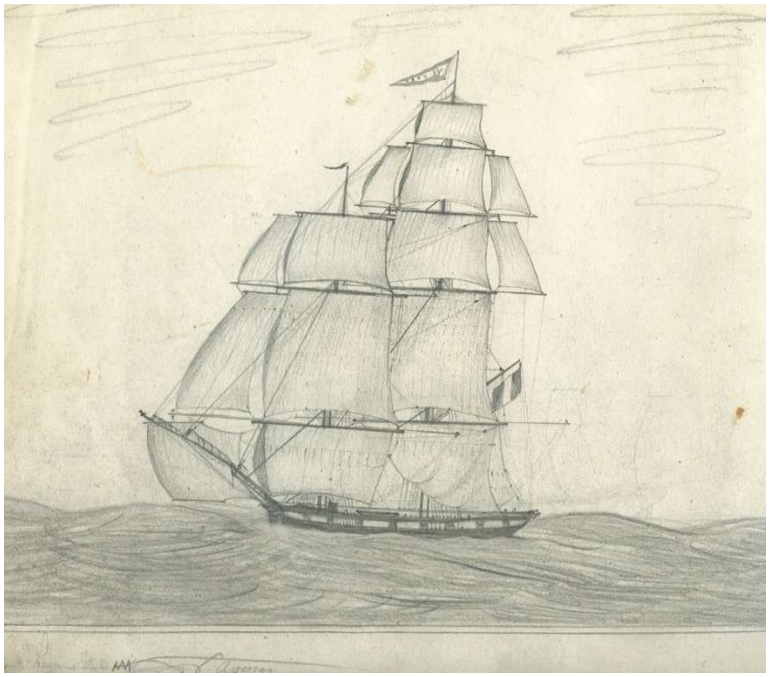
« C'est dans ce navire le lougre Jules-Adolphe chargé de plâtre, je venais du Havre […] que le […] 1er octobre 1854 à 7 heures du matin, étant dans la partie du OSO dudit port des Sables-d'Olonne, je fus assaillis par un véritable ouragan. Le vent de la partie du SSO varia heureusement au SO ce qui nous permit de rentrer au port des Sables. La mer épouvantable, à sec de toiles, nous rentrâmes audit port vers 10h du matin dans un bien triste état. Les mâts, les vergues, les voiles tout fût enlevé, brisé avec une rapidité vertigineuse vraiment extraordinaire par la force de l'ouragan […] Le mât et toutes ses accessoires furent enlevés au ras le pont […] Toute la population des Sables et de La Chaume était sur les quais pour voir ce spectacle. Enfin nous entrons au port dans un état vraiment terrible, plus rien. J'avais pour équipage, deux hommes et un enfant. Un mousse, un homme de mon équipage que j'avais perdu à Camaret en y relâchant […] Nous eûmes bien de la misère, nous amarrâmes le navire le long du quai neuf […] Le lendemain 18 octobre 1854, je fus rendre compte à M. S. Chaigneau, armateur et pour qui était le chargement du navire. M. Chaigneau me reçut parfaitement et avec beaucoup de respect et poliment. Je lui raconta la misère que nous avions éprouvée et l'état où l'ouragan avait mis le navire […] Il me dit : « j'ai tout vu […] et l'essentiel vous êtes sain et sauf et j'aurais soin de vous […] Je puis dire que si je n'avais pas été localiste[660] du port que je connais particulièrement, nous étions infailliblement perdus mais grâce à mes connaissances du port, nous primes les passes comme il faut […]. Sur ordre de l'armateur, le capitaine vendit le vieux navire à Bordeaux et lui promit le commandement d'un autre. Sur la place de Bordeaux, Pierre Bouget joua l'homme d'affaires auprès des négociants en relations avec Chaigneau. Il accomplit cette mission commerciale avec rigueur et fut, pour cela, gratifié par son armateur. Le 2 janvier 1855, il reçoit le commandement du brick *Le Hasard* des Sables[661]. Bouget se rappelle *: « Je trouvais le navire joli, petit navire, assez bon, environ 110 à 120 tonneaux, je l'arme, je pris du lest et je pars à la pointe aux herbes entrée de Luçon prendre un chargement de froment pour la destination de Toulon […] et j'ai commandé ce navire trois ans[662] pendant lesquels j'ai très bien gagné ma vie et je dois le dire je n'étais plus à Pitrassière[663] […], je commençais à renaître ».* Toujours soucieux de s'instruire et de parfaire ses connaissances, le capitaine Bouget fait l'acquisition de livres, de plans de navigation.

660 « Localiste » dans le sens de natif.

661 Il y embarque officiellement le 14 janvier 1855. ADV, 5P-107, lougre construit en 1831 par Séraphin Chaigneau. Ce navire commandé en 1846 par le capitaine chaumois René Méchin (SHD Rochefort, 3P10-40, n°19) fit naufrage et le capitaine Machard possédait un « *tableau encadré représentant le naufrage du Hazard* », Testament de la veuve Machard née Audrin, Petiteau not. 3E70/419 (acte du 13 décembre 1863, n°375).

662 Navire qu'il commanda jusqu'au 19 octobre 1858 et qu'il avait commandé depuis janvier 1855 soit trois ans et demi.

663 « *Être à la Pitrassière* » : expression locale synonyme de difficultés financières.



Document n°86° - Le brick *Le Hasard*, dessin du capitaine Bouget.

Confiant dans le sérieux du capitaine Bouget, Séraphin Chaigneau acheta la part de Louis Bouget, l'oncle de Pierre[664], dans le brick *Le Constant* de 330 tonneaux commandé par Louis Bouget, tombé malade et offrit le commandement au neveu. C'est ainsi que le 24 octobre 1857, Pierre Isaac Bouget gravissait le pont de son nouveau navire à Marseille[665]. Il le commandera pendant huit ans[666]. Le capitaine rigoureux en affaire rend compte à son armateur des transactions réalisées dans chaque port. Chaigneau lui répond *: « Cher capitaine Bouget, le mieux que vous ferez sera bien fait ».* Bouget reconnaît *: « Il n'était pas possible de répondre mieux et plus poliment ».*

Malheureusement de sérieux problèmes de vue vont contrarier la carrière de Pierre Isaac Bouget. Fin 1865, il a alors 39 ans, il devient aveugle, perd l'usage d'un œil et doit être remplacé par le capitaine Louineau[667].

L'année suivant son handicap, il décide de se marier ce qu'il fit en épousant sa cousine germaine signe là aussi d'homogamie puisqu'elle est fille de maître au cabotage[668]. Abandonnant la navigation, il ouvre, avec son épouse un commerce prospère d'épicerie, mercerie et accastillage. En épilogue de ses *Mémoires,* Pierre Isaac Bouget reconnaît avoir gagné de l'argent à force du travail et grâce à l'aide d'amis puissants comme Séraphin Chaigneau.

---

664 Louis Bouget (1799-1877), cohorte 2, n°111.

665 Le registre matricule a enregistré la date du 23 octobre 1857 ce qui semble cohérent avec les souvenirs de Bouget (SHD, Rochefort, 3P7-70, folio 391, n°229).

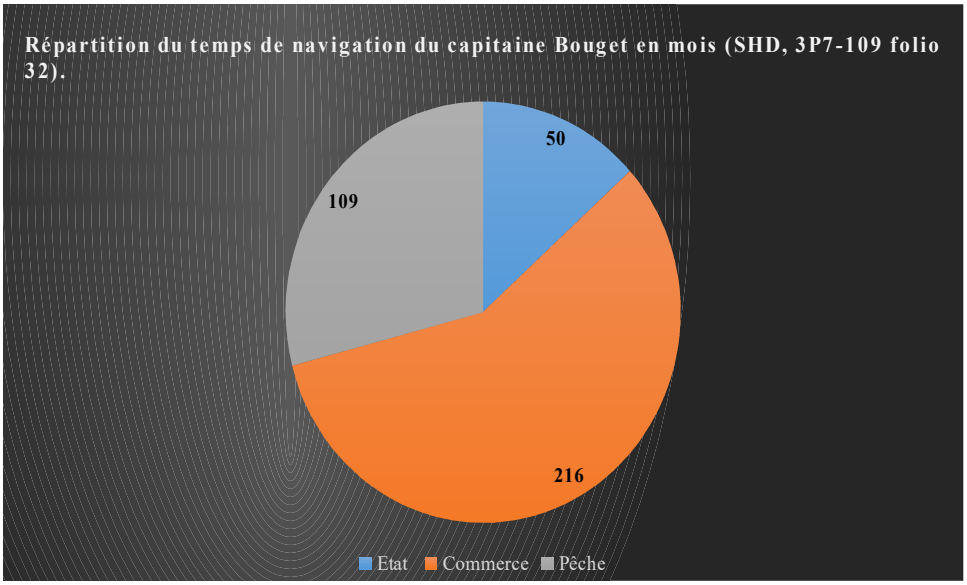
666 Il le commande jusqu'au 22 novembre 1865 soit huit années. Pierre Bouget embarqua à son bord son cousin germain et également beau-frère Pierre Adolphe Raimbert, né en 1845. Il navigua sur *Le Constant* d'octobre 1863 à octobre 1865 (SHD, 3P7-63 folio 739).

667 Il s'agit de Vincent Félix Émile Louineau (1831-1887), cohorte 1, n°454. Reçu capitaine le 27 juillet 1858, il avait commandé le brick *Le Hazard* d'avril 1860 à décembre 1863 (SHD, Rochefort, 3P7-70, n°259, 3P7-109, n°39).

668 L'union fut célébrée le 1er mai 1866. Il épouse donc sa cousine germaine Marie-Anne, Lucie Raimbert (1834-1877). Il embarque néanmoins à la petite pêche sur le canot *Xavier* comme matelot de janvier 1866 à avril 1867 (SHD, 3P7-109, folio 32, n°32) et continue à naviguer ensuite comme capitaine en second sur des caboteurs sablais jusqu'en octobre 1875 et ce malgré son infirmité.

Pierre Bouget qui avait eu la douleur de perdre son épouse en 1877, s'éteint à l'asile d'aliénés de la Roche-sur-Yon le 8 septembre 1883 à l'âge de cinquante-six ans. Le graphique ci-dessous atteste du temps passé au cabotage auquel il a consacré 56,6% de son temps de navigation. Il précise avoir commandé durant cent-cinquante-et-un mois soit 41% de sa carrière (1838-1877).

Graphique n°73 : Ventilation du temps de navigation du capitaine Bouget (en mois).

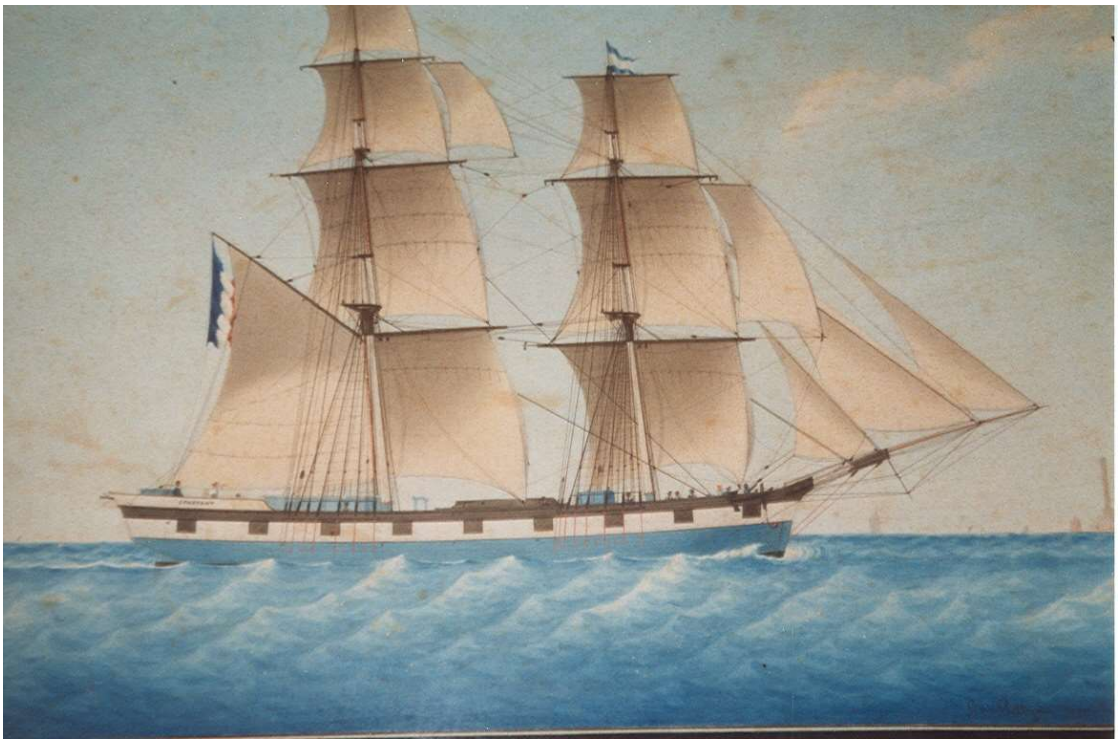


Son témoignage écrit en 1881 est d'une importance capitale pour l'historien des gens de mer puisqu'il apporte des connaissances supplémentaires[669] même s'il convient de rester vigilant avec ce genre de témoignages où la subjectivité de l'auteur se cache en arrière-plan. L'auteur semblait lucide de tels dérives puisqu'il précise au lecteur : « *je n'ai écrit ceci tout simplement qu'à titre de renseignements d'autant plus que c'est la plus sincère vérité* ». Nous pouvons attester, en croisant ses « renseignements » aux sources historiques, de l'authenticité de ses dires notamment en ce qui concerne les embarquements et leur enchaînement qui sont justes sur le plan chronologique. Par ailleurs, le décompte de ses annuités est presque en conformité avec le relevé du registre matricule référencé. En effet, le capitaine Bouget a un décalage négatif de dix mois au cabotage (206 mois) et d'un mois à la pêche (108 mois) avec l'administration. On peut donc considérer que le témoignage de Pierre Bouget reflète la réalité et la vérité.

Pierre Bouget ne se pose pas non plus en être vaniteux et reconnaît humblement le rôle qu'ont pu jouer certaines personnes dans son déroulement de carrière notamment à ses débuts. Il n'omet pas le rôle décisif de son père[670] et surtout du négociant Séraphin Chaigneau (1794-1878) à qui il voue une reconnaissance presque filiale[671]. Pierre Bouget estime avoir réussi sa carrière et assuré confortablement son train de vie même si sa carrière fut contrariée en 1866 par des problèmes de santé. Ses écrits confirment le fait que le métier de capitaine pouvait être lucratif : il démarre « sans le sou » mais, avec la volonté et le travail (et l'aide divine écrit-il), il accède à l'objectif qu'il s'était fixé tout jeune et ne recule devant rien. Écarté par sa belle-mère et même son propre père, Pierre Bouget trouve en Séraphin Chaigneau une âme bienveillante. Les associés de Chaigneau lui font confiance d'autant que le capitaine Bouget,

669 Hervé RETUREAU, « Pierre Isaac Bouget (1826-1883), capitaine au long-cours chaumois », *Revue Olona* n°192, 2005, p. 2-22.
670 Son père, Simon Bouget (1798-1858, cohorte 2, n°110), meurt en août 1858 mais il commet une erreur en écrivant 1859. « *J'étais en voyage en Italie, à Gênes* » précise-t-il.
671 Il l'écrit d'ailleurs précisant que ce dernier avait joué le rôle – par substitution – de son père.

en plus de ses aptitudes nautiques, dispose d'une certaine prédisposition pour les affaires commerciales.



Document n°87 - Le brick *Constant* commandé par Bouget en vue de Planier (île Maurice)

(peintre Pellegrin ?, coll. part.).

Suivons les pérégrinations géographiques du capitaine Bouget[672] qui commanda *Le Constant* du 24 octobre 1857 au départ de Marseille et qui effectua, entre 1858 et 1866, quarante-trois voyages selon la répartition chronologique suivante :

Tableau n°123 : Nombre de voyages par année du capitaine Bouget à bord du *Constant* (1858-1866).

Années	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	Total réalisé
Nbre de voyages	7	6	6	4	6	4	5	3	1	**43**

Le capitaine Bouget navigue essentiellement au cabotage depuis des ports français (24 voyages) puis divers pays étrangers comme l'Algérie et l'Angleterre (5 voyages), l'Italie (4 voyages), Odessa (2 voyages), l'Espagne et les Pays-Bas (1 voyage chacun) ce que l'on peut assimiler à une navigation au long-cours. Ses ports de prédilection restent Marseille (10 escales), Nantes (7 escales) et dans une moindre mesure Dunkerque (4 voyages), Le Havre et Sète (1 voyage chacun). En 1859, il séjourne par deux fois dans la cité phocéenne en juin et décembre mais il fréquente aussi Gênes, Naples, Trieste, Sète, Alicante, Alger et Liverpool qu'il ne fréquente plus après 1859. La Méditerranée semble être son lieu d'échanges le plus en vogue et le capitaine Bouget pousse loin ses pérégrinations abordant même à Odessa (Crimée) en mer Noire traversant ainsi les détroits ottomans[673].

672 Pierre Isaac Bouget ne figure pas dans le recensement de 1846 pour la simple et bonne raison qu'il était au service à Rochefort en juin 1846. Son père et ses sœurs y figurent. Son cas montre que certains marins « échappent » au recensement et donc au listing quantitatif global.

673 Hervé RETUREAU, « Ibid. », *Revue Olona* n°192, 2005, pp. 2-22.

Grâce aux relevés établis par le capitaine, nous pouvons avoir une idée des produits qui étaient ainsi transportés d'un port à l'autre, témoignage direct de cette activité de cabotage car les registres matricules ou les registres de désarmement des navires, s'ils signalent les ports d'armement et de désarmement, n'indiquent pas les produits échangés (**Annexe 100**).

Avec le capitaine Bouget, nous ne sommes plus dans un petit cabotage décrit comme « *le commerce qui se fait de proche en proche et de port en port* » pour reprendre l'expression de Savary des Bruslons : Bouget est l'adepte d'une autre géographie et de circuits plus longs qui le font entrer dans l'ère du grand cabotage confirmée par l'ordonnance du 10 octobre 1740[674].

Article II : Les voyages en Angleterre, Écosse, Irlande, Hollande, Danemark, Hambourg et autres isles et terre au-deçà du Sund, en Espagne, Portugal ou autres isles et terre au-decà du détroit de Gibraltar seront censés au grand cabotage, aux termes dudit règlement du 20 aoust 1673.

Sur les navires de Bouget, les hommes d'équipage franchissent des détroits (Bosphore et Dardanelles, Gibraltar). Les frets sont multiples et constitués de produits divers. Le capitaine Bouget ne transporte pas un produit exclusif. S'il rapporte du charbon d'Angleterre ou du sorgho d'Algérie, il ravitaille également les ports italiens en sucre raffiné nantais. Son exemple montre, d'une certaine manière, l'adaptabilité de ces hommes de mer, fins négociants pour réussir à « *bien gagner leur vie à bord* » comme le précise d'ailleurs le capitaine Bouget.

La carrière de Pierre Bouget et celle des capitaines sablais : étude croisée

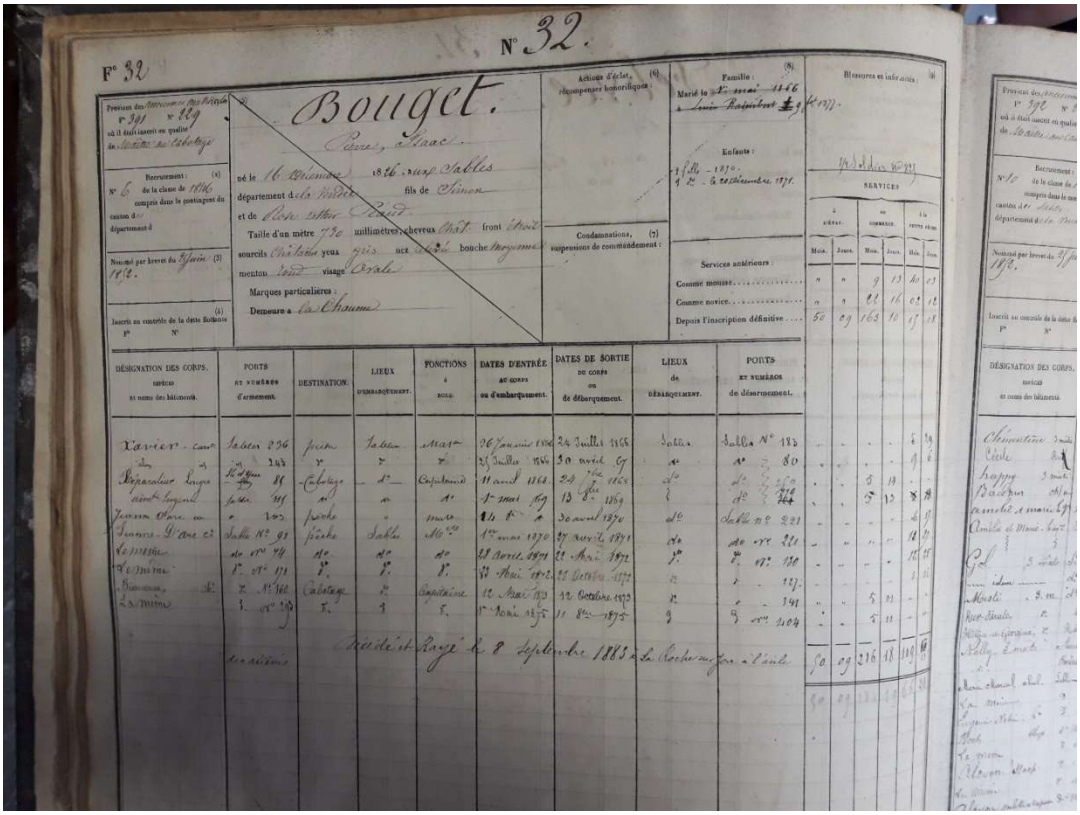
La question qui mérite à présent d'être posée à notre étude pourrait être la suivante : est-ce que la carrière de Pierre Bouget reflète celle des autres capitaines du port des Sables pour la même période ?

Nous avons opéré une première analyse à partir de l'étude des registres matricules en ne retenant que les capitaines et maîtres au cabotage de la même génération que Bouget soit des hommes nés entre 1820 et 1835[675]. Ces derniers au nombre de quarante (13 maîtres au cabotage et 27 capitaines au long-cours) ont été reçus à l'examen à l'âge de 26,8 ans soit au même âge que Pierre Bouget. Leur carrière a duré en moyenne 26,3 ans après leur réception au grade de capitaine. Bouget aura été capitaine de 1852 à 1875 soit vingt-trois ans durant. La répartition tripartite entre le temps passé au service de l'État, au commerce et à la pêche permet la comparaison suivante :

Tableau n°124 : Tableau comparatif des carrières des capitaines sablais avec le capitaine Bouget.

	État	Commerce	Pêche
Capitaines sablais	**44 mois**	**174 mois**	**40,8 mois**
Capitaine Bouget	**50 mois**	**216 mois**	**109 mois**

674 Gilbert BUTI, *Les chemins de la mer*, p. 319. SHDM-T, 4P1. Recueil d'ordonnances, règlements et déclarations (1689-1782).
675 À partir des registres matricules 3P7-108 et 3P7-109.



Document n°88- SHD Rochefort, 3P7-109 n°32, folio 32.

Ces quelques données quantitatives permettent de situer la carrière du capitaine Bouget dans la strate haute puisqu'il est au-dessus de ses congénères dans chacune des catégories y compris parmi les capitaines de sa classe. Seuls dix capitaines ont réalisé plus de 216 mois de navigation au commerce.

Tableau n°125 : Durée des campagnes des capitaines nés la même année que Pierre Bouget.

Capitaines nés en 1826	État	Commerce	Pêche
Capitaine Goulpeau	**41,10 mois**	**111,3 mois**	**22,17 mois**
Capitaine Nivert[676]	**36 mois**	**180,3 mois**	**89,3 mois**
Capitaine Groussé	**66,17 mois**	**402 mois**	**20,22 mois**
Capitaine Bouget	**50 mois**	**216 mois**	**109 mois**

Peut-on dire qu'il y ait systématiquement corrélation entre durée de carrière et nombre de campagnes effectuées ? Tout d'abord, rappelons que la durée moyenne de commandement connue pour dix-sept hommes est de 26,3 ans. Seuls six d'entre eux ont dépassé ce temps dont Charles Mathurin Groussé (1826-1909) qui a commandé sur le « temps long » entre 1852[677] et 1904 soit durant cinquante-deux ans[678]. Ce capitaine, né la même année que Pierre Bouget, commanda jusqu'à l'âge de 78 ans, reçut une médaille d'honneur par décision ministérielle le 2 avril 1905 soit six mois et demi après sa cessation d'activité. Il avait fréquenté les grands ports de commerce français tels Bordeaux, Marseille, Caen, Saint-Nazaire pour de lointaines destinations telles Calcutta, La Réunion, l'île Maurice, La Guadeloupe, La Martinique,

676 Hermand Célestin Isidore Nivert (SHD, Rochefort, 3P7-108 n°19, folio 19) reçut une médaille en or de seconde classe par décision du 7 décembre 1858 suite au sauvetage de l'*Austria*.
677 Reçu à Rochefort le 25 juin 1852. Il commence dans le métier à bord du trois-mâts *Vigilant* sous les ordres du capitaine Berge (SHD, Rochefort, 3P7-69, n°230).
678 SHD Rochefort, 3P7-109 n°33, folio 33.

Cayenne ou Montevideo[679]. À la fin, à partir de 1878 et jusqu'en 1904, il fut aux commandes de la goélette à vapeur *Alcyon* au départ des Sables.

Tableau n°126 : Durée des carrières de 17 capitaines

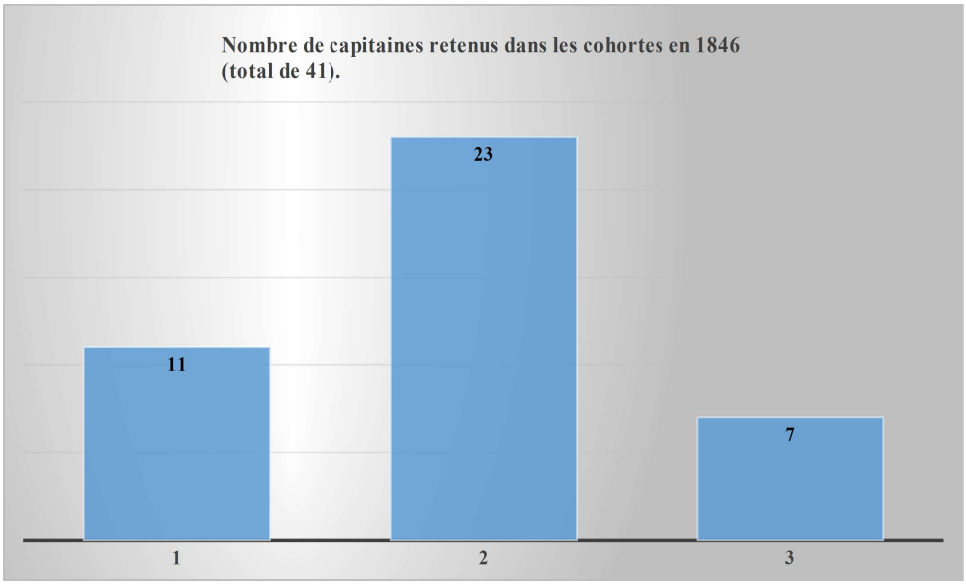
Durée moyenne des carrières	Inférieures à 20 ans	Entre 20 et 24 ans	Entre 25 et 29 ans	Entre 30 et 34 ans	Plus de 35 ans
Nombre de cas	5	3	4	2	3
Temps passé au commerce	179,1 mois	196,8 mois	132,9 mois	309,7 mois	407, 1 mois

Par contre, il n'y a pas systématiquement similitude entre carrières longues et campagnes nombreuses notamment pour les capitaines ayant effectué entre vingt-cinq et vingt-neuf ans de carrière puisque l'on passe de 197 mois à 133 mois. Tout dépend aussi de la durée des campagnes réalisées. Un capitaine peut ainsi cumuler de multiples campagnes au petit-cabotage quand son homologue en fera beaucoup moins au long-cours. La durée de la campagne est le véritable paramètre différenciant les trajectoires des capitaines entre eux. Malgré tout, plus la carrière est longue (au-delà de trente-cinq ans) et plus le temps passé en mer l'est aussi. Le capitaine Pierre Arsène Goulpeau (1822-1888)[680] qui aura commandé durant trente-cinq ans aura consacré 481 mois au commerce et 25 mois à la pêche. Le total cumulé de ces types de campagnes montre que Goulpeau devance largement Pierre Bouget puisqu'il affiche 506 mois de navigation alors que Bouget n'en affiche que 325. Goulpeau est donc le capitaine sablais ayant effectué le plus de campagnes au commerce mais c'est bien Groussé qui affiche la plus longue carrière. Charles Febvre eut l'une des carrières les plus courtes (17 ans) et ne commanda pas au cabotage en raison d'un handicap de surdité. Reçu maître au cabotage en avril 1852, il commanda de 1865 au jour de sa mort, le 28 janvier 1869, un canot de pêche, *La Rose*[681]. Officiellement, il ne commanda jamais au cabotage.

Comment s'inscrit le parcours du capitaine Bouget parmi les capitaines de nos trois cohortes donc dans une perspective plus large que celle entrevue précédemment où l'on ne s'était intéressé qu'aux capitaines de la même génération ? Ici, Bouget est comparé à un spectre plus large.

679 SHD Rochefort, 3P7-69, n°230.
680 Cohorte 1 n°330.
681 SHD, Rochefort, 3P7-109 folio 31, n°31. Sa surdité est ancienne et reconnue depuis octobre 1843.

Histogramme n°141 : Nombre de capitaines retenus dans les cohortes en 1846[682].



Pour répondre à cette question, nous avons calculé la durée des carrières des capitaines des trois cohortes soit un total de 41 capitaines et maîtres au cabotage. La durée est sensiblement différente d'une cohorte à l'autre pour des raisons qui méritent explication.

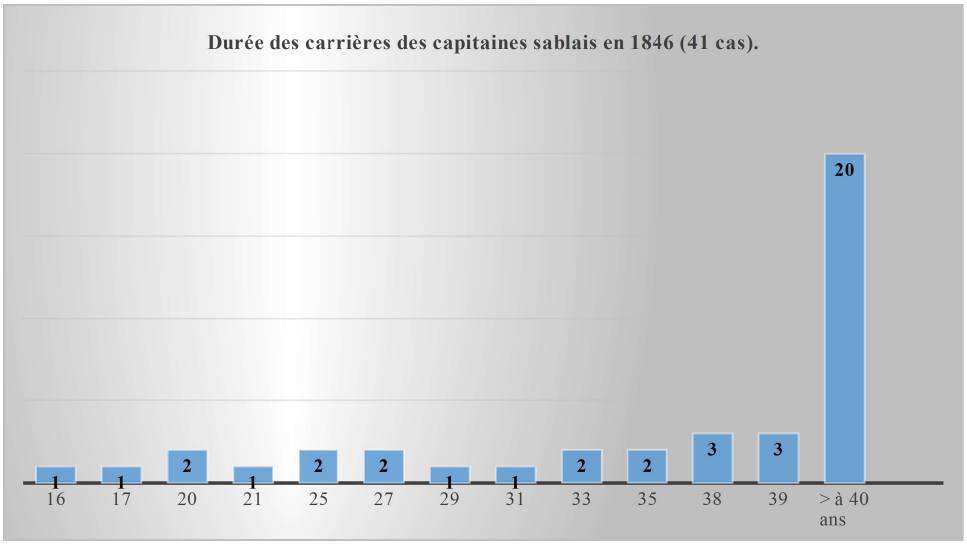
Tableau n° 127 : Durée moyenne des carrières des 41 capitaines de navires de 1846.

Cohorte 1	Cohorte 2	Cohorte 3
25,9 ans	43,7 ans	47,1 ans

En effet, les capitaines de la jeune génération affichent une carrière beaucoup plus courte que leurs aînés. Plus de vingt ans séparent les carrières des capitaines de la cohorte la plus ancienne des plus jeunes. Comment expliquer une telle différence ? Il n'est pas question de mettre cette explication sur le plan des lacunes puisque nous possédons les sources pour les plus jeunes générations que nous pouvons suivre jusqu'à leur fin de carrière grâce aux registres matricules[683].

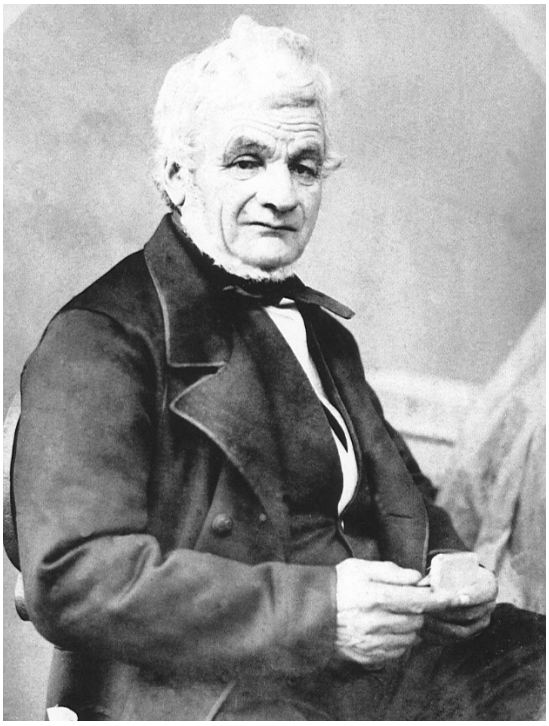
682 Nous avons retenu 41 capitaines sur 93 recensés en 1846 soit 44% du total. Les capitaines représentent ainsi, rappelons-le, 16,7% des gens de mer navigants.
683 SHD Rochefort, 3P7-108 et 109 couvrant les années 1865 à 1925.

Histogramme n°142 : Durée des carrières des capitaines sablais vivant en 1846.



Si près de la moitié des capitaines des trois cohortes confondues dépasse quarante années de carrière, seul le capitaine Jean Aristide Bossuet (1821-1885)[684] de la cohorte 1 atteint péniblement cette durée. Pierre Honoré Bertaud, atteint de myopie, avec seulement seize années de carrière dont quatre en tant que capitaine détient la plus courte durée. Il meurt au Havre en juillet 1857[685]. Julien Aimable His (1819-1853)[686] le talonne avec seulement douze années à son actif. Il périt dans un naufrage au large du Brésil comme nous l'avons déjà évoqué avec neuf années d'expérience en tant que capitaine. Bossuet qui avait été reçu le 24 juin 1847[687], finira économe à l'hospice civil des Sables, une fonction honorifique, pour ce fils de pharmacien qui aura donné 49 mois et 23 jours à l'État, passé 150 mois et 23 jours au commerce et 72 mois et 10 jours à la pêche. Bossuet qui est de cinq ans l'aîné du capitaine Bouget étudié ci-dessus détient une cinquantaine de mois de navigation au cabotage et trente-six mois de pêche en moins que son congénère.

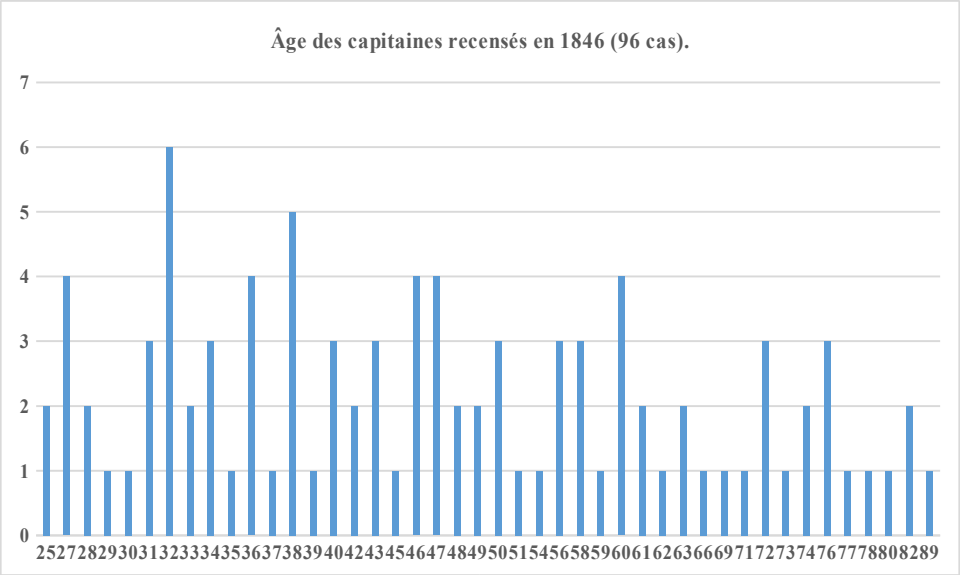
684 Cohorte 1 n°105.
685 SHD Rochefort, 3P7-69 n°90.
686 Cohorte 1 n°383.
687 SHD Rochefort, 3P7-108 folio 59.



Document n°89 - Jean Aristide Bossuet (1821-1885), capitaine au long-cours sablais (coll. Olona).

Il est vrai que cette analyse repose sur de « vieux » capitaines du fait même de la source qui ne prend en compte que les capitaines encore vivants en 1846. Les capitaines recensés sont âgés en moyenne de 48 ans ; les moins de trente ans ne représentent que 10,4% du total. Les capitaines de la cohorte 3, par exemple, sont relativement âgés (72,6 ans).

Histogramme n°143 : Âge des capitaines recensés en 1846 (96 cas).



Jean Jonathas Pommeray (1766-1848)[688] détient la palme de longévité des carrières avec soixante-quatre années de navigation. Ces derniers capitaines, trop âgés, sont inactifs en 1846 alors que les capitaines de la cohorte 2 âgés de 45,4 ans sont encore en activité et constituent les forces vives et directives du port de commerce. Ces hommes sont aux commandes des lougres et autres chasse-marées du port. Seuls six capitaines de la cohorte 1, fraîchement récipiendaires de leur diplôme, sont déjà en activité en 1846. Ils n'ont que 26,3 ans. Le plus jeune est le Chaumois Pierre Arsène Goulpeau (1822-1883)[689] déjà évoqué.

Quel profil affiche le capitaine Jean Jonathas Pommeray ? Ce fils d'un maître orfèvre choisit la mer à l'âge de treize ans, en 1780 et intègre, pour cinq années, les mousses du port. Il effectue ainsi six campagnes soit deux au cabotage et quatre sur le Grand Banc. Pour ces dernières campagnes, il enchaîne à une cadence infernale puisque ces quatre campagnes ont été réalisées en vingt-deux mois soit de mars 1784 à janvier 1786 (voir tableau ci-dessous).

Tableau n°128 : Les campagnes de Jean Jonathas Pommeray en tant que mousse[690]

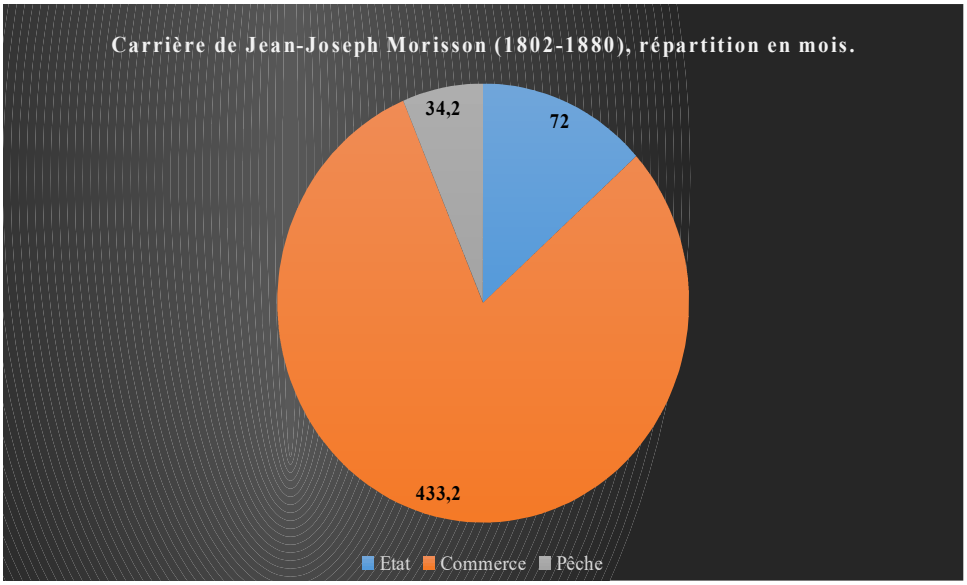
Navires terre-neuvas	*Le Duc de Nivernais*	*L'Aimable Suzanne*	*L'Aimable Suzanne*	*L'Aimable Suzanne*
Date de départ	10 mars 1784 (Prime)	5 août 1784 (Tard)	11 mars 1785 (Prime)	9 août 1785 (Tard)
Date de retour	3 juillet 1784	2 février 1785	18 juillet 1785	9 janvier 1786
Durée de la campagne	4 mois	6 mois	4 mois	5 mois
Temps à terre	1 mois	1 mois	2 semaines	

Il n'intègre pas les novices mais passe directement matelot le 21 janvier 1786, à tout juste 19 ans[691]. Il enchaîne ensuite entre 1788 et 1798, onze campagnes essentiellement au cabotage (5) puis au long-cours (4) avec une activité de corsaire à bord de *L'Hirondelle*. Capitaine depuis sa réussite à l'examen le 21 Fructidor an VIII (8 septembre 1800) à Nantes, cette même année, le 10 mai 1800, il épouse Catherine Adélaïde Borgnet (1767-1834), la fille d'un forgeron du port. Entre 1800 et 1844, il enchaîne trente campagnes dont dix-huit au cabotage et douze à la pêche. Fait prisonnier par les Anglais d'août 1809 à janvier 1811, il touche la ½ solde le 21 octobre 1827 après quarante-sept années de navigation. Il cesse de naviguer en août 1828, il a alors soixante-deux ans puis reprend du service, six ans plus tard, peu après le décès de son épouse survenu en janvier 1834. Il embarque alors comme matelot à la pêche pour encore dix années d'avril 1834 à 1844[692]. La solitude pesante l'a peut-être poussé à se tourner vers son éternel amour : la mer. Il quitte définitivement la navigation en 1844 à l'âge de 78 ans. Il meurt le 9 février 1848 à 81 ans passés.

Un autre capitaine en la personne de Jean-Joseph Morisson (1802-1880)[693] a effectué lui aussi une carrière de soixante-quatre années s'étalant de 1811 à 1875. Médaillé de Sainte-Hélène, il totalise quarante-neuf campagnes au cabotage, une au long-cours et trois à Terre-Neuve. Arrêtant le commandement au cabotage en mars 1868, à l'âge de 66 ans, il navigue à la petite pêche et patronne le canot *Souvenir* jusqu'à la fin de la campagne sardinière 1875. Il cesse alors toute activité maritime du haut de ses soixante-treize ans. Une belle carrière répartie comme suit.

688 Cohorte 3 n°595. Sa sœur Marie-Jeanne Pommeray (v. 1764-1813) avait épouse Jean-Baptiste Bossuet (1772-1832), le père de Jean Aristide sus-cité.
689 Cohorte 1 n°330.
690 SHD Rochefort, 3P7-2 n°250.
691 SHD Rochefort, 3P7-74 n°28.
692 SHD Rochefort, 3P7-11 n°34, 3P7-18 n°21, 3P7-39 n°7.
693 Cohorte 2, n°513. SHD Rochefort, 3P7-69 n°90 et 3P7-109, n°12, folio 12.

Graphique n°74 : La carrière du capitaine Jean Joseph Morisson.



Un groupe singulier de gens de mer ?

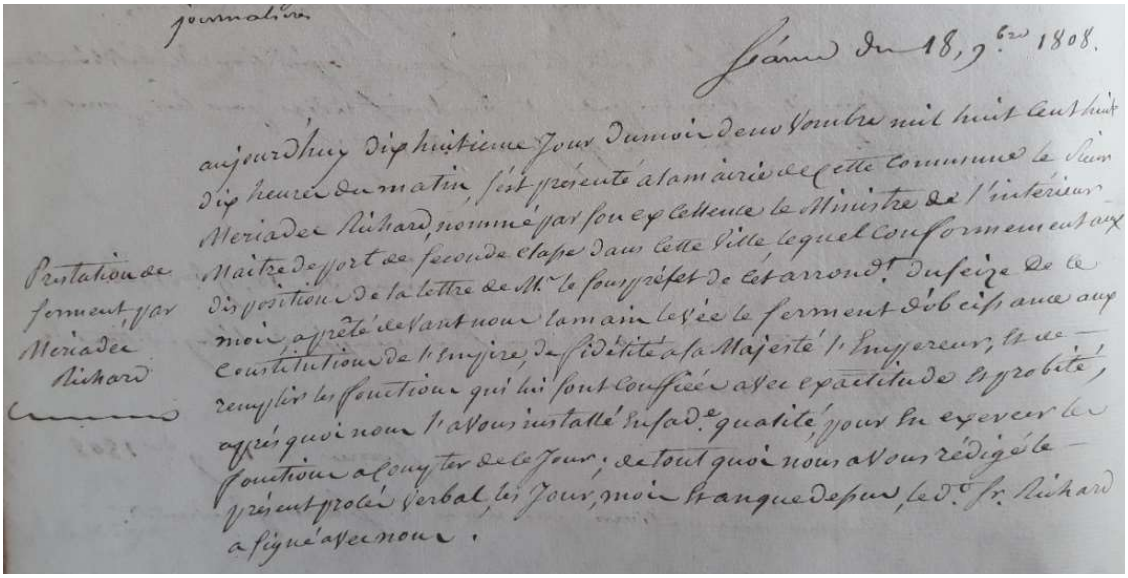
Les capitaines forment bel et bien une catégorie sociale privilégiée dans le monde des gens de mer. Ils occupent des postes à responsabilité et de commandement. Des armateurs, des négociants leur confient un outil de travail remarquable – de magnifiques voiliers (trois-mâts, goélettes, bricks). Ils doivent les mener à bon port et transporter des cargaisons dont nous maîtrisons mal les contenus. Leurs chemins les mènent de Méditerranée à la mer du Nord voire à l'autre bout du monde pour ceux pratiquant le long-cours. Quand ils posent sac à terre, la mer n'est jamais loin de leur regard et demeure leur univers mental, culturel et j'oserai dire de quartier tant ils vivent avec la mer et l'océan auprès d'eux. Les capitaines sablais, on l'a déjà montré dans la première partie, aiment scruter l'horizon du haut des rues du palais. À cette époque, le remblai offre une vue imprenable sur la rade et rappelons que le port des Sables est sujet à un important trafic commercial entre Nantes et La Rochelle. D'autant que c'est le seul port de commerce d'envergure de Vendée. Quand leur carrière est terminée, certains capitaines sont sollicités pour prendre un poste de confiance avec de lourdes responsabilités à savoir celui de maître de port[694]. Ce poste est confié par le Ministre de la Marine. Un document du 5 janvier 1801 rappelle les fonctions attendues :

Le Ministre de la Marine et des Colonies autorise le dit capitaine Mériadec Richard à exercer la fonction en ladite place de lieutenant du port aux Sables-d'Olonne pour veiller à la liberté et sûreté du port et rade de commerce des Sables-d'Olonne et de sa navigation, à la police des quais et chantiers, au lestage et délestage, à l'enlèvement des cadavres et à l'exécution des lois et règlements concernant la police de la navigation, les pêches et les services des pilotes et ce aux appointements de 300 francs par an qui lui seront payés par l'administration municipale des Sables-d'Olonne[695].

694 On a aussi donné aux anciens capitaines les fonctions de receveur d'octroi. Ainsi Joachim Gentet en 1802 (AM LS DII-1), Pierre Raffin en 1807 (AM LS DII-2) ou Guillaume Goulpeau en octobre 1832 (AM LS DII-79). Le 29 Vendémiaire an IX (21 octobre 1800), (AM LS DII-1), avaient été nommés les contrôleurs et receveurs de l'octroi suivants : Raffin, Lambert, Maillet et Garnier « *tous anciens capitaines de navire invalides* » et quatre commis Servanteau (La Chaume), Gentet (Le Passage), Mathé (porte de Nantes) et Merlet (porte de Talmont). Ce dernier sera remplacé le 23 Ventôse an IX (14 mars 1801) par le capitaine Jean-Baptiste Mercier.

695 En novembre 1808 Mériadec Richard (v. 1734-1815) prête serment et devient maître de port (AM LS, DII-2) alors qu'il était lieutenant de port depuis le 15 Nivôse an IX (5 janvier 1801) et qu'André Gaspard Bourron (v. 1743-1820) était quant à lui capitaine de port (AM LS, DII-1).

Ce poste récompense une carrière et une expérience aux yeux de toute la communauté maritime. Le maître de port ou Lieutenant de port jouit donc d'une respectabilité reconnue et d'un poste octroyé par le Ministre en personne.



journalier

Séance du 18, 7bre 1808.

aujourd'huy dix huitieme Jour du mois de novembre mil huit cent huit dix heures du matin, s'est présenté à la mairie de cette Commune le Sieur Meriadec Richard, nommé par son excellence le Ministre de l'intérieur Maitre de port de seconde classe dans cette Ville, lequel conformement aux dispositions de la lettre de Mr le Sous préfet de cet arrondt du seize de ce mois, après lecture faite devant nous la main levée le serment d'obeissance aux constitutions de l'Empire, de fidélité à sa Majesté l'Empereur, et de remplir les fonctions qui lui sont confiées avec exactitude et probité, après quoi nous l'avons installé dans sad. qualité pour les exercer les fonctions au long cours de ce jour, de tout quoi nous avons rédigé le présent procès verbal, les jour, mois et année susdits, ledt Sr Richard a signé avec nous.

Prestation de serment par Meriadec Richard

Document n°90 - Prestation de serment en date du 18 novembre 1808 de Mériadec Richard (AM LS DII-2).

Le 20 août 1807[696], on précise que le capitaine Bourron est maître de port depuis le 29 juin 1792 et qu'il a été réélu le 15 Nivôse an IX (5 janvier 1801) tout comme Richard mais que atteint d'une « *maladie grave et d'infirmités »,* il ne peut remplir correctement sa tâche qui incombe donc en presque totalité à son Lieutenant Richard. Ce dernier *« déjà âgé reste seul pour le suppléer mais ne peut réellement vaquer à tout malgré le zèle qui l'anime* ».

C'est ainsi que trois anciens capitaines au long-cours, recensés comme tels en 1846, occuperont au fil des ans, le poste de maître de port. Il s'agissait de récompenser des capitaines méritants et reconnus pour leur expérience tout en améliorant quelque peu leur ordinaire. Les capitaines suivants occupèrent donc successivement ce poste convoité[697] :

Luc Joseph Béliard, maître de port de 1855 à 1862[698]

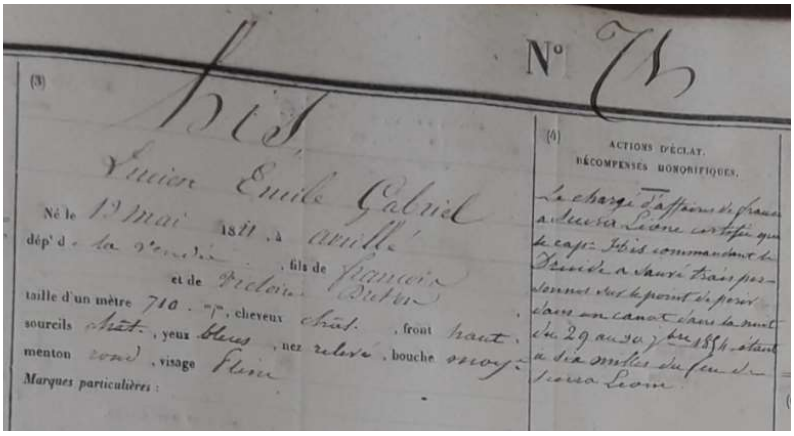
Lucien Émile His, maître de port de 1862 à 1874 qui mourra à son poste d'une chute fatale dans le port. Cet homme qui avait été reçu capitaine en juin 1847 sera capitaine jusqu'en août 1861 après avoir navigué principalement en Afrique (Gabon, Gorée) au départ de Nantes. Le 30 septembre 1854, il avait accompli un exploit héroïque en sauvant trois personnes « *à six milles du feu de Sierra Léone* » alors qu'il commandait le brick *Le Druide* qu'il avait pris au départ de Marseille. Après quatorze ans de commandement, il devient donc maître de port en juillet 1862 à la mort de Béliard[699].

696 AM LS, DII-76. Cette même année, le 20 août 1807 un Décret concernant les officiers de port est joint au registre des délibérations de la commune (AM LS, DII-2).

697 En décembre 1823, la mort du capitaine et maître de port Maurice Veillon (1748-1823) avait laissé la place vacante. Luc Béliard et Vincent Louineau étaient en concurrence pour obtenir ce poste (ADV, S800). Chacun avait écrit au préfet avec l'appui de notables locaux pour l'obtention de ce sésame. Finalement c'est Vincent Louineau qui l'obtint. Béliard mourut en février 1824 en portant secours à une chaloupe en détresse.

698 SHD Rochefort, 3P7-69 n°19, folio 201. Poste que son père ne put avoir en décembre 1823.

699 SHD Rochefort, 3P7-69 n°71, folio 253 et 3P7-108 n°16, folio 16.



Document n°91 - SHD Rochefort, 3P7-69 n°71

« Le chargé d'affaires de France à Sierra Léone certifie que le cap. His commandant Le Druide a sauvé trois personnes sur le point de périr dans un canot dans la nuit du 29 au 30 septembre 1854 étant à six milles du feu de Sierra Léone ».

Vincent Félix Louineau, maître de port en 1887. Pour ce dernier, le statut de maître de port ne figure pas sur le registre matricule[700] mais c'est son acte de décès à l'État-civil qui le mentionne.

Pour tous ces hommes, devenir le « maître de port » prend tout son sens, consacre la clôture d'une carrière reconnue et atteste d'une certaine forme d'ascension sociale aux yeux de la société et en particulier des gens de mer. On côtoie ici d'honorables personnes qui ont reçu la confiance des négociants et qui ont permis ensuite aux marins du port d'embarquer à leurs côtés pendant de longues années parfois. Il y a donc une reconnaissance pour la fidélité professionnelle partagée entre ces deux mondes de gens de mer. Ces capitaines ne sont certes pas du même monde que la masse nombreuse et grouillante des matelots qui vivent dans les quartiers du Passage ou de La Chaume. D'ailleurs, quand l'ancien enseigne de vaisseau, également ancien maître de port[701], Jean-Baptiste Pascal Monnereau (1774-1847) disparaît, sa famille réclama au maire des Sables que les honneurs funèbres lui soient rendus[702]. Cet homme était également administrateur de l'hospice civil et membre du bureau de Bienfaisance. Il sera remplacé par le capitaine Raymond Mercier de Valenton (1783-1866)[703].

Ces capitaines occupent donc des fonctions reconnues dans la société sablaise, en plus de leur statut professionnel qui leur a donné un certain prestige durant leurs activités de commandement. Ces hommes ajoutent à cela des vertus philanthropiques à l'image du professeur d'hydrographie et capitaine Jean Veillon qui offre un legs à l'hospice des Sables[704]. Les capitaines jouissent donc d'une image de bienfaiteur et maintiennent un rang, propre à leur catégorie sociale, dans cette société maritime sablaise.

700 SHD Rochefort, 3P7-109 n°39, folio 39.
701 Il fut nommé maître de port en janvier 1831 et le resta jusqu'en février 1835 (AM LS DII-7). C'est Nicolas Gaspard Saunier (1774-1854), cohorte 3, n°641, qui le remplacera à ce poste jusqu'en 1850 (AM LS DII-8).
702 AM LS DII-80, 14 mars 1847. Cohorte 3, n°507. Sa femme Marie Pérocheau qu'il avait épousée le 10 février 1802 était la fille d'un capitaine de navire morutier et la sœur du prêtre Jacques Léonard Pérocheau (1787-1861), missionnaire mort en Chine.
703 Cohorte 3, n°494.
704 AM LS DI-18, 13 septembre 1852.

CHAPITRE 10 – LE MARIN, ENTRE SOCIÉTÉS MARITIME ET TERRIENNE.

Après avoir suivi les pérégrinations de ces hommes à bord de leurs navires, nous allons aussi nous intéresser à la vie du marin à terre. Même si la terre n'est pas son élément naturel, le marin pose sac à terre au retour de ses campagnes et, cherche à travers son foyer, à s'ancrer dans cette société maritime immobile. À l'instar des études pionnières de Pierre Gouhier sur Port-en-Bessin et d'Alain Cabantous sur les marins du littoral de la Manche[705], nous tenterons de mettre en lumière l'existence ou non d'une « démographie maritime » singulière. Pour cela, nous focaliserons notre propos autour des grands événements démographiques qui jalonnent la vie du marin à savoir le mariage, point d'entrée dans la vie conjugale, puis la natalité et enfin la mortalité.

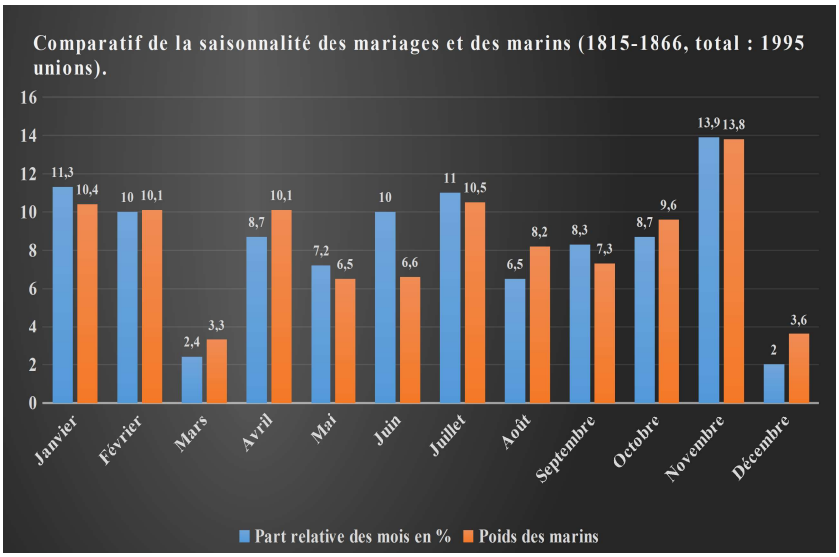
1- Se marier en milieu maritime

La part des célibataires parmi les gens de mer avoisine les 23% en 1846[706] ce qui prouve que les marins cherchent à fonder un foyer. La femme constitue alors pour le marin, un point d'ancrage, une référence à terre et l'assurance de trouver quelqu'un qui l'attende à son retour.

A- Saisonnalité du mariage

Avant d'étudier la nuptialité maritime, nous proposons une répartition saisonnière des mariages durant la première moitié du XIX[e] siècle soit entre 1815 et 1866[707] en croisant ces chiffres avec les mariages de marins durant la même période. Ceci nous permettra de montrer si les marins s'unissent à des saisons précises qui les distinguent de l'ensemble des autres mariages.

Histogramme n°144 : Comparatif des mois de mariages avec ceux des marins.



705 Pierre GOUHIER, Port-en-Bessin (1597-1792), étude d'histoire démographique. *Cahier des Annales de Normandie*, n° 1, 1962. Alain CABANTOUS, *Dix mille marins face à l'océan*, Publisud, 1991, p. 351 et ss.

706 Soit 158 individus sur 682.

707 Soit un relevé de 1995 mariages. L'étude nuptiale qui suit inclus les mêmes tendances pour nos trois cohortes (499 mariages recensés).

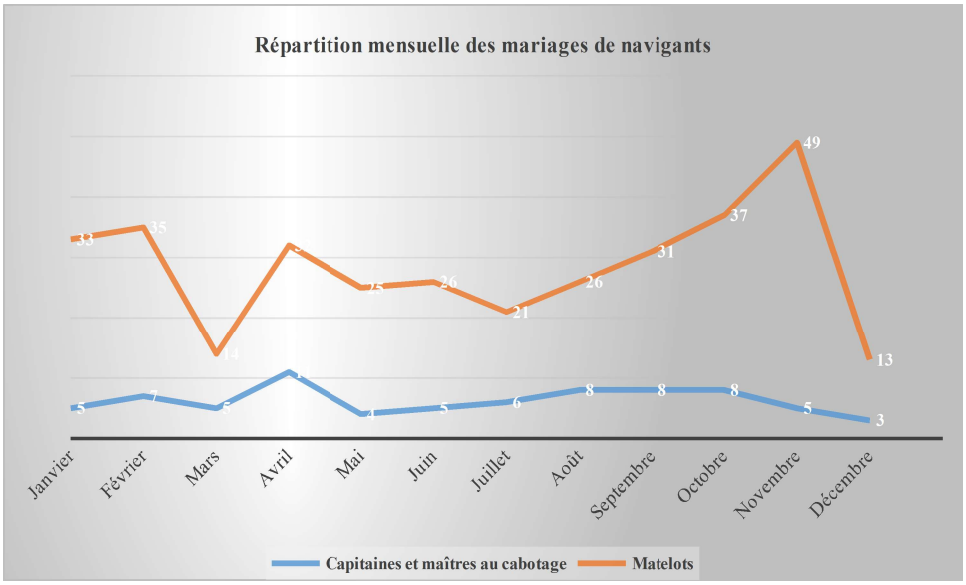
La saisonnalité nuptiale sablaise (toutes catégories sociales confondues) laisse apparaître deux pics. Un premier en hiver entre novembre et février représentant 37,3% des unions en y incluant le mois de décembre qui ne voit s'unir que 2% des mariés. La seconde période des unions est située entre les mois de juin et juillet formant ainsi 21%. Le mois de mars tout comme celui de décembre respecte les interdits religieux puisque l'on ne dénombre que 2,4% des mariages. Est-ce que les marins qui forment la catégorie sociale majoritaire du port suivent ces mêmes tendances ou au contraire obéissent-ils à des règles distinctes qui formeraient une identité singulière[708] ? Sans surprise puisque nous sommes en présence aux Sables-d'Olonne d'une ville portuaire, les marins calquent le schéma saisonnier en se mariant principalement durant l'hiver avec une légère avance dès le mois d'octobre donc à la fin de la campagne sardinière. Novembre reste le mois du chalutage à la drague et des conditions de pêche dans des mers plus rudes donc. Sortant moins en mer, le marin prend le temps de s'unir et préparer son foyer. Ces mois (octobre-février) réalisent ainsi 47,5% du total de l'année nuptiale. Par contre, on remarque que les marins semblent moins soucieux de respecter les deux interdits religieux puisqu'ils sont légèrement plus nombreux à s'unir – en décembre et en mars – que le reste de la population. Les mois de mai et juin (13,1%) marquent un « creux nuptial » pour ces pêcheurs sardiniers préoccupés par la pêche. On sent un regain des unions en juillet et août peut-être à mettre en relation avec les premières rentrées d'argent propices aux festivités.

Au siècle précédent, à l'époque de la grande pêche les temps pleins étaient encore plus marqués puisque 46% des mariages avaient lieu en janvier et février juste avant le départ pour le Grand Banc ; un second pic avait lieu au retour de Prime, en juillet et août soit 23,6% des unions[709] avant que les équipages ne repartent en Tard pour de longs mois. Jean Delumeau a remarqué le même phénomène pour Saint-Malo où janvier-février voient se marier plus d'un quart des époux[710]. En l'espace de quelques décennies, les habitudes nuptiales ont changé puisque si quatre mois concentraient 70% des unions avant 1792, ils ne représentent plus que 39,2% au siècle suivant. Les pêches moins lointaines ont ainsi modifié les temps de présence des hommes et leurs comportements nuptiaux.

Si le temps a influencé les comportements peut-on constater le même phénomène entre les catégories sociales à savoir les marins et les capitaines de navires ?

708 Alain CABANTOUS, *Les citoyens du large. Les identités maritimes en France (XVII^e^-XIX^e^ siècle),* Aubier, 1992, p. 119 et ss.
709 Hervé RETUREAU, *Les Gens de mer du pays d'Olonne au XVIII^e^ siècle*, UFR Nantes, 1996, p. 104.
710 Jean DELUMEAU, « Démographie d'un port français sous l'Ancien-Régime : Saint-Malo », *Revue 17^ème^ siècle*, 1970, p. 5.

Histogramme n°145 : Répartition mensuelle des mariages de navigants du corpus.



Si l'on croise la répartition mensuelle des mariages de matelots[711] avec celle des capitaines, on peut relever une différence notable sur les mois de plus forte affluence. Alors que les matelots sont 14,3% à choisir le mois de novembre[712] ; les capitaines et maîtres au cabotage ne sont que 6,7% préférant celui d'avril dans 14,7% des cas alors que seuls 9,4% des marins sont concernés. On peut aussi supposer que les capitaines choisissent avril avant de partir pour de longues campagnes estivales au long-cours et qu'en novembre, ils ne sont pas encore rentrés de leurs lointains voyages. La mer imprime ainsi ses rythmes aux futurs époux mais de manière différente en fonction du métier et surtout des périodes de présence à terre ce que Jean-François Henry avait déjà remarqué pour les marins de l'île d'Yeu[713].

Les charpentiers de marine ont-ils des habitudes nuptiales radicalement opposées à celles des marins ? Comme eux, les charpentiers se marient davantage en hiver[714] (34,2%) mais c'est entre les mois d'avril et septembre qu'a lieu l'essentiel des mariages avec 52,6% des unions contre 49,2% pour les marins. Les travaux de construction navale devant être terminés pour la saison sardinière, on peut supposer que les mariages suivent le rythme des maillets et, les calfats et charpentiers évitent ainsi les périodes de forte activité navale pour s'unir. En un sens, les rythmes de la construction navale sont relativement proches de ceux des marins.

711 342 mariages de matelots et 75 mariages de capitaines.
712 Phénomène que l'on remarque sur l'île de Groix. Emmanuel GUIBERT, *L'île de Groix sous l'Ancien Régime, étude démographique*, Mémoire de Maîtrise, Rennes, 1972.
713 Jean-François HENRY, *Des marins au siècle du roi-soleil. L'île d'Yeu sous le règne de Louis XIV*. Yves Salmon, 1982, p. 285 et ss.
714 Panel de 38 mariages.



Document n° 92 - Un mariage à Notre-Dame-de-Bon-Port en 1846 par Hastrel de Rivedoux (coll. Olona).

B- Âge au mariage

Les gens de mer se marient tard et les statistiques ne montrent pas de différence notable entre un capitaine de navire qui convole aux alentours de 29,4 ans d'un matelot (29,1 ans). Ce sont les artisans de marine qui se marient les plus jeunes (26,8 ans) soit environ deux ans plus tôt que les navigants. On dénote donc une certaine homogénéité dans l'âge au mariage aux Sables parmi les gens de mer. Cette entrée tardive dans la vie de couple traduit-elle de plus grandes difficultés à s'assumer financièrement ? Les capitaines doivent avoir 25 ans accomplis pour obtenir leur grade : on peut donc comprendre qu'ils attendent cet âge minimum pour s'installer durablement en couple et obtenir un pécule confortable durant trois à quatre ans. Quant aux simples matelots, il faut tenir compte de leur temps passé au service qui les libère rarement avant 25 ans.

Tableau n°129 : Âge au mariage des gens de mer (hommes et femmes confondus).

Profession	Capitaine de navire		Maître au cabotage		Matelot		Charpentier de navires		Artisan de marine	
Sexe	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F
Âge moyen	29,4	25,3	29,5	24,3	29,1	26,2	28,3	25,7	26,8	26,3
Ecart entre le couple	4,1 ans		5,2 ans		2,9 ans		2,6 ans		0,5 ans	

Chez les femmes, on remarque quelques nuances sensibles puisque ce sont les femmes de maître au cabotage (24,3 ans) et de capitaines de navire qui convolent les plus jeunes avec une moyenne de 24,8 ans alors que les femmes de matelots attendent un an ½ de plus (26,2 ans). Quelles raisons poussent les femmes de matelots à retarder l'âge au mariage ? Est-ce la seule « arme contraceptive » qu'a décelée Pierre Chaunu ou faut-il y entrevoir des raisons purement économiques[715] ? D'un autre côté, le fait que les femmes de capitaines s'unissent plus rapidement que les femmes de matelots peut laisser supposer une raison d'ordre financier. La jeune femme quitte le foyer paternel plus vite sachant que son futur époux peut assumer l'existence décente du foyer. Globalement les femmes de gens de mer se marient en moyenne à l'âge de 25,5 ans soit un différentiel de trois ans avec leur époux (28,6 ans) ; un âge proche de celui des femmes de l'Île d'Yeu[716].

Tableau n°130 : Tranche d'âge des marié (e)s

	HOMMES				FEMMES					
Tranche d'âge	**Nbre**	***%***	**Veufs**	***%***	**Nbre**	***%***	**Veuves**	***%***		**% Total (H+F)**
15-19 ans	7	*1,4*	0	*0*	31	*6,2*	0	*0*		**3,8**
20-25 ans	140	*27,9*	5	*3,6*	244	*48,7*	3	*1,2*		**38,2**
26-29 ans	178	*35,4*	3	*1,7*	146	*29,1*	3	*2,1*		**32,3**
30-35 ans	112	*22,3*	8	*7,1*	44	*8,8*	5	*11,4*		**15,5**
36-39 ans	34	*6,8*	10	*29,4*	20	*4*	9	*45*		**5,4**
40-45 ans	20	*4*	7	*35*	11	*2,2*	4	*36,4*		**3,1**
46-49 ans	6	*1,2*	4	*66,7*	3	*0,6*	3	*100*		**0,9**
50 ans et plus	6	*1,2*	6	*100*	2	*0,4*	2	*100*		**0,8**
Total	**503**	***100%***	**43**	***8,5 %***	**501**	***100%***	**29**	***5,8%***		***100%***

Les gens de mer se marient entre vingt et vingt-neuf ans dans 70,5% ; ils sont 86 % à convoler entre 20 et 26 ans à l'île d'Yeu[717]. Si après 30 ans, les hommes sont encore 35,5% à se marier, la part n'est plus que de 16% pour les femmes. Les voyages au long-cours peuvent aussi retarder la possibilité pour les hommes de trouver une épouse plus tôt. L'âge semble être un frein à l'union pour le sexe féminin. Ces chiffres sont à mettre en parallèle avec celui de la différence d'âge entre époux. Cet écart d'âge est en effet plus important chez les maîtres au cabotage et les capitaines de navire avec une moyenne de 4,6 ans alors qu'il est plus réduit chez les matelots et les charpentiers. Chez les artisans de marine, il n'est que d'à peine six mois.

Les mariages avant l'âge de 19 ans restent rares, représentant moins de 4% des unions et ce taux est quatre fois supérieur chez les filles. Les unions nubiles restent somme toute exceptionnelles avec par exemple celle d'une jeune fille de cabaretière chaumoise âgée de 15

715 Pierre CHAUNU, *La civilisation de l'Europe classique*, Arthaud, 1966, p. 205. Il existait à La Chaume un proverbe à propos du trousseau de la mariée. « *Que donneras-tu Catherine à ta feuille en mariage ? I lui donnerai dragues, fie, fugue, mouré et ine aune de tiretatène pour li faire ine ogouemure à son cotyon* ». Ce qui peut se traduire par : «Que donneras-tu Catherine à ta fille en mariage ? Je lui donnerai un treuille (pour pêcher les chevrettes), un crochet (pour les langoustes), un figuier, un mûrier et un morceau de tiretaine pour faire une ceinture à son cotillon (jupon) ».

716 Jean-François HENRY, *Ibid*., p. 205. Sur l'île 50 % des unions ont lieu entre 20 et 26 ans. L'âge au mariage des femmes y est de 24,6 ans et de 26,1 ans à la fin du XVIIIe, un âge identique à Ars-en-Ré.

717 Jean-François HENRY, *Des marins au siècle du roi-soleil*, p. 298.

ans[718], deux autres de 16 ans[719]. Aucune de ces jeunes femmes n'était enceinte lors du mariage ou tout au moins aucun enfant n'est né. Y a-t-il eu fausse couche ? Passé quarante ans, la part des mariages ne représente plus qu'à peine 5% du total et est le fait de veufs et veuves dans 54,2% des cas. Les remariages de veufs l'emportent sur celui des veuves (43 contre 29), et, comme pour les veuves, c'est après 36 ans que leur nombre augmente. Jusqu'à 30 ans, la part des veuves dans les unions est minime (3,3%) alors qu'elle est un peu plus élevée chez les hommes (5,3%) ce qui laisse à penser que la rupture précoce des unions est davantage liée à la mort de la femme qu'à celle du mari. On peut aussi proposer une autre réponse à cette hypothèse. Les hommes veufs cherchent à se remarier plus rapidement car, s'ils sont chargés d'enfants, il leur faut trouver une mère pour s'occuper de la maisonnée.

Au-delà de 46 ans, tous les mariages de femmes sont le fait de veuves alors qu'il faut attendre 50 ans pour les hommes. Moïse Rigolage (1774-1854)[720], convole en secondes noces, en avril 1841 à l'âge de 66 ans avec une veuve de 47 ans. Il est le seul du panel à se marier aussi tardivement.

Dans 86% des cas, le mariage scelle l'union de deux célibataires[721] mais dans 8,4% des cas il s'agit d'un veuf et dans 5,5% des cas d'une veuve. Quand le malheur s'est acharné sur les deux êtres et qu'une nouvelle union rapproche deux veufs, on atteint 34,2% des remariages. Pierre-Aimé Chaillou (1816-1877)[722] par exemple, patron-pêcheur et armateur habitant La Chaume se marie en premières noces le 24 janvier 1844 avec Elisabeth Tourte (1819-1846) qu'il perd après vingt-quatre mois de mariage et deux enfants morts-nés[723]. Il se remarie seulement huit mois après son veuvage avec Rosalie Barbeau, une veuve de quatre ans son aînée qui lui donnera cinq enfants entre 1847 et 1853. En épousant Rosalie, il prend aussi en charge ses deux enfants nés de son premier lit.

C- Durée des unions des familles de marins

Une fois mariés, quelle est la durée de vie de ces couples en proie à des risques multiples ? La maladie, les épidémies, des accouchements difficiles auxquels s'ajoutent les risques d'un métier dangereux sont autant de facteurs pouvant contrarier l'espérance de vie. La longévité des couples est d'un peu plus de 32 ans[724] et dans 58,2% des couples, la rupture de l'union est due à la mort de l'époux[725]. Il nous est donc permis d'avancer que dans près de six cas sur dix, c'est la mort de l'homme qui rompt le mariage ce qui dénote une certaine prédisposition féminine à survivre à son époux.

718 Cohorte 1 n°257 Marie-Geneviève Casse (1842-1877) épouse Elbert Constant. Son mari est âgé de 27 ans ½ au mariage. Elle n'était pas enceinte lors de son mariage (ou alors l'a t-elle perdu) puisqu'elle met au monde son premier enfant le 1er février 1859 et elle s'était mariée le 3 février 1858.
719 Cohorte 1 n°247 et 537.
720 Cohorte 3 n°619.
721 Soit 449 mariages sur 522.
722 Cohorte 1 n°169.
723 L'un le 3 juillet 1843 et l'autre le 20 octobre 1844.
724 Avec des moyennes similaires dans les deux quartiers (32,4 ans au Passage et 32,3 ans à La Chaume).
725 Soit 304 mariages sur 522.

Observons cette moyenne d'un peu plus près.

Tableau n°131: Durée des unions des couples de gens de mer rompus par la mort de l'époux (échantillon : 304).

Durée des unions	Nombre	Valeur en %
Moins de 10 ans	25	8,2
10-15 ans	18	5,9
16-19 ans	19	6,3
20-25 ans	25	8,2
26-29 ans	28	9,2
30-35 ans	51	16,8
36-39 ans	32	6,3
40-45 ans	42	13,8
46-49 ans	32	6,3
Plus de 50 ans	32	6,3
Total	**304**	**100%**

Au siècle précédent, la durée de vie des couples n'était que de vingt-six ans même si près de 42% des couples de matelots partageaient au moins vingt-cinq années de vie ensemble ; au siècle suivant 28,6% n'atteignent pas cette durée de vie commune. En l'espace d'un siècle, les couples ont ainsi gagné six années de vie commune en plus. C'est ainsi qu'au milieu du XIX[e] siècle, seuls 14% des couples ne dépassent pas les quinze années de vie commune alors que cette proportion atteignait les 38,4% au XVIII[e] siècle et, un couple sur deux ne dépassait pas les vingt ans de mariage chez les matelots[726]. La mort masculine opérait une lourde ponction en brisant un couple sur cinq de matelots (19,7%) avant cinq années de vie commune. Plus de 77% des couples ont été brisés avant quinze années de vie commune durant les guerres maritimes de la Guerre de Succession d'Autriche (1744-1748) ou de de Sept Ans (1756-1763). La guerre est donc un facteur déterminant de rupture des couples ce qui a des incidences inévitables sur la démographie locale en impactant de fait la fécondité des couples. Pour les couples reconstitués durant cette période et ayant subi de plein fouet les effets des guerres sur mer[727], la durée moyenne de l'union n'est que de dix ans et quinze mois soit seize ans de moins que la moyenne admise. En prenant la moyenne des deux, on arriverait à une durée de vie commune de dix-huit années sous l'Ancien Régime soit une espérance de vie conjugale haute comparée à Dunkerque (16 ans et demi) ou Port-en-Bessin (13 ans)[728]. Un état de fait qu'Alain Cabantous avait lui-même remarqué en précisant que « *entre le tiers et près de la moitié de ces couples n'atteignent pas dix ans de vie commune, contre le quart pour l'ensemble de la population française* »[729]. Le marin se distingue donc du reste des hommes d'une autre condition ; pour lui, la vie conjugale ne tient qu'à un fil. Aux Sables, les couples du XIX[e] siècle, ont cependant près de 82% de chance de vivre plus de dix années ensemble. Pour les couples reconstitués en 1846, sur les vingt-cinq hommes morts avant dix ans de vie commune, dix-sept sont morts en mer. Le métier est donc un déterminant fatal dans la rupture des couples. Citons l'exemple tragique de Marie Victor Chavantré (1833-1872)[730], marié le 2 novembre 1870 et qui disparaît, sur la côte sablaise avec tout l'équipage du *Sainte-*

726 Jean-François HENRY, *Ibid*., p. 311. À l'île d'Yeu, la « durée utile » du mariage c'est-à-dire l'espace temps entre le mariage et la dernière naissance de l'enfant est de 11 ans ; elle est de 13 ans à Port-en-Bessin et de 17,5 ans à Groix.

727 Soit 128 couples. H. RETUREAU, *Les gens de mer du pays d'Olonne au XVIII[e] siècle*, p. 89.

728 Alain CABANTOUS, *Dix mille marins face à l'océan*, p. 282. Pierre GOUHIER, Port-en-Bessin (1597-1792), étude d'histoire démographique. *Cahier des Annales de Normandie*, n° 1, 1962.

729 Alain CABANTOUS, *Les citoyens du large*, p. 123.

730 Cohorte 1, n°191.

Anne d'Auray le 13 février 1872 après seulement quinze mois de mariage. Son cas n'est pas isolé.

C'est entre trente et trente-cinq ans de vie commune que se brise la majorité des couples. Malgré tout, un tiers des couples (32,7%) peut espérer vivre plus de trente-cinq années ensemble. Des couples se distinguent du lot par une longévité exceptionnelle. En effet, les couples ayant fêté leurs noces d'or (50 ans de mariage) forment plus de 6% du total soit autant que les couples ayant été rompus entre seize et dix-neuf ans de mariage. Sur les quatorze couples ayant franchi le seuil des noces d'orchidée (55 ans), douze étaient des couples de marins et les deux autres des artisans de marine. Aucun des récipiendaires n'était donc issu de la catégorie des capitaines ou maîtres au cabotage. Ceci montre donc que le privilège de l'âge n'était pas réservé aux catégories sociales les plus en vue. Deux marins ont traversé leur longue vie aux côtés de leurs épouses. Ainsi, Henri-Louis Boizard (1822-1911) marié en septembre 1847 et Pierre-Bazile Mourailleau (1830-1919)[731] marié en juillet 1856 qui affichent respectivement soixante-quatre ans et soixante-trois ans de mariage. Un homme fut marqué du hasard du calendrier. En effet, Charles-Honoré Arnaud (1815-1893)[732] meurt le jour de ses noces d'orchidée – un 23 avril. Quant au maître de port Lucien Émile His (1821-1874)[733], il meurt accidentellement en tombant dans le bassin à flot, le jour même de son anniversaire de mariage, un 3 octobre. Les coïncidences sont parfois bien cruelles.

II - Naître en milieu maritime

Une fois mariés, les couples procréaient pour ainsi former une famille. Pour suivre l'histoire et le parcours de ces couples, nous avons reconstitué les familles de gens de mer[734] au nombre de 132[735]. Le dépouillement des registres d'État-civil va nous permettre de mettre en rapport les statistiques avec la « chair humaine » primordiale pour Marc Bloch : « *Pas de statistique, ni démographique, ni autre : allons-nous répondre par la résignation à cette carence ? Être historien, c'est au contraire ne jamais se résigner* »[736]. La famille se construit de fait par le mariage et s'achève avec la mort du premier des époux. Nous n'avons pas intégré dans cette étude statistique de mères-célibataires mais nous nous sommes intéressés aux seuls couples.

A- Composition des familles

Nous avons établi nos études statistiques à partir des relevés de l'État-civil mais nous donnons ci-dessous un portrait des familles chaumoises à partir du recensement de 1846 qui ne donne qu'un aperçu certes incomplet de la taille des familles puisque l'on ne les suit pas jusqu'au bout de leur histoire démographique. Il s'agit bien d'une focalisation sur les enfants recensés dans les couples en 1846. L'exemple le plus flagrant est attesté par le nombre d'enfants très bas (2,6) fourni par le recensement alors que les marins en avaient en moyenne 7 dans nos reconstitutions familiales plus complètes[737]. En comparaison, les familles de cultivateurs sont plus prolifiques avec 3,9 enfants par femme. Faut-il y voir une influence du

731 Cohorte 1, n°94 et 528.
732 Cohorte 1 n°11.
733 Cohorte 1 n°382.
734 Jean-Marc MORICEAU, « Reconstituer les familles entre 1500 et 1670 : comment et pour quoi faire ? », pp. 391-405, *Mesurer et comprendre, Mélanges offerts à Jacques Dupaquier*, PUF, Paris, 1993. Michel FLEURY et Louis HENRY, *Nouveau manuel de dépouillement et d'exploitation de l'État-civil ancien*, 3ème édition, Paris, 1985, en particulier les pages 115-182.
735 Réparties comme suit : 81 à La Chaume et 51 aux Sables. Base constituée à partir des couples encore vivants en 1846 ou bien d'un époux, d'une veuve. Par exemple Olive Brochard veuve Markès est remariée à Péaud. La fiche du couple Markès-Péaud a quand même été faite et figure dans les reconstitutions de familles (cohorte 2, n°555).
736 Lucien FEBVRE, *Vers une autre histoire*, 1949.

métier de marin qui éloigne les hommes de leur foyer les privant ainsi d'être père plus régulièrement ou bien est-ce une moins forte influence de la morale chrétienne parmi cette population ? Les historiens maritimistes ont en règle générale montré le faible nombre d'enfants par famille de marins avec 3,2 à Dunkerque, 3,3 au Havre, l'île d'Yeu et Martigues entre 1750 et 1808[738]. Ce tableau synthétique va permettre de comprendre de quelles manières étaient composées les familles.

Tableau n°132: Composition des familles chaumoises (1846)

Situation familiale	Cas	Valeur en %	Nombre d'enfants	Nombre moyen d'enfants
Célibataires	20	13,2	7[739]	
Veuf sans enfant	3		0	
Veuf avec enfant	5	5,3	10	
Veuve avec enfants	12		33	2,3
Veuve sans enfant	2	9,3	0	
Couple avec enfants	73	48,3	198	
Couple avec enfants et autre membre famille	3	2	5	
Couple avec grands-parents et enfants	15	9,9	36	2,6
Couple âgé sans enfant	10	6,6	0	
Couple sans enfant	8	5,3	0	
Total	**151**	**100%**	**289**	

Dans près de 60% des cas c'est la famille nucléaire qui prévaut avec dans 10% des cas, une grand-mère présente au foyer, signe d'une solidarité familiale intergénérationnelle. Chez les paysans, la part des familles vivant sous le même toit qu'un aïeul est de 27% ce qui s'explique du fait que les maraîchers constituaient des sociétés de travail entre générations. Les grands-parents vivaient sous le même toit que leurs fils ayant repris l'exploitation et ce jusqu'à leur mort[740].

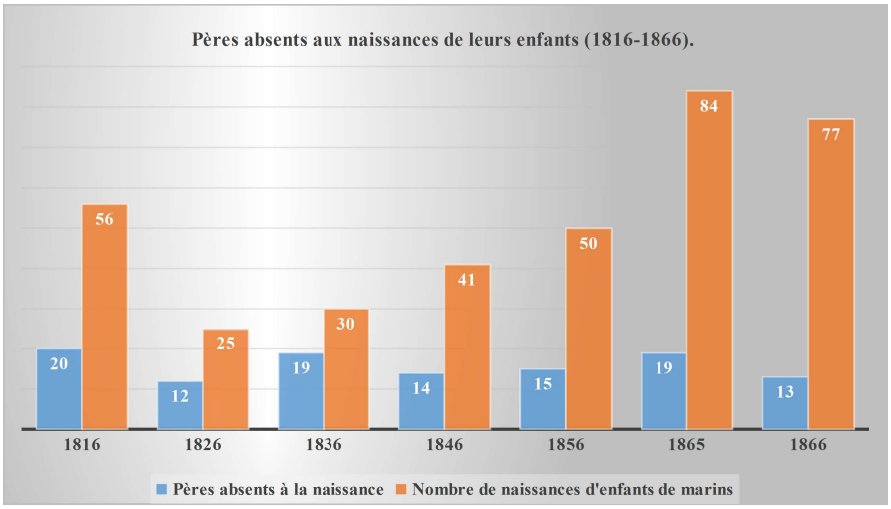
Les célibataires restent minoritaires formant 13,2% de la population. Les veufs et veuves représentent quant à eux 14,6% du total.

Des naissances marquées du poids de l'absence paternelle

Le mariage marque le point de départ de la vie conjugale et des naissances d'enfants à venir. Mais, en milieu marin, subsiste une particularité quant aux naissances. En effet, pour ces familles la naissance est bien souvent une affaire de femmes et le père, déjà isolé par son métier ressent malgré lui cette mise à l'écart informelle ici.

737 Le recensement est établi en 1846 soit avec une majorité de jeunes couples, mariés depuis peu, nés dans leur grande majorité après 1815 ce qui leu a laissé peu de temps pour faire beaucoup d'enfants.
738 Alain CABANTOUS, *Les Français, la terre et la mer, XIII^e^-XX^e^ siècle*, Fayard, 2005, p. 372.
739 Il s'agit de filles-mères.
740 C'était la règle au village chaumois de l'Aubraie notamment avec les familles Godet et Mornet très présentes dans ce hameau où l'on ne compte aucun marin. René Godet (1780-1865) et Marie-Louise Benatier (1784-1863), 66 et 64 ans vivent avec deux fils : l'un encore célibataire, François, 19 ans et Daniel, 28 ans, sa femme Mélanie, 27 ans et leurs cinq enfants âgés de 1 mois à 9 ans. Un autre fils, l'aîné des sept enfants Godet, Dominique (1811-1897), aussi cultivateur, s'est émancipé du clan et vit à quelques centaines de mètres de là au hameau de La Bernardière avec son épouse Marie-Véronique Martin (1812-1865), leurs deux filles de 4 ans et 20 mois et deux beaux-frères Martin de 23 et 20 ans. À La Chaume, ces cas de figures se répètent notamment dans la rue de la boulangerie où demeurent quelques familles de cultivateurs et où l'on retrouve ces familles patriarcales. Jean Mounier (1764-1850) et son épouse Marie-Louise Mornet (1758-1851), cultivateur et propriétaire de 82 et 88 ans vivent sous le toit de leur fils André (1800-1859) lui-même cultivateur avec ses onze petits-enfants. Un vieil oncle célibataire de 77 ans vit avec cette famille pluri-générationnelle.

Histogramme n°146 : Poids des pères absents aux naissances de leurs enfants.



Dans près de 31% des cas[741], le père est absent au moment de la naissance car « *en voyage sur mer* ». En effet, ici la mer imprime déjà sa marque sur les enfants avant même qu'ils n'aient poussé leur premier cri. C'est donc à la sage-femme que revenait la charge de déclarer le nouveau-né à l'État-civil. Dans les autres cas, le père fier de sa progéniture venait lui-même accompagné de deux témoins – souvent des marins croisés sur le quai – déclarer la naissance. Ces données sont très aléatoires d'une année sur l'autre et il est difficile de dégager une tendance globale. Ainsi, les années 1816-1866 fournissent-elles des indicateurs intéressants sur la présence ou non du père à la naissance de ses enfants. Prenons l'exemple de René Fradet (1789-1819), jeune marin chaumois de 27 ans, absent car « *maintenant en voyage à Terre-Neuve depuis trois mois passés* » à la naissance de sa fille Marie Onésime, le 4 novembre 1816 qui sera de fait déclarée par la sage-femme Adélaïde Servanteau (1776-1844). Aux Sables, c'est la femme du capitaine Durand, Désirée Béliard[742] (1764-1837) qui accompagne les femmes sur le point d'accoucher. C'est ainsi que le 3 juin 1816, elle précise au secrétaire de mairie que Pierre Garnier (1777-1817), marin de 40 ans, « *en voyage pour Rouen depuis huit jours* », est le père d'une petite Catherine Ursule (**Annexe 101**)[743].

Ces enfants sont donc élevés en grande majorité dans un monde de femmes, un milieu quasi matriarcal du fait même du poids écrasant de l'absence paternelle pour raison professionnelle. Ces pères absents du port et de la société civile presque virtuels purent être qualifiés d'invisibles ou fantômes à la vue, à la perception physique mais présents par substitution car omniprésents dans les conversations et dans le décor quotidien. Les navires, la marée ne pouvaient que renvoyer à cette figure paternelle certes absente physiquement mais présente intérieurement, intrinsèquement pour ces enfants qui idéalisaient sans doute ce père quasiment inconnu qu'ils allaient finalement apprendre à découvrir une fois en mer.

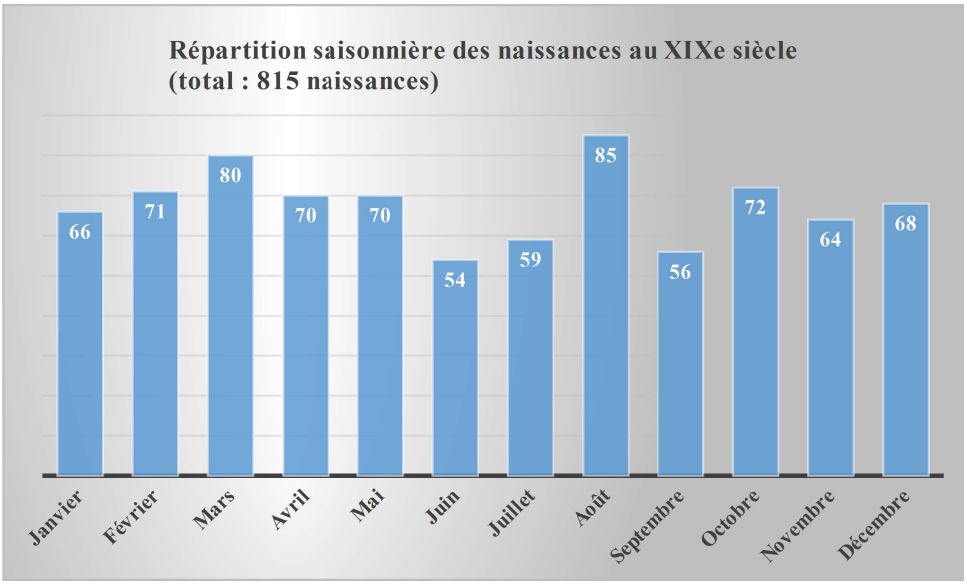
Puisque nous évoquons le métier de marin, peut-on dire que ce dernier influence les conceptions et par là-même la périodisation des naissances ?

Saisonnalité des conceptions et des naissances

Quelles saisons sont marquées par un pic de naissances ?

741 Calcul réalisé sur 363 naissances d'enfants de marins tous les dix ans entre 1816 et 1866.
742 Cohorte 3, n°252.
743 L'enfant sera la dernière d'une phratrie de six puisque la mort du père, à l'hôpital d'Ingouville le 1er juin 1817 mit un terme à la cellule familiale.

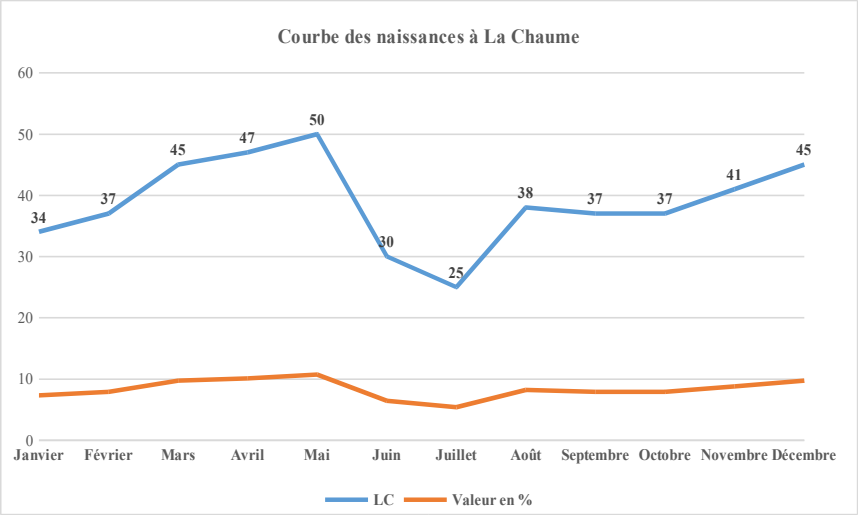
Histogramme n°147 : Répartition saisonnière des naissances au XIX^{e} siècle.



En relevant les mois de naissance des enfants, on constate que sept mois de l'année, en deux périodes distinctes (février-mai puis août-octobre) concentrent près de 62% des naissances. Mars et août marquent le maximum des naissances avec un cinquième des naissances annuelles (20,2%).

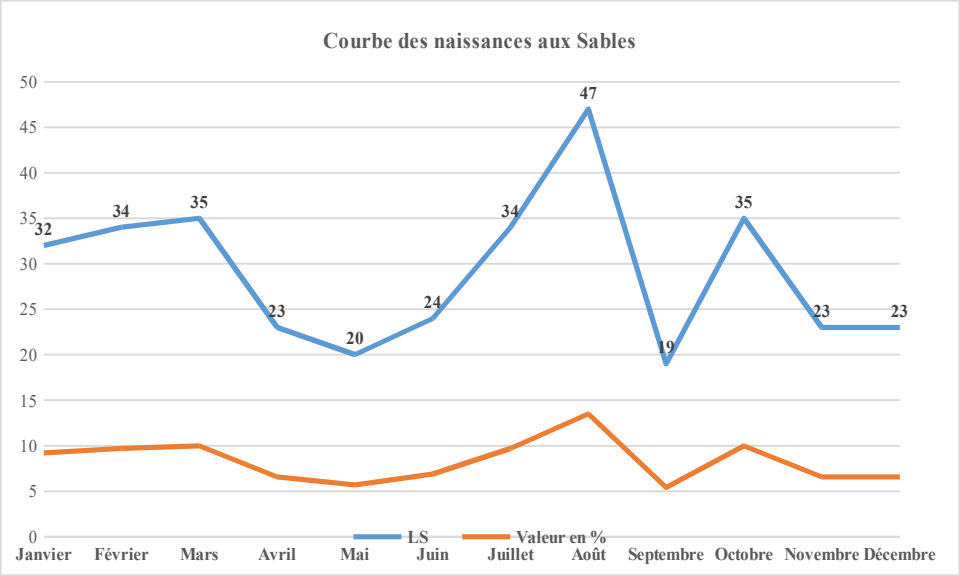
Cependant, on constate des différences notables entre les Sables et La Chaume. Si à La Chaume le mois qui recense le plus de naissances se situe au printemps : en mai (10,7%) suivi d'avril (10,1%) ; aux Sables c'est le mois d'août qui est le plus fort avec 13,5% des naissances suivi des mois de mars et octobre (10% chacun). Donc deux périodes aux antipodes de l'année. Comment expliquer une telle différence dans une même ville mais dans deux quartiers différents ?

Graphique n°75 : Saisonnalité des naissances à La Chaume.



Quelles raisons structurelles peuvent expliquer de telles différences dans la procréation puisque ceci implique pour les Chaumois des conceptions entre juillet et septembre donc des mois situés en pleine période sardinière ?

Graphique n°76 : Saisonnalité des naissances aux Sables.



Alors qu'aux Sables, des naissances en août imposent des conceptions en novembre et les naissances de mars et octobre des conceptions en juin et janvier. Globalement les mois d'hiver (novembre-janvier) et la saison (juin-septembre) sont les mois de plus fortes conceptions mais avec des variantes d'un côté ou de l'autre du chenal.

Nous avons voulu vérifier si cette dichotomie existait auparavant. En relevant les mois de naissance des parents des familles reconstituées sur trois générations, on arrive là aussi à des divergences entre les Sablais et les Chaumois[744].

744 Soit un total de 161 naissances (hommes et femmes confondus) d'enfants de marins uniquement. Nous n'avons pas inclus les enfants de maçon par exemple.

Tableau n°133: Tableau récapitulatif des mois de naissances et de conceptions d'une génération à l'autre

	Génération 1 (milieu XVIII[e] siècle) 1 292 naissances[745]		Génération 2 (1790-1820) 161 naissances		Génération 3 (1830-1860) 815 naissances	
	LS et LC confondus		LS	LC	LS	LC
Mois de fortes naissances	Novembre	Octobre	Février	Novembre	Août	Mai
Mois de fortes conceptions	Février	Janvier	Mai	Février	Novembre	Août
Mois de faibles naissances	Juin	Juillet	Août	Juillet-Août	Septembre	Juillet
Mois de faibles conceptions	Septembre	Octobre	Novembre	Octobre	Décembre	Octobre

Il semble quand même que les mentalités et les pratiques aient évolué en l'espace d'une génération puisque si l'on s'attarde sur les mois de naissance des parents de ces enfants, on trouve des résultats totalement différents en l'espace d'un siècle. En effet, sous l'Ancien Régime les mois de fortes conceptions (février et janvier) correspondent aux mois précédents les grands départs pour le banc de Terre-Neuve ; le port a encore tous ses marins dans leurs foyers d'où des naissances prévues entre octobre et novembre, phénomène déjà souligné par Alain Cabantous pour les ports de Dieppe et du Portel (novembre) ou d'Audresselles (octobre) ou Jean-François Henry pour les insulaires[746]. Ces terre-neuvas quittent leurs épouses vers le 20 février pour revenir fin juin-début juillet. Le mois de juillet arrive en troisième position des conceptions (10,1% des naissances en avril) après les mois précédemment cités (27,7%). Les naissances en avril impliquent des absences du père du foyer conjugal déjà reparti en Prime sur le Banc. Par contre, pour les naissances d'octobre-novembre si la saison de Tard a été courte, il peut être rentré de sa campagne et être présent aux côtés de son épouse pour la venue de l'enfant. On est ici en phase avec les « *rythmes impératifs de la mer* »[747].

L'abandon de cette pêche lointaine qui éloignait les hommes de leur foyer a eu des répercussions démographiques notamment dans les habitudes de conceptions. Alors qu'avant 1792, la majorité des marins étaient absents de février à juin puis de juillet à novembre soit huit mois de l'année, absorbés par les deux campagnes à Terre-Neuve annuelles, leurs rythmes de fécondation en étaient inévitablement touchés. Au XIX[e] siècle, du fait que les marins sablais pratiquent une pêche côtière, les effets du métier sur les naissances n'ont pas les mêmes répercussions. On distingue de ce fait une saisonnalité maritime des conceptions littéralement opposée aux urbains qui procréent principalement entre avril et juin[748].

745 Hervé RETUREAU, *Ibid.*, UFR Histoire, Nantes, 1996, p. 129.
746 Alain CABANTOUS, *Ibid*., p. 353. Jean-François HENRY, *Des marins au siècle du roi-soleil*, p. 285 et ss.
747 Alain CABANTOUS, *Dix mille marins*, p. 353.
748 Alain CABANTOUS, *Les citoyens du large*, p. 122.

B- Analyse de la fécondité des gens de mer

Les couples sans enfant sont exceptionnels (5,3%) tout comme à Groix où ils ne représentaient que 2,6%[749] puisque dans notre cas de figure nous n'avons relevé que huit couples à La Chaume et encore, ces cas méritent explication. Pacifique Gautreau (1780-1854)[750] et Marie-Antoinette Pitra se sont mariés tardivement ; lui à 55 ans et elle à 45 ans. On comprend que leur couple n'ait donc pas eu d'enfant. Lui-même veuf de Jeanne Daviot qu'il avait épousée à 19 ans, n'avait pas eu d'enfant avec cette dernière. Était-il stérile ? C'est fort probable.

La part des conceptions prénuptiales reste somme toute assez importante avec moins de 17% des naissances mais s'avère nettement supérieure à ce qu'elle était sous l'Ancien-Régime (1,7%)[751]. Malgré cela, plus de 83% des naissances ont lieu après 9 mois ½ de mariage. A contrario, un petit Louis, Georges, Léonard Hecht naît le 13 septembre 1813 soit deux semaines avant le mariage de ses parents[752] tout comme Joseph Philippe Thesson qui naît dix jours après[753]. Son père rentrait d'une campagne à Terre-Neuve et dut trouver sa fiancée enceinte. Le mariage fut précipité.

Intervalle protogénésique

On appelle intervalle protogénésique, la durée qui sépare le mariage de la naissance d'un premier enfant.

Tableau n°134 : Intervalle protogénésique

	< à 9 mois	9,5-12 mois	12,5-24 mois	24,5-36 mois	36,5-48 mois	>48 mois	Total
Nombre	22	47	40	13	5	5	**132**
Valeur en %	16,7	35,6	30,3	9,8	3,8	3,8	**100**

Plus d'un couple sur deux (52,3%) a son premier enfant dans l'année qui suit le mariage soit un peu moins que ce qu'Alain Cabantous a relevé pour Dunkerque (60%)[754] et, dans 82,6% des cas dans les deux premières années. Ce chiffre a considérablement augmenté puisqu'au siècle précédent, 29,4% des couples sablais seulement avaient leur premier enfant dès la 1ère année de mariage[755]. Au-delà, des trois années de vie en couple, les couples sans enfant restent minimes avec seulement 7,6% de l'échantillon[756]. Ursule Fradet (1791-1859) épouse Barré[757] met sa 1ère fille au monde le 24 mai 1825 après 63 mois ½ de mariage. Elle la prénomme inévitablement Désirée …

749 Alain CABANTOUS, *Matelots et pêcheurs dunkerquois*, p. 193.
750 Cohorte 3, n°304.
751 Hervé RETUREAU, *Les gens de mer du pays d'Olonne*, p. 134.
752 Cohorte 2, n°373.
753 Ses parents se marient le 14 février 1816 et l'enfant naît le 25 février suivant (cohorte 1 n°659). Michel Lazare Thesson (1795-1833) avait embarqué le 16 août 1815 sur le brick *Le Bienvenu* pour Terre-Neuve et ne rentra que le 13 janvier 1816 (SHD, 3P7-16 n°465).
754 Alain CABANTOUS, *Ibid.* p. 195.
755 Hervé RETUREAU, *Ibid.*, UFR Nantes, 1996, p. 133.
756 Au XVIIIe siècle, 38% des gens de mer avaient leur 1er enfant après 13 mois de mariage et jusqu'à 22 mois, Hervé RETUREAU, *Les gens de mer du pays d'Olonne*, 1996, p. 133.
757 Cohorte 2, n°37.

Tableau n°135 : Intervalle protogénésique par catégorie socio-professionnelle

	Capitaines et maîtres au cabotage (24 cas)		Matelots (102 cas)	
	LS	LC	LS	LC
Intervalle protogénésique	14,6 mois	18 mois	19,5 mois	16,5 mois
Moyenne	16,3 mois		18 mois	

Si l'on distingue les familles de matelots de celles des capitaines, il ressort que les capitaines au long-cours ont leur premier enfant un peu plus tôt que les matelots mais ceci se joue à un mois et demi près ce qui reste minime. Par contre, les matelots sablais sont plus lents à avoir leur premier enfant que les Chaumois avec un différentiel de trois mois.

Taille des familles de marins et intervalles intergénésiques

Quelque seize mois après leur mariage, les couples ont commencé à procréer pour atteindre en moyenne 6,2 enfants soit un tous les deux ans alors qu'au XVIII[e] siècle, une famille de marins comportait en moyenne cinq enfants[758]. Les familles de matelots sont plus prolifiques avec 7,2 enfants par couple dans les familles sablaises contre 5,6 dans les familles chaumoises soit une moyenne haute comparée à Groix (5,9) ou Saint-Malo (4,2)[759].

Si les familles de marins sont plus nombreuses qu'au siècle précédent, est-ce que cette tendance est identique selon les catégories sociales ? Comparons pour cela les familles de capitaines à celles des matelots.

Tableau n°136 : Taille des familles de capitaines de navire (24 familles).

Nombre d'enfants par famille	1	2	3	4	5	6	7	8	11	Total d'enfants
Nombre de couples concernés	1	3	3	2	5	4	3	2	1	121
Valeur en %	0,8	4,9	7,4	6,6	20,7	19,8	17,4	13,2	9,1	100%

Les capitaines ont moins d'enfants que les matelots soit cinq contre six. Chez les capitaines, les familles de plus de cinq enfants représentent quand même plus de 60% du total même s'il n'existe qu'une famille de onze enfants celle du capitaine Jacques Marcel Caillas (1808-1871)[760] et que seules trois familles ont plus de sept enfants. Si 43% des familles de marins ont plus de sept enfants, cette part tombe à 22,3% chez les capitaines. Les capitaines régulent-ils davantage leur procréation que leurs subalternes ? C'est une attitude envisageable. La différence reste néanmoins très faible puisque de l'ordre d'un enfant.

758 Nos statistiques ont été réalisées à partir des données de l'État-civil et non des registres de recensement. Hervé RETUREAU, *Ibid.*, p. 142.

759 Alain CABANTOUS, *Matelots et pêcheurs dunkerquois*, p. 199.

760 Cohorte 2, n°157. Onze enfants nés entre avril 1833 et juin 1849 soit un intervalle intergénésique de 1,45 an. Aimée Adélaïde Péroux (1814-1866) eut ses enfants entre 19 et 35 ans et ils vécurent ainsi trente-cinq années ensemble. Ils en perdirent quatre en bas-âge. La femme Caillas mourut la 1ère, en juin 1866 à Tarbes à l'âge de 52 ans. Pour quelles raisons est-elle décédée dans les Pyrénées alors que son mari meurt aux Sables en février 1871. Est-ce sa profession de marchande qui l'a menée si loin ?

Tableau n°137 : Taille des familles de marin (132 familles)

Nombre d'enfants par famille	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Total enfants
Couples concernés	10	12	15	25	17	18	13	9	11	1	3	1	824
Valeur en %	2,4	4,4	7,3	15,2	12,4	15,3	12,6	9,8	13,3	1,3	4,4	1,6	100

Chez les matelots, les familles d'au moins cinq enfants représentent environ un tiers de l'ensemble des familles (29,3%) contre 40,4% chez les cadres supérieurs. Le maximum d'enfants par famille est de douze et ne concerne que cinq familles de matelots (3,8%) : les Arnaud, Daviot, Grousset, Laurent, Ledref. Aucun capitaine n'a douze enfants. Pour ces cinq familles, ceci ne s'explique pas par un âge au mariage plus précoce que la moyenne (23,4 ans pour les mères contre 23,1), ni par un âge à la 1ère naissance plus précoce (25,4 contre 24,5) mais plutôt à trois autres facteurs déterminants les distinguant des autres femmes de marins. En effet, ces cinq couples auront passé 34,4 ans ensemble (contre 31,9) et surtout la femme est féconde durant 19 ans alors que pour l'ensemble des femmes cette durée n'est que de 13,4 ans alternant de plus une naissance tous les 1,57 ans contre 1,93. C'est la femme Ledref[761] qui a le rythme de naissances le plus court accouchant en moyenne tous les quinze mois. Ces cinq exemples combinent tous les effets d'une grande famille : espérance de vie commune longue et une femme prédisposée à avoir des enfants comme la femme Arnaud née Henriette Friconneau (1819-1885)[762] mariée jeune (19 ans), mère de 22 à 46 ans soit durant 24 ans ce qui a raison d'un intervalle de deux ans donne bien 12 enfants. Toutes ces femmes seront mères jusqu'à 44,4 ans en moyenne dépassant de 6 ans ½ leurs consœurs (37,9 ans). Les familles à un enfant sont très rares (1,5%) et concernent dans les deux cas un remariage avec des enfants nés d'un premier lit.

Étude des intervalles intergénésiques

Par contre la fréquence des naissances reste identique selon les deux milieux professionnels distingués rythmant la cellule familiale d'une naissance tous les vingt-et-un mois ce qui reste inférieur au rythme des groisillonnes ou des femmes de Port-en-Bessin (27 mois et 22 jours)[763]. Rares sont les couples où l'intervalle entre les naissances est supérieur à trois ans (9,1%).

Tableau n°138 : Intervalles intergénésiques par couple

Durée	0-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	5 ans	Total
Nombre de cas	65	55	11	1	132
Valeur en %	49,2	41,7	8,3	0,8	100

Nous avons fait le choix de distinguer les couples sablais et chaumois car a priori, les écarts sont tels entre les naissances que cela traduit sans aucun doute une pratique différente d'un côté et de l'autre du chenal.

761 Cohorte 1, n°431.
762 Cohorte 2, n°12.
763 CABANTOUS, *Ibid.*, p. 196.

Tableau n°139 : Intervalles intergénésiques selon les quartiers maritimes

	Communautés maritimes			
	La Chaume	**Les Sables**	**Moyenne globale des intervalles (en mois)**	**Nombre d'enfants**
Du 1er au 2ème enfant	28,2	24,3	26,3	130
Du 2ème au 3ème enfant	32,9	24,9	28,9	119
Du 3ème au 4ème enfant	34	29,3	31,7	112
Du 4ème au 5ème enfant	32,6	31,2	31,9	98
Du 5ème au 6ème enfant	34,6	25,9	30,3	75
Du 6ème au 7ème enfant	25,5	28	26,8	55
Du 7ème au 8ème enfant	23,6	28,5	26	35
Du 8ème au 9ème enfant	32,1	23,9	28	21
Du 9ème au 10ème enfant	31	27,7	29,4	14
Du 10ème au 11ème enfant	24	22,2	23,1	7
Du 11ème au 12ème enfant	19	42,9	31	4
Total	**28,9**	**28**	**28,5**	**670**

Le tableau ci-dessus met bien en évidence ces divergences entre Chaumoises et Sablaises. En effet, les intervalles des Sablaises sont inférieures à la moyenne jusqu'au 6ème enfant avec des écarts importants. Certes, quatre mois d'écart pour le 2ème enfant n'est pas notable mais on passe à huit mois au 3ème et à neuf mois au 6ème. Les Chaumoises espacent davantage le temps entre deux naissances. Entre le 6ème et le 8ème enfant, les Sablaises contrôlent davantage les naissances puisque l'écart est de 2 mois ½ puis 5 mois. Sans doute font-elles appel à une nourrice ce qui leur permet de stopper l'aménorrhée. Cette différence de comportement dans la fréquence des naissances semble intéressante pour deux quartiers d'une même cité où apparemment les attitudes natalistes ne sont pas les mêmes. Différentes causes peuvent être invoquées : plus forte influence de l'Église à La Chaume, un recours aux nourrices, des questions physiques plus certainement ou tout simplement de voyages plus lointains pour les hommes ? D'une abstinence consentie ou pratique du coït-interrompu ? Autant de suppositions qui témoignent quand même d'une singularité sablo-chaumoise que seules les données chiffrées permettent de déceler ici. Le fait que les Sablaises aient recours à une nourrice nous semble plus probable.

Le marin-pilote chaumois Joseph Barré (1807-1881)[764], par exemple, marié en août 1833 à Marie-Honorine Leblanc a cinq enfants entre 1835 et 1843. Survient ensuite une longue interruption des naissances jusqu'en août 1848 où naît Élisabeth, Eugénie. Comment expliquer cette absence de naissances durant près de cinq ans ? Les registres matricules des gens de mer vont nous permettre d'y répondre[765]. Après la naissance de son avant-dernier enfant, Théophile Napoléon, né le 21 novembre 1843, Joseph Barré embarque à Nantes pour

764 Cohorte 2, n°35.
765 Registre des matelots, 3P7-35, folio 201.

un voyage au long-cours avec le capitaine Béliard. Son voyage à bord du *Méridien* durera du 1er septembre 1845 au 19 mai 1847 soit 20 mois ½. Une semaine plus tard, il est levé pour l'arsenal de Rochefort et embarquera sur l'aviso *Le Requin* du 12 avril au 13 mai 1848 avant de rejoindre *La Triomphante* le 18 mai. On comprend à travers cet exemple que l'éloignement professionnel ait conditionné des espaces temps beaucoup plus longs entre les naissances. Pour ce cas-présent, Joseph Barré a probablement dû profiter d'une permission vers décembre 1847 pour que naisse sa dernière fille en août 1848.

A contrario, ce n'est pas l'éloignement qui explique l'espace entre les naissances du 5ème au 6ème enfant de Denis Auguste Chevrié[766] puisqu'il ne navigue qu'à la petite pêche. Il n'y a donc pas de déterminisme professionnel dans l'espacement des naissances d'autant plus que cette situation se vérifie chez d'autres couples où les écarts sont de plus de quarante mois entre les naissances du 5ème au 6ème[767] sans que le père soit absent du port. Le métier n'explique pas nécessairement cet allongement entre deux naissances chez les marins. Pour le cas de la famille Chevrié, la taille de la famille commençait peut-être à poser des problèmes économiques. On pourrait presque dire que ces intervalles s'allongent inopinément. Est-ce que ceci indique déjà une forme cachée de contrôle des naissances ou plus certainement que la mère allaite ses derniers-nés et ne peut donc féconder à nouveau ?

Ces femmes durent parfois surmonter la mort de leur progéniture. Nous ne nous étendrons pas longuement sur la mortalité infantile nous contentant d'un simple ratio élaboré à partir des fiches de reconstitution des familles.

Tableau n°140: Mortalité des enfants en bas-âge chez les marins.

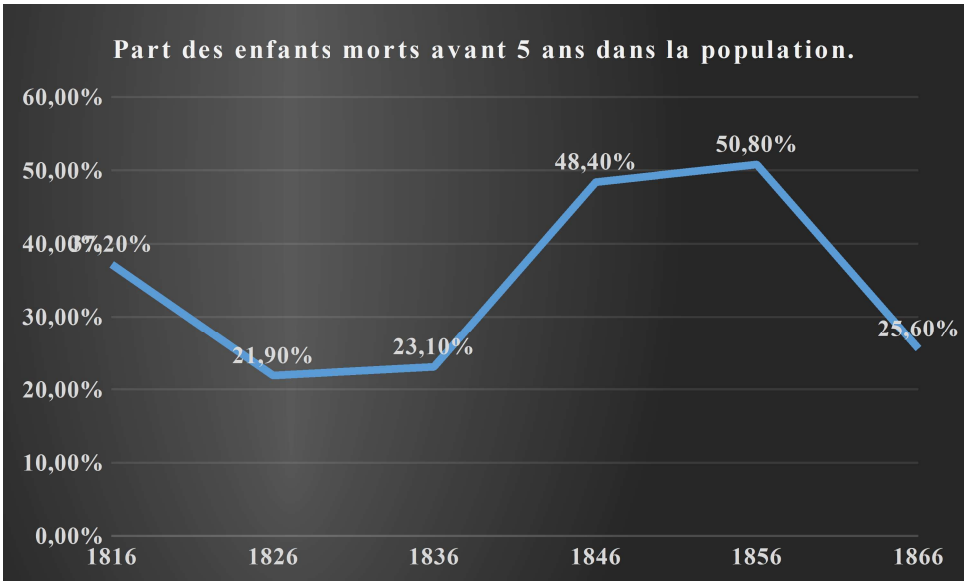
Nombre de naissances d'enfants (total)	Morts à la naissance	Morts avant l'âge de 1 an	Morts entre 1 et 5 ans	Total de décès d'enfants
850	13	76	84	**173**
Part des décès d'enfants	**7,5%**	**43,9%**	**48,6%**	**100%**
Valeur par rapport aux naissances	**1,5%**	**8,9%**	**9,9%**	**20,4%**

Un cinquième des enfants de marins ne dépassait pas l'âge de cinq ans et c'est avant l'âge de un an que la mortalité est la plus forte avec 51,4% de l'ensemble.

766 Registre des matelots, 3P7-61, folio 73. Cohorte 1, n°201.

767 Il en est ainsi des couples suivants : Jacques Raimbert (3P7-39), Louis-Pierre Charrier (3P7-61, folio 30), Jean-Jules Borré, Jean-Honoré Pitra (3P7-61, folio 47) par exemple pratiquent la petite pêche mais n'ont pas pour autant de conceptions rapprochées. De tous ces hommes seul Borré est levé pour Rochefort de décembre 1855 à mai 1856 soit six mois (3P7-61, folio 34) ce qui n'explique pas à lui seul que les naissances entre ses enfants soient si espacées (mai 1855-octobre 1858). Par ailleurs, le capitaine Goulpeau commandant *Le Sagittaire* a près de 51 mois entre deux naissances (janvier 1850-mars 1854) mais ne pratique pas le grand cabotage ni le long-cours (3P7-69, folio 169). Le couple Goulpeau était-il adepte de par son statut social d'une forme de contrôle des naissances admise socialement ou uniquement entendue dans l'intimité du couple ?

Graphique n°77 : Part des enfants morts avant l'âge de cinq ans.



En effectuant un sondage sur cinquante ans (1816-1866) nous sommes en mesure de dire que 34,5% des enfants de toutes origines socio-professionnelles confondues meurent avant l'âge de cinq ans soit un taux supérieur aux seuls enfants de marins. Ces données sont très fluctuantes d'une année à l'autre puisque si 1826 apparaît comme un creux avec à peine 22% de décès on atteint en 1856 près d'un décès sur deux pour cette tranche d'âge ce qui est très important. Faut-il y entrevoir une épidémie qui aurait frappé de septembre à décembre tuant 57 enfants sur 124 soit 46% en quatre mois ?



Document n° 93 - Dessin funéraire sur une croix représentant sur son lit de mort Pierre Simon Bouget (26 septembre 1867-2 juillet 1869) qui succomba à une crise de vers selon son père [coll. part.]

C- Âge aux naissances et durée de la fécondité

L'analyse de la natalité de 197 couples à travers les trois cohortes précitées permet de proposer le tableau synthétique suivant. Ces couples ont eu 1173 enfants soit une moyenne de six enfants par foyer.

Tableau n°141: Tableau synthétique sur la fécondité des femmes de marins.

Âge de la mère à la 1ère naissance	Nombre de femmes			Nombre d'enfants			Durée de la fécondité (en années)			Âge à la dernière naissance		
	matelot	capitaine	*Total*	matelot	Capitaine	*Moy.*	matelot	capitaine	*Moy.*	matelot	capitaine	*Moy.*
< 20 ans	3	2	**5**	6,8	7	**6,9**	18,5	9,5	**14**	37,5	28	**32,8**
20-25 ans	40	13	**53**	7,7	5,4	**6,6**	15,8	13,1	**14,5**	39,2	36,1	**37,7**
26-30 ans	51	5	**56**	6,8	5,3	**6**	12,8	7,9	**10,4**	40,5	34,8	**37,7**
31-35 ans	9	3	**12**	6,4	3,8	**5,1**	10,3	6,3	**8,3**	41,9	37,8	**39,9**
> 35 ans	5	1	**6**	1,7	1	**1,4**	1	0	**1**	39	38	**38,5**
TOTAL	**108**	**24**	**132**	**5,9**	**4,5**	**5,2**	**11,7**	**9,2**	**9,6**	**39,6**	**34,9**	**37,3**

C'est entre 26 et 30 ans que les Sablaises ont leur premier enfant dans 44,7% des cas et tout juste 2% d'entre elles sont mères au-delà de 35 ans. Le nombre d'enfants est aussi plus élevé chez les femmes qui ont leur grossesse de manière plus précoce. Ainsi, les femmes mères entre 20 et 25 ans mettent en moyenne six enfants au monde alors que les femmes mères après 31 ans n'en auront que trois. Cette tendance est aussi à mettre en relation avec la durée de la fécondité qui est d'autant plus longue que la mère a commencé à mettre au monde jeune. C'est ainsi que les mères qui ont des enfants entre 18 et 25 ans peuvent espérer procréer plus de quatorze ans avec de fortes nuances entre femmes de matelots et femmes de capitaines ; tendance confirmée par l'âge à la dernière naissance où une femme de marin a atteint plus de 39 ans contre à peine 35 pour une femme de capitaine.

Les mères sont fécondes en moyenne dès 25,7 ans avec un âge plus précoce pour les Sablaises (24,5 ans contre 26,8 ans). Si l'on compare ce même âge avec les métiers, on peut considérer que les femmes de capitaines devancent les femmes de matelots d'une année (25 ans contre 26 ans). Les hommes sont pères à l'âge de 27,2 ans avec là aussi, une année d'écart entre Sablais et Chaumois. Les capitaines sont pères sensiblement au même âge que leurs matelots soit 29,8 ans contre 29 ans.

Tableau n°142: Durée de la fécondité des femmes

Durée fécondité	0-5 ans	6-10 ans	11-15 ans	16-20 ans	>20 ans	Total
Nombre	20	21	45	39	7	132
Valeur en %	15,2	15,9	34	29,5	5,3	100

La durée de fécondité des femmes est somme toute relativement courte avec une moyenne de treize ans si bien que les femmes sont mères jusqu'à l'âge de 38,6 ans. Elles ont cependant gagné trois années de fécondité depuis le XVIIIe siècle[768]. Seules 2% d'entre elles seront mères au-delà de 35 ans comme la femme Chevrié (1819-1893)[769] qui reste féconde jusqu'à 47 ans après avoir mis au monde onze enfants dès l'âge de 25 ans tout comme sa

768 Hervé RETUREAU, *Les gens de mer du pays d'Olonne*, p. 143. L'âge moyen à la dernière maternité était de 35,7 ans et 40% des femmes avaient leur dernier enfant avant cet âge.
769 Cohorte 1, n°201.

voisine Rosalie Brossard (1806-1897) épouse Daviot[770] qui, avec la naissance de Rose Augustine en juin 1853 clôture douze naissances qu'elle avait débutées à l'âge de 27 ans ½. Là aussi, une différence socio-professionnelle transparaît dans la mesure où les femmes de matelots mettent au monde plus longtemps de quatre années (35,7 contre 39,9 ans) que les femmes du commandement.

L'analyse de la durée de la fécondité montre que près d'un tiers des femmes sont fécondes dix années durant, les deux-tiers jusqu'à quinze ans puis, un dernier tiers au-delà de quinze ans. C'est la femme Nobiron[771] qui est le plus longtemps féconde (26 ans) soit de 1841 à 1867 avec neuf enfants mis au monde ce qui ne veut pas pour autant dire que c'est elle qui a mis le plus d'enfants au monde.

Les femmes de capitaines ont une durée de fécondité moins longue que les femmes de matelots de quatre années (9,2 contre 11,7). Il existe véritablement des nuances démographiques en fonction des origines socio-professionnelles auxquelles se mêlent des différences en fonction des quartiers. Répondant à la thèse d'Alain Cabantous nous pouvons affirmer que le port des Sables est marqué par une forme de « démographie maritime » singulière[772].

III- Quand il faut larguer les amarres. Les gens de mer face à la mort.

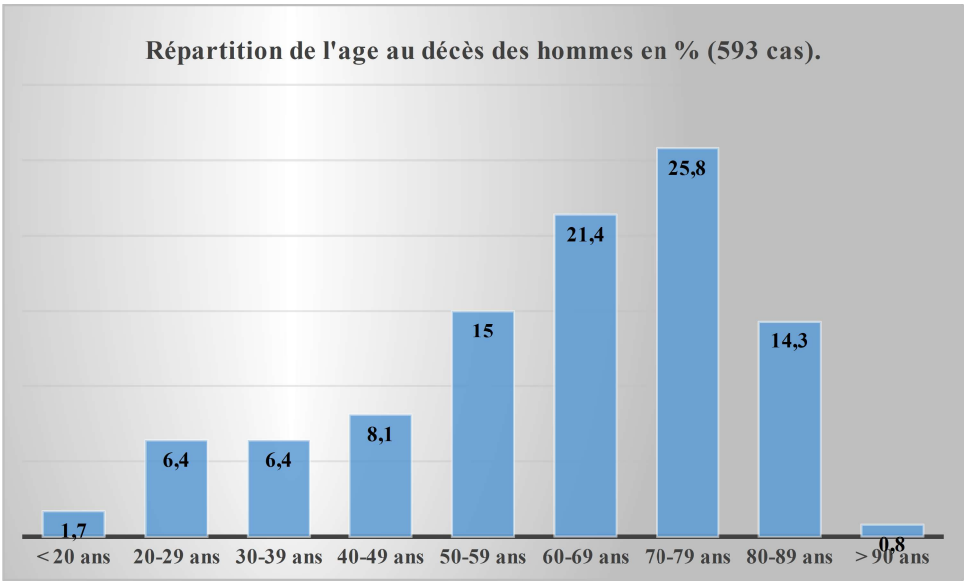
A- L'homme et la mort. Étude globale

On entend par mort « naturelle », l'analyse de la mort au sens large et pas uniquement celle qui survient dans l'exercice des fonctions professionnelles. Nous nous focaliserons, dans un second temps, sur la mort en mer qui justifie à elle seule une analyse particulière, étant considérée comme une part identitaire du métier de marin[773]. Il est un impondérable avec lequel l'historien doit faire face c'est l'absence de données quant à la cause connue des décès sauf cas exceptionnel pour le maître au cabotage Joseph Bruhay (1807-1837) qui s'est « *jeté dans son puits* »[774].

L'étude de la mort chez les gens de mer du corpus atteste d'un âge au décès moyen de l'ordre de 61,7 ans soit quinze ans de plus qu'un siècle plus tôt. En effet, l'âge au décès des marins chaumois entre 1730 et 1740 était de 46 ans ½ et celui de leurs épouses de 57,2 ans[775]. Une singularité se démarquait dès lors avec une surmortalité masculine comparée aux femmes. Qu'en sera-t-il un siècle plus tard ?

770 Cohorte 2, n°232.
771 Cohorte 1, n°535.
772 Alain CABANTOUS, *Dix mille marins face à l'océan*, Publisud, 1991, p. 351.
773 Philippe MASSON, *La mort et les marins*, La Flèche, Glénat, 1995. Alain CABANTOUS, *Les citoyens du large*, p. 145 et ss.
774 SHD, 3P7-39 folio 117, n°233, 8 août 1837.
775 Hervé RETUREAU, *Ibid.*, p. 83. Dépouillement réalisé sur la paroisse de La Chaume (1730-1740).

Histogramme n°148 : Répartition de l'âge au décès des gens de mer recensés en 1846 (593 cas).



C'est entre 60 et 80 ans que la mort frappe le plus avec 47,2% des décès soit près d'un sur deux ce qui montre une espérance de vie confortable puisqu'en effet presque 86% des gens de mer peuvent espérer vivre au-delà de 39 ans. À la même époque, l'espérance de vie des Français est de l'ordre de 37 ans en 1810.

Intéressons-nous à ceux qui meurent les plus jeunes et, a contrario, ceux qui vivent longtemps. Les hommes morts entre 20 et 40 ans représentent à peine 13% du panel et dans 76,3% des cas, cette mort est due au métier puisque le décès a lieu en mer soit par naufrage ou par maladie contractée à bord ou lors d'une escale au lointain comme l'atteste le tableau ci-dessous. Dans tous les cas, la mort surprend au loin. Prenons un exemple parmi d'autres. Le capitaine René-Louis Ozanne (1810-1848), reçu maître au cabotage à Rochefort le 22 juin 1835[776] était aux commandes du caboteur *La Marie*[777] depuis mars 1844 lorsqu'il meurt brutalement, à l'âge de 38 ans, le 1er août 1848 à Lisbonne[778]. Son avis de décès ne parvient aux Sables que le 26 septembre suivant. Il laisse dans le désarroi moral et financier, une veuve de 29 ans qu'il avait épousée onze ans plus tôt[779] et qui lui a donné trois enfants dont deux sont encore vivants au moment de la mort du père.

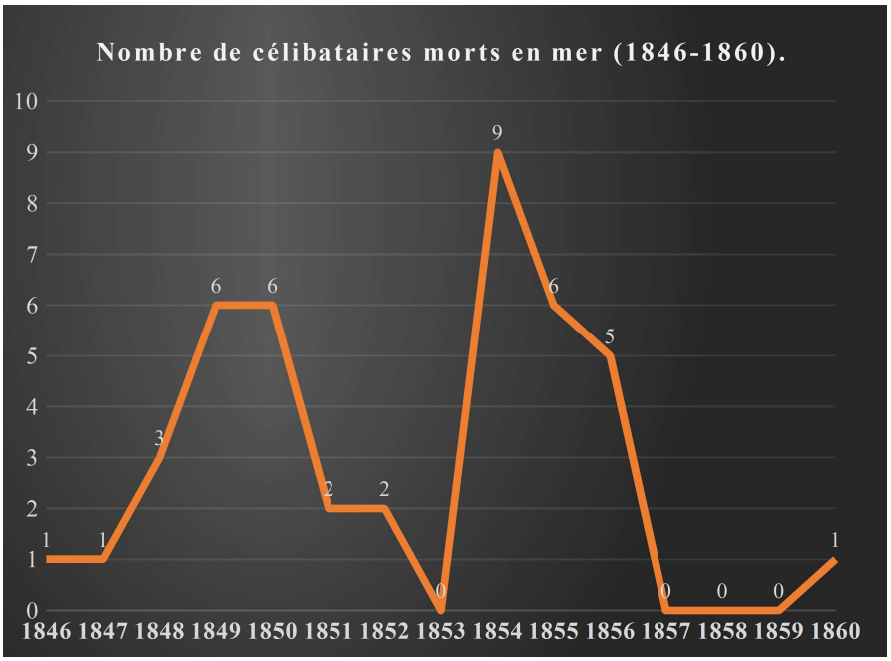
776 Cohorte 2, n°543. SHD, 3P7-39 folio 248.
777 Les parts du capitaine Ozanne furent vendues le 12 novembre suivant au capitaine Berthomé (acte 162, 3E70/396, Petiteau, not.), « *Adjudication d'un seizième de la goélette La Marie à la requête de M. Louineau au profit de M. Berthomé* ». Un inventaire après-décès sera dressé le 10 octobre 1849 devant maître Louineau.
778 Hervé RETUREAU, « L'univers mobilier d'un capitaine de navire sablais au milieu du XIXe siècle. Biens matériels et risques professionnels », *Revue Olona* n°179, 2002, p. 17-23 Son propre père, Louis Ozanne, également capitaine meurt quelques mois plus tôt, en juin 1848 aux Sables à l'âge de 60 ans.
779 Son épouse, sage-femme de son état, avait changé de métier puisqu'en 1842, elle était devenue adjudicataire du lavoir communal du Courseau (AM LS, D-II-79, 25 mars 1842). Elle meurt quarante ans plus tard, le 26 février 1888. Pierre MÉNARD, « Le lavoir public du Courseau », *Revue Olona* n°151, 1995, p. 24-30.

Tableau n° 143: Lieu du décès des 56 marins morts entre 20 et 40 ans

Lieu du décès	Nombre de cas
En mer	27
Arsenal	11
Dans un port français	4
Dans un port étranger	11
En Crimée	3
Total	**56**

Parmi ces morts précoces, les célibataires représentent 87,5% des décès survenus avant 30 ans. Le pic des années les plus mortifères se situe quant à lui entre 1854 et 1856 totalisant vingt décès sur quarante-deux [780] ce qui correspond à la guerre de Crimée.

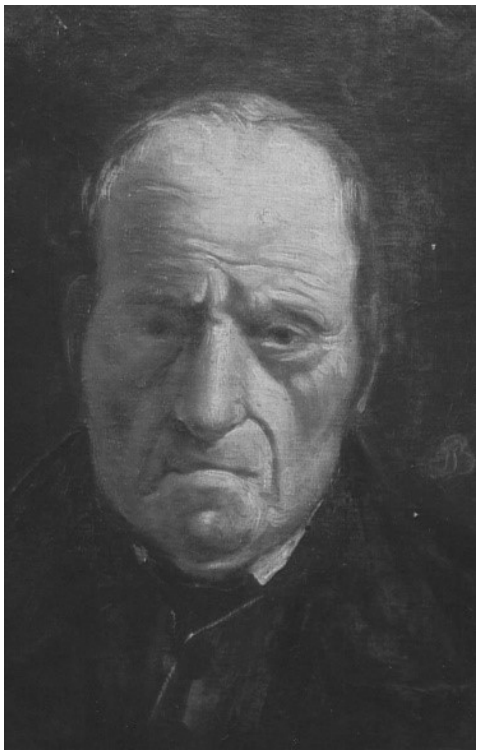
Graphique n°78 : Année de décès des célibataires morts en service.



Les nonagénaires au nombre de cinq restent minoritaires mais deux marins meurent tout de même à un âge canonique tels ces deux voisins demeurant dans le quartier du Passage : Jacques Hyppolite Dappel-Voisin (1780-1872) et Jean-Aimé Durand (1757-1850) qui s'éteignent tout deux à 92 ans[781]. Jean-Aimé Durand, pour sa part, a traversé, outre les océans, presque un siècle chargé de bouleversements historiques.

780 Il s'agit de 42 marins sur 48.
781 Cohortes 3 n°224 et 252.

Document n°94 ci-dessous le capitaine de navire au long-cours Jean-Aimé Durand âgé (1757-1850) (coll. Olona).



Il aura connu trois révolutions, cinq monarchies, un empire et deux républiques.

La mort frappe aussi différemment les corps de métiers des gens de mer.

Tableau n°144 : Âge au décès en fonction des professions déclarées en 1846

Profession	Nombre de cas	*Âge moyen au décès*	Âge au décès au XVIII[e] siècle[782]
Marins	459	*59,8 ans*	54,7 ans
Capitaines de navires et maîtres au cabotage	64	*67 ans*	62,2 ans
Officiers de marine	4	*81 ans*	
Charpentiers de navires	63	*65,8 ans*	

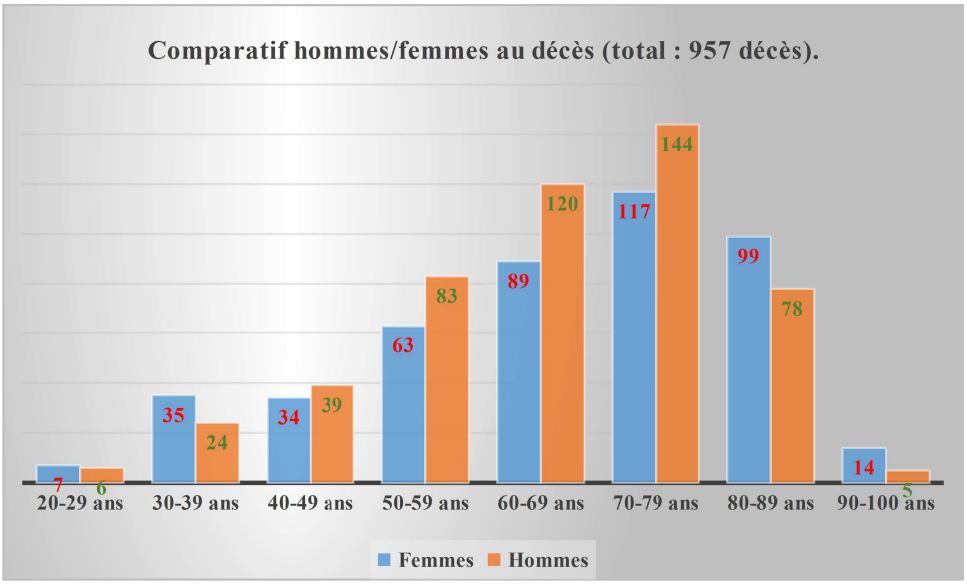
Le matelot est de tous les gens de mer celui qui « appareille » le plus tôt avec une différence de plus de sept ans avec les capitaines et de près de vingt-deux ans avec les officiers de marine qui restent la catégorie sociale privilégiée dans ce domaine. Il est à noter que les charpentiers de navire ont une espérance de vie proche de celle des capitaines et maîtres au cabotage. Cette inégalité devant la mort en fonction des professions était déjà attestée au siècle précédent où le même écart de sept ans était vérifiable. La fréquentation de la mer expose davantage les marins à la mort que les ouvriers du port. En 1866 par exemple alors que l'âge moyen au décès masculin est de 54 ans, les marins meurent à 47 ans, les journaliers à 55 et les propriétaires à 69 ans. Quarante ans plus tôt, en 1826, l'âge moyen au décès des marins n'était que de 39 ans.

Si l'on remarque des différences d'âge au décès en suivant la fonction occupée à bord, il existe également un autre marqueur de différenciation en fonction du sexe. En effet,

782 Hervé RETUREAU, *Les gens de mer du pays d'Olonne*, p. 84.

hommes et femmes sont inégaux face à la mort. Les femmes survivant à leur époux dans la majorité des cas.

Histogramme n°149 : Comparaison de l'âge au décès des hommes et des femmes.



Il semble que jusqu'à 49 ans, les proportions soient presque identiques avec une légère avance pour les femmes qui sont 16,5% à mourir entre 20 et 49 ans alors que cette part n'est que de 13,8% pour leurs époux. C'est donc après cinquante ans que la mort rattrape les hommes et que la différence est plus marquée entre les sexes. Ainsi, les hommes passés cinquante ans meurent davantage que les femmes : alors que 58,7% des femmes meurent entre 50 et 79 ans, cette part est de 69,5% pour leurs maris. Après 80 ans seuls 16,6% des hommes meurent contre 24,6% des femmes et quatorze femmes meurent à plus de 90 ans contre seulement cinq hommes. La mort est néanmoins la plus faucheuse entre 70 et 79 ans et ce pour les deux sexes.

La part des hommes veufs au jour de leur décès est de 36,1% alors qu'elle est de 57,8% pour leurs épouses. La mort brise le couple par la mort de l'homme en priorité et en premier lieu.

Une mort insaisissable et singulière à la fois

Si les marins meurent avant leur épouse, cette mort plus précoce est dans bien des cas accentuée par un métier à haut risques où les dangers potentiels anticipent l'âge au décès. Les marins forment donc une profession particulièrement exposée. Que ce soit par les conditions atmosphériques hivernales ou de fin d'été (tempêtes, ouragans, orages), les erreurs de navigation ou les accidents individuels voire les maladies contractées à bord (dysenterie, infections diverses, scorbut), la vie du marin semble tributaire du gré des flots et des latitudes sous lesquelles il navigue. Cette mort, quand elle ne survient pas à proximité du littoral, est donc éloignée à la fois de la terre et des proches. Seule et maigre consolation pour les familles éplorées, dans le cas de naufrages collectifs, la certitude que le marin soit mort entouré de tout son équipage, presque « ses frères d'armes ». Il existe donc une amplitude assez large des circonstances des décès de marins ; presque autant de situations que d'individus. On peut, en effet, trépasser sur le plateau rocheux des Barges comme l'équipage de *La Lucie* (février 1848) à quelques encablures de la Chaume comme à Calcutta comme ce fut le cas pour Laurent Armand Bouet (1822-1850)[783] mort à l'âge de 27 ans. La mort revêt donc des formes

783 Cohorte 1, n°109.

diverses : elle touche de manière inégale les individus et la mer, dans sa fureur, ne fait aucune distinction.

Si un peu plus de 14% des marins du corpus ne meurent pas chez eux[784], il peut être pertinent d'étudier la singularité de ce type de mort d'autant plus qu'elle induit des comportements particuliers à terre mêlés parfois de peurs paniques. Citons quelques exemples de morts violentes qui ont certainement dû effrayer les consciences collectives et se transmettre dans les mémoires au fil du temps. Comment les gens de mer réagissent-ils à l'annonce d'un décès comme celui de Robert Moreau, matelot de 22 ans, « *que l'on dit avoir été mangé par les Sauvages du Canada* »[785] ou bien d'un Louis Videau tué par une tribu de Nouvelle-Calédonie un siècle plus tard[786] ? Quant au capitaine Fidèle Constant Bignonneau, commandant *La Virginie* pour une expédition de traite, il fut littéralement « *enlevé par des noirs de traite le 13 mars 1831 à Shebard* » (côte d'Afrique, **Annexe 102**)[787]. On n'ose imaginer l'issue fatale et tragique de ces marins. Quant aux circonstances exactes des disparitions, elles restent aussi sans réponse véritable pour les vivants et les proches de ces morts extraordinaires. Sans témoin oculaire, les familles restent en proie au lancinant questionnement. Cette statistique est moindre que ce qu'estime Alain Cabantous qui avance que « *pendant le dernier siècle de l'ancien régime français, ce furent peut-être la moitié des gens de mer qui ne décédèrent pas chez eux ou dans leur port d'attache* »[788]. La période est aussi différente. Pour cerner l'étendue de la mort en mer, nous avons pris soin de relever les 1 152 morts notifiées entre 1744 et 1870 issues de trois sources complémentaires : les actes paroissiaux et d'État-civil ainsi que les registres matricules des gens de mer.

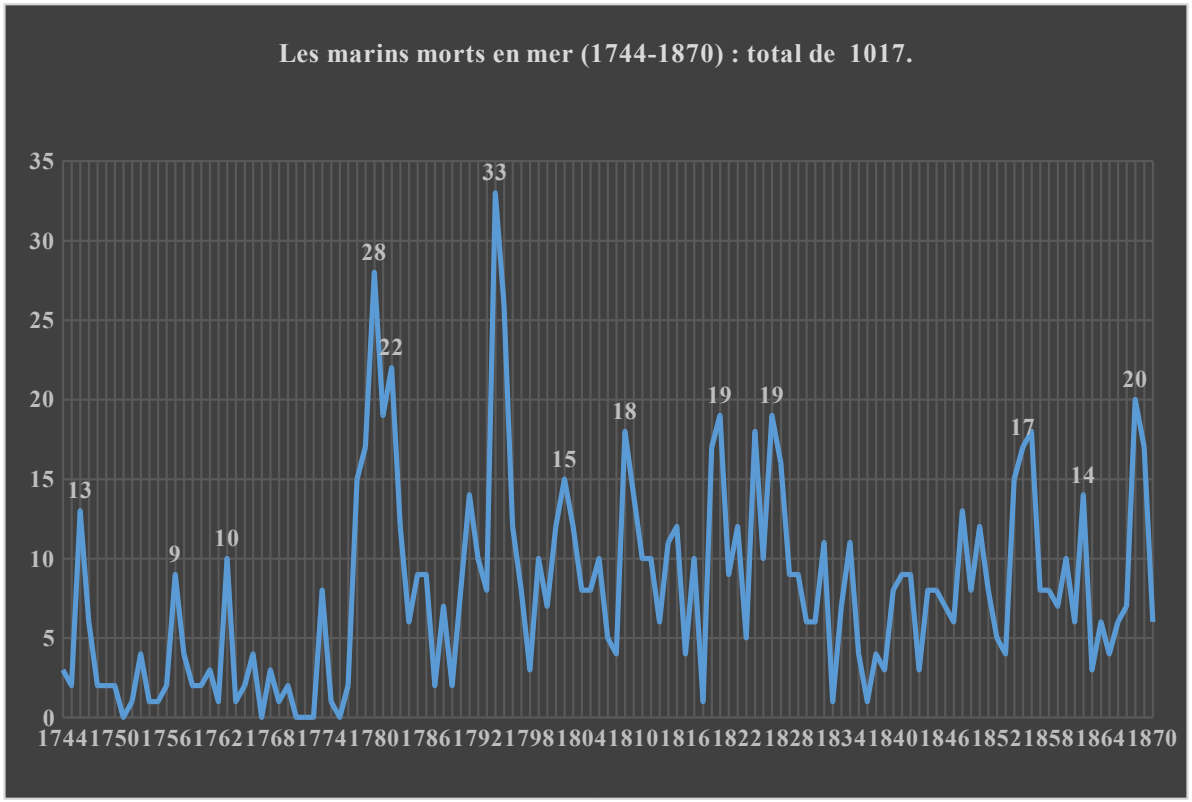
Tableau n°145: Répartition chronologique des décès des marins morts en mer.

Périodes	1744-1815	1816-1870	Dates inconnues
Nombre de morts	538	479	135
Nombre de morts	**1017**		**135**
Total	**1 152**		

Pour plus de 88% d'entre ces décès, nous sommes en mesure de donner une date précise, les autres ne divulguent qu'une mention jugée trop aride pour l'historien du type « *disparu en mer* ». Ainsi, il serait mort en moyenne neuf marins par an hors de chez eux. Énoncée comme telle, cette proportion n'a pas de sens ; aussi, essaierons-nous de donner de la « chair » à ces chiffres artificiels. Rares furent les années où l'on n'eut pas à déplorer la mort de marins en dehors du foyer conjugal (**Annexes 103 et 104**).

784 Soit 79 marins sur 555 gens de mer navigants.
785 AM LS, GG1-54, 22 février 1732.
786 EC LS, 24 octobre 1851, embarqué sur *L'Alcmène*.
787 SHD, 3P7-41, n°40.
788 Alain CABANTOUS, Dix mille *marins face à l'océan*, Publisud, 1991, p. 325.

Graphique n°79 : Chronologie des décès de marins péris en mer sur la longue durée (1744-1870, total : 1017 cas).



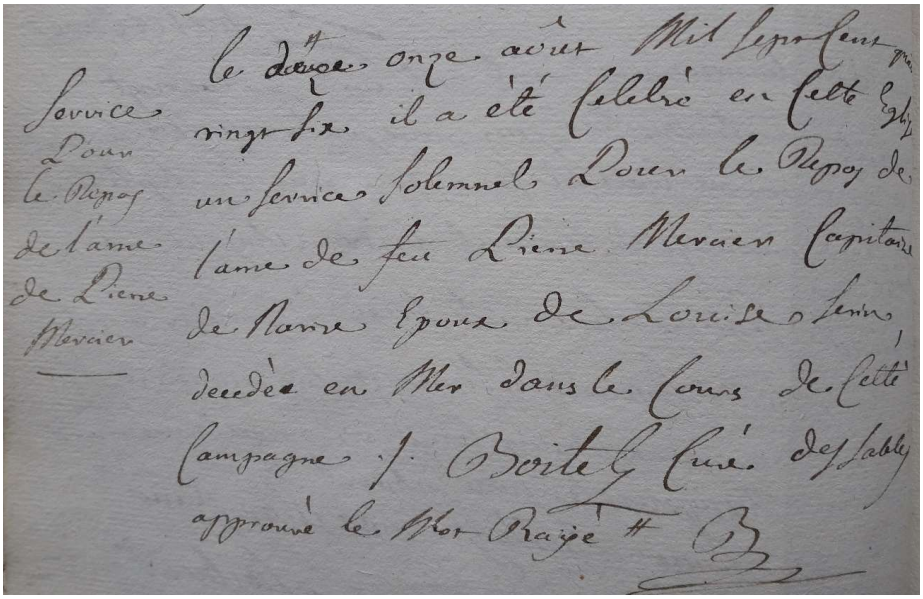
C'est ainsi qu'entre 1744 et 1870, seules six années toutes situées sous l'Ancien Régime furent épargnées[789]. On peut avancer aussi que cela tient d'un sous-enregistrement des décès car n'oublions pas que tous les décès de marins péris en mer ne figurent pas dans les archives. On perd la trace de nombre d'entre eux pour des raisons diverses notamment en temps de guerre. Durant la guerre de Succession d'Autriche par exemple, une expédition commerciale vers Saint-Domingue causa la perte de 226 marins[790]. Pourtant seuls quatre d'entre eux furent reportés dans les registres paroissiaux[791]. Nulle trace pour les autres. Ces morts lointaines n'apparaissent qu'en « creux » à travers les services religieux et les marins morts au service ne seraient que deux ce qui est irréaliste[792]. Les marins morts à bord des navires de la marine du roi sont pourtant nombreux car :

Depuis quelques années le nombre des habitants de cette paroisse (La Chaume) s'étaient considérablement diminué par la mortalité des uns tant au service du roy que ailleurs[793].

Les morts recensés pendant la Guerre de Sept ans ne s'élèvent qu'à neuf. Les prêtres ne recensent pas les disparus en mer sauf si la veuve fait prononcer une messe de Requiem et ils ne reportent dans le registre paroissial que les marins inhumés dans le cimetière après un naufrage par exemple. Ce sous-enregistrement est moins fréquent au XIX^{e} siècle. Il n'est pas exclu non plus que pour des marins morts en mer et enterrés dans le cimetière paroissial il ne soit pas spécifié qu'ils doivent leur mort à un épisode maritime. Si le curé ne le mentionne

789 Il s'agit des années 1751, 1767, 1771, 1772, 1773 et 1776.
790 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche*, Centre Vendéen de Recherches Historiques, 2002, p. 61.
791 AM LS GG1-58 et 59, actes en date des 18 juillet, 19 juillet, 12 septembre 1747 et 26 août 1748.
792 Deux marins morts à bord de l'*Invincible* : Louis Demigné le 13 septembre 1746 et Philippe Morin le 14 juin 1747 « *tué dans le combat entre M. de La Jonquière commandant l'escadre française et M. l'amiral Anson, commandant l'escadre anglaise* ».
793 ADV Bréchard notaire, 3^{E}70/206 acte du 12 novembre 1752.

pas, nous ne pouvons pas l'inclure dans la base de données ce qui signifie alors que l'on est face à un sous-enregistrement de ce type de décès. L'historien doit rester humble face aux sources et aux données fournies. Quand Collinet écrit qu'en 1774[794], trois morutiers ne sont pas rentrés au port, il donne une estimation des pertes mais hormis quelques noms glanés au hasard des actes paroissiaux, ultérieurs nous sommes bien incapables de donner la liste officielle des quelque soixante marins disparus en mer cette seule année. Ces chiffres, même s'ils sont importants, ne sont donc que des minima. Les curés des deux paroisses n'en font même pas état.


Service pour le Repos de l'ame de Pierre Mercier

le douze onze août Mil sept cent quatre vingt six il a été celebré en cette Eglise un service solemnel pour le Repos de l'ame de feu Pierre Mercier capitaine de Navire Epoux de Louise Serin, decedé en Mer dans le cours de cette campagne / Boitel Curé des Sables approuvé le Mot Raié

Document n° 95- Service pour le repos de l'âme de Pierre Mercier. ***« Le onze août 1786 il a été célébré en cette église un service solennel pour le repos de l'âme de feu Pierre Mercier, capitaine de navire, époux de Louise Serin, décédé en mer dans le cours de cette campagne. Boitel, curé des Sables »***[795]**.**

Pour notre période, les années les plus meurtrières avec plus de vingt disparus en mer furent :

Année	1774	1780	1782	1794	1795	1868
Nombre de marins morts en mer	73	28	22	33	26	20

Hormis les funestes années 1774 et 1868 qui furent le théâtre de tragédies maritimes, ces quelques chiffres mettent majoritairement en avant les périodes de guerre comme étant des phases où la faucheuse opère le plus.

794 Alain GÉRARD, *Ibid.*, p. 147-148.
795 AM LS GG1-74.

Nous avons dressé une typologie de la mort en mer. Sur le total des décès en mer, 324 sont inexploitables car le prêtre ou le commis de l'Inscription maritime ne précisent que la mention « mort en mer » sans savoir si c'est par noyade ou maladie.

Tableau n° 146: Typologie des décès de marins hors de chez eux entre 1744 et 1870 (828 cas).

Type de mort en mer (1744-1870)	À l'hôpital (sans mention de la cause du décès)			Noyade			Disparu en mer	Au service (sans autre précision)	Au combat	En prison	Par accident	A Terre-Neuve	Total
	État	Autre	Total	État	Autre	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Total	
Nombre de cas	164	112	**276**	28	229	**257**	**139**[796]	**37**	**48**	**44**	**6**	**21**	**828**
Valeur en %	**33,3%**			**31%**			**16,8%**	**4,4%**	**5,%**	**5,3%**	**0,7%**	**2,5%**	**100%**

Dans près de 72% des cas (828 décès), la cause du décès est exploitable sur plus d'un siècle. De cette étude, il apparaît que les marins morts en mer étaient dans près de 40% des cas enrôlés sur les vaisseaux du roi ou de la République[797]. Ce chiffre n'est qu'un minima car on perd la trace des 139 disparus en mer durant des périodes de guerres maritimes (1793-1815) sans pouvoir les attribuer de source sûre à un enrôlement militaire. Si l'on ajoute ce nombre-là, on atteint un taux de perte de 56,8%. À bord des navires du roi ou de la République, on meurt plus à l'hôpital qu'au combat avec 49,5% des décès contre 14,5% et les noyades restent accidentelles sur ces bâtiments avec 8,5%.

Contrairement aux idées reçues ce n'est pas la noyade qui arrive en premier lieu comme cause des décès (31%) tout embarquement confondu mais bien la mort sur la terre ferme, dans un hôpital dans plus de 33% des cas. Par contre si l'on ajoute les *disparus en mer* aux noyés officiels, le taux atteint alors près de 48% des morts.

La première caractéristique de la mort en mer est sans conteste la violence et l'aspect souvent macabre qu'elle engendre. En effet, elle se manifeste de manière brutale aux terriens qui sont parfois confrontés à la découverte de cadavres rejetés par les flots sur le rivage. Les registres paroissiaux s'en font régulièrement l'écho. Ainsi, entre le 9 et le 23 mars 1734, ce sont cinq corps qui sont découverts sur la côte chaumoise dont le dernier « *sans tête et fort maltraité par la mer* »[798]. Ces marins, étaient les victimes d'un naufrage qui ne dira probablement jamais son nom. Le 21 décembre 1736, on inhume à nouveau « *un corps défiguré* » qui fut levé par l'Amirauté. En effet, la découverte des épaves y compris humaines relevait de sa juridiction depuis l'Ordonnance de 1681[799]. Ces corps sont donc inhumés en terre chrétienne « *par charité et gratis* »[800], une fois que l'on s'est assuré de leur appartenance à la dite religion comme le rappelle cet acte du 20 mars 1734[801] :

On a inhumé au grand cimetière de ce lieu le corps d'un homme trouvé noyé à la côte de cette ville dont on ne sait pas le nom et sur lequel on a trouvé quelque marque de christianisme.

Ensevelir ces corps rapidement relevait aussi d'une question de salubrité publique et l'on sait que les ports étaient attentifs aux risques d'épidémie propagés la plupart du temps par des navires[802]. Malgré ces tragédies, les familles éplorées sont réconfortées par l'entraide des

796 Dont 10 sur un navire de l'État.
797 Soit 331 décès.
798 AM LS GG1-13.
799 BNF, NUMM-95955 [Gallica], 1681, Livre IV, Titre IX, art. XXXII à XXXVI.
800 BNF, NUMM-95955 [Gallica], 1681, Livre IV, Titre IX, art. XXXIV.
801 AM LS GG1-13.
802 Certains subirent des mises en quarantaine comme ce navire polonais en 1770 (AM LS D-I-3, 28 novembre 1770).

gens de mer et le respect des terriens à l'égard de ces corps « venus épaves »[803]. Le temps apporte parfois des réponses aux proches, même tardivement, comme en février 1850[804], lorsque le maire des Sables écrit à son homologue de Port-Louis lui précisant que lors des combats navals du 24 février 1809 soit quarante-et-un ans plus tôt, le maître d'équipage de la frégate *L'Italienne*, Jean-Marie Lemaître blessé sur le bâtiment avait « *succombé avant d'avoir pu être transporté à l'hôpital* » et aurait « *été enterré sur le bord de la plage* ». On est ici en présence de délais particulièrement longs attestant de la mort et de la probable sépulture de cette personne. De plus, cet exemple confirme la pratique de l'inhumation à même la dune.

En outre, la violence de cette mort se fait double car en plus de l'aspect répugnant des corps, la mort se joue de l'infamie en ne dévoilant pas l'identité des victimes : Qui sont-elles ? D'où viennent-elles ? Dans quelles circonstances ont-elles disparu ? Autant de questions obsédantes qui demeurent, pour les vivants, sans réponse et pour les familles, un implacable tourment. Le 9 avril 1761 le curé note désœuvré la découverte d'« *un homme que les pêcheurs ont trouvé noyé en pleine mer, j'ignore son nom et sa nation, cependant on le dit Espagnol* ». Il a été inhumé au cimetière de la côte[805]. L'enquête en reste là, les autorités parent ainsi au plus pressé en inhumant les défunts dans une terre consacrée, maigre consolation pour ces marins morts loin de leur propre enclos paroissial. Ces enterrements revêtent aussi une forme de violence à l'encontre de l'identité de ces gens de mer puisque, dans leur propre pays, personne ne saura où reposent ceux qui ne sont pas rentrés à bon port.

Ce ne sont pas systématiquement des marins qui font ces découvertes macabres. Les personnes travaillant près du rivage en sont parfois témoins à l'image du jardinier chaumois, Bazile Mornet (1799-1871) qui, le 13 juin 1869, aperçoit sur la côte, un cadavre dont « *la face était tuméfiée et presque méconnaissable. Il était vêtu d'un lambeau de pantalon en laine bleue, d'un gilet de peau en molleton rouge, d'une chemise en coton à raies bleues, blanches et rouges et qu'il était chaussé de souliers à élastiques* ». Le malheureux qui avait disparu depuis le 7 juin fut formellement reconnu[806]. Quand les corps sont malmenés par la mer après un long séjour dans l'eau, la recherche d'indices permettant la reconnaissance du corps est nécessaire. Il peut s'agir le plus souvent d'une marque physique singulière, d'un tatouage parfois même un vêtement[807]. Certaines veuves sont « rassurées » ou plutôt soulagées quand on leur annonce que l'on vient de découvrir sur une plage le corps de leur être cher. Ainsi Rose Audubon est certaine que c'est bien la dépouille de son époux, Augustin Casimir Audubon (1815-1845) qui vient de s'échouer aux Portes-en-Ré le 17 janvier 1845. La description physique et vestimentaire du marin ne fait aucun doute sur son identité et vient confirmer la redoutable vérité, intérieurement connue mais désormais inéluctable :

Les cheveux noirs et crépus, une barbe noire autour de la figure et sous le menton, deux boucles d'oreille en or, les deux bras tatoués ; sur le gauche, la tatouage est placé à l'avant-bras et représente une femme donnant le bras gauche à un marin comme ceux au service de l'État et au-dessous était écrit Rose

803 AM LS D-II-80, le 21 avril 1852, le menuisier chaumois Pierre Mathé a confectionné cinq cercueils pour l'inhumation des marins de l'*Athalie* du port de Palais (Belle-Île-en-Mer) perdu près des Barges fin septembre 1851. Les corps des cinq marins ont été retrouvés les 2, 3 et 4 octobre suivants et, le 8, des marins de La Rochelle, port d'attache des infortunés marins, identifiaient quatre corps. Ces marins avaient entre 20 et 25 ans.

804 AM LS D-II-80, 18 février 1850.

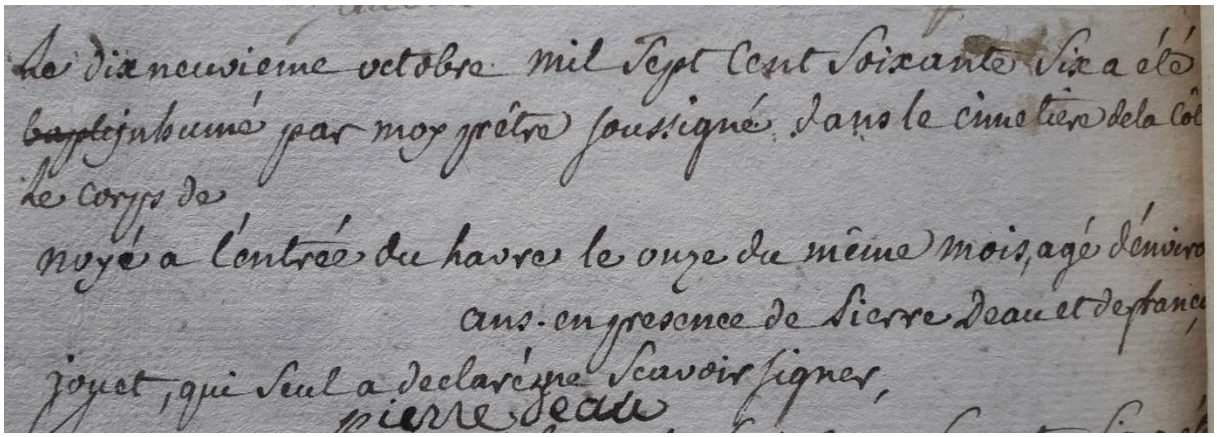
805 AM LS, 9 avril 1761, GG1-65. Ce cimetière de la côte était l'un des trois cimetières sablais. Il était situé auprès de la plage des Sables, en arrière du remblai et recevait les sépultures des Sablais. Il ne recevait pas uniquement celles des noyés.

806 AM LS I-III-2 bis, Naufrages.

807 Ainsi, le 9 février 1870, Victoire Ériau veuve Massé, couturière de son état, reconnaît formellement les vêtements de Joseph Plaideau, marin embarqué à bord du *Jeune Antonin*. Elle précise aux policiers que « *souvent, celui-ci la chargeait du soin de réparer son linge et ses vêtements* » et c'est ainsi qu'elle « *reconnut le pantalon et la cravate qu'elle avait raccommodés quelques jours avant le sinistre* ».

Audubon ; le petit doigt du même côté étant enveloppé d'un linge tenu par un fil ; sur le droit, un bracelet faisant le tour du poignet et au milieu représentant un pot de fleurs ; entre pouce et index, une petite ancre[808].

Quand le corps n'est pas rejeté par la marée montante, il peut être découvert en pleine mer. Ainsi, les 12 et 20 avril 1744, deux marins sablais découverts en mer sont « *apporté[s] devant la porte de l'église* » pour y être inhumés « *en présence de bien du monde* »[809]. La mort d'un marin frappe toute la communauté maritime et la paroisse auxquels les marins sont rattachés quand on les connaît. Le curé laisse parfois de la place dans le registre pour pouvoir y inscrire éventuellement ultérieurement l'identité du corps si jamais, on venait à lui donner un nom comme ci-dessous, lorsqu'un corps est retrouvé « *noyé à l'entrée du havre* »[810].



Document n°96 - AM LS, GG1-66, acte du 19 octobre 1766.

La mort du marin au large se solde par une immersion dans l'océan comme ce fut la cas entre autre pour Jacques Girard que l'on « *a jeté à la mer* » vers le 15 du mois de décembre 1724 au retour de Terre-Neuve ou pour le capitaine Pierre Gaudineau « *mort le 28 juin* [1737] *dans son bord et enseveli dans la mer en présence de son équipage* »[811]. La famille n'aura ni tombe, ni corps sur lesquels se recueillir. L'être aimé repose ainsi au fond de l'océan, son univers professionnel. Paroissien singulier jusque dans la mort, il n'aura même pas sa place au cimetière, dans sa propre paroisse. Les disparus en mer représentent ainsi 17% du total des marins morts en mer mais pour eux, aucune trace de leur corps qui se voit condamné à errer dans les ténèbres océanes et dont l'âme est sans repos[812].

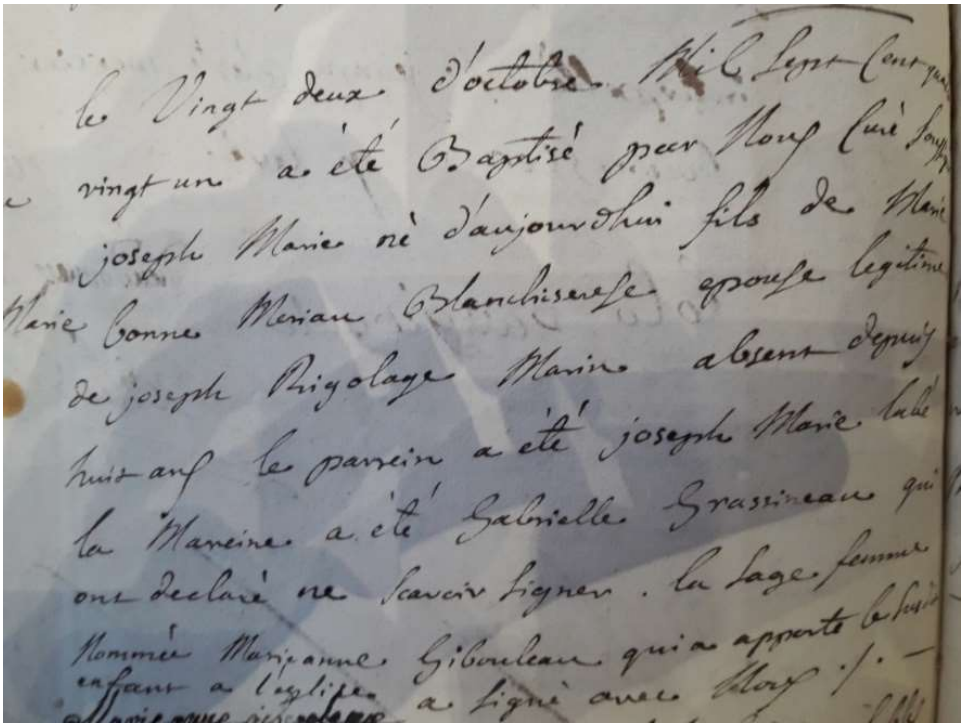
L'Église catholique est très attachée à ce que les péris en mer rejoignent l'espace sacré du cimetière à travers tout au moins un simulacre de cérémonie voire une plaque apposée sur les sépultures familiales. Le navire, de retour au port, longtemps après la disparition, annonce la triste nouvelle aux familles. Les plus aisées se rapprochent de l'Église pour faire prononcer une messe en souvenir du disparu. À travers cet acte religieux, les veuves veulent honorer la mémoire de leur défunt mari. Ce service a un coût ce qui explique sans doute la raison pour laquelle les veuves de marins n'ont pas les moyens de s'offrir cette suprême consolation et devoir envers leur époux. On relève, pour la seule année 1763, dernière année de guerre, cinq messes de Requiem prononcées entre juillet et janvier 1764 soit plus de la moitié de celles de la période 1757-1763. Toutes concernent des capitaines morts pendant un voyage sur le Grand Banc et non sur les vaisseaux du Roi parmi lesquels les deux frères Sebrin, René et Jacques,

808 AM LS E1-43, 17 janvier 1845.
809 AM LS, GG1-57, 12 et 20 avril 1744, Vincent Louineau et Pierre Fradet.
810 AM LS GG1-69, 19 octobre 1776.
811 AM LS, La Chaume GG1-12, 15 décembre 1724 et Les Sables, 8 juillet 1737. Alain CABANTOUS, « Le corps introuvable. Mort et culture maritime (XVI^{e}-XIX^{e} siècles) », *Histoire, économie et société*, 1990, n°3, pp. 321-336.
812 Alain CABANTOUS, *Les citoyens du large*, p. 147. Frédéric CHAUVAUD, *Corps submergés, corps engloutis. Une histoire des noyés et de la noyade de l'Antiquité à nos jours*, Paris, Creaphys, 2007.

morts le 12 septembre pour le premier et le 9 octobre pour le second[813]. Les services furent prononcés les 3 octobre et 8 novembre. Entre 1757 et 1783, les prêtres de l'église Notre-Dame de Bon Port ont ainsi prononcé treize services en mémoire de disparus en mer dont onze pour des capitaines de navire[814]. Jean Merlet a relevé les mêmes proportions sur la période 1700-1750 puisque sur 27 services, 25 sont à destination de capitaines[815]. Ces messes de souvenir assez rares restent limitées à l'élite locale et permettent à la communauté maritime d'intégrer et d'accepter l'idée de la mort du marin sans l'avoir vu réellement une dernière fois. Alain Cabantous voyait en ces messes, des preuves de « *la solidarité maritime à l'intention de ceux morts sans sépulture chrétienne, engloutis dans les profondeurs océaniques redoutées et infernales et dont le repos éternel dépendait partiellement de l'oraison des vivants* »[816]. Quand ce n'est pas un capitaine qui disparaît mais le fils d'un capitaine, la tradition est la même. Quand André Sochet[817], pilote sur la frégate *Hermione* âgé de seulement 21 ans, meurt « *dans les parages de l'Amérique* » en octobre 1781 ses parents, pour honorer leur rang dans la société sablaise, font prononcer un « *service pour le repos de l'âme* » de leur fils.

Les marins enrôlés au service du roi entre 1789 et 1796 déclarés « *présumés morts* » par l'administration maritime forment ainsi 14% des pertes totales de cette période[818]. Au bout d'un certain nombre d'années, il faut accepter l'évidence, le marin disparu ne reviendra pas au foyer conjugal, il est bel et bien mort. Retrouver le corps peut courir à l'obsession pour les terriens tant cela apaise la douleur des familles et atteste avec certitude de la mort de la personne. Pourtant tant que le corps n'est pas retrouvé, le marin reste pour la société et l'administration un « disparu ». L'exemple de cette femme atteste cependant que malgré tout, avec le temps, la vie reprend petit à petit ses droits. Après huit années d'absence sans réapparition, Marie Bonne Mérieau accouche d'un petit, Joseph-Marie, le 22 octobre 1781, du même prénom que son mari disparu depuis 1773. Elle reste selon le prêtre qui rédige l'acte de baptême « *l'épouse légitime* » d'un disparu de même que l'enfant est fils légitime d'un défunt. Est-ce le parrain qui donne ses prénoms au nouveau-né le père de l'enfant ?

813 AM LS, GG1-66 1763.
814 Sur la même période, on ne relève aucun service dans l'église de La Chaume.
815 Jean MERLET, *La mort dans les villes du Bas-Poitou de 1700 à 1750*. Sur cette même période, nous avons recensé 164 morts en mer ce qui signifie que les services ne représentent que 16,5% des décès survenus au loin.
816 Alain CABANTOUS, « Religion et monde maritime au Havre », *Annales de Normandie*, n°1, p. 3-20, 1983.
817 André Sochet, fut enregistré mousse le 10 août 1775 (3P7-2, folio 87) et fit quatre campagnes à Terre-Neuve avec son propre père, le capitaine André Sochet (v. 1725-1792) à bord du *Duc de Nivernais*. En novembre 1777, contrarié par la guerre d'Indépendance américaine, il se reconvertit dans le cabotage avec le capitaine Jacques Lecomte (1744-1783) à bord du *Moule*. Tous deux ne survivront pas à la guerre puisque Jacques Lecomte mourra à Madrosta en mai 1783. Après trois ans et demi de navigation, André Sochet avait été classé matelot le 3 avril 1779, à l'âge de 19 ans. Deux ans plus tard, il succombait à bord de la célèbre frégate royale L'*Hermione*, celle-là même qui avait transporté le marquis de Lafayette aux États-Unis, l'année précédente. Sochet était-il déjà du voyage c'est fort envisageable puisque la frégate n'avait pas quitté les Amériques depuis son départ de Rochefort ?
818 SHD, 3P7-74 soit 15 sur 112, registre 3P7-6, 20 décès sur 208 et registre 3P7-16, 19 décès sur 69.



Document n° 97- AM LS GG1-71, 22 octobre 1781

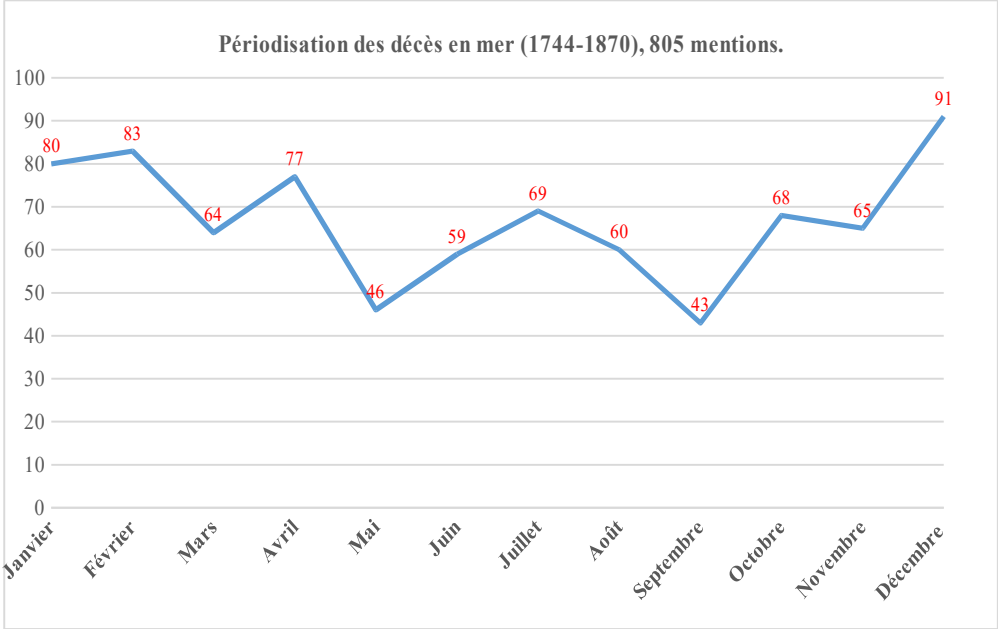
Quand le mari est mort au loin et qu'aucun témoin ne peut affirmer et surtout certifier sa mort, il est difficile pour la prétendue veuve de se remarier par exemple. Ainsi, François Guillon et Louis Amélineau qui étaient embarqués sur *L'Espérance* de La Rochelle pour Saint-Domingue avec Pierre Texier confirment devant notaire que, pris par les Anglais et conduits au château de Porchester, « *le dit Texier ayant été attaqué de maladie fut conduit à l'hôpital de Ferron où il mourut sur la fin du mois de décembre 1747* »[819]. Certains peuvent compter sur l'attestation sérieuse d'un prêtre pour certifier une mort survenue dans un autre pays. Ainsi, le 9 novembre 1810, Joseph Benoît Tessier, âgé de 43 ans, prisonnier après le combat d'Algésiras du 29 Vendémiaire an XIV (21 octobre 1805), « *est mort en peu de temps* » en la paroisse espagnole de Notre Dame des Rémédios (Ténériffe). Le prêtre l'avait confessé et lui avait donné l'eucharistie. Son avis de décès est parvenu à la mairie des Sables quelques mois plus tard[820].

Une périodisation de la mort - Les mois les plus mortifères

« *Sur les côtes girondines, landaises et basques du golfe de Gascogne, les naufrages ont lieu en automne-hiver notamment durant les mois de novembre, décembre et janvier qui concentrent plus des trois-quarts des naufrages ; le mois du solstice d'hiver étant de loin le plus dangereux* »[821] ; il semble, au vue du graphique ci-dessous que la tendance soit la même pour les marins sablais puisque les mois de fin d'automne et d'hiver soit d'octobre à février concentrent 48% des décès.

819 ADV, Bréchard not. $3^{E}70/205$, acte du 18 octobre 1749.
820 AM LS, E1-14. SHD, 3P7-16 folio 69.
821 Josette PONTET, « Naufrages et naufragés dans le golfe de Gascogne », *Le naufrage*, 1999, p. 328-348.

Graphique n°80 : Périodisation mensuelle des décès en mer.



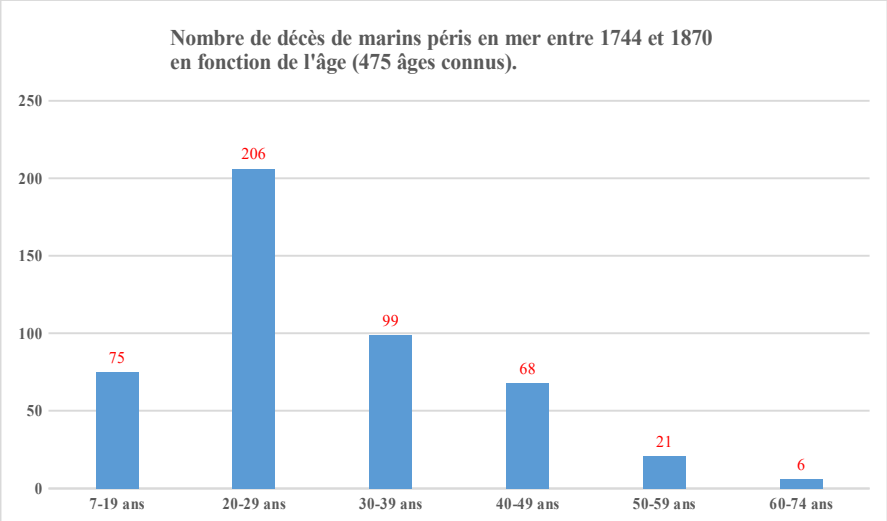
C'est ainsi qu'Alain Cabantous a qualifié de « *trimestre infernal* » les mois de novembre à janvier[822]. Ces décès englobent tout type de décès survenu en mer ou à terre dans un hôpital ou un arsenal ; ils ne concernent donc pas uniquement les naufrages mais ils montrent que cinq mois de l'année concentrent près d'un décès sur deux de marin, en dehors de son domicile, les mois les plus mortifères restant ceux de décembre et février. Dès le mois de mai, un recul de la mort s'amorce avec une baisse de 40% des décès avec le mois précédent ; phénomène remarquable également entre août et septembre où le nombre de décès diminue de 28,4% pondéré cependant par une certaine reprise de la mortalité entre juin et août. Entre novembre et décembre, les décès repartent à la hausse avec une évolution de 40%. Les mois de début d'hiver restent donc les plus critiques comme une précédente étude l'avait déjà montré où les mois de septembre à février représentaient 51% des décès de péris en mer[823].

822 Alain CABANTOUS, *Dix mille marins face à l'océan*, p. 272.
823 Hervé RETUREAU, *Les gens de mer du pays d'Olonne au XVIII^e siècle*, MM Nantes, 1996, p. 77.

La mort en fonction de l'âge

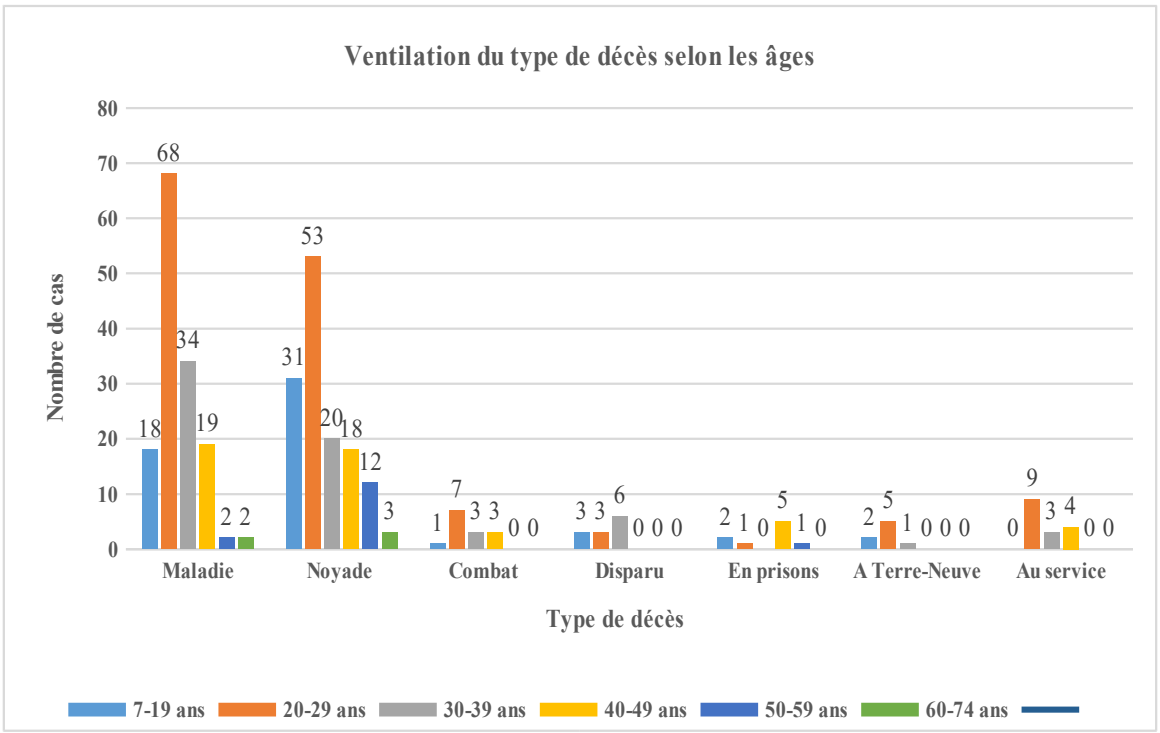
Si les marins sablais morts au large avaient en moyenne vingt-neuf ans et demi[824], plus de 59% d'entre eux n'ont pas atteint cet âge pour mourir au loin. L'âge moyen au décès a légèrement diminué au fil du temps puisque si la moyenne était de 31 ans entre 1744 et 1815, elle est retombée à 29 ans pour la période suivante (1815-1870).

Histogramme n°150 : Répartition par âge des marins péris en mer.



C'est donc avant l'âge de trente ans que la mort terrasse le plus de marins en activité avec près de 60% des cas et 80% des péris en mer avaient moins de quarante ans ; à Fécamp, cette proportion est de 60%[825]. De quoi meurt-on en fonction de l'âge ?

Histogramme n°151 : Répartition des types de décès par tranche d'âge.



824 Statistique établie sur 475 âges connus soit 41,3% du corpus.
825 Alain CABANTOUS, *Ibid.*, p. 281.

Le marin meurt davantage de maladie surtout après vingt-ans car pour la tranche d'âge la plus jeune (avant 19 ans), c'est la mort par noyade qui l'emporte (31 décès) devant la maladie (18 décès). On peut supposer que l'inexpérience des jeunes marins leur fasse commettre quelque imprudence qui se solde par une chute à la mer et une inévitable noyade. Passé vingt-ans et jusqu'à trente-neuf ans la maladie est plus mortifère (102 décès) face à la noyade (73 décès). La mort frappe donc différemment selon l'âge formant ainsi une hiérarchie des causes de la mort.

B - « Mourir en mer, mourir dans la mer »[826]

Dans plus de 33% des cas, la mort du marin survient par noyade et, si l'on inclut dans cette rubrique les disparus en mer, on arrive à près de 48% de mort par submersion. La part des noyés dans les ports de La Manche avoisine elle aussi les 30%[827]. À quelles périodes de l'année les disparitions et morts en mer sont-elles les plus fréquentes et quelles tranches d'âge touchent-t-elles en priorité ?

Parfois, la mort frappe en plein cœur de la ville[828], souvent dans le port où l'on déplore de nombreux accidents en raison d'un manque de luminosité et de protection aux abords des quais voire d'ivresse. Les personnes les plus exposées et aussi les plus vulnérables sont le plus souvent des enfants[829]. Ainsi, de nombreux faits de sauvetage sont débattus en conseil municipal mais, ce chiffre est assurément sous-évalué car nombre d'entre eux ont eu lieu sans être exposés sur la place publique. Le maire des Sables n'hésite pas à récompenser les Sablais qui, au prix de grands dangers, risquent leur vie reconnaissant qu'il leur faut « *beaucoup de courage et de dévouement* »[830]. Le batelier Jacques-Jean Lhommeau (1773-1854), de par sa fonction au cœur du port a régulièrement sauvé de jeunes enfants victimes de leur juvénile imprudence[831]. Ces accidents ne touchent pas que des enfants comme le relate cet article de presse paru en mars 1866 dans lequel on déplore la noyade du patron de *La Jeune Emma* du port de La Rochelle :

Sorti vers neuf heures du soir d'un cabaret de La Chaume où il avait bu du vin blanc en compagnie d'un matelot et du mousse de son équipage ; arrivé sur La Cabaude, en face de leur embarcation, le matelot et le mousse avaient voulu emmener leur patron se coucher à bord de la chaloupe, mais celui-ci s'y était refusé en disant qu'il avait de l'argent et qu'il voulait le dépenser aux Sables. On retrouva son corps au petit matin flottant dans le port[832].

826 Expression empruntée à Gilbert BUTI et Alain CABANTOUS, *Être marin en Europe occidentale (1550-1850),* PUR, 2016, p. 153.

827 Alain CABANTOUS Alain, *Ibid.*, p. 279 avec 35% à Dunkerque, 29,7% au Havre, 26,6% à Fécamp, 31,7% à Boulogne.

828 L'arrière-port est lui aussi particulièrement dangereux car, le 24 août 1852, un jeune garçon d'écurie tombe dans le chenal de la porte de Nantes et manque d'y périr ; ses trois chevaux ne seront pas sauvés ce qui laisse entrevoir la profondeur du chenal à cet endroit. D'ailleurs en novembre 1857 (AM LS D-II-81, 4 novembre 1857), la question de sécuriser les abords du quai de La Chaume par un parapet « *du point de débarquement jusqu'au phare* » figure à l'ordre du jour du conseil municipal sous prétexte que « *plusieurs accidents mortels résultent de l'absence de ce talus protecteur* » Ce parapet fera l'objet d'une extension par décision du conseil du 8 octobre 1863 (AM LS D-II-82).

829 AM LS D-II-80, 14 septembre 1850, Simon Rousseau, 27 ans sauve Tranquille Charrier (6 ans) et reçoit 25 francs de gratification et un mois plus tôt, Eugène Musseau avait sauvé le fils de l'avocat Chappot, une médaille d'honneur avait été demandée. Le 3 août 1852, Tesson et Noleau sauvent Pierre Giraud, âgé de treize ans également tombé dans le port. Le 22 août 1853, c'est Amédée Daubeuf qui sauve François Thibaudeau, dix ans. Les exemples sont pléthores et ces maigres pécules viennent en aide à des familles miséreuses telles celle du portefaix Charles Rauld « *père de trois enfants et indigent* » qui reçoit 20 francs pour avoir sauvé un douanier de la noyade le 15 novembre 1839 (D-II-79).

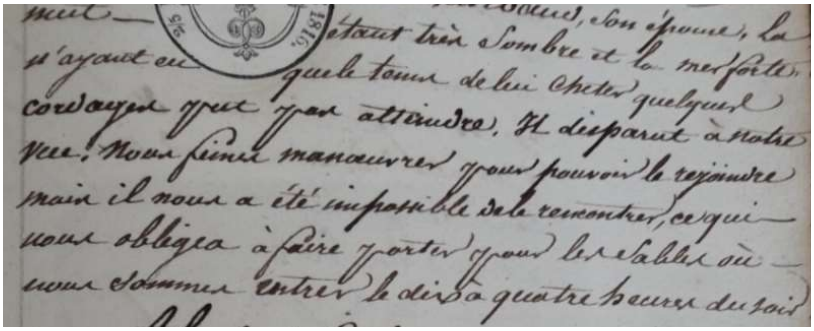
830 À l'adresse de l'aspirant au long-cours Désiré, Jean-Charles Berge (1819-1856, mort à La Havane) (D-II-80, 24 août 1844 et D-II-9, même date). Il reçut une médaille d'honneur en argent le 31 mai 1845 (3P7-41, n°53).

831 AM D-I-13, 21 janvier 1827. Cohorte 3, n°446.

832 AM LS, *Journal des Sables*, 25 mars 1866.

Les noyades individuelles

Le navire, outil de travail des marins, peut devenir un danger. Une inattention peut vite s'avérer fatale et, les mousses ou novices encore inexpérimentés sont souvent les premiers touchés même s'ils ne représentent que 15,8% des morts en mer[833]. Parfois, victimes de leur insouciance : un jeu tourne mal comme ce fut le cas, le 20 février 1829 à bord du *Jeune Mars* du Havre à bord duquel deux sablais, Pierre Théodore Bertret, 31 ans et Bon Victor Gillet, 20 ans étaient embarqués. Les deux malheureux « *se colletaient en plaisantant sur le pont à bâbord et, dans leur lutte, ils sont tombés par-dessus la lisse* »[834]. Un cri est lancé « *Deux hommes à la mer !* ». On mit un canot à la mer avec deux hommes et le capitaine, juché sur les barres du perroquet, observait, scrutait la ligne de flottaison pour tenter d'apercevoir les deux marins. On arrêta les recherches au bout d'une heure. L'accident arrive au moment où on l'attend le moins. Ainsi Jean-Pascal Ardor en « *saluant un de ses amis qui passait et qu'alors, la force du vent lui ayant fait voler sa capote sur la tête, l'a fait tomber à l'eau* »[835]. Les sautes de vent sont redoutées car inattendues comme pour François Bremaud (1809-1828) novice à bord du lougre *Le Jules-Adolphe*, qui « *a été frappé d'une telle force qu'il en a été enlevé de dessus le pont du navire et jeté très loin hors de bord sans que nous en eussions connaissance. Ce n'est que par un seul cri qu'il a jeté et a coulé de suite. Ce malheureux ne sachant nager s'est noyé ce qui nous a fait croire que le coup qu'il a reçu l'a beaucoup fracturé* »[836]. Quand un homme tombe à la mer, on essaie désespérément de lui jeter le plus promptement des cages à poules[837] ou des cordages[838] pour qu'il puisse s'agripper et se sauver mais bien souvent, ces tentatives restent vaines, le marin, assommé par le choc reçu coule la plupart du temps, à pic et, la vitesse du navire ou le mauvais état de la mer rendent les manœuvres de sauvetage extrêmement difficiles et souvent vaines. **(Document n°98 - Disparition en mer d'André Nauleau du bord de *L'Alouette*, le 10 avril 1826, AM LS, E1-24).**



« La nuit étant très sombre et la mer forte, n'ayant eu que le temps de lui jeter quelques cordages put pas atteindre. Il disparut à notre vue. Nous fîmes manœuvrer pour pouvoir le rejoindre mais il nous été impossible de le rencontrer ce qui nous obligea à faire porter pour les Sables où nous sommes entrés le dix à quatre heures du soir ».

Seul François Aimé Biret (1816-1844) matelot à bord du brick *Le Saint-Pierre*, au grand cabotage, eut quelque espoir quand il vit ses camarades s'élancer, à bord de leur canot, vers lui. Face à ses camarades, sur le point de le secourir, il leur exhorta un ultime « *Oh mon Dieu, nagez-vite !* » puis, il disparut à jamais dans les abîmes étant à trois lieues de Barcelone

833 Soit 75 enfants de 7 à 19 ans du corpus sur 475 âges connus. Les deux plus jeunes, Charles Bégaud, 7 ans et Louis Benjamin Geindreau, 9 ans, sont morts les 24 janvier et 14 février 1820.
834 AM LS E1-27.
835 AM LS 20 décembre 1822 (E1-20), embarqué sur le chasse-marée *L'Heureux Décidé* de Nantes, capitaine Pierre Ardor son frère.
836 AM LS, E1-26 19 juillet 1828.
837 AM LS, E1-27 30 janvier 1829, comme pour Joseph Hercule Soulard, 27 ans, embarqué sur *Le Printemps* ou Félix Jotereau, 24 ans, le 5 novembre 1826 sur *L'Actif* de Bordeaux.
838 AM LS, E1-24 9 avril 1826, André Nauleau, 51 ans, embarqué sur *L'Alouette* de Nantes.

par 41°19 de latitude Nord et 0°9 de longitude Ouest. Le registre matricule stipule néanmoins « *le canot a resté un grand quart d'heure pour voir s'il n'aurait pas reparu cela a été vain. Il n'a plus reparu* ». Disparu en mer le 7 octobre 1844 à l'âge de 28 ans, il fut porté aux Absents sans nouvelles, deux ans plus tard, jour pour jour[839].

L'équipage devait alors se résigner à abandonner son coéquipier aux flots comme le relate cet article du *Journal des Sables* où un fils se noie sous les yeux horrifiés de son père[840]

Le 21, de ce mois, dans l'après-midi, le nommé Fradet âgé de 17 ans, matelot à bord de la chaloupe de pêche Sainte-Anne, patron Fradet son père a été jeté à la mer par l'écoute de misaine à environ trois milles de notre port. Étourdi probablement par le coup, ce malheureux a immédiatement coulé à pic sans qu'aucun secours n'ait pu lui être porté. Le cadavre de cet infortuné n'a pas encore été rendu par les flots.

Les travaux dans la voilure souvent périlleux en fonction de l'état de la mer étaient également des sources d'accident. Combien de jeunes marins sont tombés sur le pont comme Félix Jotereau embarqué sur le brick *L'Actif* de Bordeaux qui « *tombe à la mer des verlingues de misaine en revenant de dessus la vergue pour y amarrer quelques rabans d'envergure et voulant passer à celle des petits huniers pour y aider à prendre le 3ème ris […] ventant alors très grand frais ESE, la mer très agitée, le temps très pluvieux, très obscur, gouvernant au SSW et filant six nœuds* ». Le malheureux projeté à la mer ne put être sauvé, par ailleurs il « *ne savait pas nager* »[841].

Les naufrages collectifs[842]

Quand la noyade est collective c'est souvent du fait d'un naufrage. Parfois tout l'équipage succombe, ne laissant aucun témoin pour raconter les faits. Le naufrage emporte avec lui le navire, le contenu et les hommes. Le naufrage provient du latin *naufragium* formé à partir des mots *navis* (nef) et *frangere* (briser) laissant entrevoir l'issue violente et inéluctable de l'événement. Mourir dans de telles circonstances implique, dans un premier temps, de la part de l'équipage une forme de lutte à l'égard des éléments puis, devant la démesure des éléments en furie face à des hommes désemparés, une certaine résignation vis-à-vis de l'inéluctable issue. C'est aussi en ces circonstances que la foi et la piété maritime peuvent se mesurer à l'aune individuelle ou collective. Pour l'Église qui a toujours considéré la mer comme un espace infernal et à craindre, placé de fait en dehors des terres sacrées, mourir en mer, se double de fortes connotations de peur et d'angoisse[843]. Le Nouveau Testament revient quelque peu sur le fait qu'il faille redouter son courroux notamment dans l'épisode de *La Tempête apaisée* alors que, d'un autre côté, l'eau purifie le Chrétien et Philippe Bonnichon remarque que dans ce cas-là « *les flots sont porteurs de mort mais promesse de vie* »[844].

839 SHD, 3P7-34 folio 338. Embarqué le 11 juin 1844 sur ce navire, capitaine Menou

840 AM LS, 4J2, *Journal des Sables* du 30 mars 1862. Il s'agit de Prudent, Jean, Hilaire Fradet (1844-1862) fils de Louis Hilaire (1818-1874) et de Poiroux Françoise Hortense (1817-1908), cohorte n°1, n°281. Il naviguait avec son père à bord de ce même navire depuis le 18 octobre 1860 où il avait été porté novice provenant des mousses (3P7-56, n°805).

841 AM LS, E1-24, 5 novembre 1826 (acte du ?).

842 Christian BUCHET, Claude THOMASSET, *Le naufrage*. Actes du colloque tenu à l'Institut catholique de Paris (28-30 janvier 1998), éditions Champion-Varia, Genève, 1999.

843 Alain CABANTOUS, *Le ciel dans la mer : christianisme et civilisation maritime, XVIe-XIXe siècles*, Fayard, 1990. Jean DELUMEAU, *La peur en Occident, XIVe-XVIIIe siècles*, Paris, Fayard, 1978.

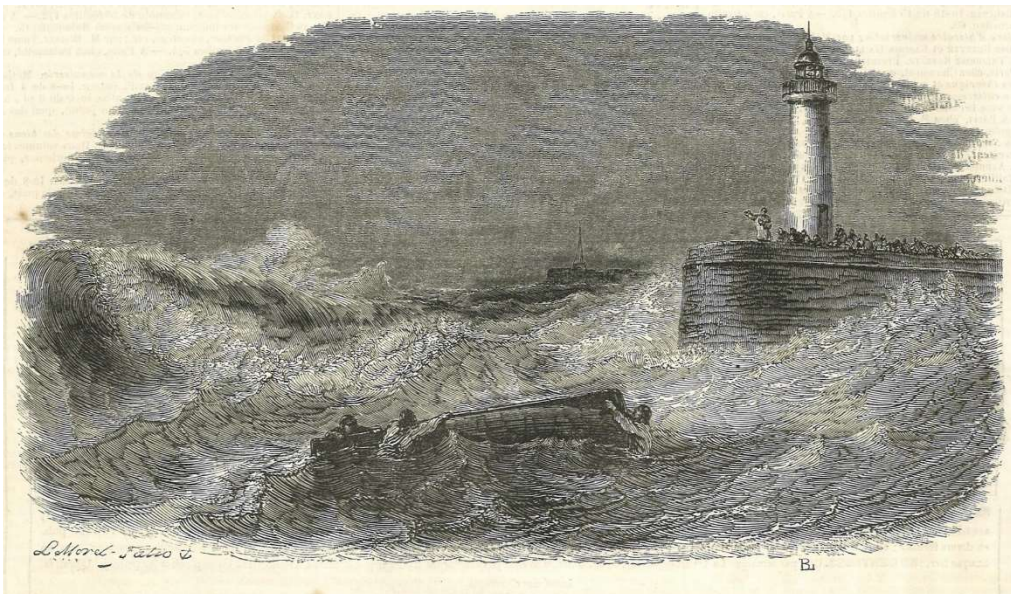
844 Philippe BONNICHON, « Naufrage et spiritualité à l'époque moderne », *Le naufrage*, p. 85-100.

Les éléments en furie font craindre le pire à la population autochtone habituée aux naufrages hivernaux. Le 21 janvier 1757 André Collinet[845] se fait le rapporteur d'un événement qui s'est joué devant la ville et à la vue de tous ; phénomène récurrent :

Sur les quatre heures du matin, à marée pleine, les vents à ouest, à sept heures, nos chaloupes sont sorties du port. Sitôt qu'elles ont été en rade, la grosse mer les a forcées à rentrer. Le jusant était violent ; plusieurs ont fait naufrage sur les sept heures en la parée des Sables, entre autres Charles Jamet, de La Chaume, qui s'est noyé, ainsi que son fils et son neveu[846]. Sur le midi, avec beaucoup de peine, on a conduit les chaloupes échouées de la parée en le port.

La même année, mais en juillet, la chaloupe *Le Caribou* commandée par le patron Blanchard « *en levant ses cordes* », subit le même sort et entraîne dans la mort cinq marins dont les mousses Jacques Bertret et Jacques Raffin[847]. Les corps des enfants rejetés sur la plage furent inhumés aussitôt.

Nous ne pouvons pas dresser la triste litanie de tous les naufrages survenus sur le littoral sablais mais, la décennie 1820 fut particulièrement accidentogène notamment le 24 janvier 1820 où « *une chaloupe de pêche de ce port […] fut engloutie par les flots presque à l'entrée du havre et à la vue d'un grand nombre d'habitants […]* »[848]. La côte fut donc un facteur incontournable de naufrages et le plateau des Barges en particulier. Les tragédies maritimes se succèdent presque chaque hiver lorsque les chaloupes sont drossées sur la plage soit dans la zone des rochers à l'Est ou bien au pied du fort Saint-Nicolas à La Chaume.



Document n°99 - Absolution donnée à des naufragés du haut de la jetée des Sables-d'Olonne, *L'Illustration*, journal universel, 31 octobre 1846.

Parfois, le naufrage a lieu au loin. C'est ainsi qu'en janvier 1856, un trois-mâts bordelais de 258 tonneaux, *Le France et Angleterre,* construit l'année précédente et commandé par deux capitaines sablais Armand Alexandre Odin (1810-1856)[849] et Léandre Adolphe Buffet (1829-1881) disparaissait le 9 janvier 1856 entre Tarifa et Trafalgar[850]. Cette

845 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche*, p. 89-90.
846 SHD, 3P7-1 n°131 (René Taugour, 13 ans) et Pierre Poulailleau, âgé de 15 ans (n°204). Le fils Jamet ne figure pas dans le registre des mousses de la période.
847 Philippe BONNICHON, *Ibid*., p. 91 et SHD, 3P7-1 n°102 et 140.
848 AM LS, E1-18
849 Cohorte 2 n°541.
850 AM LS, O-XXII-33. Buffet sera rapatrié à Cherbourg par la frégate à vapeur l'*Asmadée* (3P7-69, folio 98). Le 5 juin 1856, il embarque à Bordeaux pour l'île Maurice comme second à bord du *Paragon*.

catastrophe racontée par l'unique rescapé, le sieur Buffet, est effrayante tant on mesure l'impuissance de l'équipage en proie aux éléments d'une violence inouïe. Ce naufrage causa la perte de quatorze hommes de l'équipage. Suivons le récit du capitaine Buffet qui avait embarqué à bord de ce navire le 16 janvier 1855. Ce dernier était destiné au long-cours pour La Réunion. Le capitaine Odin, reçu à ce grade le 30 mai 1836, et son second, le 25 juillet 1854, étaient des hommes d'expérience[851]. Odin avait à son actif, près de vingt années de commandement dans l'océan Indien[852]. Ce trois-mâts avait quitté la côte du Coromandel le 1er septembre 1855 à destination de Marseille avec un chargement de sésame et de bois rouge. Naviguant par beau temps, le navire toucha St Denis (île Bourbon) le 12 octobre, doubla le cap de Bonne Espérance le 1er novembre, l'île de Sainte-Hélène le 25 puis resta à la cape aux alentours du 15 décembre. Le 20 décembre, *Le France et Angleterre* reprenait sa route vers l'embouchure de Gibraltar qu'il reconnut le 6 janvier 1856, trois jours avant le naufrage. Le 8 janvier 1856, ils entrent dans le détroit et essuient une redoutable tempête qui les pousse impitoyablement vers la côte. Le capitaine, seul maître à bord, ordonna d'exécuter les manœuvres appropriées mais, rien n'y fit, à 8 heures « *nous étions dans les brisants* » déplore Buffet et « *nous touchâmes sur une chaîne de rochers* » où ils échouèrent. L'équipage se réfugie là où il le peut pour se prémunir des assauts de la mer qui, avec la marée montante, avait redoublé de furie et emportait tout sur son passage. La dunette est enlevée et, en début d'après-midi, le grand-mât se brise « *au ras du pont* » tuant, dans sa chute, le maître d'équipage. Désormais, les marins savent leur vie en sursis. Les canots jetés à la mer sont impitoyablement brisés. Dans un immense désespoir, huit hommes se jettent à l'eau et quelques minutes plus tard, le capitaine, se résigne à quitter le navire avec son second et un des novices. Ne restent à bord qu'un matelot malade et les deux mousses. Buffet sera le seul et unique survivant de ce drame de la mer dans lequel périrent cinq marins sablais : le capitaine Odin, deux novices de 18 et 19 ans (Célestin Poiroux et Pitre Buchou)[853], le pilotin Samson Louineau, 19 ans et le mousse Léon Bremaud, âgé de 14 ans[854]. Le jugement de disparition officielle des membres d'équipage fut déclaré le 26 décembre 1856 et porté à l'État-civil de la mairie des Sables[855].

Adolphe Buffet précisera en fin de déclaration « *Je laissais donc le lieu du sinistre avec beaucoup de tristesse car j'y laissais cinq cadavres qui n'ont pu être retirés* ».

Face aux éléments déchaînés porteurs de violence et de mort, les marins savaient faire face. Partis d'élans spontanés et individuels, ils ont su se structurer en associations au fil du temps et se doter, à l'image des ports anglais et normands, d'une société de sauvetage en mer.

851 SHD, 3P7-68, folio 107 et 24.
852 SHD, 3P7-69 folio 43.
853 Cohortes n°144, 540 et 587. Célestin Poiroux est enregistré sur la matricule des gens de mer sous le nom de Poireau (3P7-62, n°357).
854 SHD, 3P7-50, registre des mousses n°101. Inscrit maritime le 15 juin 1853 pour ses douze ans. Dès février 1854, il embarque depuis Bordeaux au cabotage sur la bisquine *Eugénie*, avec son père, Gabriel, Aimé Bremaud (1808-1876, cohorte 2 n°129), reçu maître au cabotage le 21 juin 1832 à Rochefort (3P7-69, n°104).
855 AM LS, E1-56, 1856.

Une solidarité maritime bien ancrée

La solidarité des gens de mer n'est pas un vain mot puisque d'anciens témoignages et récits en attestent. Le port était même équipé d'une boîte de secours pour les noyés[856] et un négociant sablais, Jacques Mercier (1703-1786), avait inventé un système de sauvetage qu'il proposa au Secrétaire d'État à la Marine, le comte de Maurepas en décembre 1746[857]. L'inventeur précise que :

Les naufrages que je vois fréquemment arriver depuis plusieurs années que j'habite les Sables-d'Olonne et qui détruisent une infinité d'hommes m'ont donné l'idée de chercher un moyen afin d'éviter qu'il n'en périt une si grande quantité. J'ai pour cela fait une espèce de ballon d'une peau apprêtée et flexible.

En 1747, un navire marchand nantais de 500 tonneaux, *La Placelière,* fait naufrage sur « *sur la pointe du Gros Ringue de la Grande Barge* ». Le capitaine Le Monnier put cependant compter sur l'aide des marins chaumois guidés par Vincent Pineau et le capitaine Boivin qui sauvèrent l'équipage avec des matelots harangués par le curé car ce jour-là, les sauveteurs semblaient peu enclins à aider cet équipage en grande détresse[858].

En février 1824, un lougre de Donges, *Le Juste* fit naufrage avec ses deux hommes à l'entrée du port qui disparurent dans le sauvetage malheureusement vain dirigé par le capitaine Luc Béliard (1763-1824). Derrière lui figuraient Jean Jotereau, 36 ans, Jean-Marie Videau, 47 ans, Louis Charrier, 48 ans, François Daviot, 51 ans et son fils Mathurin, âgé de 23 ans et Louis-Joseph Pitra, 44 ans. Ce dernier mourut « *en sa demeure par suite des grandes fatigues qu'il a éprouvées* ». Ce jour néfaste du 28 février 1824, le port perdit sept hommes, tous Chaumois. Les hommes arrivent mourant sur le rivage et les infimes soins prodigués sont bien maigres pour les sauver. Les techniques de réanimation étaient encore rudimentaires même si en août 1840, en raison de l'affluence de baigneurs sur la plage, la Ville fit l'acquisition de deux appareils fumigatoires[859].

Dès septembre 1826, des projets d'établissement de bateaux de sauvetage à demeure aux Sables sont envisagés à la demande du sous-préfet. Le maire et les marins consultés y sont favorables et les bateaux attendus ressembleraient aux light boat anglais et écossais. En plus de ces embarcations, les professionnels de la mer estiment qu'en raison des dangers de la côte, des navires lestés sur zones à la manière de corps-morts et placés aux endroits les plus dangereux pourraient aider les marins en détresse[860]. On ne peut énumérer tous les faits héroïques qui sont survenus aux abords des Sables mais certains marins, se distinguent. Le conseil municipal reconnaît ces initiatives privées ou collectives et, dès juillet 1820, entreprend de distribuer des médailles pour récompenser ceux qui sont intervenus lors des accidents de l'hiver précédent[861]. L'intrépide Pierre Barré (1792-1883)[862], mort nonagénaire

856 AM LS D-I-3, 16 décembre 1785.

857 André SIGOGNEAU, « Aspects de la vie maritime en Bas-Poitou. Le sauvetage en mer vu par un receveur des Tailles au XVIII[e] siècle », *Société d'émulation de la Vendée*, 1985, p. 65-74.

858 Alain GÉRARD Alain, *Ibid.*, p. 211-213.

859 Michèle BATTESTI, « Le sauvetage maritime en France au XIX[e] siècle ou la mer apprivoisée ? », *Le naufrage*, p.111. AM D-I-17, 3 août 1840. On craignait « *pour l'avenir le renouvellement des accidents par submersion* ».

860 AM LS D-II-78, 4 septembre 1826. Avec l'arrivée des bains de mer, des surveillants de baignade sont recrutés à la belle saison comme Bénoni Dourneau et Louis Joseph Royaux tous deux marins-pêcheurs (D-II-11, 2 juillet 1868). Le 7 août suivant Dourneau est renvoyé pour ne pas avoir voulu venir en aide à deux baigneurs en danger.

861 AM LS D-II-4, 16 juillet 1820. En 1844 (3 novembre et 12 décembre), AM, LS D-II-80, Jean Gaspard Laurent (1805-1845, péri en mer) qui avait déjà reçu deux médailles en argent (1829 et 1833) reçut une médaille en or par décision ministérielle du 31 mai 1845 (SHD, 3P7-34, n°147). Quelles circonstances avaient concouru à une telle distinction ? Nous ne le savons pas.

862 Cohorte n°2, n°37. AM LS D-II-80, 11 février 1848 et AM LS, D-II-9 (11 février et 17 juin 1848).

fut cité pour son courage à plusieurs reprises[863]. En février 1848, la chaloupe *La Lucie* capitaine Charles-Simon Rousseau[864] disparaît avec quatre marins de son équipage auprès des Barges. Barré réussit à extraire deux marins des griffes de l'océan. Le maire des Sables loue la « *conduite généreuse, hardie et périlleuse* » du patron et en même temps de l'équipage[865] de la chaloupe *La Maria* qui affrontèrent ce péril « *par une mer démontée et un vent affreux* ». Pierre Barré qui s'était déjà fait remarquer pour des faits semblables puisqu'il avait été décoré de deux médailles dont celle de Sainte-Hélène reçut cette fois-ci une médaille d'honneur en or, en présence du sous-préfet, du commissaire et du trésorier de la Marine. Il semble que spontanément les marins viennent au secours de marins en difficulté. Même les journalistes soulignent ce formidable instinct comme en juin 1863 lorsque[866] :

L'équipage n'a eu que le temps de se sauver dans le canot, qui a été hâlé à terre par les nombreux marins des Sables qui s'étaient portés en foule pour porter secours.

Le 1er janvier 1868 le capitaine Breluzeau[867] des Sables à bord du lougre *Nautile* vint porter secours dans l'OSO de l'île d'Yeu au navire la goélette *Jeune Sablaise* du port d'Ars, chargée de fer, à destination de Basse-Indre. Ce navire démâté, coulait avec six pieds d'eau dans la cale et avec un équipage exténué : « *un homme était gelé, seul le capitaine était valide et encourageait ses matelots malgré le peu d'espoir qu'il avait de sortir de sa terrible position. Le navire coulait sous les pieds et menaçait à chaque instant d'engloutir les pauvres marins* ». Alors que deux navires avaient déjà tenté d'aborder la goélette, le capitaine Breluzeau tenta le sauvetage et fit mettre son canot à l'eau. Il réussit au prix d'immenses efforts, « *malgré la fureur des vagues* » à descendre « *le jeune novice dont les membres inférieurs étaient complètement gelés ; puis vint le tour des autres marins, dont les mains étaient criblées de blessures* […] *Les marins sauveteurs se dépouillèrent de leurs vêtements pour en recouvrir les membres engourdis de leurs frères. Six jours s'écoulèrent dans cette position ; la mer était toujours furieuse, sept pouces de glace sur le pont entravaient les manœuvres, les vivres allaient manquer* ». Breluzeau aperçut le port de La Flotte et les rescapés furent conduits sur l'hôpital de Saint-Martin et sauvés. Le journaliste conclut en cette envolée lyrique :

On est heureux de constater que nos jeunes marins ne dégénèrent pas et qu'ils ont conservé de leurs pères ces vieilles et nobles traditions de dévouement[868].

Hormis ces actes de sauvetage individuels ou collectifs improvisés face à l'urgence du danger qui couvrait, la société maritime chercha aussi à s'organiser et à se doter de structures

863 AM LS D-II-79, 3 juin 1839 et D-II-8, 6 janvier 1839 (enfant Mounier de 8 ans sauvé). Le 2 novembre 1838 il est fait mention du sauvetage du jeune Babin âgé de six ans par le marin Bouet. L'enfant tombé dans le port, près de l'éperon : « le courant l'avait déjà entraîné loin » (D-II-8) ; le 29 juin 1844 c'est le nommé Hecht qui se jette tout habillé pour sauver le jeune Briand et encore le 26 mai 1847, le marin Péroux sauve deux jeunes enfants tombés du haut du quai de La Chaume (D-II-9, 26 mai 1847).

864 Cohorte 2, n°631.

865 L'équipage de *La Maria* était composé des nommés suivants : Étienne Clerjeau (1793-1875), 54 ans, Pierre-Jacques Servanteau (1815-1890), 32 ans, Louis Bruneleau (1804-1855), 42 ans, Xavier Clerjeau (1831-1849), fils du précédent, 16 ans et Pacifique Bruneleau (1831-1900), 17 ans, neveu du précédent. Le maire informe le préfet qu'ils sont « *peu aisés* » hormis Étienne Clerjeau qui lui est « *tout à fait malheureux* ». Seul Pierre Barré se distingue du lot quant à son niveau de vie qualifié d'au « *dessus de tout besoin* » grâce à son « *activité et sa bonne conduite* ». La précarité semble être le lot des équipages de matelots. Pierre Barré commandait cette chaloupe de 8,6 tonneaux depuis le 17 janvier 1839 (3P7-34, folio n°40). Elle avait été construite en 1839 sur les cales de Séraphin Chaigneau pour le compte de la veuve Louineau-Saunier et Barré en détenait déjà le tiers (ADV, 5P-104). *La Maria* navigua jusqu'en 1859 soit durant vingt années. En février 1848, il en était bien encore le patron (3P7-40, folio n°4). Il avait obtenu le grade de pilote-lamaneur en mai 1845.

866 AM LS, *Journal des Sables*, 11 juin 1863.

867 Il s'agit de Charles Breluzeau (1806-1862, péri en mer, cohorte 2 n°128).

868 AM LS, *Journal des Sables*, 26 janvier 1868.

pour secourir les marins en détresses. Le port des Sables disposa d'une société de sauvetage dès novembre 1863 et d'un bateau de sauvetage à partir de janvier 1867 alors que la Société Centrale des Naufragés avait été fondée en 1865 ; le port des Sables a donc devancé de deux années, la création officielle d'une société de sauvetage. La première sortie eut lieu le 20 février 1867 pour secourir deux chaloupes *La Jeune Lucie* et *La Mère de Famille*[869]. Le premier équipage formé par le patron Anselme Maraud (1842-1910) et son second Pierre Crouzillat (1835-1910)[870] était composé de 17 canotiers formé d'hommes jeunes d'une moyenne d'âge de 24 ans[871] dont un seul vivait aux Sables[872]. Tous les autres étaient de La Chaume pour des raisons évidentes de proximité puisqu'à cette époque le canot de sauvetage était installé dans l'anse des fontaines au pied de la tour d'Arundel. Il fallait donc partir promptement au secours des marins en détresse.



Document n°100 - L'anse des fontaines à La Chaume permettait un accès au chenal en passant sous une voûte. Le canot de sauvetage toucha cette voûte pour sa sortie du 24 avril 1868 ce qui l'endommagea et provoqua sa perte.

Ce dernier fut mis à rude épreuve dès l'année suivante avec un autre équipage[873]. En effet, l'horreur atteint ainsi son paroxysme le 24 avril 1868 alors qu'il « *ventait grand vent d'ouest et que la mer était grosse* ». Quatre chaloupes réussirent à rentrer à bon port sous l'œil vigilant du patron du canot de sauvetage[874] lorsqu'une chaloupe de pêche, *Cœur de Jésus et Marie* [875] chavira « *par le travers des Barges* ». Montée par six marins dont les trois frères

869 ADV, 5P-111 et 108, chaloupes construites par Jules Nouleau en 1856 et 1853 pour les comptes de Martial Berthomé et Philippe Thesson.

870 Pierre Léopold Crouzillat, inscrit maritime aux Sables en provenance de l'île de Ré le 20 juillet 1864 (3P7-60 et 63, n°770).

871 Pierre-Antoine Gesse, le benjamin n'avait que 17 ans.

872 En la personne d'Anselme Aimé Buton (1835-1884) fils de Louis-Aimé Buton (1799-1862) et d'Esprit Constance Magneau, poissonnière (1799-1881), cohorte 1 et 2, n°153-154. Anselme Buton commença mousse quelques jours avant son dixième anniversaire le 1er mars 1845 (3P7-27, n°204) et poursuivit novice le 5 juin 1850.

873 « 150 ans de sauvetage », *Revue Olona* n°182, 2002, p.7-8.

874 *Annales du sauvetage maritime, 1er octobre 1966*, séance du conseil du 30 avril 1868.

875 ADV, Actes de francisation 5P-108. Chaloupe de 27,7 tonneaux, construite en 1867 pour Antoine Rouillé par le chantier Edme Chaigneau.

Rouillé[876] et les deux cousins Péroux, l'équipage put néanmoins compter sur le prompt secours du tout nouveau canot de sauvetage. Cet « événement épouvantable » comme le qualifia *La Gazette vendéenne*[877] se solda par la disparition de quatorze jeunes personnes.





Documents n°101 et 102- Anselme Maraud (1842-1910), 1er patron du bateau de sauvetage des Sables (coll. part) à gauche. Il reçut la Légion d'honneur le 6 mai 1868 par décret de Napoléon III et Pierre Léopold Crouzillat (1835-1910), patron en second du 1er bateau de sauvetage, à droite mais qui ne prit pas part au sauvetage d'avril 1868 (Fonds Crouzillat-Villaine, coll. AM LS cote 22J).

En janvier 1869, une grande cérémonie religieuse bénit une bannière de sauvetage aux armes de la ville et le bateau de sauvetage. Le curé Durand très ému rappela qu'il existe « *des cœurs sensibles qui savent se dévouer* » n'hésitant pas à « *exposer leur vie pour le salut de leurs frères* ». Il se félicita de la bénédiction du canot de sauvetage car « *quel vaisseau a le plus besoin de cette influence céleste que la barque de sauvetage ? Elle qui ne doit voguer qu'à travers les ouragans et les flots déchaînés ?* »[878].

Le curé, comme pour témoigner du drame vécu, laissa une note dans le registre des baptêmes que voici :

L'an de notre Seigneur 1868 et le vendredi 24 du mois d'avril, un épouvantable sinistre qui a coûté la vie à treize marins de la paroisse de La Chaume est venu porter le deuil et la désolation au sein de notre population. Par une horrible tempête, vers les quatre heures du soir, une chaloupe de pêche appartenant à André Rouillé de La Chaume et montée par six hommes est tout à coup engloutie par les flots au moment où elle va entrer dans le port. Le bateau de sauvetage monté par dix jeunes marins de La Chaume sort immédiatement du port pour aller recueillir les malheureux naufragés. Après des efforts inouïs et une manœuvre très habile ces héroïques jeunes gens parviennent à recueillir à bord du bateau de sauvetage cinq des malheureux naufragés ; déjà ils se disposent à regagner le port où les attendent avec une anxiété indescriptible la population des deux paroisses qui s'est presque toute entière portée sur la jetée et sur les quais lorsqu'une vague énorme qui s'élève comme une montagne vient tout à coup s'abattre sur le bateau de sauvetage et l'engloutir sous les yeux des

876 Le patron André Rouillé après avoir navigué pendant deux années à bord du canot *Cinq frères et deux sœurs* construit en 1856 pour le compte de son père (5P-118 et 3P7-63, n°720), prit en charge *Cœur de Jésus et Marie* à l'âge de 22 ans dès sa construction en 1867. Leur père Antoine Rouillé (1817-1880, cohorte 1, n°627) fit construire la chaloupe *Six frères et trois sœurs* après deux autres naissances survenues en 1856 et 1858 (5P-108). Les enfants Rouillé débutèrent dans le métier à un âge précoce : dix ans pour Charles Clovis (3P7-50, n°117) et dix ans et demi pour Isaïe (3P7-50, n°177).
877 *La Gazette vendéenne* du 29 avril 1868.
878 AM LS 4J-2, *Journal des Sables* du 17 janvier 1869.

familles éplorées de ces seize jeunes marins et de plusieurs milliers de spectateurs [] Un prêtre témoin du sinistre a pu donner l'absolution à des malheureuses victimes.

En dehors des dangers inhérents au bateau et à l'océan, la maladie est aussi un redoutable facteur de mort.

Maladies contractées à bord

La maladie reste la première cause de mortalité avec 33% des décès. Les vaisseaux étaient eux-mêmes de véritables nids à microbes ce qu'Alain Corbin a qualifié de « *marais flottant* » propice aux infections de toutes sortes comme le typhus ou la dysenterie[879]. Ainsi, la maladie apparaît comme la seconde cause de mortalité pour les navigants. Michel Mollat évoquait à juste titre la « misère physique du marin » plus mortifère que les guerres elles-mêmes[880]. Dans la mémoire collective maritime certaines épidémies étaient restées tristement célèbres comme celle survenue à l'escadre de l'amiral Dubois de la Motte en 1757 à Brest qui s'était soldée par des milliers de malades dus au seul typhus à tel point que ces épidémies furent considérées par Michel Vergé-Franceschi comme le « *fléau atlantique du XVIII^e^ siècle* »[881].

Entre 1817 et 1819, dix-huit marins trépassent à l'hôpital de Pointe-à-Pitre à la Guadeloupe pour la plupart de fièvre jaune ce qui représente plus de 64% des décès sur ces trois années[882]. Les édiles sablais s'en font d'ailleurs l'écho quelques années plus tard[883]. Ces marins étaient embarqués, sur des navires de commerce de Bordeaux, tels *La Mathilde* ou *Le Neptune* ou bien encore *La Geneviève* de Nantes. C'est à bord de ce dernier que l'on dénombrera le plus de pertes (4) quant aux deux autres, deux marins qui rendent leur dernier soupir sous le ciel antillais. L'un échappe à la mort par désertion. C'est ce que nous apprend la matricule d'Athanase Raimbert (1789-1866)[884] qui « *a déclaré être déserteur dudit navire* [*La Mathilde*] *étant à la Guadeloupe pour éviter la fièvre jaune dont tous ses camarades ont été atteints et ont presque généralement succombé* ». Les tropiques sont favorables aux fièvres souvent fatales comme pour Jacques-Joseph Ruchaud (1785-1822), charpentier sur *La Bonne Amélie* qui meurt à l'âge de 36 ans, de fièvre jaune à Santiago de Cuba, lors d'une traversée négrière[885]. À bord d'un autre négrier, *La Félicie*, c'est le capitaine Jean-Charles Berge qui est terrassé lui aussi par une « fièvre inflammatoire » le 13 juin 1825 à Bamy (côte d'Afrique).

879 Alain CORBIN, *Le miasme et la jonquille : l'odorat et l'imaginaire social, XVIII^e^-XIX^e^ siècles*, Paris, Aubier, 1983. Yannick ROMIEUX, « La pathologie à bord des vaisseaux de l'Ancien-Régime», *Neptunia* n°203, p. 23-32.

880 Michel MOLLAT DU JOURDIN, « L'Histoire en général, l'histoire maritime et l'histoire de la Médecine Navale ». *Séminaire d'histoire de la Médecine Navale et d'Outre-Mer*. École Pratique des Hautes Études (IV^e^ Section), janvier 1981, Fascicule I.

881 Michel VERGÉ-FRANCESCHI, *La Marine française au XVIII^e^ siècle*, SEDES, 1996, p. 276.

882 AM LS E1-15-16-17-18. Cette hécatombe n'est pas sans rappeler celle de 1746-1747 qui s'était soldée par de nombreuses morts liées au climat antillais.

883 AM LS D-II-78, 5 octobre 1826 « *La différence assez considérable remarquée entre les décès et les naissances vient presque totalement des maladies des colonies (de La Guadeloupe et La Martinique surtout) qui ont moissonné et moissonnent encore journellement dans une proportion effrayante nos malheureux marins que le commerce appelle à fréquenter ces pays* ».

884 Cohorte 2, n°603. SHD, 3P7-16 n°374.

885 Serge DAGET, *Répertoire des expéditions françaises à la traite illégale (1814-1850)*, CRHMA, 1988. *La Bonne Amélie*, capitaine Charles Pelletier, décès survenu le 19 mars 1822. Le capitaine Pelletier meurt à Santiago également le 26 décembre 1824 alors qu'il commandait le brick *Les deux Nantais*.

Hormis les fièvres diverses, le scorbut reste considéré comme « *la peste du marin* »[886] et touche les marins au long-cours qui, privés de vivres frais pendant leurs campagnes maritimes, souffrent de carences en vitamine C. Cette maladie arrive après soixante-huit jours de mer sans ravitaillement frais et cause des dégâts physiques irréparables. Le citron (lemon juice) apportera une réponse à cette avitaminose accentuée aussi par « *le manque de mouvement du corps, de lumière, d'air frais, et de tensions* »[887]. Cette maladie semble la plus fréquente au fil des registres matricules des marins sablais. Tous n'en meurent pas sur le coup mais peuvent en garder des séquelles durables comme Joseph Fradet (1756-1792) *« arrivé de ses deux dernières campagnes avec une dysenterie scorbutique qui l'a mis à deux doigts de sa perte ; à peine rétabli de cette rechute, nous pensons qu'il ne peut entreprendre un voyage de long-cours sans exposer sa vie à un danger évident* »[888]. Sa rémission sera de courte durée puisqu'il meurt à peine deux ans plus tard. Certains sont classés scorbutiques comme Jean-André Lavergne (1764-1815)[889] ou bien encore le quartier-maître de 1ère classe Jacques Gravouil (1759-1840) dont le médecin Benoît a rédigé une lettre attestant de son état physique déplorable après qu'il est

revenu de Toulon il y a deux ans dans un état de cachexie[890] scorbutique très invétéré, que je lui ai donné des soins pendant plus de quinze mois et que ce n'est qu'à la suite d'un long régime que je suis parvenu à lui rendre une existence supportable et une santé précaire […] Cet homme ne peut être embarqué sur les vaisseaux du gouvernement sans s'exposer une rechute inévitable. Signé Benoît, médecin, le 8 août 1811[891].

Les soins du docteur Benoît furent néanmoins concluants puisque Jacques Gravoil a survécu au scorbut plus de trente ans. Le scorbut se solde par la perte des dents comme le figure le cas de Jean Guilbeau, aide-canonnier « *privé des dents incisives de la mâchoire supérieure* » ce qui l'empêche de « *briser le biscuit* » et qu'il « *est pour cette seule raison impropre au service de la marine* »[892] ou Antoine Colombeau (1790-1814) qualifié d'édenté malgré son très jeune âge (24 ans)[893]. Cette situation est la même pour Gabriel Noleau[894].

Le scorbut s'attaque à tout âge. Le mousse Antoine Daubeuf (1807-1819) embarqué pour la pêche de la morue à Terre-Neuve à bord des *Deux Édouard* de Rochefort, capitaine Bignonneau[895] :

est décédé le 28 (novembre 1819) *à une heure du matin étant malade du scorbut depuis quinze à vingt jours et sans connaissance depuis trois. Enfin ayant bien reconnu qu'il était mort après lui avoir porté tous nos soins possibles et au bout de 48 heures, nous étant aperçus que le corps commençait à sentir et que cette odeur pourrait devenir contraire à notre santé, nous nous sommes décidés à le jeter dehors après lui avoir rendu les derniers services et nous avons ramassé ses effets dans un sac ayant peu de valeur*.

886 Adrien CARRÉ, « Vitamine C et scorbut à travers l'histoire maritime », *Revue maritime* n°316, juillet 1976. Du même auteur, « Les mystères du scorbut marin à la lueur de la biologie moderne », *L'homme, la santé et la mer*, éditions Honoré Champion, Suisse, 1997, p. 377-394. L'histoire maritime a souffert de cette avitaminose. Vasco de Gama perd 75% de son équipage, Magellan 93% et l'escadre du Duc d'Anville partie de Rochefort en 1746 pour reprendre Louisbourg fut décimée par ce mal insidieux joint à la fièvre typhoïde, ROMIEUX Yannick, *Ibid.*, *Neptunia* n°203, p. 23-32.

887 Christian KONINCKX, « L'alimentation et la pathologie des déficiences alimentaires dans la navigation au long cours au XVIIIe siècle », *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, janvier-mars 1983, p. 109-138.

888 SHD, 3P7-6 n°53. Le courrier du docteur Benoît date du 4 juin 1790. Fradet fut rayé le 1er février 1791 à l'âge de 35 ans et il meurt à La Chaume le 25 février 1792.

889 SHD, 3P7-7 n°208. Ce marin, né en 1764 meurt à Toulon en 1815.

890 Cachexie : amaigrissement et fatigue généralisée d'après Koninckx, *Ibid*., p. 135.

891 SHD, 3P7-16 n°221. Gravoil fut porté aux hors-service le 2 octobre 1816 (registre 3P7-19).

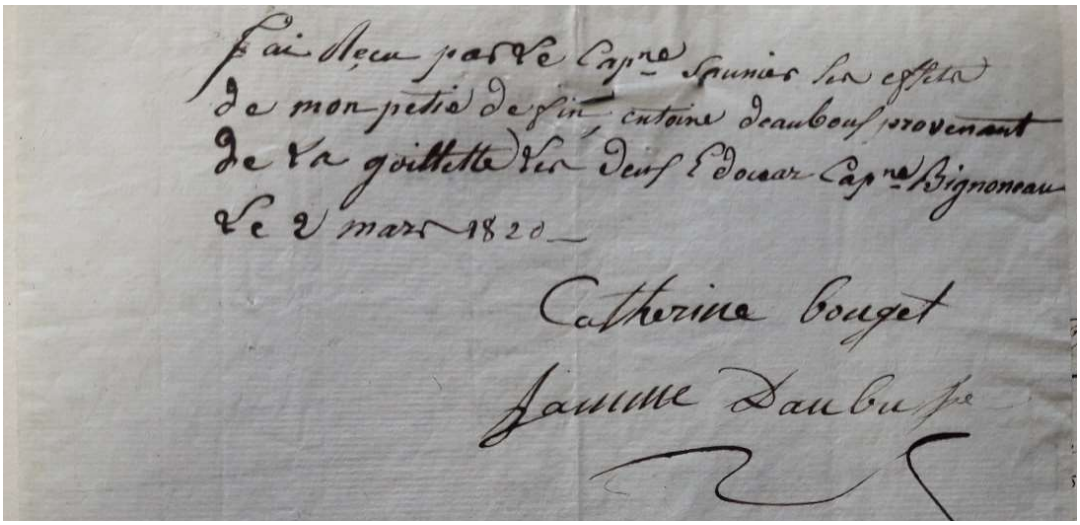
892 SHD, 3P7-16, n°217, courrier signé Benoît, médecin du 26 juin 1808.

893 SHD, 3P7-16, n°396.

894 SHD, 3P7-7, n°376, courrier signé du médecin de l'hôpital des Sables en date du 25 juin 1808.

895 SHD, 3P7-20 n°81.

Pour la pauvre mère recevoir les effets de son fils disparu à jamais c'était sans doute recevoir une preuve matérielle de sa courte existence. En l'absence de corps, toucher les vêtements de ce fils, disparu en mer et dans la mer, lui aura peut-être permis d'entrer en communion spirituelle avec l'être aimé ?


J'ai reçu par le Capne Saunier les effets
de mon petit defunt Antoine Daubeuf provenant
de la goëlette des deux Edouar Capne Bignonneau
le 2 mars 1820.
Catherine Bouget
Jeanne Daubeuf

Document n° 103- « J'ai reçu par le capitaine Saunier les effets de mon petit défunt Antoine Daubeuf provenant de la goélette *Les deux Édouard*, capitaine Bignonneau, le 2 mars 1820. Signé Catherine Bouget, femme Daubeuf » (3P7-10, Rochefort).

Le capitaine du bord joue, quand il le peut, le rôle de médecin avec quelques rudiments médicaux appris de manière empirique. L'usage du « médecin de papier » attesté dès le milieu du XVIII[e] siècle[896] n'était pas encore généralisé dans la marine de commerce au début du XIX[e] siècle. Malgré tout le capitaine essaie de soulager ses matelots malades. Ainsi, en est-il de Mathurin Garnier à bord du brick *L'Appoline*, lequel :

s'est trouvé indisposé le 27 mars, le même jour, on le mit à l'usage de la tisane rafraîchissante, le 30 se sentant suffoquer par la bile, il prit un vermitif, le lendemain 31, une prise purgative, le 1[er] avril il se trouva dans un violent délire, nous lui appliquâmes les vésicatoires aux jambes et les sinapismes aux pieds et, enfin, malgré tous les secours que nous pouvions lui porter, il expira le même jour à sept heures trente du matin […] son corps fut inhumé et jeté à la mer à trois heures et demi de l'après-midi alors dans un état de putréfaction. Il avait 38 ans »[897].

En plus de leurs activités professionnelles, les marins multipliaient les risques lors des levées au service du Roi ou de la République.

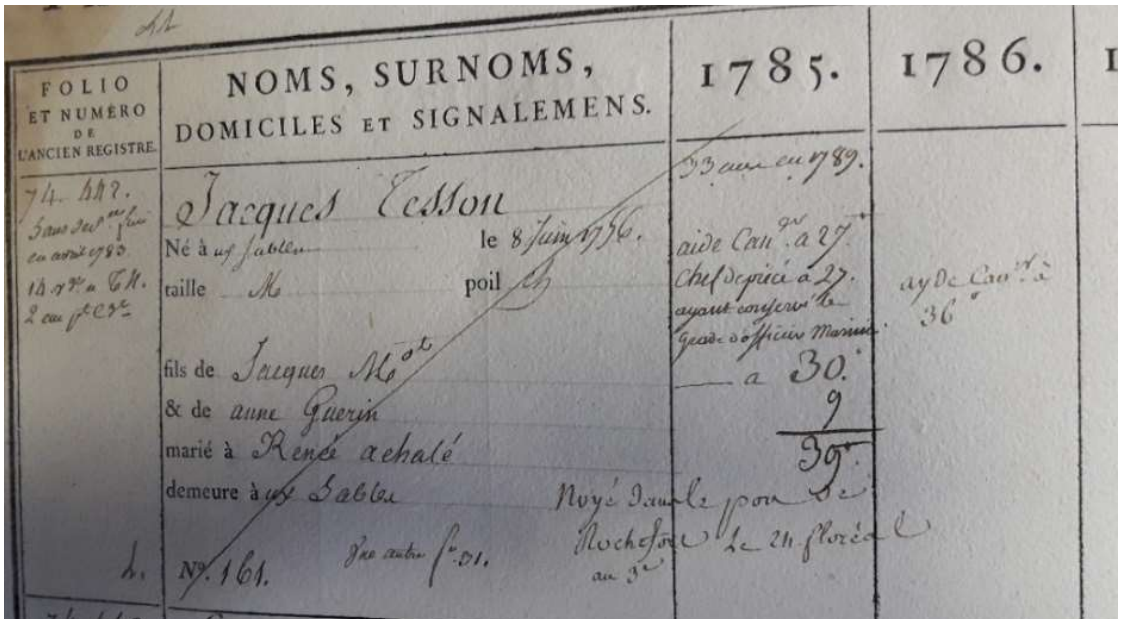
896 Yannick ROMIEUX, « Le médecin de papier. Mythe ou réalité ? ». Selon lui, en 1766 un docteur en médecine de Marseille, le sieur Mauran fit paraître un opuscule intitulé « Avis aux gens de mer sur leur santé » qui devait permettre aux capitaines de soigner leur équipage sans recourir à un chirurgien-navigant. Gilbert BUTI précise dans « Œil de verre … » que « cette publication s'inscrit dans une multitude d'ouvrages qui rendent compte du besoin de précaution et de prévention qui se fait jour au XVIII[e] siècle, du Mémoire de Bernardino Ramazzini (1700) au traité magistral d'Antoine Poissonnier-Desperrières (1767) en passant par les textes de James Lind (1752) et de Duhamel du Monceau (1759) », p. 69.
897 AM LS 1[er] avril 1835.

C-Mourir au service du Roi ou de la République

Dès sa levée au service du Roi, le matelot quittait son univers familier et son port d'attache pour se rendre à l'arsenal de Rochefort. La vie du marin était alors mise en sursis en raison des risques nombreux que ce soit à terre ou en mer[898].

Mourir à Rochefort

Cet arsenal, érigé par Colbert du Terron, à partir de 1666, a longtemps été considéré comme « *le tombeau de la marine* ». Entre 1744 et 1870, quarante-cinq marins sablais vont y mourir : trente entre 1744 et 1815 dont une majorité entre 1779 et 1815 (27) et quinze entre 1816 et 1870. Sur les trente premiers cités, dix-huit d'entre eux trépassent à l'hôpital de la marine, et quatre d'accidents, par chute dans la Charente[899].


FOLIO ET NUMÉRO DE L'ANCIEN REGISTRE. | NOMS, SURNOMS, DOMICILES ET SIGNALEMENS. | 1785. | 1786.

Jacques Tesson
Né à [illegible] le 8 Juin 1756.
taille [illegible] poil [illegible]
fils de Jacques [illegible]
& de Anne Guerin
marié à Renée [illegible]
demeure à [illegible]
N°. 161.

Document n°104 - Registre 3P7-74, n°161. Jacques Tesson (1757-1795), officier-marinier à 39 livres (canonnier) meurt « *noyé dans le port de Rochefort le 24 floréal an 3* » (13 mai 1795).

Ne sachant pas nager, les marins n'ont aucune chance d'échapper à la mort d'autant plus que les courants de la Charente sont réputés dangereux. Pour la période la plus ancienne (1744-1815), mourir à Rochefort concerne 12% des marins sablais astreints au système des Classes[900]. Les marins ne sont pas les seuls exposés mais aussi les charpentiers de navire appelés à construire les frégates de l'arsenal. Georges Haupteman par exemple meurt à l'hôpital le 7 février 1807[901]. Martine Acerra a montré que l'arsenal était un lieu accidentogène et pathogène non seulement pour les marins mais aussi pour les ouvriers des arsenaux et les bagnards en raison des mauvaises conditions d'hygiène[902]. Certains rentrent de

898 Contraint de servir le roi, le marin pouvait percevoir, en cas de maladie ou de blessure reçue à bord d'un navire du roi, une demi-solde en compensation de son infirmité (1673) à partir d'un prélèvement de 2% sur les soldes.

899 SHD, 3P7-74 n°126 (Louis Huguet), n°161 (Jacques Tesson) en 1795, Pierre Sarazin en 1782, Jacques Praud en 1783.

900 Soit 30 marins sur 245.

901 Dix charpentiers sablais meurent durant cette période dont la moitié à Rochefort.

Rochefort très affaiblis pour mourir aux Sables comme Augustin Vinçonneau un canonnier de 28 ans « *revenu malade aux Sables de Rochefort* » mort en 1794[903].

Un système mortifère

Les années particulièrement mortifères telles que 1780-1782 et 1794-1795 correspondent à deux guerres maritimes. Cette mort semble omniprésente au fil des pages des registres matricules. En période de conflit, les batailles navales entraînaient des blessures graves parfois même la mort au combat, ou l'emprisonnement sur les infâmes pontons anglais d'où l'on revenait usé et affaibli physiquement. En temps de guerre, le marin était donc un être en sursis. Les périodes de guerres maritimes coïncident donc inexorablement avec des phases de poussées mortifères dont Michel Vergé-Franceschi a distingué deux types : la mort à l'ennemi et la mort par épidémie[904].

Tableau n°147 : Ventilation chronologique des marins sablais morts en mer durant une guerre maritime[905] (1744-1815).

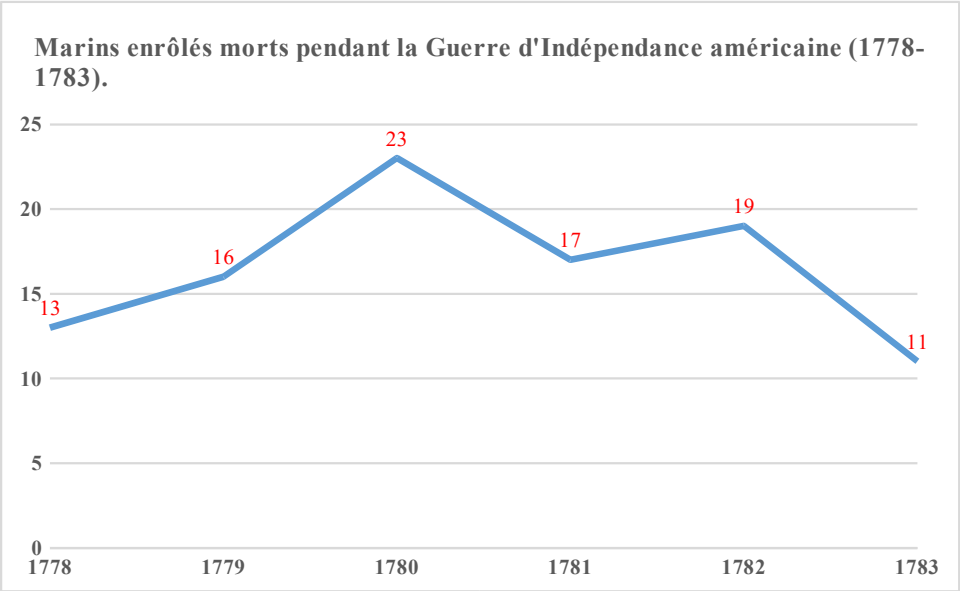
Guerres	Nombre de morts			Part des morts	
	Au service	Autres circonstances	Total	Poids des périodes	Poids des marins morts au service
Guerre de Succession d'Autriche (1744-1748)	6	21	**27**	6,2%	2,1%
Guerre de Sept Ans (1756-1763)	9	23	**32**	7,4%	3,2%
Guerre d'Indépendance américaine (1778-1783)	99	14	**113**	26%	35,6%
Guerres de la Révolution et de l'Empire (1793-1815)	164	98	**262**	60,4%	59%
Total	**278**	**156**	**434**	**100%**	**100%**

Globalement, si l'on observe le nombre de tués ou morts en mer sur la longue durée, le poids des marins morts au service s'accroît avec le temps en atteignant un pic de mortalité avec les guerres révolutionnaires et impériales représentant près de 60% des tués, ce chiffre élevé s'explique essentiellement par la durée des combats qui s'échelonnent sur plus d'une vingtaine d'années avec une période relativement courte de trêve durant la Paix d'Amiens (1803). Les années comprises entre la fin de la guerre de Sept Ans et les guerres napoléoniennes, tuent près de 95% des marins sablais morts au service. Pendant la Guerre d'Indépendance américaine on déplore la mort de presque cent marins en cinq ans ce qui est élevé au regard des 164 tués en vingt ans de la période suivante. En effet, on atteint une moyenne très relative de vingt tués par an pendant la guerre d'Indépendance pour retomber à

902 Martine ACERRA, *Les Hommes, la santé et la mer*, « Accidents et maladies dans les arsenaux de la marine pendant la Révolution et l'empire », p. 397-406, 1997. Martine ACERRA a dénombré dans les registres de décès de l'hôpital de Rochefort une moyenne de deux noyades par mois entre 1790 et 1795.
903 SHD 3P7-74 n°230.
904 Michel VERGÉ-FRANCESCHI, *La marine française au XVIII^e siècle*, p. 276 et ss.
905 Il s'agit de tous les morts en mer et non seulement ceux morts au service du roi ou de la République.

moins de huit tués par an à la guerre suivante[906]. Avec la guerre d'Indépendance américaine, les marins sablais sont levés en masse. Cette guerre emportera plus d'un quart des marins morts au service (26%). Les ports de Saint-Jean-de-Luz, Ciboure et Urrugne déplorèrent quant à eux 150 tués soit un tiers de plus que les pertes sablaises[907].

Graphique n°81 : Marins sablais morts pendant la Guerre d'Indépendance américaine (total : 99), source 3P7-2.



Les marins embarqués sur les escadres parties vers l'Amérique prêter main forte aux Insurgents succombèrent en mer pour la majorité quand certains mouraient au feu, au combat comme ces trois marins tués au combat des Saintes dont l'un à bord du vaisseau amiral *Ville de Paris*[908], en pleine mer des Antilles, le 12 avril 1782 alors qu'à bord du seul *Sceptre*, le maître canonnier sablais, Jean-Aimé Macouin (1742-1829) qui déplorait que « *les ennemis étaient dans le meilleur ordre possible et nous dans le plus mauvais* », la bataille se solda par :

trente hommes de tués et cent-vingt blessés dont plusieurs brûlés par une gargousse de 36 qui a pris feu au premier canon dans l'avant de l'entrepont. Parmi les tués se trouve Pascaud Jean quartier-maître de manœuvre des Sables[909].

D'autres furent tués aux terribles combats de la Chesapeake[910] ou au hasard de rencontres avec des navires anglais. Le capitaine Jean Étienne Bignonneau (1737-1779) embarqué sur la frégate *La Minerve* par exemple livra bataille au *Belkoort* et y laissa la vie, le 10 janvier 1779[911] (**Annexe 105**). Tous ne succombent pas sur le pont, même si 20% des

906 Rappelons que nombre de marins sont morts (disparus et absents sans nouvelle) durant ce dernier conflit et nous ne les avons pas inclus dans nos statistiques ne conservant que ceux ayant une date précise de décès. Si l'on ajoutait ces cent-trente-sept décès on arriverait à plus de treize morts par an.

907 M. DARROBERS, « Victimes de la mer aux XVII[e] et XVIII[e] siècles », *Société des Sciences, Lettres et Arts de Bayonne*, 1981, p. 205-217.

908 Jacques Foucaud âgé de 19 ans.

909 Guy COLLINEAU, *Campagne d'un marin sablais à bord du « Sceptre ». Pendant la guerre de l'indépendance des États-Unis d'Amérique et l'expédition de La Pérouse contre les établissements de la Baie d'Hudson*, Fontenay-le-Comte, *Revue du Bas-Poitou*, 1936, p. 54-55.

910 Patrick VILLIERS, *La Marine de Louis XVI. De Choiseul à Sartine*, Debanne éditeur, 1985. Il s'agit de Pierre Germain, mort le 16 mars 1781 et Antoine Joyet mort des suites de ses blessures le 26 mars 1781.

911 SHD, 3P1-8, 12 février 1780.

marins peuvent être tués au combat selon Michel Vergé-Franceschi[912] ; une douzaine de marins, blessés au combat, succombent dans les hôpitaux antillais de Fort-de-France ou de Fort Royal ; d'autres seront marqués à vie dans leur chair comme nous l'aborderons ci-après en évoquant les invalides de la marine. Trois marins, Luc Tessier, Joseph-Nicolas Mourailleau et François Giraudeau meurent au retour de campagne en 1783, sans doute du scorbut, à l'hôpital espagnol de Cadix.

Certains navires furent plus mortifères que d'autres. Il en est ainsi de l'*Artésien* à bord duquel succombèrent douze marins sablais quand six autres mouraient à bord du *Sceptre*[913]. On ne peut passer sous silence ces exploits individuels comme celui de François Pitra (1742-1780)[914], qui n'hésita pas, pour sauver l'équipage du *Guerrier*[915], à se jeter à la mer avec une bombe lequel :

> *Eut le courage et l'intrépidité de saisir entre ses bras et de sortir de la cambuse pour jeter à la mer un baril d'eau-de-vie enflammé qui exposait le navire à l'incendie et l'équipage à la mort ; dans laquelle action héroïque Pitra reçut de si vives impressions de flammes qu'il en mourut le lendemain*[916].

Cet acte de bravoure fut reconnu par la Marine et sa veuve reçut, pour l'acte extrêmement courageux de son défunt époux, une pension de 200 livres à compter du 1er décembre 1790 de même que ses enfants.

L'autre guerre la plus meurtrière qui fut aussi la plus longue s'étire sur vingt-deux années de conflits englobant la période révolutionnaire et impériale (**Annexe 106)**. Cette période représente 60% des marins disparus entre 1744 et 1815. Ces années marquées par de nombreux combats navals se soldèrent par de véritables hécatombes humaines. Les marins sablais, levés le 1er février 1793 furent embarqués sur les frégates et vaisseaux de ligne pour composer les équipages. L'étude du registre des officiers-mariniers de cette même période prouve qu'un marin sur cinq est mort alors qu'il est en fonction sur mer à un âge proche de vingt-six ans et demi. Le système des classes est donc vécu comme un facteur important et déterminant dans la cause des décès[917].

912 Michel VERGÉ-FRANCESCHI, *Ibid.*, p. 282.
913 À bord de *L'Ardent* (2), *L'Argonaute* (3), *Le Fendant* (4), *Le Fleurieu* (2), *Le Magnifique* (2), *Le Scipion* (2), *Le Ville de Paris* (2), *Le Northumberland* (3). Nous n'avons relevé ici que les vaisseaux qui ont vu mourir plus de deux Sablais.
914 François Pitra, aide-canonnier à 21 livres avait navigué sur l'*Hermione* dès mai 1779 avant de passer sur *Le Guerrier* commandé par De Bougainville. Patrick VILLIERS, Jean-Claude LEMINEUR, *L'Hermione. La Fayette, Latouche-Tréville, deux hommes, une frégate au service de l'indépendance américaine*, 2015. Le nom de François Pitra figure dans la liste de l'équipage à la page 204 avec trois autres Sablais : Louis Gazeau, Jacques Chevrier, Marc Sigers (orthographe incertaine). François Pitra est inscrit dans le registre des mousses en 1757 et naviguait depuis un an (3P7-1, n°160) ; il sera porté matelot le 8 février 1764 à l'âge de 21 ans passés. Jacques Chevrier passa également par les mousses (3P7-1, n°708) de même que Jacques Gazeau (3P7-2, n°57).
915 Patrick VILLIERS, *La marine de Louis XVI*, p. 246 et ss.
916 Charlotte CORDAY, *Journal des États-Généraux convoqués par Louis XVI le 27 avril 1789*.
917 SHD, 3P7-74 (1789-1796), 146 marins sur 575 sont morts en mer (25,4% de l'effectif total).

Tableau n°148 : Répartition des marins tués durant la période 1793-1803 (source : SHD, 3P7-74, 253 cas).

Cause du décès	Nombre de marins concernés	Valeur en %
À bord (sans autre explication)	37	14,6
Noyé	27	10,7
Mort au combat	19	7,5
Présumé mort	48	19
Mort aux Antilles	7	2,8
Mort en prison	16	6,3
Mort dans un arsenal	11	4,3
Mort à l'hôpital	28	11
Absent sans nouvelle et disparu	60	23,7
Total	**253**	**100%**

On se rend compte à travers cette série statistique que dans près de 44% des cas la mort n'est pas certifiée et le marin est déclaré soit « absent sans nouvelle ou « présumé mort » ce qui sous-entend que pour l'administration il n'est que disparu. Le marin meurt dans 15% des cas à bord et par noyade dans 10,7% des cas. En temps de guerre, le risque de mourir au combat arrive en troisième position et représente ainsi 7,5% des décès soit moins que les noyades et l'incarcération mais, lorsque le greffier note « mort à bord » sur le matricule on peut aussi supposer que cela puisse être consécutif aux blessures reçues pendant l'affrontement. Les archives restent assez évasives sur les circonstances de la mort.

La période fut émaillée de conflits sur mer et les combats navals firent rage. L'objet n'est pas de dresser la liste de tous les affrontements maritimes mais focalisons-nous sur l'un d'eux comme celui des « ***Combats de Prairial an II*** ». Du 28 mai au 1er juin 1794 s'affrontèrent la flotte des vaisseaux français[918] sous les ordres de Villaret-Joyeuse et celle de l'amiral anglais Howe au large d'Ouessant[919] et, si l'un des onze Sablais embarqués, Vincent Louineau (1757-1830), réchappa du *Vengeur*[920] ce ne fut pas le cas de tous notamment de François Tessier, mort « *pendant le combat* » âgé de vingt ans avec 250 autres marins[921]. Vincent Louineau, âgé de 37 ans en 1794, servait depuis trois mois (du 26 février au 1er juin) sur ce vaisseau qui coula en cette funeste journée, fut sauvé par un vaisseau anglais puis conduit à Portsmouth d'où il fut libéré sous-parole. Arrivé au Havre le 16 novembre 1795 il toucha les Sables le 15 décembre soit un an-et-demi après le naufrage. Il s'agissait pour les officiers prisonniers de promettre de libérer un officier du même rang qu'eux à leur retour en France. Louineau échappa ainsi à quatre années-et-demie de détention. En effet, ses camarades présents sur *Le Vengeur* et pris par les Anglais furent conduits vers Plymouth. Ainsi André Morneau[922] et Barthélémy-Nicolas Guicheteau sauvés par *L'Alfred* restèrent en Angleterre jusqu'au mois de décembre 1798 et Julien Guinement, trente-neuf mois. Pour les

---

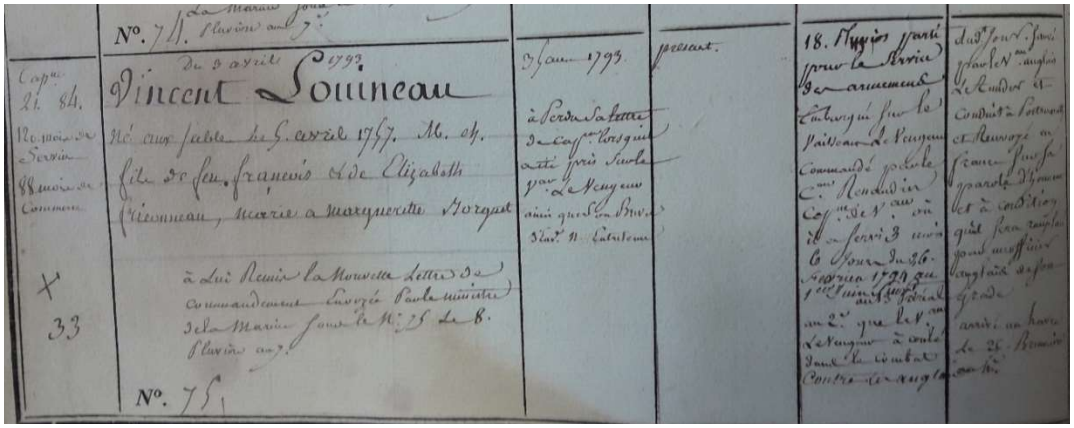
918 *Le Jemmapes*, *Le Républicain, L'Indomptable, Le Montblanc, Le Mucius, Le Scipion, Le Juste, Le Sans Pareil, L'Amérique, L'Achille, Le Northumberland, L'Impétueux* et *Le 31 Mai.*

919 Martine ACERRA, Jean MEYER, *Marines et Révolution*, éd. Ouest-France, 1988, p. 174-178.

920 *Le Vengeur du Peuple* dont le rôle d'équipage est conservé au SHD de Rochefort ($3^{E}1/67$), était un vaisseau de 74 canons construit en 1764 à Toulon et lancé en 1766. D'abord appelé *Le Marseillais*, il prit part à la Guerre d'Indépendance américaine et est affecté à Rochefort. C'est en février 1794 qu'il prend le nom de *Vengeur du Peuple* que Renaudin commanda. À son bord se trouvèrent onze marins sablais : les officiers Jean-Guillaume Benjamin Trouvé et Benjamin Lucet, Vincent Louineau, Louis Julien Guinement, Barthélémy-Nicolas Guicheteau, Pierre-Jean Morneau, François Tessier, Jean-André Morneau, Louis André Barreau, Jacques Rousseau, Étienne Becq.

921 SHD, 3P7-74 et 3P7-7, n°462. François Tessier, né le 16 juin 1774 aux Sables était fils de Pierre Tessier, marin et de Félicité Grossin. Son visage était marqué de petite vérole. *Le Vengeur* comptait à son bord 725 hommes. Ce jour-là il essuya plus de 72% de pertes. Un certain Jean-Joseph Raffin (3P7-74, n°137), qualifié de « mauvais sujet » passa deux mois sur *Le Vengeur* avant d'être affecté sur *Le Montblanc*. Aimé Gaudineau (n°148) faisait partie de l'équipage du *Vengeur*.

matelots, les durées de détention étaient particulièrement longues. Quant à Étienne Becq, il mourut en prison[923]. Vincent Louineau, formé au métier de marin[924] avait servi dix années en qualité de bombardier à bord des vaisseaux dont vingt-huit mois sous les ordres de l'amiral sablais Pierre-Marie De Vaugiraud à bord de *La Railleuse* (1785-1787) ce qui faisait de lui le 2ème marin ayant passé le plus de temps au service du port des Sables[925].



Document n° 105- 3P7-11, folio 13, n°75. « Embarqué sur le vaisseau *Le Vengeur* commandé par le commandant Renaudin, capitaine de vaisseau où il a servi trois mois six jours du 26 février 1794 au 1er juin suivant ou 15 prairial an II que le vaisseau *Le Vengeur* a coulé dans le combat contre les Anglais dudit jour. Sauvé par le vaisseau anglais le *Rendot* (?) et conduit à Portsmouth et renvoyé en France sur sa parole d'honneur et à condition qu'il sera remplacé par un officier anglais de son grade. Arrivé au Havre le 25 Brumaire an IV » (16 novembre 1795).

Libéré le 25 Brumaire an IV ou 16 novembre 1795, Vincent Louineau manqua la majestueuse fête républicaine donnée en son honneur en juillet 1794. Louineau, nommé Enseigne de Vaisseau[926] portait le surnom de « *Bombardier* » et fut porté en héros laïc divinisé. À travers Louineau c'était en quelque sorte un hommage à tous ces marins qui tombaient au service non plus du roi mais de la République[927]. Un obélisque à la gloire des

922 SHD, 3P7-74, n°463 André Morneau, né en 1775, rescapé du *Vengeur*, n'échappa pas aux geôles anglaises et libéré de Plymouth le 31 décembre 1798, il est levé pour Brest le 13 mars 1799 pour embarquer sur *L'Aréthuse*. Cette dernière prise au large de Lisbonne l'amena à nouveau vers les prisons anglaises pour une durée de vingt-sept mois. En l'espace de sept années (1794-1801) ce matelot aura passé 81 mois prisonnier soit plus de 96% de son temps. Il rentra des prisons infirme et n'allant qu'à « l'aide d'une béquille » et fut, de ce fait, délégué à la vigie de la Chaume comme guetteur (3P7-16, n°128).

923 SHD, 3P7-74 n°463, 344,109 et 416. Guicheteau avait embarqué le 19 mars 1794 à bord du *Vengeur*. Après Plymouth, Nicolas Guicheteau gagna Normancross. Lucienne DELBOS-GUICHETEAU, « *Barthélémy-Nicolas Guicheteau, héros sablais du Vengeur du Peuple* », *Revue Olona* n°193, 2005, p. 14-28.

924 SHD, 3P7-2, n°34. Vincent Louineau fut inscrit maritime en tant que mousse sur le tard, à l'âge de 19 ans, en 1776 et enchaîna, jusqu'en 1777, cinq campagnes à Terre-Neuve avec les capitaines Guiné (*Le Chébeck*), Arreau (*L'Adélaïde*) puis Bignonneau (*La Mariette*). Il fut porté aux matelots le 18 octobre 1777, il avait donc vingt ans et demi. Il avait en réalité débuté sa carrière avant d'être inscrit puisqu'en marge figurent les apostilles suivantes : 4 voyages à Terre-Neuve, 2 au grand cabotage et trois au petit cabotage (voir note ci-dessous).

925 SHD, 3P7-74, folio 5, n°19. Bombardier à 34 livres par mois. En mention marginale, il est précisé que Vincent Louineau a effectué neuf voyages à Terre-Neuve, trois au petit-cabotage et deux au grand-cabotage.

926 SHD, 3P7-11, folio 13, n°75. L'acte de mariage de sa fille le 7 juin 1813 le mentionne.

927 Son acte de décès mentionne aussi son surnom. Les Sablais manifestent à plusieurs reprises leur foi en la République comme le 29 décembre 1793 à l'occasion de la prise de Toulon par la flotte (AM, LS, D-I-5) où cette « *joie publique s'est manifestée par des témoignages de la plus vive allégresse aux cris mille fois répétés de Vive la République accompagné d'une décharge de 21 coups de canon* ». Ces coutumes festives à l'occasion de reconquêtes étaient ancrées traditionnellement puisque le 5 août 1756 on célébra la prise de Mahon (D-I-3), par quatre feux d'artifice (sur la plage, au bout-de-ville et à La Chaume « entre le château et Saint-Nicolas ») et de plus « *il sera ordonné à tous les habitants indistinctement des Sables et de La Chaume d'illuminer toutes les fenêtres de leurs maisons qui ont vue sur la rue de deux chandelles et de faire un petit feu en dedans de leur porte* ». La fête fut accompagnée de trois fontaines de vin. En janvier 1784 après la Guerre d'Indépendance

onze marins fut décidé le 20 juillet avant une procession civique grandiose composée de soldats et de « *quatre-vingts jeunes filles ou sœurs de marins, vêtues en blanc, avec des couronnes de laurier et des ceintures noires, marchaient après, accompagnées d'autant de marins, en leur gilet et pantalon* »[928] qui traversa la ville et les quais, le 28 juillet 1794, pour glorifier le courage de ces hommes qui, selon la formule abusivement propagandiste de Barère, énoncée le 9 juillet à l'assemblée, s'étaient écriés « *Vive la Patrie, vive la République »* au moment où *Le Vengeur* coulait. La ville des Sables en fidèle républicaine en fit des icônes vivantes comme le confirme cet extrait conté par le témoin André Collinet :

Tout cela marchait en bon ordre au son des tambours, battant la marche funèbre […] Le cortège est retourné dans le même ordre au Temple de l'Éternel, où les vases ont été déposés, au chant de la Marseillaise, pendant la cérémonie le canon n'a cessé de tirer[929].

Le conseil municipal dans sa délibération du 20 juillet reprend la formule consacrée pour ces marins-héros : « *qui ont préféré s'engloutir dans les flots de la mer plutôt que de se rendre aux féroces ennemis de la Patrie* »[930]. Aucun Sablais embarqué à bord du *Vengeur du Peuple* ne put défiler car tous étaient encore prisonniers au moment où eut lieu la cérémonie festive. Durant la seule année 1794, trente-cinq Sablais, succombèrent dont huit durant les combats de Prairial. Leurs veuves eurent droit à des certificats d'indigence le 22 septembre suivant[931].

Tableau n°149 : Les huit marins sablais tués aux combats de Prairial[932]

Le 31 Mai		***Le Vengeur***		***Le Républicain***		***Le Jemmapes***	
Nom	**Âge**	**Nom**	**Âge**	**Nom**	**Âge**	**Nom**	**Âge**
Berthomé Pierre-André (gabier)	28 ans	Tessier François	20 ans	Blandineau Simon	23 ans	Guérin Louis Joachim	39 ans
Blandineau Jean-Baptiste	30 ans			Chal Joseph	24 ans	Magneau Hilaire	33 ans
Pénisson Michel Denis	31 ans						

Ce seul combat aura été fatal à huit marins sablais morts en pleine jeunesse car âgés d'à peine trente ans dont les deux frères Blandineau de La Chaume : Jean-Baptiste (1763-1794) et Simon (1769-1794). Ce dernier sans doute trop zélé et embarqué sur un bâtiment prédestiné avait été remarqué par Collinet qui relate à son sujet le 20 janvier 1794 :

Il y a eu assemblée, ce jour, de tous les marins de cette ville au bureau des classes. Le nouveau commissaire a demandé à l'assemblée les marins de bonne volonté qui désiraient servir la République. Le citoyen Simon Blandineau, matelot de La Chaume, a parlé le premier pour aller embarquer, quoiqu'arrivant récemment de Toulon. Baptiste Guilloton[933]*, aussi de La Chaume, a secondé Blandineau. Leur civisme a engagé environ quarante autres matelots de se faire enregistrer pour marcher aux premiers ordres. Tous les matelots de*

américaine, on prononça un Te Deum et on alluma des feux de joie le tout sur fond de canon (AM LS D-I-3, 16 janvier 1784).

928 Alain GÉRARD, *Les Sables et la guerre de Vendée*, Centre Vendéen de Recherches Historiques, 2004, p. 285. AM LS D-I-5, 20 juillet et 28 juillet 1794.

929 OLONA, *La période révolutionnaire*, 1975, p. 511.

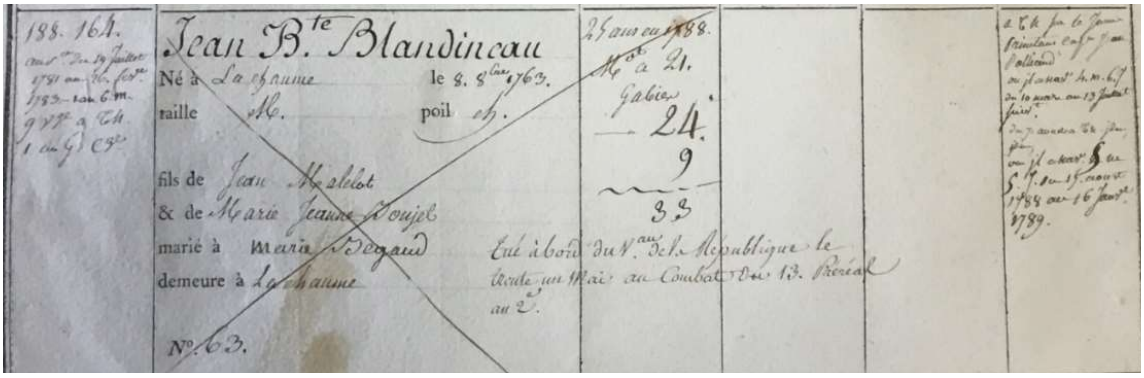
930 AM LS D-I-5, 20 juillet 1794. Plus d'un siècle après cet événement, la presse locale relatait encore les faits de ces héros dans un article intitule « Les marins sablais à bord du vaisseau *Le Vengeur* au combat du 13 Prairial an II », *Journal des Sables*, 8 février 1900.

931 On retrouve les noms de quatre veuves (Magneau, Blandineau, Pénisson et Berthomé) dont les hommes sont morts soit au combat, soit des suites de leurs blessures.

932 SHD, 3P7-74 folios 80, 147, 176. 3P7-6 folios 9, 63, 86, 93.

933 Nous n'avons pas trouvé trace de ce marin dans les registres correspondants.

La Chaume qui se sont trouvés sur les vaisseaux de la République lorsque Toulon a été livré aux Anglais, tous ont refusé le service à l'ennemi, à l'exception du nommé Denis Pénisson. Mais, ayant connu son erreur, il s'est jeté à la nage, il s'est sauvé parmi les républicains[934].


Jean B.te Blandineau
Né à La Chaume le 8. 8bre 1763.
taille 4f6. poil ch.
fils de Jean Mesléot
& de Marie Jeanne Houjet
marié à Marie Degaud
demeure à La Chaume
N°. 63.
Etd à bord du V.au de la République le Vingt un Mai au Combat du 13. Prairial au 2e.

Document n°106 - Registre 3P7-6, n°63. Matricule de Jean-Baptiste Blandineau « *tué à bord du vaisseau de la République le Trente-et-Un Mai au combat du 13 Prairial an 2ème* ».

Des marins « cassés » par le métier

En septembre 1715, sur 3116 gens de mer recensés dans le quartier des Sables-d'Olonne, 420 étaient considérés comme invalides soit 13,5% de l'ensemble ; un taux qui arrive en troisième position derrière ceux de Bordeaux (19%) et de Rochefort (18%)[935]. Ce taux élevé d'invalides coïncide avec la fin de la Guerre de Succession d'Espagne ce qui peut être un facteur d'explication. C'est à un professionnel de la santé en l'occurrence un médecin ou un chirurgien de déterminer si le marin est à réformer. La Marine garde ses blessés et ne délivre pas systématiquement la qualification de hors-service. Le 10 décembre 1736, le sieur Thirot estime que quatre officiers-mariniers des Sables méritent d'être classés comme invalides. Il leur demande donc de « *se présenter au port de Rochefort pour se faire visiter par les médecins et chirurgiens major de ce port chargés de visiter les invalides qui demandent la ½ solde ce qui doit être observé par tous ceux qui y prétendent à moins qu'ils ne soient grabataires et absolument hors d'état de se rendre dans ce port* »[936].

Dans la case du registre matricule du second-maître Boniface Sorin, âgé de cinquante ans on peut lire avec étonnement « *à la vue très mauvaise, est d'ailleurs cassé et des douleurs de rhumatisme* »[937]. Son exemple montre que malgré des infirmités et un âge avancé, ces marins restaient classés. Il fut déclaré officiellement hors service en septembre 1791 à l'âge de 53 ans[938].

Quand ils ne succombaient pas aux tirs ennemis, les marins pouvaient essuyer de vilaines blessures et devenir alors pour certains des « invalides de la marine ». Certains pourront prétendre à une pension d'invalidité pour avoir servi le roi. Le terme d'invalide désignait donc « *des gens de mer mis hors des classes de service en raison de l'incapacité*

934 Alain GÉRARD, *Ibid*., p. 203.
935 Archives société Olona, fond Ferdinand Ydier.
936 SHD, 3P1-2, Courrier du 10 décembre 1736. Le 18 septembre 1736, le matelot Gilles Boizard avait été classé invalide car « *hors d'état d'être commandé pour les vaisseaux* » en raison de coliques néphrétiques.
937 SHD, 3P7-74 n°103. Un autre marin âgé de 49 ans en 1788 est dit aussi « cassé » en la personne de Jean-François Bremaud (n°48). Boniface Sorin avait débuté dans le métier à l'âge de quatorze ans en mars 1753 en embarquant à Terre-Neuve avec le capitaine Sebrin. Il enchaîna deux autres campagnes avec ce même capitaine (3P7-1 n°107).
938 SHD, 3P7-19 n°10.

physique où ils se trouvaient de continuer d'exercer leur métier au service du roi »[939]. Cependant, cette aide étant loin d'être aussi répandue que nécessaire et la demi-solde n'était pas automatique puisque des marins sont toujours classés avec une vue déficiente voire « *très mauvaise* » ; quand deux autres sont borgnes[940]. Un quartier-maître, Jean-Brice Herveau, estropié d'un bras, âgé de 31 ans en 1788 est néanmoins apte « *à commander dans les cas très urgents* »[941] ; Vincent-André Caradeux (1772-1814) pourtant « *gravement blessé à la main gauche et au bras droit* » reste inscrit comme marin[942]. Malgré leur épilepsie avérée, Maurice Mourailleau et Jacques Ferret continuent de naviguer[943]. On compte assez peu de maladie déterminée : un poitrinaire, un autre souffrant d'une hernie ou d'un ulcère[944]. Trois autres sont mis en congé jusqu'à guérison. Le cas de l'un d'entre eux semble assez singulier. Pierre-Samuel Patureau (1767-1811) est qualifié de « hors d'état de servir » par décision du 18 Brumaire an XII (10 novembre 1803) après avoir été mis en congé le 24 Prairial an IX (13 juin 1801)[945]. Il reprit néanmoins à naviguer puisqu'il meurt en mer dix ans plus tard. À la lecture et à l'énonciation de ces cas, on a comme l'impression que l'Inscription Maritime (après 1795) conserve coûte que coûte ses marins.

Pour la période 1793-1815, on dénombre 3,4% d'estropiés[946]. Ceux qui, après visites du chirurgien, seront classés hors-service[947], le seront à des âges encore jeunes soit entre trente-cinq et quarante ans. Les membres inférieurs sont souvent touchés comme pour François Magneau[948], André Péaud ou Louis-Marie Dron[949], quant à Louis-Marie Chavigneau, il perd sa main gauche sur *L'Apollon*[950]. La situation de Charles Blanchet semble particulièrement critique car non seulement il est estropié de la cuisse depuis Trafalgar mais son « *épine du dos est touchée* »[951]. Jacques Rousseau, déjà blessé aux combats de Prairial, fut amputé de son « *bras gauche emporté par un boulet de canon* » alors qu'il servait sur le corsaire *La Dorade*[952].

Gilbert Buti[953] évoquait la triste réalité des marins de Saint-Tropez :

Le long des murs du port le peuple boiteux et paralysé des vieux marins qui se chauffe au soleil sur les bancs de pierre.

En pays sablais, il ne semble pas qu'il y ait eu autant de boiteux déclarés sauf Jean-André Morneau, âgé de tout juste trente ans, que l'administration maritime déclare « *infirme et ne va qu'à l'aide d'une béquille* ». Il sera déclassé des navigants et fera office de guetteur à

939 Nicole LACOMBE, « Les invalides de la marine à Rochefort au XVIII[e] siècle », *CERMA* n°2, 1986, p 49-60.
940 SHD, 3P7-74 n°103, 158, 165 et 371.
941 SHD, 3P7-74 n°78 et 3P7/16 n°27. Il ne sera classé comme hors-service qu'en juillet 1809 (3P7-19, n°93).
942 SHD, 3P7-74 n°340.
943 SHD, 3P7-74 n°270 et 480. Maurice Mourailleau classé hors-service le 10 novembre 1803 (3P7/19, n°56) naviguait encore en 1816 au petit-cabotage à bord du *Le Désir de la Paix* commandé par son frère François Mourailleau.
944 SHD, 3P7-74 n°380, 439 et 445.
945 SHD, 3P7-74 n°223, 226 (Patureau) et 376.
946 Soit 63 mentions sur 1832 marins (registres 3P7-6, 3P7-7, 3P7-74 et 3P7-16).
947 SHD, registre 3P7-74 : sept seulement touchent la ½ solde (n°64, 76, 109, 248, 477, 481).
948 SHD, 3P7-7 n°12.
949 SHD, 3P7-6 n° 165 et 158.
950 SHD, 3P7-7 n°304.
951 SHD, 3P7-16, n°274.
952 Registres 3P7-7, folios 12 et 304 et 3P7/6 folios 65, 158, 165.
953 Gilbert BUTI, « Œil de verre et jambe de bois ? Les invalides de la marine du quartier maritime de Marseille au XVIII[e] siècle » p. 57-70. *Études offertes à Régis Bertrand* réunies par Gilbert Buti et Anne Carol. *Le temps de l'Histoire*, PUP, 2007.

la vigie de La Chaume portant sans aucun doute un pilon[954]. Ces cas relèvent néanmoins de l'exceptionnel et on est, somme toute, assez loin de cette image fantasmée du marin à la jambe de bois et au bandeau cachant un œil perdu. Ces marins avaient échappé aux combats navals, à la mort sous les tropiques et pour certains étaient revenus de ces affreux pontons dépeints par les survivants. Estropiés physiquement, ils l'étaient sinon d'autant plus psychologiquement mais même avec leur handicap notoire, ils continuaient à naviguer pour subvenir aux besoins de leurs familles.

Le combat en mer tue davantage qu'il ne mutile ou ne blesse au regard des statistiques même si de nombreux marins furent blessés par des projections violentes d'éclats de bois. Cette traumatologie nécessitait des amputations souvent des membres inférieurs comme nous l'avons deviné ci-dessus. Ces hommes blessés au combat pouvaient espérer être soignés par un chirurgien-navigant formé à l'école de chirurgie de Rochefort[955]. Cette école, la première ouverte en France (1722) devait permettre aux matelots blessés d'être soignés à bord même du navire dans des conditions – on peut l'imaginer – somme toute précaires et insoutenables. Certains en réchappent comme Jacques Ruchaud « *blessé au combat du 13 Prairial* »[956]; le malheureux Michel Denis Pénisson (1762-1794) meurt, quant à lui, sur le pont du vaisseau des suites de ses blessures. D'autres combats émaillent la vie sur mer de ces pêcheurs devenus de fait des « marins de la République ». Aimé Fidèle Buchou (1767-1801) disparaît lors du combat de l'*Africaine* après une âpre lutte contre les Anglais le 19 février 1801[957] quant à Simon Bouget, il meurt après les terribles combats dits des Brulôts en rade de l'île d'Aix, en avril 1809[958]. Était-ce l'idée qu'ils se faisaient du métier dans lequel ils avaient commencé leur carrière ? Pensaient-ils mourir sous le feu ennemi ?

954 SHD, 3P7-16 n°128. Jean Étienne Audubon fut quant à lui affecté à la vigie de Tanchet (3P7-16, n°83).
955 Yannick ROMIEUX, « Histoire de l'école d'anatomie et de chirurgie navale de Rochefort (1722-1964) », *Revue d'Histoire de la Pharmacie*, n°332, 2001, p. 489-500.
956 SHD, 3P7-7 folio 40.
957 SHD, 3P7-7 et 3P7-74 n°242. Il avait embarqué à bord en Pluviôse an IX (février 1801) soit juste avant le combat.
958 SHD 3P7-16 n°243. A contrario, le combat de Trafalgar (octobre 1805) a moins touché les marins sablais que ceux de Prairial an II car nous n'avons relevé que deux mentions de tués : Jean Mollé et Jacques Vincent Boulanger sur l'*Achille* (3P7-16 n°316).

CHAPITRE 11 – LA FEMME DE MARIN, « POINT D'ANCRAGE »[959] POUR L'HOMME ET SA FAMILLE

Dans la sphère sociale des marins et des gens de mer, le monde féminin reste un peu le parent pauvre même si un ouvrage récent leur est à juste titre consacré[960]. En effet, celles-ci ont été somme toute assez peu étudiées y compris par les historiens de la mer. Si l'ancien capitaine cap-hornier Louis Lacroix avait vanté, dès 1968, l'existence de « *celles qui n'hésitent pas à unir leur existence à la destinée si remplie d'aléas des hommes de la mer* »[961], Alain Cabantous, ne leur consacre que six pages et demie dans un chapitre intitulé « Femmes de l'attente »[962]. Ce même historien n'oublie pas d'ailleurs de leur rendre hommage quand il écrit « *Robustes au physique comme au moral, elles ne se contentent pas d'attendre la marée. Elles tiennent au contraire une place économique, et sociale indispensable, fondamentale à la fois pour chacun des membres de la famille et pour le monde des pêcheurs qui leur doit une part de son unité* »[963]. Quelques années plus tard, dans un essai sur les identités maritimes[964], il pose la question de l'existence ou non d'un « peuple féminin » ? Dans sa dernière synthèse co-signée avec Gilbert Buti en 2016, *Être marin en Europe occidentale* (*1550-1850*)[965], les femmes sont absentes de la réflexion alors qu'elles constituent à notre sens un maillon essentiel dans l'équilibre du marin et ce aussi bien à terre qu'en mer comme nous le verrons, réalité mise en évidence par Jean Rieucau qui les qualifie de « *point d'ancrage dans la société terrienne* ». Le marin a besoin de repères, d'amers ce que souligne Michel Mollat :

> *On ne déracine pas les marins de leur milieu naturel. Ils ne quittent un rivage que pour en trouver un autre et revenir à leur point de départ […] Sans doute le marin débarqué songe à son prochain embarquement, mais lorsqu'il est en mer, il a la nostalgie des siens, de sa maison, de son lopin de terre, car souvent il n'est pas que marin. Amoureux de son clocher il espère trouver à ses pieds sa dernière demeure*[966].

Qui sont ces femmes presque « invisibles » qui demeurent avant tout et aux yeux de l'administration des « femmes de marins » et que nous retrouvons dans les archives grâce à leurs époux. Ont-elles une identité singulière qui les distinguerait de leur conjoint ? En se mariant, épousent-elles uniquement l'homme ou plus largement un métier qui leur impose dès lors sa marque indélébile, à la manière des tatouages que portent parfois leurs époux, qui les distinguera du reste des femmes n'ayant pas épousé un marin. C'est donc à une étude de la

959 Expression de Jean RIEUCAU : *« Gens de mer, nouveaux marins dans les villes portuaires françaises, la mutation du vécu marin et terrestre »*, in Michel CANTAL-DUPART et Claude CHALIN (dir.), *Le port, cadre de ville, actes du séminaire de l'Association Internationale Villes et Ports*, Paris, L'Harmattan, 1993, p. 115-169.
960 Emmanuelle CHARPENTIER et Philippe HRODEJ (s.d), *Les femmes et la mer à l'époque moderne*, Presses Universitaires de Rennes, 2018.
961 Louis LACROIX, *Les derniers cap-horniers français*, Rennes, Éditions Maritimes et Outre-Mer, 1968, p. 347-360.
962 Alain CABANTOUS, *Dix mille marins face à l'océan*, Paris, Publisud, 1991, p. 290. Ces femmes ne se contentent pas d'attendre comme l'ont montré pour le port des Sables, Bernard Michon et Nicole Dufournaud qui ont mis en lumière le rôle prédominant des veuves d'armateurs morutiers au XVIII[e] siècle ; certaines régissant des dizaines de navires et autant de comptes et de capitaines. Bernard MICHON, Nicole DUFOURNAUD, « Les femmes et l'armement morutier. L'exemple des Sables d'Olonne pendant la 1[ère] moitié du XVIII[e] siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, tome 110, n°1, mars 2003, p. 93-113.
963 Michel MOLLAT (s.d), *Histoire des pêches maritimes en France*, « Des paysans pour la mer. La société des pêcheurs (vers 1600-vers 1850), Privat, 1987, p. 208-209.
964 Alain CABANTOUS, *Les citoyens du large : les identités maritimes en France (XVIIe-XIXe siècle)*, Paris, Aubier, 1995, p. 151.
965 Gilbert BUTI, Alain CABANTOUS, *Être marin en Europe occidentale (1550-1850)*, Presses Universitaires de Rennes, 2016.
966 Michel MOLLAT DU JOURDIN, *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique (IX[e]-XVI[e] siècle)*, Paris, Firmin-Didot, 1983, p. 8.

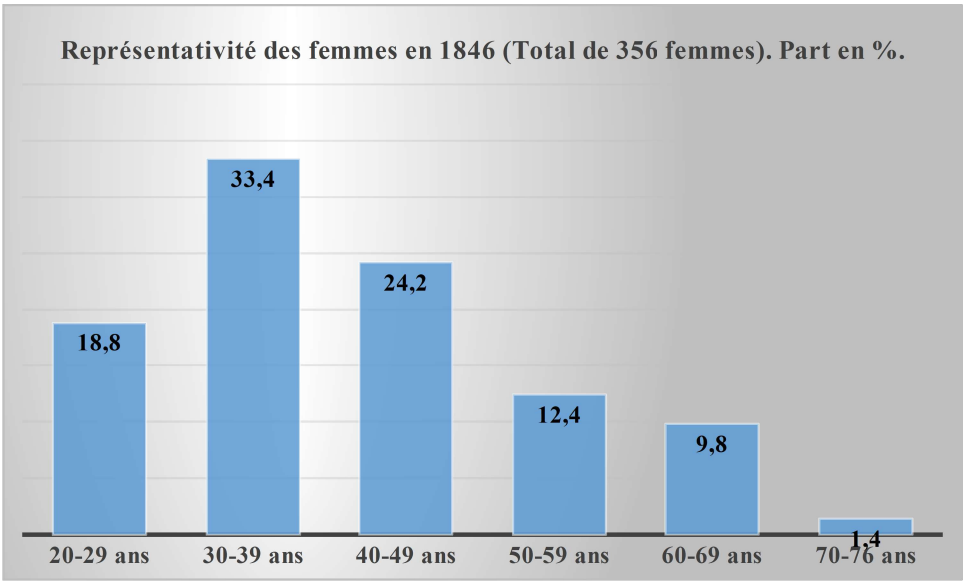
femme en société que nous vous invitons ici suivant le concept du « genre » et la place attribuée à la femme dans l'histoire.

I- Pour un portrait des femmes de marins sur le temps long (1750-1860)

A- Pesée des femmes de gens de mer en 1846

Nous ne nous intéressons ici qu'aux femmes mariées. Quelle est la pyramide des âges de ces femmes en ce milieu de XIX^{e} siècle figurant dans le recensement de la population ?

Histogramme n°152 : Âge des femmes dans la population de 1846.



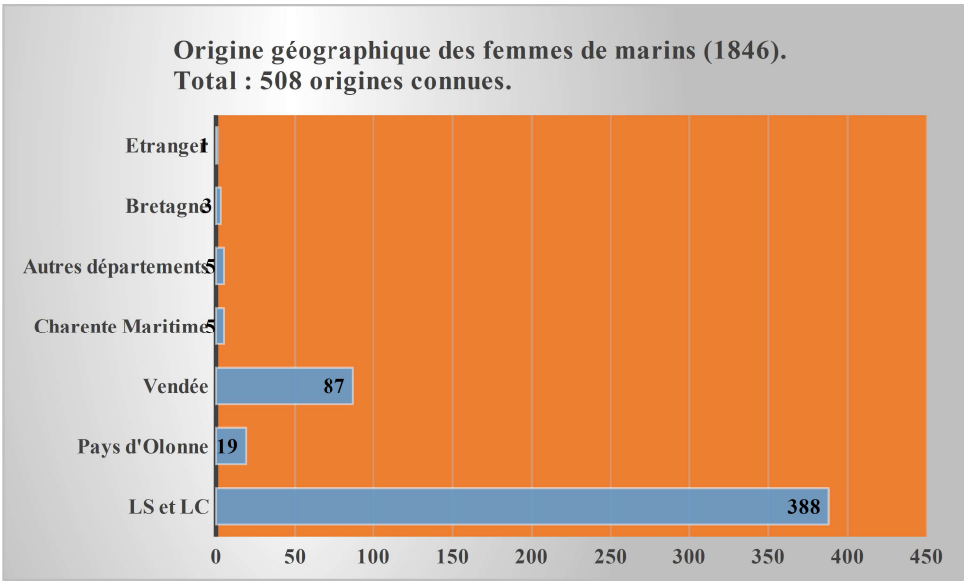
La part des femmes nées après 1815 donc âgées de moins de trente ans représente à peine 18,8% de l'effectif et ce sont les femmes situées dans la tranche d'âge 30-49 ans qui sont les plus nombreuses avec 57,6% de l'ensemble. Les femmes entre trente et trente-neuf ans sont ainsi les plus représentées et correspondent au regain de la natalité au retour de la paix de 1815 (voir partie I). Dans cette société, les femmes âgées de plus de soixante-dix ans sont minoritaires car la doyenne est âgée de 76 ans en la personne d'Anne Richard (1770-1851) l'épouse du capitaine de navire Jacques-Fidèle Péaud (1775-1851) et c'est également une femme de capitaine et maître de port, Marie-Anne Demigné (1771-1851) qui la talonne du haut de ses 74 ans[967]. Hasard du temps, elles mourront toutes les deux à un mois d'intervalle et deux rues de distance ; Anne Richard le 23 septembre 1851 à 81 ans et Marie-Anne Demigné le 29 octobre à 80 ans. La cinquantaine marque une rupture très nette avec une baisse de près de 49% de la représentativité des femmes. Les femmes de plus de cinquante ans représentent moins d'un quart des femmes mariées (23,6%).

967 Cohorte 3 n°556 et 641.

B- Origines géographiques

D'où proviennent ces femmes demeurant aux Sables en 1846, à une époque où, rappelons-le la fièvre migratoire n'a pas encore touché le port des Sables ? (**Annexes 107, 108**)

Histogramme n°153 : Origine géographique des femmes de marins en 1846.



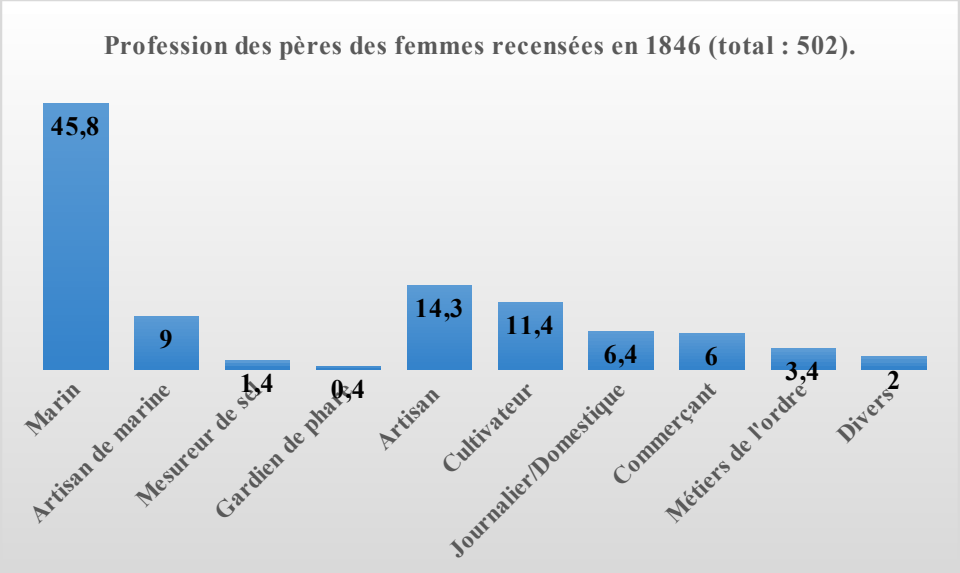
Il apparaît très nettement qu'un très fort recrutement local émerge avec 76,4% de femmes originaires du port. Si l'on y inclut la part des femmes d'origine olonnaise[968] on arrive à plus de 80% de l'effectif. Une minorité de femmes soit 17,1% sont originaires des campagnes vendéennes dont certaines du littoral entre Saint-Gilles et Saint-Jean de Monts-Beauvoir. Nous avons déjà évoqué ce phénomène migratoire en première partie confirmant le poids quantitatif des migrants maraîchins (et maraîchines) à la décennie suivante. Enfin, moins de 3% d'entre elles (2,7%) viennent de départements extérieurs. Parmi les départements les plus représentés figure la Charente Maritime avec cinq migrantes sur quatorze et on note très peu de Bretonnes (3) dont aucune groizillonne alors que les hommes s'installeront en force et en nombre aux Sables. Retenons donc que les Sablaises vivant en 1846 sont natives du port à plus de 76%. Il existe donc un apport extérieur d'environ un quart du total essentiellement vendéen.

968 Nées au Château d'Olonne, à Olonne ou à l'Ile d'Olonne.

C- Origines sociales

Après avoir déterminé les origines géographiques de ces femmes, il peut paraître intéressant de savoir de quel milieu social ces jeunes femmes provenaient-elles ? Leur origine semble plutôt éclectique car contrairement à ce que l'on pourrait penser les filles de gens de mer ne représentent que 57% de l'effectif soit 284 cas[969].

Histogramme n°154 : Origines sociales des femmes recensées en 1846.



En effet, beaucoup proviennent d'un milieu extérieur au milieu maritime ce qui dénote une certaine ouverture de la part de la gent maritime masculine qui cherche donc à se marier dans un autre milieu que le sien et, d'autre part, que le port comptait un grand nombre de métiers autres que ceux tournés vers le port.

Si l'on affine notre propos et que l'on se focalise uniquement sur les origines sociales des femmes ayant épousé un marin (432 cas), on arrive à 58,3% de femmes issues du monde des gens de mer dont moins de 48% d'entre elles sont filles d'un marin (47,7%) ce qui reste largement supérieur à ce que Nicolas Cochard a constaté pour le port du Havre où seulement 15% des Havraises femmes de marins sont aussi filles d'un marin[970]. Il est vrai que la dimension des deux ports n'est pas la même et que le Havre attire une main-d'œuvre extérieure au port largement issue d'un milieu rural. On aurait pu croire que les marins cherchaient des épouses issues du même milieu qu'eux, comprenant leurs codes culturels et les rythmes imposés par les longs départs mais la tendance semble s'inverser sur la durée ou reste moins hermétique qu'elle ne le fut sous l'Ancien Régime où 69,5% des filles de matelots épousaient un matelot[971]. Cette approche des unions conjugales moins déterministe est donc à nuancer. Nous avons déjà eu l'occasion d'évoquer précédemment la stratégie singulière des unions à l'intérieur du milieu des capitaines de navires.

969 Sur un total de 498 métiers du père connus.
970 Nicolas COCHARD, *Les marins du Havre. Gens de mer et société urbaine au XIX^e siècle*, Presses Universitaires de Rennes, 2016, p. 230.
971 Hervé RETUREAU, *Les gens de mer du pays d'Olonne*, UFR Nantes, 1996, p. 116.

Quand elles ne sont pas issues du monde maritime, de quels milieux socio-professionnels les Sablaises vivant en 1846 sont-elles originaires ?

La part du milieu artisanal autre que maritime est prédominante (72 cas soit 14,3% de l'ensemble[972]) suivie par celle des professions agricoles (11,4%) puis par le monde des journaliers et domestiques (6,4%). Enfin, arrivent les filles de commerçants (6%) et des métiers de l'ordre (3,4%) parmi lesquelles les douaniers sont les plus nombreux. Il est vrai que la présence de la caserne des douanes sur le quai des Sables a du favoriser les mariages entre marins et filles de douaniers. On peut tirer quelques conclusions de ces statistiques. Tout d'abord que le monde de l'artisanat paraît peu réfractaire à ce que ses filles épousent des marins ce qui ne semble pas être la mentalité du monde des terriens sans doute plus méfiants à l'égard des populations maritimes[973]. Les filles de commerçants figurent parmi les prétendantes les moins nombreuses à épouser un homme proche du milieu maritime formant ainsi 6% du panel. Cependant, on aurait pu croire a priori qu'elles auraient choisi leur prétendant dans l'élite sociale des navigants à savoir celle des capitaines ou des maîtres au cabotage mais il n'en est rien. Elles épousent davantage des matelots ou des artisans de marine. On constate ainsi par ce biais que la société de la Monarchie de Juillet est moins hermétique qu'au XVIII^{e} siècle. Le mariage peut ainsi être vécu comme une passerelle pour de jeunes filles désireuses de changer de condition à moins que tout simplement l'amour entre deux êtres soit plus fort que le poids des contingences sociales.

Est-ce que les filles d'une origine sociale autre que maritime sont natives des Sables ? Parmi les 213 filles dont le père n'a pas un métier maritime, 45,5% n'en sont pas originaires. Pour ces néo Sablaises, le père exerçait la fonction d'artisan dans 47,4% des cas, de cultivateur dans 19%, de commerçant dans 15,5%, de journaliers dans 9,5% ou dépendait d'un métier de l'ordre dans 6%. On retrouve le même ordre de grandeur que celui stipulé dans l'histogramme.

---

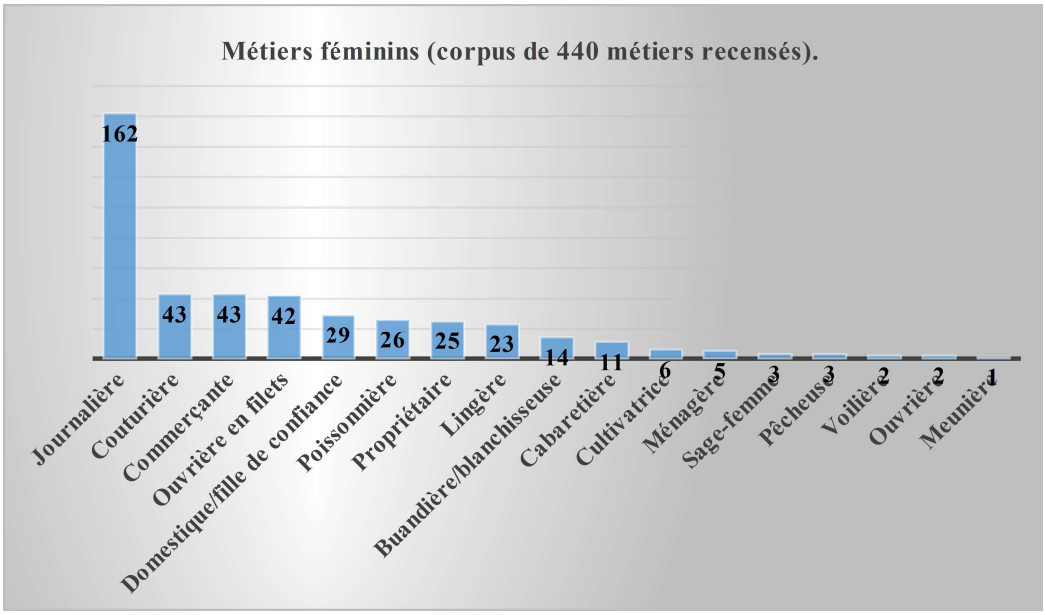
972 Avec des professions telles que boulanger (7), charron (1), cordonnier (7), ébéniste (1), ferblantier (1), maçon (14), maréchal-ferrant (2), menuisier (6), meunier (13), orfèvre (2), perruquier (2), sabotier (6), tailleur de pierre (1), tisserand (8), vitrier (1).

973 Sur 134 mariées du corpus originaires de La Chaume seules 13,4% (18) sont filles de cultivateurs. On retrouve les patronymes suivants : Bruneleau (4), Roulleau (3), Brossard (2), Trichet (2), Mornet (2), Mounier, Moreau, Berthomeau, Rocheteau et Guignard. Les jardiniers chaumois marient en règle générale leurs filles à des cultivateurs.

II- Des femmes actives et laborieuses

Les femmes de marins ne sont pas seulement des « femmes de l'attente » ce sont aussi et surtout des femmes qui savent se prendre en mains, qui endossent de lourdes responsabilités et qui ne se cantonnent pas uniquement aux tâches domestiques ou éducatives. Comme l'a remarqué Alain Cabantous ce sont certes « *des femmes de l'attente sûrement, mais d'une attente à la fois réservée et active* »[974]. Les femmes du corpus ont un emploi avéré dans 83,8% des cas[975].

Histogramme n°155 : Les métiers des femmes du corpus en 1846.



Elles doivent aussi posséder de bonnes qualités de gestionnaire. Les marins levés au service du Roi ou de la République perçoivent une avance sur solde d'environ deux mois qui permet aux familles de subsister modestement. Ces avances nécessitent de gros efforts d'économie et d'anticipation du budget domestique mais la femme doit avoir recours à d'autres expédients pour faire vivre une maisonnée souvent nombreuse. Même si leur identité et leur vie se sont formées autour de l'absence et dans l'attente du retour de leur époux, il serait vain de vouloir les cantonner à ce rôle passif puisqu'elles jouent le rôle de chef de famille ou de bon « père de famille » pour citer Marie-Pierre Labonne[976]. Les femmes de marins ont cette particularité de vivre davantage en l'absence de leur époux qu'en sa présence ce qui forme un rapport au couple aussi différent des terriens[977]. Les femmes de marins n'ont d'autre choix que d'être des femmes laborieuses et, fait exceptionnel sous l'Ancien Régime notamment et même encore au XIX^{e} siècle, de jouir d'une existence juridique reconnue devant notaire en l'absence de leur époux par le biais des procurations (**Annexe 109**)[978]. Les

974 Alain CABANTOUS, *Dix mille marins face à l'océan*, p. 290-297.
975 Soit 440 emplois reconnus sur 525.
976 Marie-Pierre LABONNE, *Vie et métier des pêcheurs de Port-en-Bessin. Une communauté de marins en mutation 1792-1945*, Université de Caen, 2017, p. 360.
977 Yvonne GUICHARD-CLAUDIC, *Éloignement conjugal et construction identitaire. Le cas des femmes de marins*, Paris, L'Harmattan, 1998. Nathalie MEYER-SABLÉ, *Familles de marins-pêcheurs et évolution des pêches. Littoral morbihanais 1830-1920*, L'Harmattan, 2005, p.154-187.
978 Gilbert BUTI, « Gérer l'absence par procurations. La femme et la mer en Provence au XVIII^{e} siècle », Emmanuelle CHARPENTIER, Philippe HRODEJ, *Les femmes et la mer à l'époque moderne*, Presses Universitaires de Rennes, 2018, p. 45-56.

archives notariales sablaises en possèdent en grand nombre[979]. L'exemple ci-dessous prouve qu'en cas de célibat, une sœur pouvait représenter un frère parti au long-cours. Mariées à des marins, elles vivent la mer « à distance » et quelque peu par procuration comme nous le montrerons. Hormis les femmes qui vivent du rivage, en tant que pêcheuses ou les garçonnes qui sont attachées professionnellement à un navire, les femmes de marins peuvent aussi occuper des emplois non exclusivement maritimes. On rencontre un certain nombre de femmes tenant boutique en centre-ville (poterie, commerce de bouche, tailleuses en robes) formant ainsi une sorte de pluriactivité dans le couple, nécessaire à la viabilité économique du foyer. Même si l'histoire des gens de mer reste avant tout une histoire d'hommes, les femmes apparaissent au travers des archives masculines[980]. Nous allons nous intéresser ici aux métiers féminins et tenter de montrer quels sont les moyens d'actions ou *agentivité* de ces femmes privées de leurs époux.

Cette prédisposition au travail de leur part est d'ailleurs relatée par le curé de la Chaume Fazilleau au milieu du XIX^{e} siècle[981] :

Les femmes de la Chaume sont actives et laborieuses elles ne sont étrangères à aucun genre de travail et rapportent un profit souvent plus lucratif que les hommes. On les voit qui vont à la pêche des coquillages, se mettent à l'eau jusqu'à la ceinture, quelque temps qu'il fasse, vont dans les boues des marais chercher des palourdes, des sourdons, des lavignons ; d'autres courent sur les rochers pour pêcher des chancres, des chevrettes, des langoustes, des bernicles et à peine arrivées chez elles, elles parcourent les rues des Sables et de La Chaume afin de débiter leurs marchandises. Il en est plusieurs qui parcourent les campagnes, un panier très pesant sur l'épaule et faisant quelquefois 5 à 6 lieues ainsi chargées et toujours courant. Il en est qui lavent et frottent les embarcations lorsqu'elles sont rentrées dans le port. Ces malheureuses avaient autrefois une corvée bien pénible pour ne pas dire indécente. Quand la mer était basse, elles étaient obligées de se mettre dans l'eau jusqu'aux genoux et de porter sur leur dos les marins pour les mettre dans les navires ou pour les en retirer au retour de la pêche. Cet usage immoral cessé depuis que les pêcheurs se sont procurés de petits bateaux légers appelés yoles.

À la même période le dessinateur Adolphe d'Hastrel de Rivedoux écrit[982] *:*

Les Sablaises sont infatigables et n'ont pas d'égale, dit-on, pour le travail dans aucune contrée du royaume : elles sont généralement grandes et bien faites ; elles ont de beaux yeux et le regard vif ; elles joignent à une taille élégante des traits gracieux et piquants que relève une coiffe d'une extrême propreté […]. Le costume des sardinières, des pêcheuses de pignon, est remarquable par une désinvolture particulière.

979 Une étude complémentaire serait intéressante à établir : quelle catégorie sociale (matelot, capitaine) en réalise le plus, au profit de qui, à quelles périodes de leur vie ? Autant de questions qui attendent des réponses.
980 Françoise THÉBAUD, *Écrire l'histoire des femmes et du genre*, Fontenay-aux-Roses, ENS Editions, 1998.
981 Notes de l'abbé Fazilleau, AM LS, Fonds Constant Friconneau 59J 8-2, page 309. Ce même curé adresse une lettre à l'évêque le 9 août 1853 dans laquelle il se plaint en ces termes : « *Une usine pour la confiserie de la sardine a été établie dans ma paroisse* [il s'agit de Conié et Martin] *depuis quelques mois. Une trentaine de femmes et filles de La Chaume y sont employées et on les force de travailler les fêtes et dimanches* […] *Il est impossible de tolérer une telle violation des lois de Dieu et de l'Église* ». AHD Luçon, SM 194a/3-2.
982 *L'Illustration, Journal Universel*, 1845, p. 411-412.



Document n°107 - Les pêcheuses de pignon par d'Hastrel de Rivedoux (coll. MASC).

Le curé Fazilleau dresse un portrait élogieux voire presque sublimant des femmes de marins auxquelles il ne fait aucun reproche. Leurs qualités sont effectivement supérieures à leurs époux qu'il cantonne à leur métier :

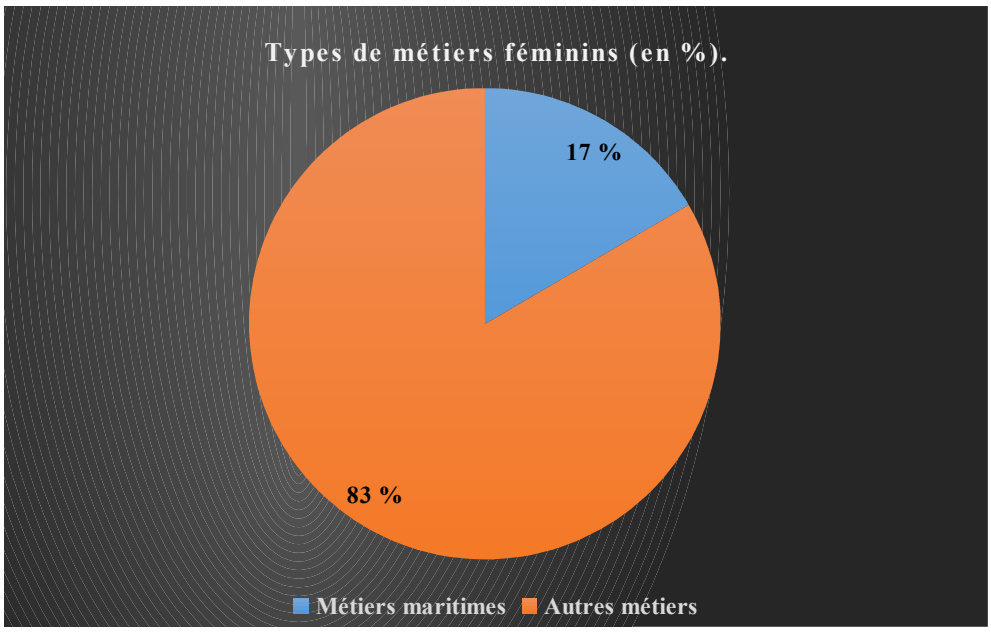
Les marins forment un peuple à part accoutumés dès le plus jeune âge à ne vivre que sur la mer, ils contractent des habitudes brusques et presque sauvages. Leur visage est dur et leurs manières parfois rebutantes mais cette rude écorce enveloppe souvent un cœur généreux et dévoué[983].

On retrouve ces femmes sur de nombreux fronts. Nous avons voulu distinguer le front maritime[984] et le front terrien correspondant chacun à des types de métiers bien particuliers. La part des métiers purement maritimes ne représente que 16,6% des métiers féminins déclarés mais on peut supposer que derrière le terme vague de journalières se cachent en réalité des ouvrières de la poissonnerie ou d'usines ce qui augmenterait sensiblement ce taux.

983 Notes du curé Fazilleau, fond Constant Friconneau, AM LS 59J, p. 308.

984 Nicole DUFOURNAUD, Bernard MICHON, « Les femmes et leurs activités liées à la mer. Réflexions à partir du littoral atlantique français à l'époque moderne », p. 111-123. Thierry SAUZEAU, « Pêcheuses, matelotes et bourgeoises maritimes des villages littoraux saintongeais (XVII^{e}-XIX^{e} siècle) », p. 155-169, Emmanuelle CHARPENTIER et Philippe HRODEJ, *Les femmes et la mer à l'époque moderne*, Presses Universitaires de Rennes, 2018.

Graphique n°82 : Typologie des métiers féminins.



Intéressons-nous tout d'abord aux métiers en lien avec la profession de leur mari : les ouvrières en filets de pêche et les poissonnières représentent plus de 94% des métiers para-maritimes féminins.

Tableau n°150 : Répartition des métiers para-maritimes féminins

Métiers	Ouvrières en filets de pêche	Poissonnières	Pêcheuses	Voilières	Total
Nombre	42	26	3	2	**73**
Valeur en %	57,5	36,6	4,1	2,7	**100%**

A- Le milieu des garçonnes et des ouvrières en filets de pêche

On aurait pu s'attendre à ce que les épouses des marins s'attachent à des métiers intimement liés à ceux de leurs époux mais le recensement de 1846 atteste que seules 16,6% d'entre elles exercent un métier à consonance para-maritime avec en tête celui d'ouvrière en filets de pêche dans 57,5% des cas. Ces femmes, nées aux Sables dans 90,5% des cas, confectionnaient et réparaient les filets sardiniers puisque le recensement réalisé en juin, l'activité sardinière battant son plein, les femmes étaient alors en nombre à s'être déclarées comme telles. Ces filets de pêche caractéristiques appelés *rets* nécessitaient une attention quotidienne au moment de la saison de pêche et les jeunes filles étaient appelées à aider leurs aînées et en même temps apprenaient les gestes à leur contact[985]. Cet emploi saisonnier est plutôt rémunérateur puisqu'en mai 1864, le sieur Delidon de Saint-Gilles précise qu'elles touchent ½ part sur la vente[986] soit autant qu'un mousse. La saison sardinière représente, pour les familles de marins, une aubaine économique car elle permet le plein-

985 Amédée ODIN, *Histoire de la pêche de la sardine en Vendée*, p.78 : « *Les filets étaient de lin filé à la quenouille dans le pays et tordu par les femmes des pêcheurs* ».

986 Cité page 25, Dominique DUVIARD, Noël GRUET et Jean-Olivier HÉRON, « Les canots vendéens à la sardine », p.18-35 *Le Chasse-Marée* n° 23, mai 1986 d'après un manuscrit inédit conservé à la bibliothèque de la Société Scientifique d'Arcachon. Cette année-là, 183 sardiniers ont pratiqué la pêche.

emploi des enfants aussi bien les garçons que les filles qui se dirigent vers les quais pour réparer les filets ou vers les usines à sardines.

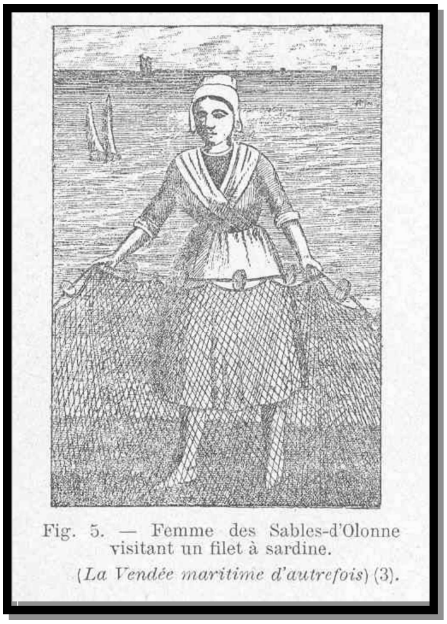


Fig. 5. — Femme des Sables-d'Olonne visitant un filet à sardine. (*La Vendée maritime d'autrefois*) (3).

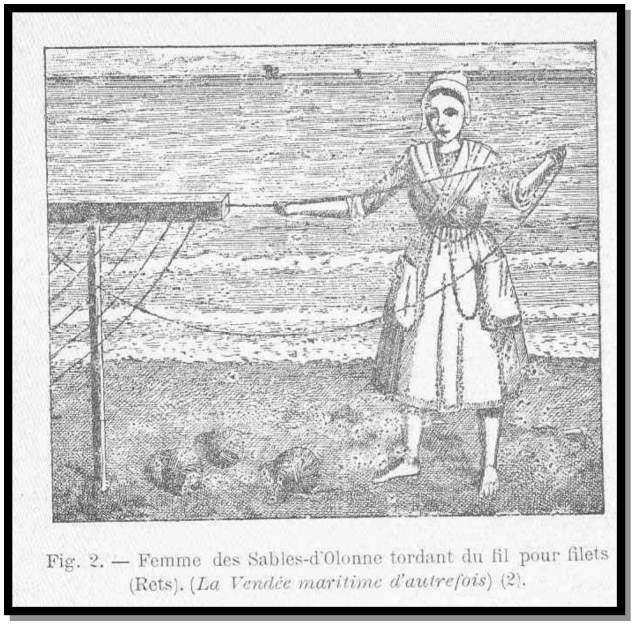


Fig. 2. — Femme des Sables-d'Olonne tordant du fil pour filets (Rets). (*La Vendée maritime d'autrefois*) (2).

Documents n°108 et 109 - Dessins de femmes des Sables d'Olonne au travail des filets, *La Vendée maritime d'autrefois*.

On décèle cependant une dichotomie géographique puisque 36 femmes demeurent à La Chaume sur les 42 recensées. Elles ne sont que six à pratiquer la réparation des filets aux Sables : cinq dans le centre-ville et une seule dans le quartier du Passage en la personne de Marguerite-Madeleine Charrier épouse Buchou[987] (1801-1872) qui vivait au numéro 24 de la rue du port. Cette faible présence de cette activité dans ce quartier pourtant considéré comme maritime peut sembler surprenante mais à contrario les poissonnières y sont surreprésentées contrairement à La Chaume. Ceci atteste-t-il d'une certaine distribution du travail ? On peut le supposer. Dans ce cas, les patrons-pêcheurs du quartier du Passage sous-traitaient-ils alors l'entretien de leurs filets aux ouvrières chaumoises ? En 1851, apparaît en plus le terme de *ravaudeuses* pour trois d'entre elles alors que ce terme n'est pas en usage à La Chaume.

987 Cohorte n°2 n°143. En 1851, elle continue avec sa fille de 13 ans Marie-Anne, Frédérique (1838-1865).



Document n°110 - Lithographie de Charpentier (1841), coll. Olona. Garçonnes procédant au débarquement du navire *Le Sablais*. L'artiste montre ici un travail harassant pratiqué uniquement par des femmes puisqu'aucun homme ne figure ici.

Le recensement de 1846 fait état de cinq *garçonnes* qui ne sont autres que des femmes employées à l'entretien des chaloupes comme celles mentionnées par le curé Fazilleau[988]. Cette qualification concerne uniquement des mères-célibataires comme Adélaïde Bégaud, Jeanne Daubeuf (1806-1883), Zoé Pitra (1818-1885), Aurore Garandeau (1824-1895) ou Théotiste Mourailleau. Zoé Pitra, aussi « *assistée pour la charité* » avait en charge deux enfants naturels de 6 et 4 ans[989] ce qui prouve à quel point cet emploi féminin est à connotation précaire avec des femmes en marge de la société portuaire.

Le travail de la sardine est aussi une histoire de réseaux familiaux comme on l'a vu aux chapitres précédents. À bord d'une même chaloupe embarquent bien souvent des hommes et garçons d'une même fratrie mais les femmes font partie intégrante de cette économie plurielle, alliant les hommes en mer et les femmes à terre. Nous sommes en présence d'une économie familiale où chacun joue sa partition. L'exemple qui suit montre que les jeunes filles jouaient un rôle actif. Prenons le cas d'Eugénie Brochet, ouvrière en filets de 14 ans qui a autour d'elle huit frères. Son père, Henri Brochet (1796-1877), extérieur au monde de la pêche car menuisier de son état et natif de Rosnay en plein vignoble vendéen, achète une

988 Dans une *Notice sur la ville des Sables d'Olonne (1846)* on peut lire : « *Lorsque les hommes sont de retour de la pêche, qui est aujourd'hui la plus grande occupation du peuple sablais, ils se reposent le reste de la journée, et ce sont les femmes qui sont chargées de porter le poisson au marché, de laver et de raccommoder les filets, de nettoyer les chaloupes et de tout préparer pour la pêche du lendemain* », p. 33.

989 En réalité Eulalie, Elizabeth Pitra (1818-1885) pour l'État-Civil, mère de trois enfants naturels entre 1841 et 1847 puis mariée en novembre 1847 à Louis Artus mort trois ans plus tard. Elle sera à nouveau « veuve-mère » en avril 1855.

chaloupe de pêche[990] aussitôt son installation à La Chaume[991]. Quand il fait construire un nouveau canot sardinier en 1856, le père Brochet n'oublie pas d'y intégrer sa fille unique en l'appelant *La sœur et les 8 frères*. Sans aucun doute un témoignage de sa reconnaissance ; elle qui œuvre pour le bien de la pléthorique famille Brochet[992]. L'exemple des Brochet prouve à quel point les familles peuvent être intimement impliquées dans l'armement sardinier et qu'une répartition sexuée des tâches inhérentes à l'armement s'opère dès cette époque d'autant plus qu'Eugénie est toujours recensée comme ouvrière en filets en 1851. Cet exemple singulier se vérifie dans d'autres familles de La Chaume et n'est pas sans rappeler ce que relevait le maire de Dieppe en 1775[993] qui précisait que le travail des filets par la famille mettait le matelot à l'abri de dépenses trop onéreuses. En un sens, le travail familial était source de gains notoires. Il dit :

S'il est obligé d'acheter la matière première et de la faire travailler à prix d'argent, cette dépense monte haut et surpasse souvent ses facultés. Il ne peut le faire avec avantage qu'autant qu'il a une famille qui se charge de ces travaux, qui prépare le chanvre, le file, tasse les filets, les monte et les mette en état d'aller à la mer. Alors le travail de la famille lui procure un bénéfice égal au sien puisque les filets qu'elle lui a préparés ont sur le produit de la pêche une part égale à la sienne. Il est donc de son intérêt de s'associer dès sa tendre jeunesse une compagne qui partage ses travaux avec lui. L'entretien des filets et les travaux journaliers auxquels ils donnent lieu lui imposent encore bien plus particulièrement l'obligation de se marier. Il faut les sécher à chaque voyage sans quoi ils tomberaient en pourriture [...] Si sa famille est nombreuse, son gain augmente dans la même proportion. Il est bien des travaux à la portée des enfants […].

990 Chaloupe appelée *Les 7 frères* et construite en 1843 aux Sables. Le 26 mai 1845, son commandement est confié au patron chaumois Antoine Rouillé (1817-1880, cohorte 1, n°627) et, le navire désarme le 4 août 1846 après avoir embarqué treize marins dont les trois frères aînés Brochet à deux reprises : Henri (1824-1888) et Emile (1829-1913) comme novices et le mousse Eugène Brochet né en 1833 donc âgé de 12 ans à l'embarquement (SHD, Rochefort, Registres de désarmement, 3P10-40 (Recensement 1846, page 41). Dans le recensement de 1846, ces deux fils aînés sont déclarés comme menuisiers dans la rue des corderies à La Chaume. Avec la naissance d'Athanase en juillet 1844, le nombre de frères sera porté à sept.

991 Son fils cadet Athanase Eugène Germain Brochet y est né le 31 juillet 1844. Ses six frères aînés étaient tous nés à Rosnay (La Cambaudière) entre 1824 et 1841. La famille Brochet fait donc partie de ces familles de migrants venues sous la Monarchie de Juillet probablement entre 1842 et 1843. Un document du 7 janvier 1859 précise que le père d'Olivier Brochet « *habite La Chaume depuis 17 ans* » soit vers 1842 (AM LS, DII-81).

992 Cette famille avait le souci de l'égalité puisque chaque année le commandement était confié, à tour de rôle, à un frère Brochet : Émile (1829-1913) en 1858, Charles-Louis (1835-1916) en 1859 puis Eugène (1833- ?) en 1860. De plus, les quatre frères inscrits mousses ont débuté leur apprentissage sur ce canot sous la houlette de leur frère aîné (Registre matricule des mousses 3P7-50, folios 5, 12, 41 et 81). Ainsi, le benjamin Athanase du haut de son 1,39 mètre est-il inscrit en tant que tel « *provenant de chez ses parents* » le 16 mai 1855. Il est âgé d'à peine onze ans et débarquera à la fin de la saison de la sardine le 18 novembre avant de rembarquer à la saison suivante, le 8 mai 1856. Ce n'est qu'à partir de novembre 1857, il a alors dépassé les 13 ans, qu'il naviguera l'hiver au chalut à bord de la chaloupe l'*Iris* patron Berthomé tout en retournant avec ses frères à la belle saison et ce jusqu'à ce qu'il devienne novice à la date du 11 août 1860. Il avait alors seize ans et une solide expérience de sardinier ; expérience qu'il transmettra à son tour à son petit-fils Paul Brochet (1910-1999). Cité à la page 34, « Les canots vendéens à la sardine », p.18-35 *Le Chasse-Marée* n° 23, mai 1986.

993 Mémoire du sieur Lemoyne, maire de Dieppe (1775). Archives nationales, F12-1836. Cité par Alain CABANTOUS, *Les citoyens du large. Les identités maritimes en France (XVII^e^-XIX^e^ siècle)*, p. 244-246.



Document n°111 - La famille Brochet de La Chaume vers 1910 avec à droite assis Athanase (1844-1924), son épouse Zulma Jotereau au fond habillée en noir et leurs filles œuvrant à la réparation des rets [coll. Olona].

Dans cette histoire familiale, la place de la mère en tant qu'apprenante est primordiale. C'est ainsi que les deux sœurs Barré (Alida, seize ans et Adélia, treize ans), deux des cinq enfants du marin-pilote et patron-pêcheur Pierre-Darius Barré (1792-1883)[994] dont l'épouse, Ursule Fradet (1791-1859), est-elle-même ouvrière en filets de pêche exercent cet art. Ursule Barré a certainement formé ses deux filles très jeunes ; on les retrouve aux mêmes postes en 1851, dans la rue du moulin. Ici, la transmission des gestes a dû être assurée par la présence maternelle alors qu'en mer c'est le père qui joue ce rôle avec ses fils ; à chacun son rôle. En 1866, figure une fillette de neuf ans Joséphine Servanteau[995] domiciliée dans la Grand'rue, elle-même fille de garçonne répertoriée comme telle depuis 1846. C'est la plus jeune de toutes les ouvrières. La mort de sa mère quelque temps avant le recensement a peut-être précipité sa qualification ?

Travailler en famille n'est pas non plus une généralité puisque pour l'année 1851 seules treize chaumoises sont recensées avec leur mère ou leurs sœurs soit près d'un tiers des ouvrières (32,5%). Ainsi, les deux sœurs Bouget (Esther, 23 ans et Léontine[996], 21 ans) vivant rue de l'épicerie avec leur frère Pierre-Isaac, marin ou bien encore, dans la rue du moulin, les sœurs Bertret (Elisabeth, 27 ans et Françoise, 29 ans). C'est cependant, dans la grand'rue que l'on recense le plus d'ouvrières en filets (60%) dont les trois sœurs Plaideau, la mère et la fille Poissonnet et Rouillé. Nul doute que cette rue, l'artère de la Chaume la plus peuplée, devait résonner des conversations de ces femmes.

994 Cohorte 2 n°34.

995 Née le 17 avril 1857 à La Chaume donc âgée de 9 ans en 1866. Fille de Pierre Jacques Servanteau (1815-1890, cohorte 1 n°647) et de Marie-Louise Clémence Febvre (1815-1866), ouvrière en filets de pêche elle-même fille d'une ouvrière en filets, Marie Suzanne Fradet (1783-1844) épouse d'un capitaine de navire. Ce métier féminin n'est pas mentionné dans les registres paroissiaux ou dans les actes notariés sous l'Ancien-Régime.

996 En 1866 Léontine Bouget (1830-1906) est toujours rétière mais mariée à un marin du nom de Scarremberg. Elle vit alors dans « La petite aire » (p. 17, registre de recensement de 1866). Il s'agit de la sœur du capitaine Pierre Isaac Bouget.

Cette activité concerne essentiellement des femmes jeunes car rares sont celles qui dépassent la quarantaine formant 9,4% en 1846 et 22,5% en 1851. La doyenne est la femme Adélaïde Begaud âgée de 53 ans et, en 1851, Éléonore Gravoil la veuve du capitaine Mounier continue de ramender à 52 ans. Est-ce pour financer les études de son fils clerc ou de sa fille institutrice[997] ? Le recensement de 1846 fait état de très jeunes filles qualifiées d'ouvrières en filet de pêche puisqu'un tiers d'entre elles a moins de 18 ans ; en 1851 la proportion est moindre puisqu'elle passe à 16% ; les jeunes femmes ont vieilli et aucune ne travaille entre treize et seize ans comme en 1846. Y-a-t-il eu des contrôles ou un règlement concernant l'âge au travail ? En 1851, la moyenne d'âge des ramendeuses sablaises est de trente ans.

Quel était le profil sociologique de ces femmes en 1846 ? Dans 88% des cas, elles sont nées dans le monde des gens de mer, particulièrement filles de marins et plus rarement filles de capitaines de navire même s'il en existe quelques-unes. Ces « petites mains » habiles épousèrent dans tous les cas des gens de mer, marins à 95,2%. Elles se démarquent quelque peu des autres épouses de gens de mer en s'unissant un an ½ plus tôt que leurs consœurs (24,6 ans contre 26) et, dans 63,2% des cas à des patrons-pêcheurs[998] ce qui apporte l'assurance d'un savoir-faire maîtrisé pour le mari[999].

Tableau n°151: Pesée des ouvrières ou couturières en filets de pêche recensées (1846-1866)

	1846	1851	1866[1000]	Total
Nombre	42	63	59	**164**
Valeur en %	25,6	38,4	36	**100**

Le recensement suivant de 1851 englobe (épouses et célibataires) soixante-trois ouvrières soit 50% de plus qu'en 1846 ce qui témoigne de la vitalité de la pêche sardinière à cette période. Le chiffre des rétières se stabilisera ensuite en 1866[1001]. Le fait de dénommer leur profession de l'objet qu'elles fabriquent montre bien le lien entre l'objet et la fonction. Les garçonnes sablaises qui n'étaient que six en 1846 sont quatre fois plus en 1851. Il y a donc eu un véritable engouement pour ce métier féminin lié à une plus forte demande des sardiniers (voir partie 2), des conserveurs et de la construction navale. Ces cinq années ont permis un essor saisissant de deux métiers : celui d'ouvrière en rets et celui de poissonnière liés tout deux au développement de la pêche sardinière. Le nombre d'ouvrières en filets de pêche s'accroît de manière exponentielle avec quatre rétières aux Sables et cinquante-cinq à La Chaume en 1866 soit une croissance de 40,5% en vingt ans.

997 Recensement de 1851, page 34.

998 Soit 24 femmes sur 38. On retrouve ainsi Bonne Élisa Daubeuf (1820-1904) l'épouse de Maurice Xavier Gautreau (1821-1900) et sa propre belle-mère Marie-Françoise Fradet (1784-1849) dite « Tranquille » propriétaires des chaloupes sardinières. Elle tenait ce surnom de son père Pierre-Tranquille Fradet (1754-1822). Son épouse, Hélène Goribon (1758-1840) avait accouché le jour de la venue du duc de Luxembourg, comte d'Olonne en visite à La Chaume le 17 octobre 1788. Il lui promit d'être le parrain de son enfant si celle-ci venait à accoucher avant son départ ce qui se réalisa. Cité par l'abbé Fazilleau page 171 et par Alain GÉRARD, *Les Sables et la guerre de Vendée, Manuscrits de Collinet (1788-1804)*, Centre Vendéen de Recherches Historiques, 2003, p. 35-37. Maurice-Pascal Gautreau (1782-1852), cohorte 3, n°305, fit construire en 1812 la chaloupe *Les 2 Aimées* puis, en 1826 *La Bénite*.

999 Les filets possédaient une vraie valeur marchande et faisaient partie intégrante du navire puisque lorsqu'un canot de pêche est vendu on lui adjoint tous ses ustensiles comme lors de la vente de trois canots le 17 mars 1861. Ainsi *L'Adolphe* est vendu avec ses « *treize filets, ses agrès et apparaux* » ; *L'Aimé* avec ses quinze filets et *Le Vigilant* avec ses quatorze filets. Le notaire précise leur usage « *le tout servant à la pêche de la sardine et dépendant des successions bénéficiaires des époux Loquin* (sic) ». AM LS 4J-2, *Journal des Sables* du 10 mars 1861. Il s'agit de Fidèle Armand Locquin, maître boulanger marié à Rose Machard, fille d'armateure.

1000 Nous n'avons pas les professions des épouses vivant aux Sables (lacune de la source).

1001 Ce terme de rétiaire vient du mot latin *retiarius* qui désignait le gladiateur armé d'un filet (*rete* en latin).



Document n°112- Un atelier chaumois vers 1900. À gauche, Marie Joséphine Coulombeaux veuve d'Ernest François Jouneau péri en mer en décembre 1896. Trois générations travaillent à l'entretien des rets sardiniers (coll. famille Ruchaud-Bardon).

Une fois le poisson pêché, il était rapporté au port puis vendu à la population locale par le biais de la poissonnerie ou par d'accortes poissonnières dans les rues. Ces femmes parcouraient de longues distances en campagne pour vendre la sardine fraîchement pêchée[1002].

Pour cela, des cohortes de poissonnières ont vanté durant cette période les atouts du poisson sablais. Nous allons tenter une approche de ce monde à nouveau féminin.

1002 Une route entre Les Sables et Talmont dite « chemin poissonnier » a conservé la mémoire de ces déplacements.

B- Le monde des poissonnières

Ce milieu des poissonnières était avant tout hiérarchisé selon une structure pyramidale avec au sommet une maîtresse-poissonnière. En 1846, une seule est recensée en la personne de Marie-Aimée Nouleau (1817-1884)[1003] l'épouse du constructeur de navire François Félix Berjonneau (1812-1869) et en 1851 on en compte trois. Les maîtresses-poissonnières jouissent d'un statut particulier qui peut s'apparenter à celui de mareyeuse et les deux cas cités ci-après prouvent qu'elles ne sont pas en lien direct avec le monde de la pêche. L'une côtoie celui de la construction navale ; quant à l'épouse Bremaud, son mari est employé des Ponts et Chaussées. Est-ce une condition sine-qua-non pour occuper ce poste que d'être en marge des patrons de chaloupe ? On peut supposer que cela les rende plus indépendantes et moins soumises aux pressions du clan ? Toujours est-il que ces femmes sont minoritaires dans le monde des poissonnières ce qui ne peut que valoriser leur statut social. Seule l'une des trois peut être favorisée dans son poste puisqu'il s'agit de la fille du maître de port Saunier[1004], Perpétue (1803-1887), une solide célibataire de 45 ans.



Document n°113 - Une maîtresse poissonnière en 1866 (coll. Olona).

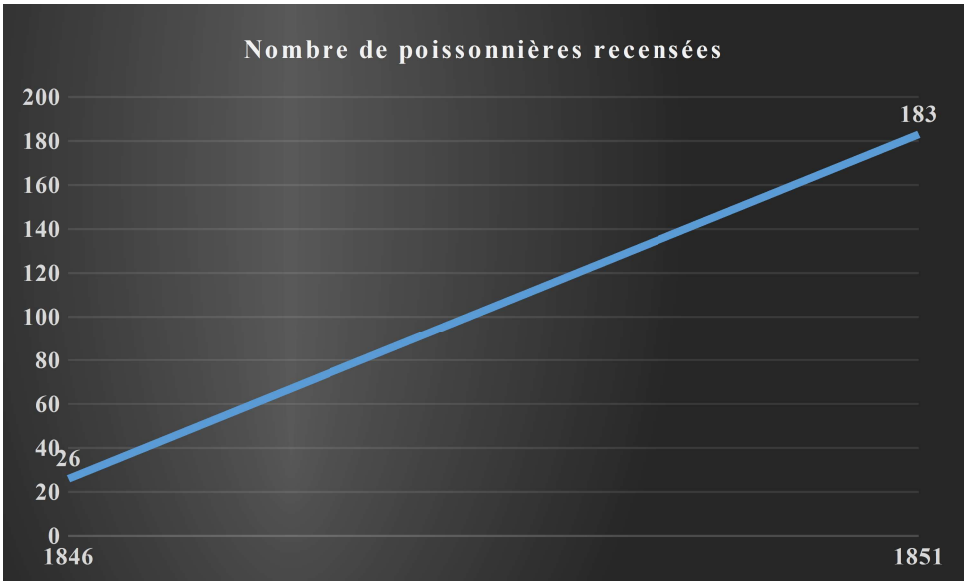
Ces commerçantes sont ainsi en lien direct avec le port et son activité de pêche. Vivant du commerce du poisson, elles ne sont pas employées de la poissonnerie sinon elles seraient plutôt qualifiées de journalières.

Tableau n°152: Pesée des poissonnières (1846-1851)[1005]

	1846	1851	Total
Nombre de poissonnières	26	183	209
Valeur en %	12,4	87,6	100

1003 Cohorte n°1 n°55. Elle possède en 1869 cinq cases à la poissonnerie soit le maximum (AM LS DII-83, 18 juin 1869, Bail à ferme de la poissonnerie).
1004 Cohorte 3 n°641.
1005 Nous n'avons pas pu tenir compte des métiers féminins pour 1866 puisque ceux-ci ne sont pas indiqués pour les Sables. Seuls figurent ceux de la Chaume et en l'occurrence, aucune poissonnière n'y est recensée.

Graphique n°83 : Nombre de poissonnières recensées en 1846 et 1851.



Le même mouvement de croissance constaté avec les ouvrières en filets de pêche se confirme à nouveau avec les poissonnières dont le nombre est multiplié par six en cinq ans ! La poissonnerie emploie la main-d'œuvre féminine locale. Il faut une importante manutention pour le traitement, le conditionnement et l'expédition du poisson. La Monarchie de Juillet a jeté les bases du développement portuaire et des emplois induits. Les chaloupes du port sont créatrices d'emplois à terre permettant ainsi aux familles de sortir un peu plus « la tête de l'eau » puisque ces postes sont largement occupés par des mères de famille (66,6%). Les poissonnières mères-célibataires ne représentent que 2,2% des femmes. On relèvera quand même l'existence d'une poissonnière singulière en la personne de Catherine Émilie Légé (1791-1875), mère célibataire de huit enfants nés entre 1813 et 1835. Dans les recensements elle apparaît sans homme sous son toit. Est-ce par volonté d'indépendance affichée ?



Document n°114- Grisette et marchande de poissons par d'Hastrel de Rivedoux (coll. Olona).

Les poissonnières restent plus nombreuses aux Sables qu'à La Chaume (75,4%) où elles demeurent au Passage (34%) mais surtout dans le centre-ville (45%)[1006] et beaucoup moins dans le Bout-de-Ville (21%). Dans le quartier du Passage, trente-quatre femmes sont recensées comme telles en deux rues. Il devait y avoir une forte concurrence entre elles. On y trouve, entre autres, seulement deux femmes de capitaine de navire en la personne de Gracieuse Gautreau (1815-1896) épouse Gimard[1007] et de Bathilde Joussemet femme Morisson[1008] ; deux femmes de pilote-lamaneur (Laurec et Geay)[1009]. Toutes les autres sont femmes de marins (16 cas), charpentier (2 cas), poissonnier ou terrassier. Henriette, Louise Renaud (1820-1894) l'épouse du pilote-lamaneur Laurec (1815-1865) se démarque du lot et exerce ce métier avec talent puisqu'elle obtient le sésame de garnir la table du président Thiers, deux fois par semaine à partir de février 1872[1010] grâce à la récente liaison ferroviaire.

1006 La veuve Caradu née Marguerite Tessier qui exerce son métier rue de la Patrie possède un avantage puisque dans sa cour se trouve un « cours d'eau » permettant ainsi le nettoyage du poisson. Notaire Regain (3^{E}70/380), acte du 10 décembre 1819.

1007 Cohorte 2, n°323. En janvier 1870, Gracieuse Gautreau qui occupait la case 17 à la poissonnerie ne reçut pas le consentement de son époux Désiré Berthomé (1815-1882, cohorte 1 n°66) et dut se résigner à voir sa fille prendre sa place (AM LS, D-I-21).

1008 Cohorte 2, n°512.

1009 Cohorte 1, n°417 et cohorte 2, n°314.

1010 Société Olona, *Le XIX^{e} siècle aux Sables d'Olonne*, 1980, cité p. 72-73.



Document n°115 - Lithographie Charpentier, 1844 (coll. Olona). Femmes des Sables.

En 1851, les jeunes femmes de moins de vingt-cinq ans représentent 19% du total ce qui n'est pas le cas pour les ouvrières en filets de pêche par exemple. On peut donc supposer que le travail du poisson ne s'adresse pas aux plus jeunes sauf pour Célestine Fradet (1837-1900) âgée de quatorze ans et qui sera poissonnière toute sa vie ; métier qu'elle exerça aux côtés de sa mère Henriette Chesnay-Fradet (1810-1877) tout comme sa voisine Eudoxie Poiroux, quatorze ans formée par sa mère Clémentine Lelong (1803-1865)[1011].

Tableau n°153: Répartition par âge des poissonnières (recensement de 1851)

	< 25 ans	25-30 ans	30-40 ans	40-50 ans	50-60 ans	> 60 ans	Total
Nombre	34	19	43	43	16	24	**179**
Valeur en %	19	10,6	24	24	8,9	13,4	**100**

Arrêtons-nous un instant sur le profil de ces femmes nées dans 93% aux Sables avec une très nette représentation des Sablaises au détriment des Chaumoises (21 contre 5 en 1846). Parmi cette minorité chaumoise, deux ont retenu notre attention du fait de leur lien de parenté. On retrouve en effet Catherine Désirée Bouget (1780-1860) épouse Dauboeuf[1012] et Suzanne-Thérèse Legoffe (1813-1858) épouse Thesson[1013]. Il se trouve que l'une est la tante

1011 Cohorte 2, n°587.
1012 Cohorte 3, n° 226. Jacques Daubeuf (1780-1851) est dit infirme et peut donc compter sur l'aide financière de son épouse (recensement de 1851).
1013 Cohorte 1, n° 659.

de l'autre et que la propre mère de Suzanne Legoffe, Suzanne, Adélaïde Bouget (1783-1845) était elle-même poissonnière. Sans doute la mort de la mère, un an plus tôt, a-t-elle permis à sa fille d'accéder au commerce du poisson ? Il est intéressant de relever que les deux sœurs Bouget effectuèrent ce type de commerce somme toute très rare à La Chaume en ce milieu de XIX[e] siècle. Ce métier semble se transmettre entre les générations à l'intérieur de quelques familles. Aux Sables par exemple, dans la rue du ricochet (quartier du Passage), la mère et la fille Geay exerçaient ce même métier[1014] ; à quelques rues de là, trois autres sœurs poissonnières (âgées de 33 à 41 ans)[1015] portent le patronyme de Chainay tout comme les vieilles sœurs Caradu âgées de 76 et 75 ans demeurant ensemble rue du palais.

Ces poissonnières sont nées à 68% dans un milieu maritime même si certaines sont issues du milieu de l'artisanat maritime comme les sœurs Louineau, filles d'une poissonnière et d'un forgeron du Passage[1016] ou bien encore Victorine Césarine Berge (1812-1873)[1017], fille d'un tonnelier en vue du quai des Sables. Qui épousent ces poissonnières ? Sans surprise, toutes épouseront des gens de mer, marins à 68%.

Tableau n°154: Part des femmes décédées avant cinquante ans

Métiers	Poissonnières	Ouvrières en filets de pêche	Journalières	Buandières/blanchisseuse
Taux de femmes décédées avant 50 ans	17,9%	14,3%	15,1%	7,1%

Ces femmes meurent à 64,2 ans soit un peu plus tôt que la moyenne des femmes du port (66,4ans) puisque 18% d'entre elles sont décédées avant cinquante ans, la plus jeune étant Isabeau Derval à 29 ans en novembre 1846[1018]. Pourquoi ces femmes font-elles partie de la catégorie socio-professionnelle la plus touchée par les décès avant l'âge de 50 ans ? À quels facteurs est due cette nette surmortalité socio-professionnelle féminine ? Le travail dans l'humidité, le froid, la pénibilité des efforts ont-ils eu raison de leurs organismes ? En comparaison, le métier de buandière pourtant lui aussi très éprouvant montre que les femmes survivent au-delà de 50 ans ; d'ailleurs la seule femme morte centenaire du corpus exerçait ce métier[1019]. Parmi les seize poissonnières de plus de soixante-ans ans du recensement, douze sont déjà veuves soit 75% ce qui montre que ce métier leur permet de s'assumer financièrement. D'autres exercent ce métier pour élever leurs enfants comme la veuve Jouneau née Modeste Bigle (1797-1869). Veuve à 35 ans, depuis mai 1832, elle élève seule cinq enfants dans la rue d'Assas[1020].

1014 N°314 et 434.
1015 Marie-Anne Chainay (39 ans), poissonnière rue de l'Hôtel de ville vivant avec sa mère Louise Patureau, 75 ans, veuve d'un jardinier (page 6), Élise Chainay, 33 ans, rue du Centre (p. 11) et Adélaïde Chainay femme Bremaud, 41 ans, rue du coq (p. 15).
1016 Cohorte 2 n°196 et 661 filles de Pierre Louineau (1776-) et de Louise-Victoire Lucet (1776-1832), poissonnière.
1017 Cohorte 1 n° 276.
1018 Cohorte 2 n°24.
1019 Il s'agit de Marie Constance Guillement (1782-1882) veuve du marin Pierre-Michel Gendronneau (Cohorte 3, n°319). Elle lui a survécu 33 ans.
1020 Recensement (1846), p. 5.

C- Les autres métiers féminins

Le recensement de 1846 ne distingue que vingt-et-une pêcheuses c'est-à-dire des femmes pratiquant la pêche à pied sur l'estran[1021]. Cette pêche ne nécessitait pas d'embarcation et était donc accessible sur le plan financier puisque les outils nécessaires étaient d'un prix modeste[1022]. On peut supposer qu'elles se nourrissent de leur pêche mais qu'elles en vivent aussi ? Si ces femmes sont dénommées comme telles dans le recensement c'est qu'aux yeux de l'administration elles exercent cette activité et sont dès lors reconnues en tant que professionnelles. Ces familles peuvent tout aussi bien survivre grâce à la pitance fournie par l'estran et le travail de la mère. On ne peut pas affirmer cependant que cet apport fourni par les rochers soit d'une nécessité absolue pour leur survie puisque ces femmes meurent au même âge que les autres femmes de marins. Il n'existe donc pas de fatalité dans leur cas puisqu'elles n'apparaissent pas comme surexposées à la mort. On peut facilement imaginer une multitude de femmes et d'enfants parcourant la grève à la recherche de leur pain quotidien permettant une forme d'autoconsommation familiale même si souligne François Le Masson du Parc[1023] lors de son enquête en 1728 :

l'accès à la côte est même très difficile aux gens de pied. Cependant les riverains y descendent pour y pêcher entre les roches des coquillages et des rocailles avec digons, crochets et petites fouannes qu'ils nomment salins. Quelques-uns des plus voisins y viennent aussi de basse-eau tendre des folles ou rets à touils mais en si petit nombre que ce cela ne peut faire un objet […] Ces pêcheurs et leurs femmes font la pêche des chevrettes ou salicots de la même manière que la pratiquent ceux de l'amirauté de St-Valéry-en-Caux […] Ils ont aussi de petites fouannes, crochets et digons avec lesquels les femmes font la pêche entre les roches pendant l'été. Elles y trouvent des chancres, des langoustes et des congres. La côte est trop rude et impraticable l'hiver. Ainsi ces sortes de pêche cessent pendant cette saison ».

André Collinet[1024] précise en outre que :

les soles, les plies, turbots et généralement tout le poisson plat, se prenaient sur la côte entre les rochers ou à la senne[1025], et chaque jour on pêchait le double de ce que la ville pouvait consommer. Les gros poissons comme les raies, rougets, merlus, touilles, pocheteaux[1026] et autres, se prenaient ou à la ligne ou aux épinglettes[1027] ou cordes, et les pêcheurs, après la consommation qui s'en faisait à la poissonnerie, faisaient sécher le surplus pour leurs provisions d'hiver ou en chargeaient des petits bâtiments pour aller les vendre à La Rochelle, Marans, Marennes et même à Bordeaux […] La senne sur la côte vous rapporte beaucoup de bonnes plies, des turbos, des barbarins[1028] et des mulets.

1021 Éric BARRÉ, Élisabeth RIDEL, André ZYSBERG, *Ils vivent avec le rivage. Pêche côtière et exploitation du littoral*, Centre de Recherche en Histoire Quantitative, Caen, 2005. Colloque du Musée maritime de l'île Tatihou (29 juin-1er juillet 2000). Emmanuelle CHARPENTIER, « Vivre au rythme de la mer : femmes de marins au travail sur les côtes nord de la Bretagne au XVIIIe siècle », Fabrice BOUDJAABA, *Le travail et la famille en milieu rural XVIe-XXIe siècles*, Presses Universitaires de Rennes, 2014, p. 53-68. Emmanuelle CHARPENTIER, *Le peuple du rivage. Le littoral nord de la Bretagne au XVIIIe siècle*, Presses Universitaires de Rennes, 2013.

1022 Le Masson du Parc précise que les femmes de marins confectionnent les appâts : « *Les femmes qui préparent ces goubles amorcent les ains en les emboîtant de chair de sardine fraîches pendant la saison* ». François LE MASSON DU PARC, *Pêches et pêcheurs du domaine maritime et des îles adjacentes de Saintonge, d'Aunis et du Poitou, au XVIIIe siècle*. Amirautés de Marennes, de La Rochelle et des Sables-d'Olonne, Observatoire européen de l'Estran. Éditions de l'Entre-deux-Mers, 2009, p. 180.

1023 François LE MASSON DU PARC, *Ibid*., p. 172 et 181.

1024 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche*, Centre Vendéen de Recherches Historiques, 2002, p. 69.

1025 Senne : filet long et étroit en forme de poche dont les mailles, larges aux extrémités, se resserrent progressivement jusqu'au milieu, *Ibid*., p. 398.

1026 Touille synonyme de lamie. Pocheteau : raie.

1027 Épinglette : ligne de fond ou palangre, *Ibibid*., p. 395.

1028 Barbarin : mulet rosé ou rouget-barbet.

Les femmes jouent donc un rôle actif au sein de la communauté maritime d'ailleurs ce n'est sans doute pas un hasard si la gravure d'Ozanne les représente au premier plan à droite puisqu'elles tiennent une place particulière à terre.



Document n°116 - Détail de la gravure de Nicolas Ozanne. Femmes travaillant le poisson sur le quai de La Chaume en 1776 (coll. Olona).

Ce chiffre de vingt-et-une pêcheuses « officielles » en 1846 est largement sous-estimé puisque les rochers et le sable offraient de quoi nourrir les nombreuses familles[1029]. La mer apporte ici une économie de subsistance pour les plus pauvres de la communauté. Très courageuses, ces femmes lorsqu'elles sont veuves de marins ont l'autorisation de pêcher dans le port[1030] ; un droit qu'elles partagent avec les marins infirmes « *privés de secours* » et les orphelins. Ce droit de pêche n'était donné qu'aux marginaux n'ayant pas de subsides, des misérables en quelque sorte. Certaines ont même le droit de « *se procurer des embarcations et les filets nécessaires pour la pêche du mulet* » après autorisation du Commissaire de l'Inscription maritime ne délivrant ce droit qu'aux femmes « *les plus méritantes* »[1031].

1029 Par contre les pêcheries en pierre qui bordent le littoral rocheux à La Chaume et entre La Pironnière et Saint-Jean-d'Orbestier avaient été concédées non pas à des familles de marins mais à des cultivateurs. Ces derniers pêchaient le poisson resté prisonnier dans la pêcherie et récoltaient le goémon nécessaire à leurs cultures. Le Masson du Parc en recense cinq sur la côte au sud des Sables et deux à La Chaume. En 1855, le nombre d'écluses avait considérablement augmenté puisque l'on en dénombre treize à La Chaume et six aux Sables, Pierre MÉNARD, « Les pêcheries en pierre aux Sables-d'Olonne en 1855 », *Revue Olona* n°163, 1998. p. 25-29.

1030 Quatre zones sont ainsi clairement définies : du chenal jusqu'à l'extrémité de la jetée Saint-Nicolas, le bassin à flot, le bassin de la Cabaude jusqu'au chenal des marais salants et la plage de sable de la Grande jetée aux rochers des moulins.

1031 AM LS O-XXII-33. Arrêté du 20 mai 1854, n°181. On peut regretter de ne pas avoir de liste de ces femmes capables d'armer une embarcation.



Document n°117 - Pêcheuses sablaises en 1866 posant en studio avec leurs ustensiles de pêche (coll. Olona).

De leur pêche ne dépend donc pas leur survie mais peut-être les aide-t-elle à surmonter les périodes de disette ? On sait que de tout temps, la mer a apporté aux populations littorales de quoi se nourrir et que même pendant les grandes famines que la France moderne a connues, les populations des côtes étaient relativement plus épargnées que les paysans par exemple. Ces femmes sont aussi autorisées à vendre aux halles le fruit de leur récolte comme « *les coquilles, crabes, chevrettes* » pêchées sur la grève ; par contre les « *huîtres, moules, bigorneaux qui ne sont pas pêchées sur nos côtes demeurent passibles du droit* »[1032].

1032 AM LS, Registre des délibérations DI-14, Budget 1821, article VI.



Carte n°13 - Les quatre zones de pêche autorisées aux veuves de marins par l'administration sablaise en 1854.

Dans le port normand de Port-en-Bessin étudié par Marie-Pierre Labonne, elles sont presque autant puisque l'historienne en a recensé dix-huit en 1866[1033]. Deux femmes seulement sont voilières[1034] ce qui semble faible. Ce métier était un métier dur et physique ce qui peut expliquer que peu de femmes l'exerçaient mais d'un autre côté aucun homme n'est recensé comme tel hormis le patron d'une échoppe[1035].

Toutes ces femmes n'occupaient pas seulement des métiers para-maritimes, la majorité d'entre elles sont qualifiées de journalières (36,8%). Derrière ce terme on peut supposer que se cachent des métiers liés à la manutention à la poissonnerie ou bien encore les ouvrières des presses à sardines et premières usines. Très peu de journalières (5,7%) auront une meilleure profession au moment de leur décès[1036]. Certaines auront l'opportunité de devenir poissonnières (5 cas[1037]), aubergiste ou débitante (2) pour les femmes Testamalle[1038] aux

1033 Marie-Pierre LABONNE, *Vie et métier des pêcheurs de Port-en-Bessin. Une communauté de pêcheurs en mutation (1792-1945)*, Thèse, Université Caen Normandie, 2017, p. 368.
1034 Cohorte 1 n°199 et 407. L'une d'entre elles, Rose-Parfaite Michon (1822-1893) épouse Chevalier était déjà fille de voilier (cohorte 1, n°199). Au début du XX^{e} siècle une voilerie tenue par Henri Chevalier existait sur le quai des Sables. Était-elle liée à cette même famille nous ne pouvons le confirmer mais c'est fort probable.

1035 André Auguste Morneau (1805-1858) exerçant quai du commerce (cohorte 2, n°516). Henri Borgnet, 20 ans, est dit voilier.
1036 9 journalières sur 158 recensées.
1037 Cohortes n°136, 271, 476, 578, 664.
1038 Cohorte 2 n°655.

Sables et Jotereau à La Chaume[1039], marchande de fruits (1) ou propriétaire (1) alors que son mari n'est que simple marin[1040] pour cette dernière. L'ascension sociale est certes minoritaire et marginale pour cette catégorie de femmes.

On trouve aussi des femmes employées en tant que couturières et commerçantes (9,8%), domestiques (6,6%) et des buandières (3,2%). Parmi les commerçantes, outre les épicières[1041] et métiers de bouche (charcutière, bouchère), on note quelques cabaretières et aubergistes (11 cas[1042]). Les débits sont équitablement répartis avec trois au Passage et quatre à La Chaume et autant dans le quartier du Centre. Il n'y a donc pas pléthore de débits de boissons contrairement à l'image véhiculée[1043]. Par contre ces établissements jouent un rôle social important dans la mesure où les hommes s'y rencontrent et discutent entre eux. Six débitantes sont mariées à des marins, deux à des capitaines de navire (Breluzeau aux Sables et Naud à La Chaume), deux à des charpentiers de navire (Fouliot et Merlet) et l'une à un mesureur de sel, l'épouse Dappel-Voisin. Soulignons à ce propos que la famille Dappel-Voisin possède en réalité deux débits de boisson puisque la mère et la fille tiennent commerce sur le quai. On note la création d'une société en nom collectif en avril 1868 située sur le quai de La Chaume appelée « *Rousseau-Rochard* »[1044].

Les femmes se retrouvent donc « cloîtrées » dans ces quelques rues parallèles au quai des Sables vivant quasiment en vase clos avec leurs semblables en l'absence des hommes. Cohabitant « *seules ensemble* », la rue et les quais sont leurs aires de travaux quotidiens de même que la plage où elles se retrouvent pour le raccommodage des filets de pêche. En un sens, elles structurent la société maritime à leur manière ce que nous allons tenter de percevoir.

1039 Cohorte 1 n°391.

1040 Augustin Henri Simonneau (1812-1888) (cohorte 2, n°650),

1041 Les trois épicières (n°150, 332 et 490) sont toutes mariées à des capitaines de navire (Buffet, Goulpeau et Méchin).

1042 Cohortes n°17, 113, 121, 128, 224, 277, 495, 530, 604, 616 et 652.

1043 En réalité, nombre de récoltants en vin chaumois débitaient leur propre production directement à leur domicile (il s'agissait de caves) si bien que le maire déplore qu'il y ait « *à La Chaume des cabarets à chaque pas* » et refuse à l'un des producteurs, Louis-Alexandre Ridier (1816-1890), d'ouvrir ce type de commerce (dans la rue du moulin) pourtant autorisé les années passées. AM LS DII-81, délibération du 4 octobre 1858. La proximité des usines favorisait-elle ce type de commerce ? On peut l'imaginer.

1044 *Journal des Sables* du 17 mai 1868, acte passé chez maître Goulipeau le 20 avril 1868 entre Marie Rochard, Ulysse Rousseau et Marie-Joséphine Rochard son épouse « tous marchands de vin » et mariés depuis le 20 août 1867. En juillet 1866, Marie Rochard était dite « limonadière » (notaire Lécrivain, 3^{E}69/69, acte du 29 juillet 1866).

III- Des femmes garantes d'une forme de sociabilité

A- À terre

En plus d'éduquer leurs enfants et de gérer le quotidien en l'absence de leur époux, les femmes de marins peuvent avoir également en charge un vieux parent à leur domicile. Ce cas de figure semble somme toute assez minime puisqu'il ne concerne que treize couples du Passage et de La Chaume en 1846 soit 6,3% des foyers de marins. C'est ainsi que le doyen de la cité, le capitaine au long-cours Jean-Aimé Durand (1757-1850)[1045] vit rue du port chez son gendre le capitaine André Emmanuel Mercier (1786-1857)[1046]. À quelques encablures de là, dans ce même quartier, rue du boulet rouge, François Magneau (1766-1855)[1047] veuf depuis l'épidémie de choléra d'août 1832 vit auprès de sa fille et son gendre René Grousset (1800-1869)[1048] entouré de l'affection de neuf petits-enfants. Le vieux François, marin terre-neuvas dans sa jeunesse, avait quitté la navigation pendant les guerres révolutionnaires pour des raisons de blessure car « *estropié d'une cuisse* »[1049] suite à un combat naval, mourut cependant à un âge très avancé (88 ans). Il aura au total avec Marie-Françoise Baron (1766-1832) marchande de poissons son épouse huit enfants dont quatre filles qui épouseront des marins et qui vivront dans ce même quartier du Passage. Ce brave vieillard pouvait donc compter sur l'affection de ses vingt-et-un petits-enfants courant autour de lui dans les ruelles du port[1050]. Notons que l'aïeul se déplaçait – avait-il une jambe de bois ? – à quasiment toutes les naissances de sa nombreuse descendance avec ses gendres déclarer les nouveau-nés à la mairie.

La famille est donc une priorité pour les femmes de marins.

B- En mer, une sociabilité virtuelle recomposée

Même si la mer reste le domaine privilégié de l'homme, du seul fait que la femme n'embarque pas, l'épouse est néanmoins présente à bord de manière insidieuse comme nous allons le suggérer. Elles peuvent participer de manière active à l'armement des navires[1051].

Une minorité de femmes armateures

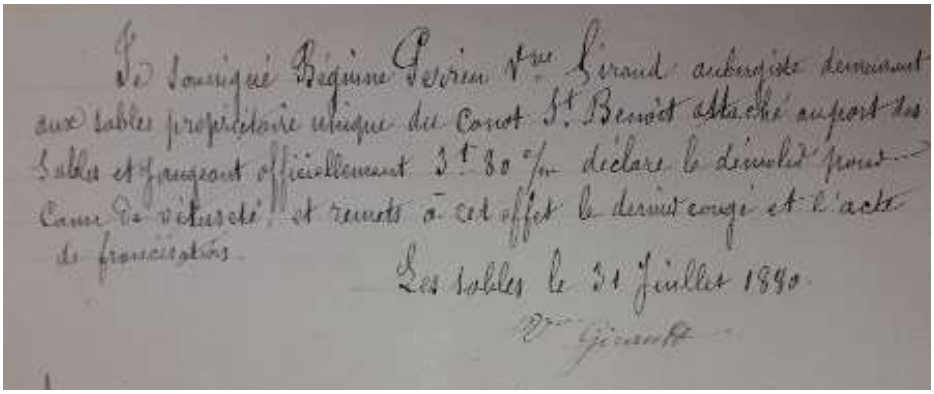
Ces femmes de marins peuvent aussi devenir en l'absence de leur époux des femmes d'affaires et du temps de la pêche à la morue, 18% de l'armement local était entre les mains des femmes les plus riches du port entre 1719 et 1743[1052]. Une femme comme Marie Febvre (1689-1743) épouse Lodre a joué un rôle prépondérant. Les femmes ne restent pas à l'écart de l'armement possédant ainsi des parts dans ces navires importants et nécessitant de gros

1045 Cohorte 3, n°252.
1046 Cohorte 2, n°493.
1047 Cohorte 3, n°463.
1048 Cohorte 2, n°342.
1049 Registre matricule 3P7-7 folio 12. En novembre 1803, âgé de 37 ans, il était classé hors-service avec trois enfants à charge (Registre matricule 3P7-19 folio 22).

1050 François Magneau aura connu 36 petits enfants dont 21 ont survécu au-delà de un an.
1051 Phénomène montré à Saint-Malo par André LESPAGNOL, « Femmes négociantes sous Louis XIV. Les conditions complexes d'une promotion provisoire », *Populations et cultures, Études réunies en l'honneur de François Lebrun*, Presses Universitaires de Rennes, 1989, p. 463-470.
1052 Nicole DUFOURNAUD, Bernard MICHON, « Les femmes et leurs activités liées à la mer. Réflexions à partir du littoral atlantique français à l'époque moderne », *Les femmes et la mer à l'époque moderne*, Presses Universitaires de Rennes, 2018, p. 111-123. Bernard MICHON, « Les femmes et l'armement morutier : l'exemple des Sables-d'Olonne pendant la première moitié du XVIII[e] siècle », *Revue Olona* n°189, 2004, p. 2-23.

investissements[1053]. Qu'en est-il au XIX[e] siècle à l'époque où la participation se popularise et n'est plus entre les mains de solides familles de négociants ? Les femmes ont-elles réussi à s'immiscer dans l'armement sardinier ?

En 1833 par exemple sur quarante-deux propriétaires de sardiniers on dénombre vingt veuves et une fille majeure (Honorine Borgnet v. 1791-1867[1054]) soit près d'un armateur sur deux. Les femmes sont donc en nombre à cette période. Deux canots sont même détenus par une association de trois veuves[1055]. Sur la période 1835-1870, un peu plus d'un dixième des canots sont détenus par une femme (11,1%)[1056] dont 37,1% ne possèdent qu'un seul navire. On retrouve quelques veuves. La veuve d'un cordonnier Catherine Leblanc possède cinq unités. Elle confiera le commandement de l'une d'elle, *La Jeune Henriette* à son gendre Joseph Barré (1807-1881), marin-pilote à La Chaume[1057]. Deux autres veuves de démarquent avec la propriété de quatre navires à savoir la veuve Bruhay et la veuve Machard. Seule l'une est veuve d'un capitaine de navire : Bathilde Daviot-Bruhay (1808-1866) qui, pour sa part, fit construire ses quatre navires entre 1831 et 1855 dont trois après la mort de son époux survenu en 1837[1058].


Je soussigné Bénigne Perrin Vve Giroud aubergiste demeurant aux Sables propriétaire unique du Canot St Benoît attaché aux dits Sables et jaugeant officiellement 3 t 80 c/m déclare le démolir pour cause de vétusté, et remets à cet effet le dernier congé et l'acte de francisation.

Les Sables le 31 juillet 1880

Document n° 118- ADV 5P-117 « Je soussigné Bénigne Perrin veuve Giroud[1059] aubergiste demeurant aux Sables, <u>propriétaire unique</u> du canot *St Benoît* […] déclare le démolir pour cause de vétusté … ».

Ces exemples montrent surtout que les plus gros propriétaires féminins ne sont pas issus dans leur majorité du monde maritime le plus populaire mais plutôt du milieu du commerce et de l'artisanat. Les hommes restent propriétaires de leur embarcation dans 89% des cas. Il reste somme toute peu de place pour le financement féminin. Quelle place la mer peut-elle alors donner aux femmes ? Confier le nom du navire à une protection féminine est peut-être un palliatif ?

1053 Hervé RETUREAU, « L'armement morutier sablais au XVIII[e] siècle », *Revue Olona n°163,* 1998, p. 2-10.
1054 Honorine Borgnet est la cousine germaine du constructeur et armateur Séraphin Chaigneau. Morte célibataire, rue du port, le 23 mai 1867, elle avait pris soin de laisser un testament le 31 janvier 1866 (ADV, Lécrivain not. 3[E]69/68 acte n°59) dans lequel elle léguait ses biens à sa nièce la veuve Duchon, lingère et quelques meubles à sa domestique (Marie Guyot). L'acte avait été signé chez elle puisqu'elle était alitée en présence de ses voisins : François His, propriétaire, René Jean Blandineau, charpentier de navires, Prosper Collineau, capitaine de navire et Isidore Sorin, brigadier des douanes.
1055 AM LS O XXII-33, pêche à la sardine (1833).
1056 Soit 40 femmes sur 360 armateurs de canots sardiniers. Des sœurs sont associées dans l'armement comme Olive et Désirée Gémeau, « filles mineures de Pierre Gémeau » qui font construire le canot *Joseph* en 1854 (ADV, 5P-109).
1057 Cohorte 2 n°35.
1058 *La Ste Anne* est vendue le 7 août 1862 aux époux Gautreau-Daubeuf (notaire Lécrivain, 3[E]69/61).
1059 Son mari Joseph Alphonse Girault (1818-1869, cohorte 1 n°326), maître au cabotage. Elle meurt quai du commerce en novembre 1915. Le canot avait été construit par Élie Penard en 1866 du vivant de son époux. Il sera démoli en 1880.

L'onomastique navale, reflet virtuel de l'absente ?

Une fois le navire parti en mer, plus rien ne rattache les hommes à leur épouse si ce n'est bien évidemment quelques pensées subjectives et ici insaisissables pour l'historien. Néanmoins, l'étude des noms donnés aux navires permet de distinguer une présence substantielle de la femme ou de la mère absente. Le nom est-il donné par respect ou amour envers la personne ou en signe aussi de reconnaissance d'un travail pugnace réalisé à terre par ces femmes à la frontière, à la lisière de ce monde maritime dirigé par l'homme. Que nous apporte l'étude de l'onomastique navale ? Un recensement fait état de 408 navires ayant navigué entre 1838 et 1856[1060] dont 33,3%[1061] sont associés à une femme avec dans la majorité des cas une référence très nette à un prénom soit 49,3% des navires concernés (*La Batilde*, *La Cécile*, *La Clémentine*). L'attribution du choix d'un prénom à un navire est donc la première caractéristique retenue par les armateurs sablais. Quand le prénom est devancé d'un qualificatif (50,7% des cas) ; l'armateur ici le plus souvent le patron de l'embarcation de pêche fait l'éloge des qualités de la personne en valorisant son amabilité dans 5,8% des cas (*L'Aimable Henriette*, patron Laurec ou *L'Aimable Florence* patron Charrier), sa jeunesse dans 52,2% (*La Jeune Françoise-Elisa* patron Pajot), sa gentillesse à hauteur de 2,9% (*La Bonne Perpétue*, patron Daubeuf ou *La Bonne Victoire* patron Berge) ou le caractère nouveau en quelque sorte un dédoublement de la personne à travers l'embarcation comme pour *La Nouvelle Henriette* par exemple dans les mêmes proportions. Dans ce cas-ci, le patron Laurec n'a de cesse de multiplier les références à son épouse Henriette qui figure dans ses deux bateaux. On peut y voir une certaine forme d'amour conjugal.

La cellule familiale[1062] est aussi citée dans 5,6% des cas avec assez peu de références explicites au pilier familial à savoir la mère. Ainsi, on retrouve seulement deux navires appelés *La Bonne Mère* commandés par Daubeuf et Raimbert et *La Mère de famille* du patron Tesson[1063]. Deux navires ont d'ailleurs porté ce vocable dans la 1ère moitié du XIXe siècle : une chaloupe construite en 1815 pour le sieur Berge des Sables et commandée par Joachim Placide Berthomé[1064] et une autre armée par la veuve Legoffe précédemment citée. Par contre, la famille au sens large avec les enfants est davantage représentée et la cellule parentale aussi avec deux navires appelés *La Jeune famille* symbolisant peut-être un mariage récent ? Les enfants sont majoritairement représentés avec 78,3% de l'échantillon. Des pères ont sans doute voulu rendre hommage à leurs enfants en dénommant leurs chaloupes : *Les six sœurs* ou *La Sœur aux huit frères* par exemple. Que penser du choix du capitaine Louis-Joseph Herveau qui commanda *La Marie chérie* ? Est-ce une dévotion non dissimulée à la vierge ou plutôt une preuve d'amour pour son épouse prénommée Marie ? Nous sommes ici aux limites de l'analyse de telles données. Toujours est-il que ces noms donnés aux navires relèvent de la symbolique et sans doute du désir des marins que d'avoir leurs êtres chers à leurs côtés, une fois en mer, loin des leurs. Peut-être peut-on y voir ou tenter d'y déceler une forme de piété familiale ou de superstition maritime ? Même si la famille est absente du navire – en dehors des cas où plusieurs membres d'une même famille composent l'équipage ce qui est souvent l'usage – elle reste présente symboliquement à travers l'attribution du nom donné à l'embarcation. Le poids familial reste très fort pour ces communautés de pêcheurs de poisson frais. L'influence onomastique familiale serait-elle venue supplanter les références au sacré et à la religion dans une France maritime beaucoup plus laïque dans ses orientations à l'image de

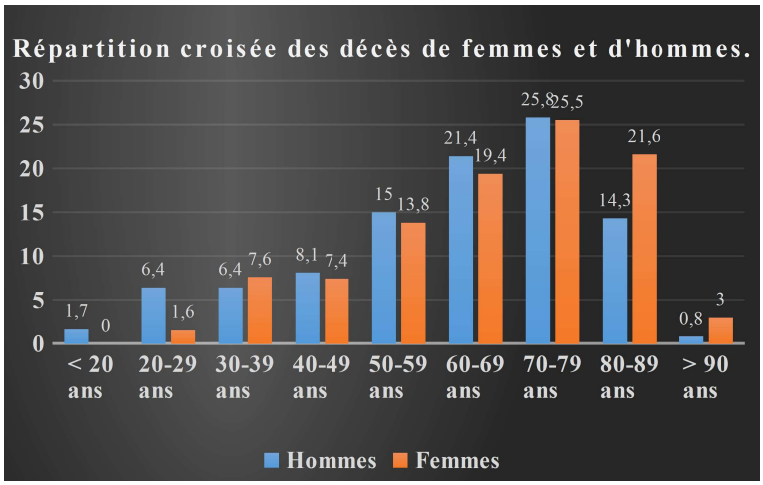
1060 À partir des registres de désarmement, SHM Rochefort, 3P10-32, 3P10-40, 3P10-53 et 3P10-54.
1061 Soit 136 références.
1062 Soit 23 navires sur 408.
1063 Chaloupe construite en 1853. Une chaloupe du même nom avait été vendue le 13 novembre 1825 par le tonnelier Jean Berge à Alexandre Legoffe, beau-père de Tesson (ADV, notaire Regain, 3E70/382).
1064 Joachim Placide Berthomé (1791-1864), cohorte 2, n°62. Registre de désarmement 3P10-23 (années 1820-1821).

ce que Gilbert Buti a constaté en Provence ou Marie-Pierre Labonne à Port-en-Bessin[1065] ? Cette présence virtuelle de la mère en mer peut-elle réconforter en cas de danger extrême ? En réalité, la mer n'est pas si mortelle que l'imaginaire collectif l'a longtemps véhiculé puisque la mort des mousses en mer ne représente que 5% du total des décès en mer. Certes, la population maritime a été éprouvée et des mères ont vécu des heures dramatiques à l'image de ce dimanche 21 juin 1869 où cinq mousses chaumois de dix à douze ans, plus ou moins apparentés, avaient échappé à la vigilance de leurs parents pour s'amariner et périr sur les Barges. Survint un violent orage et la frêle embarcation coula. Il n'y eut aucun rescapé. Les jours suivants, les patrons de canot recueillirent un à un, les malheureux enfants. Quelle tragédie pour la communauté maritime. Dans le canot sardinier se trouvaient les deux frères Blandineau[1066] : Aristide et Simon-Pierre. Ce dernier fut retrouvé le 8 juillet par Elysée Blanchard (1830-1909)[1067] qui « *avait aperçu le corps de cet enfant qui flottait à la surface de l'eau. Il l'a amarré à son canot et l'avait conduit à La Chaume pensant que c'était l'un des cinq enfants qui avaient disparu le 21 juin* »[1068]. Le mousse avait « *la face méconnaissable* » ; on l'apporta chez ses parents qui le reconnurent. Cet accident coûta la vie à trois cousins-germains[1069] ; leur pauvre grand-mère Marguerite Tessier-Bruneleau (1802-1877) vécut cette catastrophe.

C- Mourir au féminin

La mort des femmes de gens de mer se singularise-t-elle de celle de leurs époux et si oui de quelle manière ? Telles sont la question et l'analyse que nous allons conduire. Le premier élément à prendre en compte c'est que leur vie semble d'emblée moins risquée et moins exposée que leur époux. Ne prenant pas la mer, les femmes meurent évidemment à terre.

Histogramme n° 156 : Répartition croisée des tranches d'âge au décès des femmes et des hommes.



Tout d'abord, les femmes de gens de mer meurent en moyenne à 67,4 ans[1070] mais près de 70% d'entre elles (69,7%) peuvent espérer vivre au-delà de 60 ans. La mortalité féminine

1065 Marie-Pierre LABONNE, *Ibid*., p. 379.
1066 Cohorte 1, n°89.
1067 Cohorte 1, n°86.
1068 AM LS I-III-2 bis. Honoré Victor Pitra (1819-1900, cohorte 1 n°576) découvrit Théophile Marie Morvan, douze ans, le 7 juillet 1869 « *en mer derrière le sémaphore a découvert en visitant ses nasses le corps de cet enfant qui avait l'un de ses bras engagé dans la bouée de l'une d'elles* ».
1069 Les deux frères Blandineau et leur cousin Florent Musseau, 12 ans. Les trois cousins étaient les fils de deux sœurs Bruneleau.
1070 Calcul établi à partir de 458 âges au décès.

précoce (moins de 30 ans) est marginale ne formant que 1,6% du total[1071]. C'est à partir de cinquante ans que l'on sent la mort prendre une allure croissante et ce pour les deux sexes[1072].

Quelle tendance se dégage du comparatif hommes/femmes ? C'est entre vingt et vingt-neuf ans que la mort des hommes frappe davantage que leurs épouses puisque 6,4% des hommes trépassent durant cette décennie contre 1,6% des femmes. Jusqu'à soixante-dix-neuf ans les écarts entre les sexes ne sont pas flagrants. C'est pour les âges les plus canoniques que la différence féminine l'emporte puisque près de 25% des femmes vivent plus de quatre-vingts-ans contre seulement 15% des hommes. L'inégalité face à la mort frappe avant trente ans et après quatre-vingts-ans.

Que sait-on des mentalités maritimes face à la mort d'un proche et en particulier des hommes face à la disparition de leurs épouses ? Pour répondre à une telle question, il faut des sources fiables qui révèlent inévitablement une part de subjectivité des hommes à l'égard de la grande faucheuse. La mort intéresse les historiens depuis les travaux pionniers de Philippe Ariès[1073] ou encore de François Lebrun sur l'Anjou proche[1074]. Michel Vovelle[1075] a consacré ses travaux à cette question mais dans notre propos, il ne sera question que de la mort des marins bien évidemment. Il n'empêche que leurs attitudes et comportements face à la mort méritent d'être étudiés. Pour notre période, nous ne possédons qu'un mémoire ; celui du maître au cabotage Pierre-Isaac Bouget (1826-1883) qui perdit son épouse[1076] le 9 juillet 1877. Voilà ce qu'il dit à ce sujet quand il écrit ses souvenirs de marin[1077], son récit de vie, en 1881 : « *quatre ans que j'ai perdu Lucie* ». Il est conscient que la vie ne tient qu'à un fil car il écrit quelque peu résigné

J'aurai atteint 55 ans : bien plus que la vie moyenne de l'homme ». Il ne tarit pas d'éloges sur son épouse *« excellente fille, bon caractère […] nous étions dans notre nouveau ménage parfaitement bien ensemble ; elle me soignait parfaitement bien, toujours à mes petits soins […] Nous eûmes de notre mariage trois jolis enfants, un garçon et deux filles. Le petit garçon nous eûmes le malheur de le perdre à l'âge de 21 mois, il était très joli et fort[1078]. Il fut enlevé en peu de temps de convulsions de vers sérieuses. Ce fut un grand malheur pour nous qui adorions cette [sic] ange de Dieu. Il nous restait que nos deux belles petites filles Jeanne et Lucie ; autres désastres bien plus conséquent vint mettre à toutes mes peines qui étaient bien assez nombreuses et malheureuses. Ce fut le comble. 1877, année qui me fut si fatale. Dans ma maison ce fut un désastre. Le 9 juillet de cette fatale année 1877, j'ai eu le malheur de perdre ma pauvre femme, ma compagne fidèle, ma Lucie bien aimée enlevée dans peu de temps à la suite d'une bien cruelle maladie à l'âge de 43 années. Le malheur me fut bien cher ; il me coûta bien des larmes et de l'ennui et des peines […] Temps (sic) de peine accumulées en si peu de temps.*

André Collinet à l'époque précédente se fait plus précis et circonstancié au sujet des derniers instants de son épouse survenu le 9 janvier 1778

1071 L'année 1849, année épidémique a emporté neuf femmes soit moins de 2% de l'effectif dont 44,4% avaient moins de 45 ans.

1072 Au siècle précédent, Alain Cabantous avait relevé des différences notables au décès entre hommes et femmes : 36,9 contre 59,2 à Dunkerque, 47,7 contre 62,2 à Boulogne, 40 contre 60,5 à Fécamp. Alain CABANTOUS, *Dix mille marins face à l'océan,* Publisud, 1991, p. 268.

1073 Philippe ARIÈS, *L'Homme devant la mort*, Paris, Seuil, 1977.

1074 François LEBRUN, *Les hommes et la mort en Anjou aux XVII^e^ et XVIII^e^ siècles*, Science Flammarion, 1975.

1075 Michel VOVELLE, *La mort et l'Occident de 1300 à nos jours*, Paris, Gallimard, 1983.

1076 En la personne de Marie-Anne Lucie Raimbert (1834-1877) fille du maître au cabotage Jacques Raimbert (1797-1873), cohorte 2 n°605 et de Jeanne, Lucile Bouget (1804-1890).

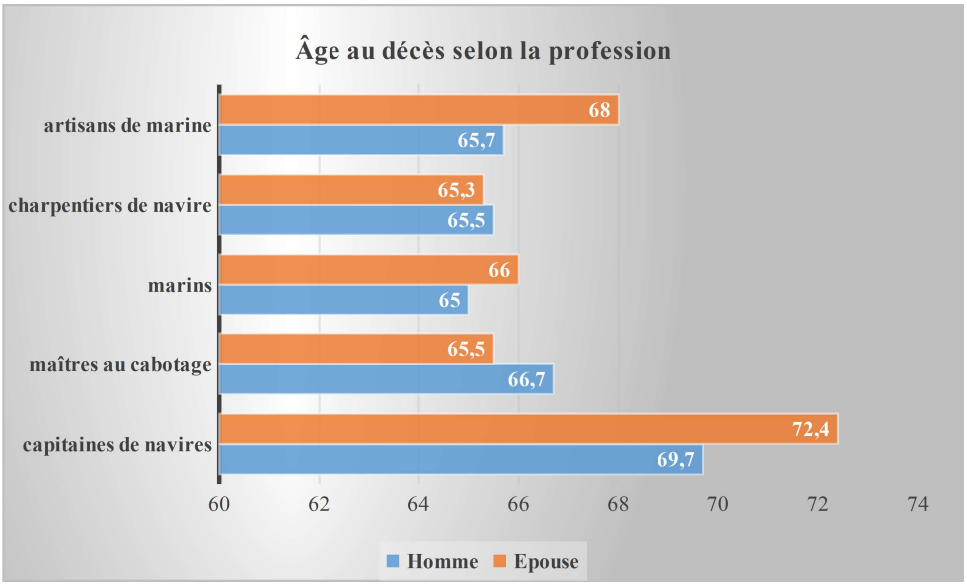
1077 ***Renseignements sur ma navigation de 1838 à 1875***, M. Bouget cap (coll. particulière).

1078 Prénommé Pierre-Simon Bouget (1867-1869). Un portrait en couleur a été réalisé de l'enfant sur son lit de mort.

Ma chère épouse se trouva mal dans la nuit du premier au 2 du mois de janvier. Elle fut saignée dans la nuit du 7 au 8. Il se fit un débord[1079] *par le kermès*[1080] *qu'elle avait pris en quatre doses. La cruelle maladie fit tant de progrès qu'à 7 heures du soir elle se confessa et reçut le saint-viatique et l'extrême onction, et rendit très tranquillement l'âme à Dieu le 9 à 6 heures du soir, âgée de quarante et un ans, étant née en l'île de Saint-Domingue le 6 juin 1736. Que le seigneur daigne mettre sa belle âme au rang des bienheureux. Mes regrets pour cette chère et vertueuse épouse dureront autant que ma vie*[1081].

Existe-t-il pour autant une inégalité professionnelle devant la mort ? Est-ce que les doyennes c'est-à-dire les femmes de plus de 90 ans (au nombre de 14) vivaient dans un milieu favorisé ? La réponse est négative puisqu'une seule veuve de capitaine est recensée, la veuve de Louis Bouget (1799-1877)[1082] née Anne-Gabrielle Richard (1802-1892) qui lui survit quinze années. Dans 78,6% des cas ce sont donc des femmes de marins qui meurent nonagénaires et la palme revient à la veuve de Pierre-Michel Gendronneau (1780-1849)[1083] morte centenaire, le 12 décembre 1882, rue Napoléon, chez sa fille la veuve du capitaine Niel[1084]. Essayons de nuancer la moyenne d'âge au décès de ces femmes en fonction du métier de leur époux.

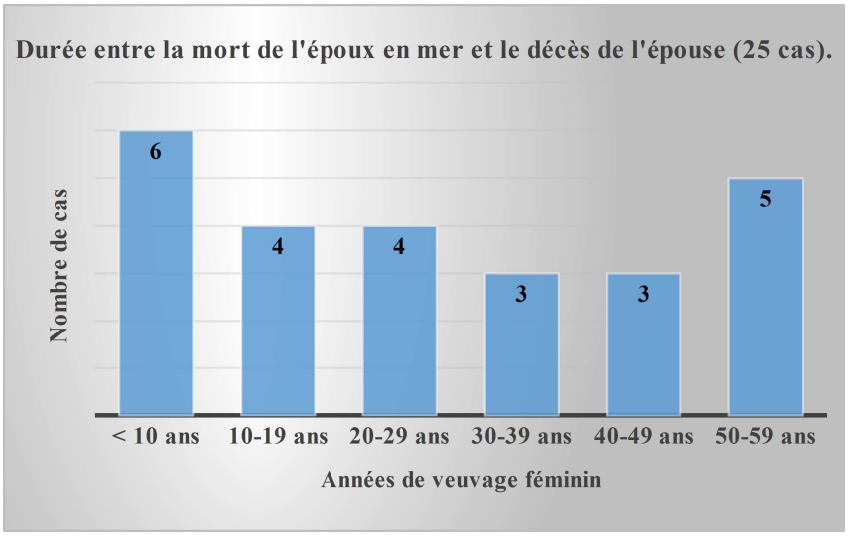
Histogramme n°157 : Âge au décès en fonction de la profession de l'homme.



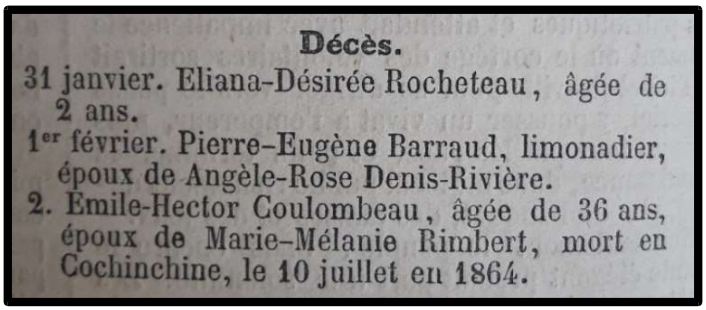
Globalement les femmes survivent à leur époux pour presque toutes les professions maritimes. Seules les femmes de maîtres au cabotage meurent un an plus tôt que leur mari. Il apparaît que ce sont les femmes de capitaines suivies des femmes d'artisans qui ont la plus longue espérance de vie devançant de plus de six ans et demi les femmes de marins. Une femme de capitaine peut espérer vivre jusqu'à 72 ans contre 66 pour une femme de marin. L'espérance de vie aux Sables est très largement supérieure au port du Havre par exemple où les hommes meurent en moyenne à 40,8 ans et les femmes à 43,4 ans[1085].

1079 Débord : écoulement de bile, d'humeurs.
1080 Kermès : oxysulfure d'antimoine, poudre brune insoluble dans l'eau recommandée comme expectorant.
1081 Alain GÉRARD, *Les Sables au temps de la grande pêche*, Centre Vendéen de Recherches Historiques, 2002, p. 222.
1082 Cohorte 2 n°111.
1083 Cohorte 3 n°319.
1084 Cohorte 2 n°535. Pierre-André Niel (1808-1881), maître au cabotage depuis juin 1838 (3P7-34, folio 218) fut nommé maître-haleur en 1865 en remplacement de Laurent Tudy Tonnerre de Groix (1823-1865). Il le restera deux ans avant d'être remplacé par Désiré Berthomé en 1867.
1085 Nicolas COCHARD, *Les marins du Havre. Gens de mer et société urbaine au XIX*e *siècle*, Presses Universitaires de Rennes, p. 160 d'après T. GARSAULT, *Histoire populaire de la ville du Havre*, Le Havre, Imprimerie du commerce, 1893, p. 207.

Histogramme n°158 : Durée entre la mort de l'époux en mer et le décès de l'épouse



Sur vingt-cinq hommes mariés morts en mer, la durée moyenne du veuvage pour leur épouse fut de 27,5 ans. Seulement six femmes meurent dans la décennie qui suit la mort de leur époux. Un seul homme était déjà veuf lors de son décès[1086]. La plus courte durée est celle qui sépare la mort du capitaine Jean Benjamin Poiroud (1834-1866). Sa veuve, Élisa Bruhay le rejoint deux mois plus tard[1087]. La plus longue durée, 56 ans, concerne deux veuves : c'est celle qui sépare la disparition en mer de Nicolas Thimoléon Servanteau en 1851 à bord de *La Dorade* de sa femme, Angèle Guérin, morte en janvier 1907[1088]. Elle avait 81 ans et était veuve depuis l'âge de trente ans. Elle ne s'était jamais remariée et n'avait eu qu'un enfant avec son époux, mort à un an du choléra. Un mariage court d'une durée de moins de cinq ans, une expérience de maman également (1 an ½) mais par contre un long, très long veuvage de plus d'un demi-siècle. L'autre cas est celui de Marie Mélanie Raimbert (1828-1920) veuve d'Émile Hector Coulombeau (1828-1864)[1089]. Mariés en janvier 1856 à La Chaume, ils eurent quatre enfants entre 1859 et 1863 dont deux moururent en bas-âge. Comme sa voisine Servanteau, elle ne fut mariée que sept ans.



Décès.

31 janvier. Eliana-Désirée Rocheteau, âgée de 2 ans.

1er février. Pierre-Eugène Barraud, limonadier, époux de Angèle-Rose Denis-Rivière.

2. Emile-Hector Coulombeau, âgée de 36 ans, époux de Marie-Mélanie Rimbert, mort en Cochinchine, le 10 juillet en 1864.

Document n°119 Avis de décès d'Émile Hector Coulombeau dans le *Journal des Sables* du 5 février 1865 (AM LS 4J-2).

1086 Il s'agit de Louis Eugène Audrin (1819-1854, cohorte 1 n°17), son épouse était décédée depuis 1851.
1087 Cohorte 1 n°584.
1088 Cohorte n°1 n°644.
1089 Cohorte 1 n°214.



Document n°120 Portrait de Marie Mélanie Raimbert (1828-1920) veuve Coulombeau vers 1915 (coll. part.).

Par le seul fait de la mort, le qualificatif de « femmes de l'absence » peut prendre alors tout son sens pour ces femmes qui non seulement vivent dans l'absence du vivant de leur mari puis dans l'absence une fois ce dernier décédé. La notion du temps est au cœur du rythme de ces populations littorales. Mais, quel est le rôle des femmes de marins dans un port de pêche comme celui des Sables ?

Conclusion

Que nous a révélé l'exploitation des milliers de matricules des gens de mer des Sables-d'Olonne quant à leurs carrières respectives ? Quel bilan peut-on alors tirer de ces données mêlant le quantitatif et la qualitatif ?

Tout d'abord que les marins sablais restent farouchement attachés à la pêche et que le long-cours et le cabotage concernent essentiellement la minorité portuaire à savoir les capitaines de navire et maîtres au cabotage et leurs enfants. La masse dormante du port vit de la pêche artisanale. Certes cette pêche a connu une mutation multiforme entre 1792 et 1840 lorsque, sous la contrainte, les armateurs et les équipages ont dû abandonner le Grand Banc de Terre-Neuve pour se tourner vers la pêche de la sardine dans les coureaux. En un sens, les mutations structurelles du port ont été liées à la conjoncture internationale du fait des guerres. Le marin sablais s'est ainsi replié sur une aire de pêche de proximité dont toute la ville a profité. Le développement de la ville des Sables est avant tout lié à la mer et aux pêches.

Avec cette pêche, la figure d'un nouveau marin a émergé et, à travers lui celle d'une autre pratique de la pêche. Le marin du XIX^{e} siècle, né après 1815 et appartenant à la 1ère cohorte de notre corpus est un marin qui a de grandes chances de devenir patron de pêche, de posséder un canot sardinier voire une chaloupe et de faire vivre, de manière totalement indépendante sa maisonnée. C'est donc un homme libre, maître de sa destinée et de sa vie professionnelle. Il est beaucoup moins lié que ne l'étaient ses ancêtres au joug terre-neuvas. Il embarque à son bord, ses propres enfants voire des membres proches de sa famille et devient le garant d'un certain équilibre économique autour de lui. On est passé en l'espace de cinquante ans d'une pêche capitaliste entre les mains de dynasties négociantes solidement établies sur la place sablaise à une multitude de petits patrons de pêche, propriétaires de leur outil de production. On n'avait sans doute pas conscience de cette transformation sociale sur le plan local.

C'est donc l'histoire de cette population « d'en bas » qui reste le point central de cette thèse. Comment ces hommes, nés dans la misère après les foudres révolutionnaires et impériales, ont-ils vécu leur propre résilience individuelle ? C'est grâce au travail acharné, à une longue formation d'hommes de mer commencée très jeune en tant que mousses que ces hommes sont devenus de solides patrons connaissant par-dessus tout leur métier. Ils sont par là-même passés du statut de salarié c'est-à-dire de matelot payé à la part à celui de patron certes modeste mais un patron qui est capable de nourrir sa famille et celle des matelots de son équipage. Cette métamorphose des individus a accompagné celle du port. Les mentalités ont évolué en même temps que le port des Sables et le quartier maritime de La Chaume vivaient une révolution sans précédent basée sur l'économie sardinière.

C'est ici qu'il faut aussi chercher la solidarité des gens de mer et leur réussite en ce XIX^{e} siècle, dans leur adaptation à leurs outils de pêche et à leur port dans une période en pleine mutation. On pourrait à juste titre parler de « révolution maritime ». Ces hommes aiment la mer et continuent de naviguer jusque très tard. Autour d'eux, elle est omniprésente jusque dans leurs foyers où épouses et jeunes filles jouent un rôle crucial dans l'économie domestique. La figure de la femme plus émancipée que les femmes de l'intérieur des terres est aussi l'une des caractéristiques de cette société rude et laborieuse. Le navire – modeste entreprise artisanale – donne de l'emploi à terre à toutes ces personnes qui attendent impatiemment le retour de la pêche.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Inspiré par les recherches d'Alain Cabantous[1090] sur les gens de mer de la mer du Nord et de la Manche et par celles des historiens qui ont suivi son sillage, nous avons tenté de dresser un portrait de la société des marins-pêcheurs des Sables-d'Olonne au cours d'une période d'un peu plus d'un siècle (milieu XVIII^{e}-milieu XIX^{e} siècle). Cette étude, portant sur une période inexploitée par les historiens locaux, avait pour objectif de décrire les évolutions de l'activité maritime au cours d'un Ancien Régime centré sur la Grande Pêche à la morue et un XIX^{e} siècle largement sardinier, avant l'avènement du fait balnéaire afin d'y déceler ou non des lignes de fractures. Nous nous sommes demandé en quoi la période 1793-1815 marquée par des guerres maritimes continuelles, un blocus maritime et une guerre civile dans le département vendéen a-t -elle été si singulière pour le port des Sables-d'Olonne et comment ces événements ont-ils pu peser sur le devenir des populations maritimes ? La question qui découlait de cette situation était d'essayer de comprendre et de mesurer la place déterminante du XIX^{e} siècle sablais. Fut-il comme on peut l'entrevoir une véritable période de renaissance aux volets multiples ?

L'objectif de notre recherche était bien de décrire la vie sociale des marins, et notamment leur rapport aux autres, à leur environnement proche et à leur métier - qui reste le marqueur identitaire[1091] le plus fort – au cours de la période étudiée. Ce groupe social fut sans cesse tiraillé entre unité et diversité. La constitution d'un corpus original telle que décrite en introduction a permis une nouvelle approche des gens de mer dans leur univers professionnel, à savoir leurs embarquements, la composition des équipages mais aussi leur vie quotidienne dans leurs quartiers respectifs[1092]. Dans une perspective prosopographique, la méthode originale choisie a aussi permis de constituer différentes cohortes définies en fonction de tranches d'âge respectives. C'est ainsi que nous avons opéré une sélection en trois coupes temporelles des 556 marins recensés en 1846 nous permettant de distinguer trois générations calquées sur des rythmes de fin de guerre et de retour à la paix. Chacune de ces périodes est en effet marquée par des guerres maritimes : la génération la plus vieille est née durant la guerre de Sept Ans et a connu la période de paix 1763-1777. Ses fils nés après la guerre d'Amérique ont néanmoins connu la longue période de guerres révolutionnaires et impériales si coûteuses en hommes. Seule la jeune génération, née après la chute de Napoléon, a connu une longue période de paix sur mer. Après deux générations sacrifiées, la marine a accouché d'une génération préservée.

Les trois cohortes ainsi déterminées ont abouti à la reconstitution complète des carrières professionnelles de 186 marins, permettant des comparaisons multiples et croisées entre ces trois générations de marins. Des évidences ont ainsi été mises à jour, au fil des embarquements et des restructurations de l'activité maritime. La période 1793-1815 confirme ainsi une rupture très nette, marquée par l'abandon de la Grande Pêche à Terre-Neuve et le redéploiement vers une pêche de proximité assurant le renouveau attendu.

1090 Alain CABANTOUS, « Histoire maritime ou histoire sociale ? L'approche des gens de mer », *Colloque de Barcelone*, p. 84-96. Gilbert BUTI et Jacques PÉRET, « Gens de mer et sociétés littorales en France à l'époque moderne », *Revue d'Histoire Maritime n°10/11, La recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*, p. 135-158, juin 2010.

1091 Alain CABANTOUS, *Les citoyens du large. Les identités maritimes en France (XVII^{e}-XIX^{e} siècle)*, Aubier, 1995.

1092 Nicolas COCHARD, *Les marins du Havre. Gens de mer et société urbaine au XIX^{e} siècle*, Presses Universitaires de Rennes, 2016.

L'intérêt d'une telle étude sur un temps long et diachronique, inscrite dans le sillage des historiens des Annales, a bien été de mesurer, sur les plans quantitatif et qualitatif, les évolutions propres à la communauté sociale des marins-pêcheurs sablais. Ce terme est volontairement employé au pluriel car ces évolutions furent multiples et témoignent d'une formidable capacité d'adaptation des hommes à leur environnement naturel. Aux Sables, la mer a un rôle majeur et la ville reste avant tout un port qui s'est transformé, au cours de la période étudiée, en une station balnéaire réputée. Le port en se dotant d'infrastructures importantes a en quelque sorte orienté le développement urbain des XVIII^{e} et XIX^{e} siècles. Ce port très ancien a, certes, bénéficié des caractéristiques géographiques qui ont favorisé son essor : le sable fondateur et le sel qui contribua à la fortune des échanges et permit aux armateurs de financer des campagnes hauturières vers le grand banc de Terre-Neuve. Sans le sel exploité dans l'arrière-pays olonnais, l'économie locale n'aurait pas connu une telle richesse. Les villages sauniers olonnais, échelonnés le long de l'acheneau (la chnoue) font partie intégrante du modeste complexe portuaire sablais.

Héritiers d'une longue tradition de pêcheurs de morues, les marins ont dû faire face, à la charnière des XVIII^{e} et XIX^{e} siècles, à la disparition progressive et inéluctable de cette activité qui avait fait la fortune du port et leur réputation. Dès lors, ils ont dû s'adapter au redéploiement d'une nouvelle activité maritime plus lucrative. Alors que les guerres maritimes de l'Ancien Régime ont, au fil des années, détourné les armateurs de la Grande Pêche, il a fallu trouver, sous la Restauration, une nouvelle économie pour relancer l'activité portuaire et donner du travail à une main-d'œuvre en attente d'embarquements. Si les dernières années pré-révolutionnaires (1787-1789) avaient déjà montré des signes de faiblesse quant à la Grande Pêche, l'entrée en guerre en mars 1793 en sonne le glas. La fracture révolutionnaire a aussi renouvelé les élites locales et mis sur le devant de la scène de nouvelles dynasties de négociants et armateurs. Aux vieilles familles d'Ancien Régime comme les Gaudin ou les Lodre, ont succédé les Ocher de Beaupré, Chaigneau ou Chaillou. En cela, cette étude apporte un éclairage nouveau sur le rôle du XIX^{e} siècle en tant que moteur dans la construction d'une dynamique portuaire qui va, au cours du siècle, permettre aux Sables de devenir le premier port de Vendée et de retrouver sa splendeur passée. Dans une ville comme les Sables où le port est au cœur même de la cité, toute la ville va profiter de ce nouvel essor[1093]. Les aménagements portuaires commencés sous Louis XV, repris en 1819 vont se poursuivre de manière active sous la Monarchie de Juillet accompagnant la transition sardinière et faisant du port un chantier permanent.

L'économie morutière va être remplacée, avec succès, par l'économie sardinière entre les années 1830 et 1870 soit une période intense, où comme l'a écrit Alain Cabantous : « les choses et les hommes changent [1094]». En un sens, le XIX^{e} siècle basé sur la « révolution sardinière »[1095] offre un intéressant cas de figure d'analyse de développement portuaire. Peut-on pour autant parler d'un modèle sablais ? Nous ne le pensons pas car d'autres ports suivent, à la même période, ce même basculement comme Granville, Saint-Jean-de-Luz ou Port-en-Bessin[1096]. Cependant, combien ont réussi cette reconversion qui les fait basculer de la Grande

1093 Caroline LE MAO, *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne XVI^{e}-XVIII^{e} siècles*, A. Colin, Histoire Collection U, 2015.

1094 Alain CABANTOUS, « Des paysans pour la mer », p. 184, *Histoire des pêches maritimes en France*, Privat, 1987.

1095 Xavier DUBOIS, *La révolution sardinière. Pêcheurs et conserveurs en Bretagne sud au XIX^{e} siècle*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2004.

1096 René CUZACQ, « La pêche à Saint-Jean-de-Luz », *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, Tome 4, fascicule 2, 1933, pp. 287-296. Charles DE LA MORANDIÈRE, « Le port de Granville des origines à nos jours. L'avenir », *Études normandes*, livraison 15, n°50, 1955, p. 245-264. Marie-Pierre LABONNE, *Vie et métier des pêcheurs de Port-en-Bessin. Une communauté de marins en mutation 1792-1945*, Thèse Université de

Pêche vers la petite pêche ? Grâce à l'économie sardinière et industrielle, le port des Sables a su renaître de ses cendres tout en gardant des liens de « dépendance » réels à l'égard de Nantes. Alors qu'avant 1792, du temps de la Grande Pêche, le port de Nantes[1097] bénéficiait des déchargements, des avitaillements, des transactions de l'essentiel des expéditions morutières via la Loire, à partir de la Monarchie de Juillet, tout se joue sur la place des Sables et ce choix politique a des répercussions positives, difficilement mesurables ici, sur l'emploi et de fait sur l'activité économique du port qui sort d'une léthargie d'une quarantaine d'années. On peut dire que la Grande Pêche hormis le fait qu'elle ait employé la main d'œuvre locale échappait au port des Sables puisque la majorité des déchargements de morues avait lieu dans la cité ligérienne. Si les terre-neuvas partaient des Sables, ils y revenaient après être passés par Nantes. L'activté change radicalement après 1830. En effet, le choix de la petite pêche favorise une économie maritime locale, un « circuit court » pourrait-on dire, qui n'échappe dès lors plus aux Sablais comme ce put être le cas au siècle précédent où Nantes polarisait l'économie morutière et ses répercussions. Si le phénomène « d'évasion » économique était important à la période précédente, ce ne sera plus le cas au siècle suivant. Nantes va malgré tout rester à l'arrière-plan de cette dynamique nouvelle en donnant une autre impulsion du fait des délocalisations industrielles d'usines de conserves sur le littoral sud-ligérien[1098]. La place déterminante de Nantes dans le développement du port des Sables sur le temps long est bien présente. Si les maisons-mères liées à l'industrie de la conserve s'y établirent principalement, la production était, quant à elle, « sous-traitée » sur place, dans les ports vendéens. Nantes a ainsi joué un rôle majeur d'impulsion et de dynamique dans le pôle sablais considéré comme une orbite nantaise. Finalement l'un et l'autre se complétèrent sur le plan économique.

Faire le choix de l'économie sardinière va bouleverser le paysage urbain et portuaire qui a subi une véritable « métamorphose » pour reprendre le concept de Bruno Marnot[1099]. Une ville-nouvelle est en phase de construction à partir de la Monarchie de Juillet. On construit à tout va : depuis les canots sardiniers sur les cales neuves tout juste ouvertes jusqu'à une poissonnerie en 1833, une première conserverie en 1838 sur le quai des Sables rapidement rejointe par d'autres après 1853. La ville-portuaire se couvre alors de cheminées d'usines tandis que le port, encouragé en cela par les lois royales de juillet 1845, continue son développement avec de nouveaux bassins creusés sur l'îlot, hier encore vaseux, de La Cabaude. Une micro-révolution industrielle est alors en marche dans ce port, alliant les transformations économiques aux mutations sociales. La ville ouvre de nouvelles rues aux abords des usines notamment dans le secteur de La Chaume où de véritables « quartiers sardiniers » accueillent les ouvrières, la plupart d'entre elles étant épouses de marins et leurs familles. Ce phénomène est semblable dans le port de Douarnenez[1100]. La prospérité s'accroît grâce à l'emploi féminin assuré pendant la saison de pêche, ce qui atteste du lien étroit entre pêche et emplois à terre. La mer fait ainsi vivre les terriens, qu'ils soient artisans de marine ou ouvriers du port. L'industrie de la conserve amène le développement d'un immobilier ouvrier, populaire et paternaliste avec l'usinier Tertrais de ce côté-ci du chenal, alors que de l'autre

Caen, 2017.

1097 Bernard MICHON, *Le port de Nantes au XVIII^e siècle. Construction d'une aire portuaire*, Presses Universitaires de Rennes, 2011.

1098 André-Marie D'AVIGNEAU, *L'industrie des conserves de poissons en France métropolitaine*, Thèse, 1958. Constant FRICONNEAU, *La saga de la sardine et du thon. Histoire de la pêche et de la conserve de Nantes aux côtes de Vendée*, Éditions d'Orbestier, 1999.

1099 Bruno MARNOT, *Les villes portuaires maritimes en France XIX^e-XXI^e siècle*, A. Colin, 2015.

1100 Jean-Michel LE BOULANGER, *Douarnenez de 1800 à nos jours. Essai de géographie historique sur l'identité d'une ville*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2000.

côté, dans le quartier du Passage, l'essor urbain est, quant à lui, en lien avec les débuts du tourisme balnéaire. Si notre formule « *aux uns les bains d'huile, aux autres les bains de mer* » prête à sourire, elle n'en demeure pas moins révélatrice d'une politique d'occupation et de répartition des activités dans l'espace local. Un choix décidé par les édiles locaux à cette période charnière qui a accentué les spécialisations et les divergences de ces quartiers et en même temps renforcé leur identité. Si le quartier de La Chaume resta si populaire en comparaison des Sables c'est parce qu'à la forte tradition de la pêche maritime est venue s'ajouter, à partir de 1853, l'industrie de la conserve génératrice d'emplois ouvriers. Ce n'est sans doute pas un hasard si le nombre de capitaines au long-cours reste plus élevé aux Sables. Cet indicateur est en lui-même révélateur de la composition sociale des deux quartiers.

Cette période de restructuration l'est tout autant sur le plan humain puisque les hommes – au cœur de notre étude – doivent s'adapter aux pêches proposées donc à l'emploi. L'analyse des parcours individuels et collectifs montre l'éventail possible des parcours de vie. Finalement la vie professionnelle de ces marins se « nomme diversité » tant elle est sujette aux aléas extérieurs : vie de famille, guerres maritimes, crise des pêches ; point que soulignent Alain Cabantous et Gilbert Buti[1101]. La carrière de marin reste sous la dépendance de facteurs externes.

Cette mutation sans précédent qui se joue entre 1830 et 1870, coïncide avec un développement démographique remarquable de la population sablaise qui croît de 132% entre 1836 et 1886, passant ainsi de 4 772 à 11 070 habitants. Si notre corpus reste composé à 72,4% de Sablais[1102], il témoigne d'une certaine ouverture géographique. Ce formidable essor démographique est à mettre en relation avec l'arrivée d'une population vendéenne rurale et essentiellement maraîchine issue de l'exode des communes du nord-ouest vendéen. Nous sommes face à un exode multiforme, dans lequel l'homme abandonne tout y compris ses représentations du monde. Si les paysans vendéens laissent le marais pour devenir marins, des marins quittent aussi leurs ports d'origine attirés par le dynamisme sablais. Il en est ainsi de migrants bretons et charentais et des marins des îles de Groix et de Ré. L'installation durable de marins groisillons dès 1840 témoigne ainsi de l'attractivité sablaise et d'un besoin de marins aguerris. La « colonisation groisillonne » qui essaima dans les ports atlantiques comme celui de La Rochelle a commencé sa progression nord-sud en se fixant, tout d'abord, aux Sables. Dans le même temps, le port - stimulé par l'activité de construction navale - recherche des hommes compétents comme les scieurs de long venus de la Creuse ou de la Corrèze. C'est ainsi que de jeunes charpentiers découvrent un univers jusqu'alors inconnu : la mer. Ces hommes, jeunes pour la plupart, en posant sac à terre, fonderont leur famille in situ et y resteront durablement. Sans ce renouvellement humain important, le port aurait continué son déclin démographique accentué par les guerres maritimes du siècle précédent et les guerres civiles qui endeuillèrent la Vendée. En 1836, la population avait diminué de 20% par rapport à 1785[1103]. L'effet migratoire du milieu du XIX^{e} siècle a, de toute évidence, contribué à cette dynamique locale ; un phénomène inédit qui vient éclairer l'histoire locale. À partir de 1826 par exemple, les mariages de non-sablais sont plus nombreux que ceux des Sablais, signe sensible de mutations géographique et culturelle. La ville se transforme et reste marquée par ce brassage régional certes relatif, notamment dans le quartier de La Chaume où les familles maraîchines côtoient des marins en quête de travail originaires des quatre coins de la France même si l'on est encore loin du cosmopolitisme visible dans les grands ports de commerce comme Nantes, Bordeaux ou Le Havre. La Chaume va devenir terre d'accueil et

1101 Alain CABANTOUS, Gilbert BUTI, *Être marin en Europe occidentale 1550-1850*, Presses Universitaires de Rennes, 2016, p. 203.
1102 Soit 494 Sablais sur 682.
1103 La population était estimée à 6000 personnes en 1785 contre 4772 en 1836.

donner naissance à de nouvelles générations de marins, non issus de familles chaumoises de souche devenues presque minoritaires sous le Second Empire. Le littoral français en ce XIX[e] siècle polarise le développement économique et humain. Le port des Sables participe à cet essor.

Il convient aussi de souligner le fort pourcentage de la population des gens de mer dans la population totale des Sables-d'Olonne. En 1846, 26% des métiers sont des métiers maritimes (hommes et femmes confondus) et ce taux atteint 41% à La Chaume contre 23% au Passage et 27% dans le quartier du Centre soit des taux semblables aux ports de Dieppe ou de Boulogne. Entre 1815 et 1866, les mariages de marins représentent 38% des mariages totaux et occupent la première place loin devant les artisans (14%), les commerçants (10%) ou les cultivateurs (6%) : ceci confirme la place prépondérante des marins au sein même de la ville. Cette étude sociale ne porte pas uniquement sur la population des navigants puisque nous prenons aussi en compte les femmes et les enfants, partie intégrante de ce vaste monde maritime dans lequel ils jouent un rôle très actif. C'est donc bien le monde des gens de mer dans sa globalité que nous avons cherché à mieux connaître y compris les emplois à terre tels que les charpentiers de navire ou les artisans de marine. Nous sommes en présence d'un véritable port de pêche dans lequel les garçons aspirent à un seul choix professionnel, lorsqu'ils sont nés dans un foyer de marin, celui de devenir, eux aussi marins. Aux Sables, 70% des mousses sont fils de marins jusqu'en 1826. Mais passé cette période, la proportion passe sous la barre des 60% du fait du renouvellement et de l'élargissement des catégories socioprofessionnelles dans la population.

Pour ce qui regarde la vie quotidienne de ces hommes et femmes, l'historien peut s'appuyer sur quelques écrits de notables locaux comme ceux d'André Collinet[1104] ou du capitaine Bouget, mais le commun des marins n'a pas laissé de trace écrite de son passage sur terre. C'est donc à une histoire « par le bas » que nous nous sommes confrontés. Nous voulions comprendre comment s'organisait cette société maritime à terre mais aussi en mer. La solidarité apparaît à travers la composition des équipages où, en plus des compétences de chacun, une cohésion se profile avec la présence, sur le même pont, de membres d'une même famille, de voisins et parfois de marins habitués à naviguer ensemble pendant de très longues années[1105]. Nous avons pu retracer, et presque « pister », tel un chasseur, le parcours professionnel de marins ayant navigué de conserve depuis leur tendre enfance. Certains se suivent, en mer, tel un couple, unis dans leur bordée respective. L'apprentissage du métier se transmettait, certes très jeune et de manière empirique, pour qu'au fil des campagnes le mousse s'endurcisse au métier et apprenne les gestes auprès de marins aguerris. Cet apprentissage par mimétisme ou par observation a formé des générations de mousses qui devinrent - pour la cohorte la plus récente de l'étude - patrons de pêche. En un sens, former des mousses reste un gage sur l'avenir puisqu'ils sont une pépinière en devenir, les forces vives de demain. Il en a été ainsi des mousses nés après 1815 qui affichent, grâce à une période de paix prolongée, de longues carrières marquées par une promotion sociale nettement identifiable. La petite pêche leur a ainsi permis de devenir patron de pêche et de

1104 Alain GÉRARD, Manuscrits d'André Collinet publiés en deux volumes : *Les Sables au temps de la grande pêche*, éditions du Centre Vendéen de Recherches Historiques, 2002 et *Les Sables et la guerre de Vendée*, 2004, 677 pages.

1105 Éric BARRÉ et André ZYSBERG (dir.), *L'équipage. Du navire antique aux marines d'aujourd'hui*, Saint-Vaast la Hougue, Édition du Musée de Tatihou, 2001, p. 100-123. Christophe BOUTIN, Jean-Louis LENHOF , Élisabeth RIDEL, *Gens de mer au travail, actes du pôle de recherche Espaces maritimes, sociétés littorales et interfaces portuaires*, Caen, Maison de la recherche en sciences humaines, 2007.

diriger ainsi un équipage. Cette situation était inconcevable au siècle précédent, où leurs pères et grands-pères embarqués sur les terre-neuvas n'avaient que le statut de matelot donc de salarié. Quelquefois, un matelot pouvait espérer une promotion interne en tant que saleur et rejoindre ainsi l'état-major du bâtiment. Le XIX^{e} siècle donne ainsi naissance aux cohortes de patrons de pêche et, en même temps, à une nouvelle catégorie sociale qui n'était pas aussi nombreuse sous l'Ancien Régime. Le XIX^{e} siècle est un siècle d'opportunité pour les marins les plus entreprenants[1106] qui deviennent de modestes chefs d'entreprise, propriétaires de leur unité de production. On peut entrevoir dans ce phénomène, l'émergence de la pêche artisanale actuelle.

Si le XIX^{e} siècle est un siècle prospère, il n'en a pas toujours été ainsi puisque la population maritime locale a dû subir des pressions diverses. L'étude a montré qu'à mesure que la population sablaise a baissé dans sa globalité, la population des gens de mer navigants a diminué elle aussi. Les guerres maritimes, synonymes de levées imposées par le Roi ou par la République, ont semé la mort, la maladie et la misère dans les familles et sont surtout synonymes de baisse de la natalité durant les périodes de conflit. Le phénomène de « classes creuses » émerge en temps de guerres. Aussi les retours à la paix (1763, 1783, 1815) ont-ils été marqués par une reprise démographique accompagnée d'un certain regain économique. Cette situation amène les navigants à repenser leur place dans la communauté portuaire. En effet, quand la mer a emporté, dans la tourmente meurtrière, des centaines d'hommes en pleine force de l'âge, les jeunes marins ont ainsi la possibilité de briguer un poste intéressant plus rapidement. La fin de la guerre a pu alors être vécue comme une occasion non négligeable pour certains qui ont, dès lors, pu négocier leur savoir-faire professionnel en période de pénurie de main-d'œuvre adulte. Nous avons, ainsi pu mettre en évidence la relation entre sortie de guerre et recrutement professionnel.

Suivant une démarche prosopographique pour les gens de mer de notre corpus, nous avons recherché, avant tout, à dégager des tendances globales mais, nous nous sommes aussi focalisés sur des individualités remarquables comme Thierry Sauzeau avait pu l'expérimenter pour les marins du bassin de la Seudre[1107]. Étudier cette population, sur une durée aussi longue, c'est aussi la suivre de façon minutieuse et détaillée au cours de toutes les étapes de sa vie. C'est aussi, il faut le dire, un formidable jeu de piste voire une enquête, chère à Hérodote, qui mène l'historien depuis les premiers apprentissages en tant que mousses jusqu'à leur enregistrement en tant que « hors-service » en fin de carrière à moins que la faucheuse ait fait son œuvre avant. Les archives maritimes sont en cela exceptionnelles car elles permettent de traquer l'être marin[1108] tout au long du déroulement de sa vie professionnelle, dégageant des typologies par catégories de pêches pratiquées et par périodes de pêche. Débutant comme mousse, le marin qui souhaite continuer dans cette voie devient, tour à tour, novice puis matelot, voire patron de pêche. Une minorité - soit environ 15% des marins - peut obtenir le précieux diplôme de capitaine au long-cours ou de maître au cabotage. Ce « petit monde » représente l'élite portuaire qui se distingue des simples marins par un mode culturel singulièrement différent marqué, entre autres, par une forte homogamie socio-professionnelle, les capitaines et leurs épouses vivant dans un monde clos inaccessible aux simples matelots. Seules 18,4% des épouses de capitaines et de maîtres au cabotage sont filles de marins alors que 31,6% sont filles d'un capitaine de navire. L'union entre les deux couches

1106 Gilbert BUTI, Luca LO BASSO, Olivier RAVEUX, *Entrepreneurs des mers. Capitaines et mariniers du XVI^{e} au XIX^{e} siècle*, Riveneuve éditions, 2017.

1107 Thierry SAUZEAU, *Les gens de mer de la Seudre (milieu XVIII^{e}–milieu XIX^{e}). Prosopographie de trois générations de marins du quartier de Marennes inscrits entre 1760-1825,* thèse, 3 volumes, Poitiers, 2002.

1108 Alain CABANTOUS, Gilbert BUTI, *Être marin en Europe occidentale (1550-1850),* Presses Universitaires de Rennes, 2016.

sociales est donc limitée. Les capitaines de navire se transmettent, de génération en génération, ce statut distinctif reconnu par la société maritime toute entière. Certains naviguent au long-cours en dehors du port des Sables et ils cherchent un embarquement dans de prestigieuses maisons de commerce de Bordeaux, de Nantes ou du Havre sur des bateaux naviguant vers des contrées lointaines comme l'Amérique du Sud ou « les mers du sud ». En un sens, des capitaines sablais ont aussi participé à la « mondialisation ultra-marine »[1109] quand d'autres commandaient au cabotage au départ des Sables, de Nantes ou de La Rochelle. Pour les autres, et notamment les fils de marins, le destin est tout tracé : ils seront marins toute leur vie. S'ils quittent la navigation, ils se réorientent essentiellement dans la construction navale, si bien que la mer demeure leur aire professionnelle naturelle, leur seul horizon. La vie maritime imprègne la culture de ces quartiers où règne une odeur tenace de poisson, de sel, de brai et de cuissons diverses mais aussi de bruits liés à l'activité portuaire.

Outre les capitaines, la plupart de ces hommes ont réalisé des carrières longues débutées très jeunes qui affichent jusqu'à quarante-cinq années de carrière. Plus d'un tiers d'entre eux naviguent jusqu'à leur dernier souffle par nécessité économique et pour compléter leur demi-solde chèrement acquise. Épargnés par les guerres, les accidents de mer, les maladies ou passés entre les « mailles du filet », ils ont réussi à suivre, au fil de l'eau, leur vie de marin et, vivent sur et pour la mer. Ainsi 9% des marins naviguent encore au-delà de 75 ans.

Les gens de mer sont porteurs d'une histoire riche : la leur en particulier mais aussi celle de leur groupe social soumis aux aléas d'une conjoncture qui leur échappe et à laquelle ces hommes ont été mêlés. Toutes les notices individuelles rendent envisageable la création d'un dictionnaire biographique des marins sablais ; une sorte de Maitron maritime local. Cette base de données qui couvre trois générations de marins sablais ne demande, en outre, qu'à s'enrichir de nouveaux champs propices à la recherche scientifique. C'est une piste qui pourrait s'étendre aux générations suivantes afin de dégager de nouvelles ruptures ou continuités. La question sociale, si centrale au cœur de cette thèse, mériterait une étude d'envergure, par un approfondissement des recherches en archives notariales.

Le marin est un être sociable et inclus dans des réseaux de communautés : son équipage, son quartier et sa famille. Outre les aspects démographiques replacés dans le contexte local et qui ressemblent, aux études démographiques d'autres ports français, les familles de marins sont marquées par la pluriactivité[1110]. Elles participent intégralement à une économie maritime de type pyramidale. La pêche à la sardine leur a permis de constituer une économie domestique où chacun joue son rôle. Le père commande la chaloupe embarquant avec lui ses fils et transmettant ainsi le savoir-faire et à terre, les femmes et les jeunes filles s'affairent autour des filets, de la préparation des rogues et de la vie de la maisonnée[1111]. Ce n'est sans doute pas un hasard si 55% des canots sardiniers se réfèrent à la cellule familiale ; unité de base pour ces êtres déstructurés en quête de repères. L'économie sardinière repose ainsi sur la communauté familiale, pilier fondamental où chacun joue sa partition. C'est aussi une des découvertes majeures de cette thèse. Une autre concerne la mise en lumière de la place de l'épouse de marin qui, loin d'être cantonnée dans son seul rôle d'attente, participe à la vie du port en tant qu'ouvrière d'usine, de ramendeuse, pêcheuse à pied ou encore de

1109 Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e siècle*, PUPS, 2011.

1110 Gérard LE BOUËDEC, François PLOUX, Christophe CÉRINO, Aliette GEISTDOERFER. *Entre terre et mer. Sociétés littorales et pluriactivités (XV^e – XX^e siècle)*, Presses Universitaires de Rennes, 2004.

1111 Emmanuelle CHARPENTIER, Philippe HRODEJ, *Les femmes et la mer à l'époque moderne*, Presses Universitaires de Rennes, 2018.

poissonnière. Nous avons relevé que 42% des femmes de marins sont également filles de marins[1112] voire 78% quand elles sont natives des Sables[1113]. La société portuaire doit donc beaucoup à ces femmes de l'ombre, hyperactives, omniprésentes y compris les veuves dont la place dans la société maritime sablaise serait intéressante à éclairer.

Notre observatoire historique du port des Sables, scruté sur le temps long à l'aide de multiples archives croisées, recèle encore bien des aspects que nous n'avons pas pu développer. Il demeure cependant que ces êtres singuliers que sont les marins présentent de nombreuses facettes dont une indéniable capacité d'adaptation aux circonstances économiques, une nette propension à s'appuyer sur la solidité de la cellule familiale, un goût prononcé pour la transmission des savoirs professionnels. Par leur modestie, nombre d'entre eux restent encore dans l'ombre d'où l'historien peut espérer les extraire à l'accumulation d'infimes indices que délivrent les archives, travail minutieux de longue haleine qu'il convient de poursuivre.

1112 Soit 181 femmes sur 432.
1113 Soit 223 femmes sur 285.

SOMMAIRE

Remerciements p. 1

Introduction p. 3

1ère partie Les Sables-d'Olonne, une ville portuaire moyenne en mutation (milieu XVIIIe – milieu XIXe siècle), p. 29

Introduction p. 30

***Chapitre 1- Site et situation du port des Sables-d'Olonne* p. 32**

I- Un site portuaire entre sable et sel p. 32

A- Le site : du primitif havre d'Olonne à sa transformation en port des Sables p. 32
B- L'atout principal du site olonnais : le sel p. 39
C- Les menaces locales, sable et océan p. 42

II- Description du littoral et du port p. 46

A- Le littoral olonnais p. 46
B- Un port peu aménagé p. 49
C- Les grands travaux portuaires du XIXe siècle (1819-1873) p. 54

III- La lente domestication du littoral p. 57

A- Une approche littorale malaisée p. 57
B- Les naufrages à travers l'enquête Chardon de 1783 p. 60
C- Signaler les écueils des Barges p. 62

***Chapitre 2- Démographie et peuplement* p. 65**

I - Évolution générale de la population sablaise p. 65

A- Évolution de la population sur un long XVIIIe siècle (1747-1822) p. 66
B- Le sursaut démographique du XIXe siècle p. 74
C- L'effet migratoire du XIXe siècle p. 76

II - Pour une pesée quantitative et qualitative des gens de mer sablais au XIXe siècle p. 82

A- Pour une définition élargie des gens de mer p. 82
B- Quantifier les gens de mer sur la durée, trois sources associées p. 85
C- Les origines géographiques des gens de mer en 1846 p. 105

III - Mobilité géographique et immigration dans une ville-port (milieu XVIIIe - milieu XIXe siècle) p. 112

A- Tentative d'évaluation des immigrations successives p. 112
B- Analyse des vagues migratoires du Second Empire p. 123
C- Focalisation sur l'immigration groisillonne, un modèle d'intégration réussie ? p. 135

Chapitre 3- Une ville-portuaire en mutation **p. 140**

I- **L'empreinte du port au cœur du tissu urbain p. 140**

A- Situations successives des cales de construction dans la ville p. 142
B- Implantations des différentes poissonneries p. 148

II - L'existence des quartiers maritimes anciens p. 154

A- Délimitation et définition des quartiers maritimes sablais p. 154
B- Une toponymie trompeuse ? p. 163
C- Les usines comme facteur de développement urbain sous le Second-Empire p. 166

III - Logiques d'implantation spatiale et ségrégation sociale p. 176

A- La place des capitaines de navire dans la cité p. 176
B- Les marins et la question de l'accès à la propriété p. 182
C- Un cas particulier : les charpentiers de navires en ville p. 188

Conclusion p. 190

2ème partie : Les activités maritimes d'un port atlantique – Gens de mer au travail (milieu XVIIIe – milieu XIXe) p. 193

Introduction p. 194

Chapitre 4- Quand l'état de guerre contrarie l'activité maritime p. 196

I- Le poids du système des classes aux Sables-d'Olonne p. 197

II- L'épreuve de la captivité p. 205

Ch*apitre 5- De l'apogée au lent déclin de la grande pêche à Terre-Neuve (1747-1830)* p. 216

I- Les Olonnais et la pêche à Terre-Neuve p. 217

A- Histoire des Olonnais à Terre-Neuve p. 217
B- Un port spécialisé dans la pêche errante p. 222
C- Le cas de la pêche sédentaire p. 229
D- Les armateurs, piliers de l'activité maritime sur la longue durée p. 231

II- Embarquer et naviguer ensemble p. 244

A- La cohésion comme clé de la réussite, hiérarchie et composition des équipages p. 244
B- Les rythmes de la mer p. 262
C- Risques et dangers de la pêche à Terre-Neuve p. 273

III- Le lent déclin de la pêche morutière aux Sables-d'Olonne p. 275

A- La situation de la flottille en début de période (1750-1792) p. 275
B- La guerre, facteur aggravant d'un déclin amorcé p. 281
C- La mise « au ban » définitive p. 293

***Chapitre 6- Un XIXe siècle de reconversions et de mutations* p. 300**

I- **L'affirmation de la pêche à la sardine (1830-1870) p. 300**

A- Une pratique ancienne dans l'Olonnais p. 300
B- Le développement de la pêche sardinière p. 305
C- Une pêche portée par les pouvoirs publics p. 308

II- **Des presses à poisson aux premières usines p. 310**

A- L'ère proto-industrielle, le temps des presses p. 310
B- La naissance de l'industrie de la conserve (1840-1870) p. 316
C- Une industrie génératrice de transformations profondes p. 322

III- La place du cabotage (1787-1866) p. 329

A- La prédominance du commerce du sel à la veille de la Révolution (1787) p. 329
B- Le cabotage du XIXe siècle p. 338

Chapitre 7- La construction navale, autre moteur de développement local **p. 346**

I- Un savoir-faire réputé depuis le XVII^e^ siècle p. 346

A- Une tradition ancienne p. 346
B- La nouvelle dynamique constructive du XIX^e^ siècle p. 351
C- Le canot sardinier, produit phare de la flottille du XIX^e^ siècle p. 355

II- Les maîtres-constructeurs des Sables sur la longue durée p. 362

A- Les constructeurs de l'Ancien-Régime p. 362
B- Les maîtres constructeurs du premier XIX^e^ siècle p. 364
C- Le souci de la transmission professionnelle p. 373

III - Construire pour qui au XIX^e^ siècle ? p. 376

A- Les cales sablaises : un atelier principalement local p. 376
B- L'émergence d'un petit patronat local p. 377

Conclusion p. 381

3ème partie : Gens de mer en société. Le marin en mer, à terre comme au ciel p. 383

Introduction p. 384

***Chapitre 8- Le mousse, un marin en devenir* p. 386**

I- Le mousse, un Être de premier plan à définir et quantifier p. 386

II- Le 1er embarquement : indices de projet professionnel p. 392

A- L'âge au premier embarquement p. 392
B- Origines géographiques et sociales et évolution du recrutement des apprentis (1750-1850) p. 399
C- Ruptures précoces et réorientations envisagées p. 410

III- Le mousse : un Être en formation p. 414

A- Le rôle et la place de l'adulte dans l'apprentissage du métier p. 414
B- S'endurcir et se confronter à la réalité du métier p. 416
C- Typologie des embarquements et durée de la formation p. 421

IV-Parcours d'apprentis : être mousse ou novice sur le temps long (1750-1860) p. 426

D- Les mousses d'Ancien-Régime de la cohorte 3 (1750-1792) p. 426
E- Les mousses des Frensh wars de la cohorte 2 (1793-1814) p. 445
F- Les mousses du « renouveau » de la cohorte 1 (1815-1840) p. 453
G- Être novice au XIXe siècle p. 469

***Chapitre 9- L'adulte face à la mer* p. 475**

I- Les carrières de matelots du XIXe siècle p. 476

A- Données générales sur les carrières p. 476
B- Typologie des navigations des matelots sablais p. 479
C- Parcours croisés p. 484

II- Quitte-t-on vraiment le métier de marin ? p. 494

A- Durée des carrières de marins p. 494
B- Poser sac à terre p. 497

III - Les capitaines et maîtres au cabotage, clé de voûte de la société maritime p. 503

A- Pesée et origine des capitaines dans la ville (1724-1866) p. 503
B- Devenir capitaine de navire ou maître au cabotage dans une société maritime p. 514
C- Carrières de capitaines et maîtres au cabotage sur le temps long (1750-1860) p. 525
D- Le journal inédit de Pierre Isaac Bouget (1826-1883), maître au cabotage p. 544

Chapitre 10 - Le marin, entre sociétés maritime et terrestre **p. 565**

I- Se marier en milieu maritime p. 565

A- Saisonnalité du mariage p. 565
B- Âge au mariage p. 568
C- Durée des unions des familles de marins p. 570

II- Naître en milieu maritime p. 572

A- Composition des familles p. 572
B- Analyse de la fécondité des gens de mer p. 578
C- Âge aux naissances et durée de la fécondité p. 584

III- Quand il faut larguer les amarres : les gens de mer face à la mort p. 585

A- L'homme et la mort. Étude globale p. 585
B- « Mourir en mer, mourir dans la mer » p. 600
C- Mourir au service du roi ou de la République p. 612

Chapitre 11- La femme de marin, « point d'ancrage » pour l'homme et la famille **p. 622**

I- Pour un portrait des femmes de marins sur le temps long (1750-1860) p. 623

A- Pesée des femmes de gens de mer en 1846 p. 623
B- Origines géographiques p. 624
C- Origines sociales p. 625

II- Des femmes actives et laborieuses p. 627

A- Le milieu des garçonnes et des ouvrières en filets de pêche p. 630
B- Le monde des poissonnières p. 637
C- Les autres métiers féminins p. 642

III- Des femmes garantes d'une forme de sociabilité p. 647

A- A terre p. 647
B- En mer une société virtuelle recomposée p. 647
C- Mourir au féminin p. 650

Conclusion p. 655

Conclusion générale p. 656

Sommaire p. 664

UNIVERSITÉ DE NANTES

Titre : Gens de mer, sociétés littorales et activités maritimes dans un port en mutation. L'exemple des Sables-d'Olonne (1747-1866).

Mots clés : Pêche, gens de mer, mutations, industrialisation, prosopographie, carrières.

Résumé :
Les gens de mer forment aux Sables-d'Olonne, port de pêche ancien, un groupe social homogène tout au long de la période étudiée (1747-1866) ; un groupe qui a su s'adapter à l'évolution des pêches et à la transformation interne de la ville-port. L'approche prosopographique de cette thèse portant sur un corpus de 682 individus permet de suivre les carrières de ces hommes depuis leur entrée dans le métier en tant que mousse jusqu'à leur inscription aux Hors-service.
L'histoire de ces hommes au bas de l'échelle sociale amène à mieux cerner les aspects sociaux et économiques du port des Sables sur la longue durée. Chacune des strates sociales est ainsi appréhendée : de la masse des matelots à l'élite des capitaines de navires sans négliger pour autant le monde des négociants et armateurs.
Un port qui abandonne après la Révolution française ce qui fit sa renommée à savoir la Grande pêche à Terre-Neuve pour s'enraciner dans une nouvelle activité vers 1830-1860 reposant sur l'exploitation de la sardine.
Cette pêche en plein essor va révolutionner la ville qui, dès lors, se métamorphose par l'ouverture de nombreuses usines, le développement d'infrastructures portuaires et l'arrivée massive de migrants venus compléter à la fois les équipages et fournissant aux femmes, un emploi saisonnier rendu possible par le travail du poisson. Cette thèse est une histoire d'hommes, de femmes et d'enfants tous ensemble liés et tournés vers la mer dans un port en profonde mutation.

Title : Coastal societies, seafarers and maritime activities in a changing port. The example of Sables-d'Olonne (1747-1866).

Keywords : fishing, seafarers, mutations, industrialization, prosopography, careers.

Abstract :
Seafarers form, in Les Sables-d'Olonne, an old fishing port, a homogeneous social group throughout the period studied (1747-1866); a group that has adapted to the evolutions of fisheries and the internal transformation of the port city. The prosopography-oriented approach of this thesis is based on a corpus of 682 individuals, which makes it possible to follow the careers of these men since their entry into the trade as cabin boys until their inscription to the "Hors-service".
The story of these men at the bottom of the social ladder leads to a better understanding of the social and economic aspects of the port des Sables over the long term. Each social stratum is thus apprehended: from the mass of sailors to the elite captains of ships without neglecting the world of traders and ship-owners.
A port that abandoned, after the French Revolution, what made its reputation with the Great fishing in Newfoundland to take root in a new activity around 1830-1860 based on the exploitation of the sardine. This booming fishery will revolutionize the city, which is then transformed by the opening of many factories, the development of port infrastructure and the influx of migrants to complement both the crews and providing women with a seasonal employment made possible by the work of the fish industry. This thesis is a story of men, women and children, all linked together and facing the sea in a port in profound mutation.