



HAL
open science

les marchands de Nantes et la pêche à la morue à Terre-Neuve au XVIIe siècle

Bernard Michon

► **To cite this version:**

Bernard Michon. les marchands de Nantes et la pêche à la morue à Terre-Neuve au XVIIe siècle.
Revue d'histoire maritime, 2012, 15, pp.103-129. 10.70551/LRWI4960 . hal-04899705

HAL Id: hal-04899705

<https://hal.science/hal-04899705v1>

Submitted on 20 Jan 2025

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial 4.0 International License

numéro

15

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*Pêches et pêcheries
en Europe occidentale
du Moyen Âge à nos jours*

Michon – 979-10-231-1875-9



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

30. *Les villes portuaires entre pouvoirs et désordres (vers 1650-vers 1815)*
 29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
 28. *Sortir de la guerre sur mer*
 27. *Mer et techniques*
 26. *Financer l'entreprise maritime*
 25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
 - 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
 21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
 19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
 17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
 16. *La Puissance navale*
 15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
 14. *Marine, État et Politique*
 13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
 12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
 9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
 8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
 7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
 6. *Les Français dans le Pacifique*
 5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
 4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
 - 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
 1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

Revue d'histoire maritime

15

Pêche et pêcheries en Europe
occidentale du Moyen Âge

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2012
© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-833-5
PDF complet – 979-10-231-1869-8

TIRÉS À PART EN PDF :

Édito – 979-10-231-1870-4
Introduction – 979-10-231-1871-1
Daire & Langouët – 979-10-231-1872-8
Bochaca, Arízaga Bolumburu & Gallicé – 979-10-231-1873-5
Zysberg – 979-10-231-1874-2
Michon – 979-10-231-1875-9
Poulsen – 979-10-231-1876-6
Sauzeau – 979-10-231-1877-3
Schokkenbroek – 979-10-231-1878-0
Levasseur – 979-10-231-1879-7
Fichou – 979-10-231-1880-3
Perrin – 979-10-231-1881-0
Pencalet-Kerivel – 979-10-231-1882-7
Boisson – 979-10-231-1883-4
Varia Lesueur – 979-10-231-1884-1
Varia Le Bouëdec – 979-10-231-1885-8
Varia Blondy – 979-10-231-1886-5
Chronique Hiet-Guihur – 979-10-231-1887-2
Chronique Laget – 979-10-231-1888-9
Comptes rendus, masters et thèses – 979-10-231-1889-6

Mise en page (2012) : Compo-Méca
Version numérique (2021) : 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

SUP

Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris
tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Éditorial	5
Jean-Pierre Poussou	

DOSSIER

Introduction	
Gérard Le Bouëdec et Thierry Sauzeau.....	9
Histoire des pêches et archéologie des anciens pièges à poissons : un patrimoine à la croisée des disciplines	
Marie-Yvane Daire et Loïc Langouët.....	23
Les pêches maritimes dans le golfe de Gascogne à la fin du Moyen Âge	
Michel Bochaca, Beatriz Arízaga Bolumburu et Alain Gallicé	45
Les terre-neuvas honfleurais (1665-1685)	
André Zysberg.....	73
Les marchands de Nantes et la pêche à la morue à Terre-Neuve au XVII^e siècle	
Bernard Michon.....	103
Orange brille : les nombreuses tentatives pour imiter le modèle des pêcheries néerlandaises du hareng en mer du Nord et dans la Baltique (XVI^e-XIX^e siècles)	
Bo Poulsen	131
Les pêches du littoral saintongeais, de Louis XIV à Napoléon III (1683-1860)	
Thierry Sauzeau.....	161
Une activité maritime néerlandaise au XIX^e siècle : la chasse à la baleine et au phoque	
Joost C. A. Schokkenbroek.....	183
Naissance et développement de l'ostréiculture : l'exemple breton (1840-1939)	
Olivier Levasseur.....	197

La pêche sardinière et les conserveurs de poisson dans la Bretagne atlantique (1852-1914)	
Jean-Christophe Fichou.....	221

La pêche thonière en Sud Bretagne (1850-1943)	
Michel Perrin	237

La pêche langoustière française sur les côtes d’Afrique de l’ouest : Innovations et adaptations face aux mutations du xx^e siècle	
Françoise Pencalet-Kerivel.....	265

Le chalutage à vapeur à Lorient (1880-1939)	
Pascal Boisson	287

VARIA

La refondation de la défense des colonies françaises après 1763 et sa mise en œuvre lors de la guerre d’Indépendance américaine	
Boris Lesueur.....	307

Lorient ou la réussite improbable d’une invention maritime (xvii^e-xviii^e siècles)	
Gérard Le Bouëdec	335

L’Heptanèse et Malte sous domination britannique	
Alain Blondy	357

CHRONIQUES

Le Voyage dans la formation des missionnaires de la Société des Missions Étrangères, 1660-1791	
Évelyne Hiet-Guihur	369

La perception de la mer dans l’Europe du Nord-Ouest à la fin du Moyen Âge (xiii^e-xv^e siècle environ)	
Frédérique Laget	375

Comptes rendus	385
-----------------------------	-----

Masters et thèses	395
--------------------------------	-----

LES MARCHANDS DE NANTES ET LA PÊCHE À LA MORUE À TERRE-NEUVE AU XVII^e SIÈCLE¹

Bernard Michon

Docteur en histoire

CRHIA - EA 1163 - Université de Nantes

Peu après la découverte de la grande île de Terre-Neuve, des Français – Basques, Rochelais, Normands et Bretons – s’y rendent pour pêcher la morue dès les premières années du XVI^e siècle. Des Basques espagnols, des Portugais et des Anglais sont également présents à Terre-Neuve, ces derniers ne tardant pas à s’installer sur les côtes de l’île. Charles de La Morandière évoque la « ruée » vers Terre-Neuve qui touche presque une cinquantaine de ports français². Cette activité prend un intérêt économique majeur à partir du dernier quart du XVI^e siècle³. Au siècle suivant, la pêche doit répondre à la croissance de la consommation, principalement dans les pays catholiques, marqués par la Contre-Réforme, où l’abstinence s’étend sur près de 150 jours par an. La pêche à la morue constitue alors la principale pêche française par son produit, les capitaux investis, et ses implications humaines, voire politiques.

Le poisson pose des problèmes de conservation, surtout quand les sites de pêche se trouvent à un mois de mer environ des côtes françaises. Le sel a par conséquent un rôle considérable dans l’activité morutière pour la conservation du poisson. Nantes et les ports situés le long de la proche façade atlantique bénéficient de la proximité des marais salants de la presqu’île guérandaise et de la baie de Bourgneuf. Il s’agit d’un avantage important par rapport à d’autres

1 Cet article correspond à une version remaniée et augmentée d’une première recherche menée il y a un peu plus de dix ans, sous la direction de Guy Saupin : Bernard Michon, *Les Négociants nantais et la pêche à la morue à Terre-Neuve dans la seconde moitié du XVI^e siècle*, mémoire de T.E.R., Université de Nantes, 1999. Le terme de « marchand » ou « bourgeois » est plus adapté que celui de « négociant » pour désigner les acteurs qui investissent à des degrés divers dans les activités maritimes. En effet, si « négoce » se retrouve régulièrement dans les sources, « négociant » n’apparaît qu’à la fin du XVII^e siècle pour désigner la frange supérieure du milieu marchand.

2 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, t. 1, p. 231.

3 Olivier Pétré-Grenouilleau, *Les Négoces maritimes français (XVI^e-XX^e siècles)*, Paris, Belin, 1997, p. 17.

ports équipant des navires pour cette activité, notamment ceux localisés sur la Manche comme Le Havre de Grâce, Saint-Malo ou Granville.

Pour les Nantais, la grande pêche représente la première réelle expérience d'armement transatlantique régulier. Cet élément s'avère déterminant depuis le basculement du centre de gravité économique de l'Europe de la Méditerranée vers l'Atlantique. Pour le début du xvii^e siècle, « Nantes n'apparaît pas alors comme un port véritablement morutier à la différence de La Rochelle ou de Saint-Malo. Elle n'arme directement que quelques navires »⁴. La montée en puissance des Nantais représente une étape importante dans les relations entre la cité ligérienne et les ports situés à proximité⁵. En effet, certains ports de la proche façade atlantique, comme Le Croisic⁶, pratiquent cette activité dès le début du xvi^e siècle. Nantes accède au cours de la seconde moitié du xvii^e siècle au statut de grand port d'armement international, en lien avec les îles de l'Amérique⁷. Il faut donc s'interroger sur l'éventuelle contribution de ces mêmes ports à l'essor nantais, à la suite de son intégration dans le « système atlantique »⁸.

104

L'étude quantitative du marché morutier nantais au xvii^e siècle constitue le point de départ de notre réflexion : elle doit permettre de déterminer l'importance de ce produit durant la période considérée, ainsi que de présenter les ports d'attache des navires qui alimentent la cité ligérienne. Il s'agit de rechercher l'éventuelle attraction exercée par Nantes sur les ports du voisinage : « avec Terre-Neuve prédominait incontestablement la fonction d'armement »⁹. Aussi la réflexion doit-elle être menée sur la fonction d'armateur et au-delà, sur la place des Nantais dans la propriété – souvent collective – des navires des ports de la proche façade atlantique, sans oublier les investissements, que l'on peut qualifier d'indirects, que sont les prêts à la grosse aventure.

4 Jean Tanguy, *Le Commerce nantais dans la seconde moitié du xvi^e et au début du xvii^e siècle*, thèse de troisième cycle, Université de Rennes, 1967, t. I, p. 161.

5 Dans le cadre d'un commerce passif, les Nantais n'animent pas directement le commerce, et ne sont pas à l'origine des initiatives, qui dépendent des étrangers et de marchands d'autres ports.

6 Arch. dép. Gironde, 3 E 9796. Cité par Charles de La Morandière, *Histoire de la pêche française...*, *op. cit.*, t. I, p. 246. L'auteur rapporte la trace d'une embarcation du Croisic, *La Marie*, déchargeant ses morues à Bordeaux dès 1517.

7 L'inventaire des vaisseaux, commandé par Colbert en 1664, recense 3 navires nantais qui font le voyage des îles, tandis qu'en 1698 l'intendant Béchameil de Nointel mentionne 50 bâtiments pour ce même trafic.

8 Horst Pietschmann (dir.), *Atlantic History. History of the Atlantic System, 1580-1830*, Göttingen, Vandenhoeck and Ruprecht, 2002.

9 André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, PUR, 1997, t. I, p. 233.

NANTES, PLACE DE DÉCHARGE ET DE REDISTRIBUTION

Il semble que, « jusqu'au milieu du ^{xvi}^e siècle, Nantes n'a pas encore acquis son autonomie comme port morutier, elle n'arme directement aucun navire pour Terre-Neuve »¹⁰. En revanche, des navires morutiers viennent faire leur décharge à Nantes dès le milieu du ^{xvi}^e siècle, et peut-être même auparavant.

Évaluation des navires déchargeant à Nantes¹¹

Trois éléments principaux ressortent de l'analyse des retours des bâtiments morutiers sur la Loire : la croissance du trafic au ^{xvii}^e siècle, la prépondérance de la morue verte, enfin la sensibilité des arrivées aux variations du contexte international.

En 1566, une dizaine de navires font leur retour à Nantes¹² ; ils sont une trentaine en 1631. Cet écart traduit paradoxalement une relative stabilité du marché puisque « le volume du trafic en 1631 ne dépasse guère celui de 1566/1567 »¹³. À partir de la fin du ^{xvii}^e siècle, les rapports des capitaines, faits devant les officiers de l'Amirauté, permettent de mesurer plus régulièrement les retours à Nantes¹⁴.

Tableau 1. Navires de retour de l'Amérique septentrionale déchargeant leurs cargaisons de morues à Nantes, d'après les rapports des capitaines

Années	1699	1700
Nombre total de navires	84	81
« Morue verte »	69	69
« Morue sèche »	15	12
Tonnage total	6 720	6 885
Tonnage « morue verte »	4 970	5 235
% / tonnage total	74	76
Tonnage « morue sèche »	1 750	1 650
% / tonnage total	26	24

La comparaison des données de l'année 1631 – 30 navires –, avec les chiffres de 1699 et de 1700 – 84 et 81 bâtiments, totalisant respectivement 6 720 et

¹⁰ Jean Tanguy, *Le Commerce nantais...*, *op. cit.*, t. 1, p. 147-148.

¹¹ Les navires qui reviennent de Terre-Neuve ne remontent pas jusqu'à Nantes : ils déchargent leurs cargaisons de morues dans l'un des avant-ports situés le long de l'estuaire de la Loire, le principal étant Paimbœuf.

¹² Jean Tanguy, *Le Commerce nantais...*, *op. cit.*, t. 1, p. 154.

¹³ *Ibid.*, t. 1, p. 161.

¹⁴ Archives départementales de Loire-Atlantique (ensuite ADLA), B 4571, Amirauté de Nantes, rapports des capitaines au long cours, années 1698 à 1701 ; B 4642, *id.*, rapports des capitaines au long cours et au cabotage, des maîtres de barques venant de province et hors province, années 1698 à 1701.

6 885 tx –, montre la croissance des retours de vaisseaux venant de l'Amérique septentrionale à Nantes¹⁵. Cette augmentation serait peut-être plus forte en tonnage, à cause de l'augmentation de la taille des navires, caractéristique du XVII^e siècle. Le niveau atteint pour les années 1699 et 1700 correspond sans doute à l'apogée des retours des navires équipés à la grande pêche. Que ce soit en nombre de navires ou en tonnage, le XVIII^e siècle enregistre un tassement progressif¹⁶. Nantes demeure néanmoins une place de décharge importante, certainement la principale place morutière atlantique avec Bordeaux¹⁷.

Un deuxième aspect à retenir est l'importance des cargaisons de morues vertes. Les dépouillements des minutes notariales de plusieurs études nantaises, effectués pour les années 1650 à 1664 et 1680 à 1689, donnent respectivement 55 et 31 « marchés » de morues¹⁸. Parmi les 55 contrats, 33 concernent des morues vertes ; les 31 actes en recèlent 27. En 1699 et 1700, les navires chargés de morues vertes représentent près des trois quarts du tonnage total. Au fond de l'estuaire de la Loire, Nantes alimente une partie du royaume, notamment le marché parisien par l'intermédiaire du canal de Briare mis en service en 1642. La capitale représente un marché de consommateurs en forte augmentation sous l'Ancien Régime¹⁹.

106

15 Les données ne tiennent pas compte des caboteurs susceptibles d'amener des morues à Nantes. En 1702, les déclarations de maîtres de barques au siège de l'Amirauté, témoignent d'arrivées de morues : 14 unités pour une jauge de 241 tx. Les Sables-d'Olonne représentent la moitié des entrées : voir ADLA, B 4621, Amirauté de Nantes, rapports des capitaines au cabotage et des maîtres de barques étrangers à la province de Bretagne, années 1701 et 1702.

16 Bernard Michon, *Le Port de Nantes au XVIII^e siècle. Construction d'une aire portuaire*, Rennes, PUR, 2011, p. 133-136 ; *id.*, « La morue au cœur d'un circuit commercial triangulaire : les armements entre Nantes, l'Amérique septentrionale et les Antilles au XVIII^e siècle : étude d'un circuit commercial triangulaire », dans Mickaël Augeron, Jacques Péret et Thierry Sauzeau (dir.), *Le Golfe du Saint-Laurent et le Centre-Ouest français. Histoire d'une relation singulière (XVII^e-XIX^e siècle)*, actes du colloque de La Rochelle-Brouage (27-28 septembre 2007), Rennes, PUR, 2010, p. 37-51.

17 Charles de La Morandière, *Histoire de la pêche...*, *op. cit.*, t. 1, p. 297.

18 Les liasses sont conservées aux Archives départementales de Loire-Atlantique sous les cotes suivantes :

- pour les années 1650-1664, 4 E 2 / 1919-1937, minutes Verger, années 1654 à 1664 ; 4 E 2 / 1559-1560, minutes Ouairy, années 1660 à 1664 ; 4 E 2 / 1827-1830, minutes Tesnier, années 1651 à 1662 ; 4 E 2 / 1469-1475, minutes Jean Mariot, années 1650 à 1660 ; 4 E 2 / 1088-1090, minutes Houet, années 1658 à 1664 ; 4 E 2 / 541-543, minutes Constans, années 1657 à 1664 ; 4 E 2 / 857, minutes Garreau, années 1657-1664 ; 4 E 2 / 45, minutes Allouin, années 1650 à 1662.

- pour les années 1680-1689, 4 E 2 / 1962-1971, minutes Verger, années 1680 à 1689 ; 4 E 2 / 702-711, minutes Duteil, années 1680 à 1689 ; 4 E 2 / 1806-1808, minutes Testaud, années 1687 à 1689. Pour ce sondage, Jacques Rouziou, grand connaisseur des archives notariales nantaises, a eu la gentillesse de mettre à notre disposition plusieurs marchés issus des minutiers Houet (4 E 2 / 1096, année 1680), Petit (4 E 2 / 1613, année 1680) et Bretèche (4 E 2 / 416-2, année 1686).

19 Reynald Abad, *Le Grand Marché : l'approvisionnement alimentaire de Paris aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Paris, Fayard, 2002, p. 475-492.

Les données soulignent enfin la fragilité des armements morutiers en temps de guerre. L'activité morutièrre 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 bâtiments²⁰. 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 XIV²¹.

La place des navires originaires de ports proches de Nantes²²

Pour le milieu du xvi^e siècle, Jean Tanguy estime que « les ports de la Basse-Loire²³ amènent 70 à 75 % des morues déchargées à Nantes. La Basse-Loire, c'est en fait Le Croisic, auquel appartiennent la presque totalité des barques »²⁴. Au début du xvii^e siècle, « la Basse-Loire perd sa prépondérance sur le marché nantais au profit de ses deux principaux concurrents : les ports français du sud et l'Angleterre ». Toutefois « cette décadence relative est liée essentiellement à celle du Croisic »²⁵. En 1631, l'auteur recense, parmi les ports situés à proximité de Nantes, 1 navire de Groix, 1 de Morbihan, 3 du Croisic, 1 de Mindin, 3 de Pornic, 1 de Bourg-Les-Moutiers, 1 de l'île d'Yeu, 1 de La Chaume et 5 des Sables-d'Olonne, soit 17 des 30 bâtiments morutiers déchargeant sur la Loire²⁶.

Au cours de la seconde moitié du siècle, si l'on en revient aux minutes notariales, pour la période 1650-1664, 38 marchés de morues mentionnent le port d'attache du navire qui décharge ; 31 ports sont situés à proximité de Nantes et de la rivière de Loire – 1 du Croisic, 1 du Pouliguen, 3 sont dits « de cette rivière », 1 de La Barre-de-Monts et 25 des Sables-d'Olonne. Au niveau des ventes de morues relevées entre 1680 et 1689, 27 indiquent le port d'attache du navire, toujours situé à proximité de Nantes ou directement nantais – 2 d'Audierne, 1 de Nantes, 1 de La Bernerie, 2 de Saint-Gilles, 3 de La Chaume et 18 des Sables-d'Olonne. Les bâtiments des ports situés à proximité de Nantes dominent le trafic morutier. L'impression qui se dégage serait que Le Croisic ne maîtrise plus le marché morutier nantais comme au milieu du xvi^e siècle, mais il faut être prudent car la

20 Bernard Michon, *Le Port de Nantes au xviii^e siècle...*, *op. cit.*, p. 134.

21 André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo...*, *op. cit.*, t. 1, p. 303.

22 Pour situer précisément l'ensemble de ces ports, voir la carte en Annexe 1.

23 Pour Jean Tanguy, la « Basse-Loire » comprend les ports situés le long de l'estuaire de la Loire ainsi que ceux de la presqu'île guérandaise : Le Pouliguen et Le Croisic.

24 Jean Tanguy, *Le Commerce nantais...*, *op. cit.*, t. 1, p. 147.

25 *Ibid.*, t. 1, p. 156.

26 Les autres terre-neuviens ont comme port d'attache : Bordeaux (1 cas) et des sites anglais (11 cas, dont 9 pour le seul port de Dartmouth) ; enfin, l'origine d'un navire n'a pu être identifiée.

documentation notariale peut sous-évaluer les arrivées de bâtiments de ce site. En revanche, Les Sables-d'Olonne semblent jouer un rôle majeur à Nantes, avec 25 contrats relevés sur les années 1650-1664 et 21 – en incluant les 3 vaisseaux de La Chaume – entre 1680 et 1689.

La documentation est plus importante à partir de la fin du xvii^e siècle. Les données peuvent être regroupées en 7 sous-ensembles géographiques :

Tableau 2. Répartition des navires revenant de l'Amérique septentrionale, selon leurs ports d'attaches, d'après les rapports des capitaines au long cours

	Nombre de navires		Tonnage		% tonnage total	
	1699	1700	1699	1700	1699	1700
Nantes	09	15	950	1 980	14,1	28,8
Rivière de Nantes	02	01	350	80	5,2	1,2
Presqu'île guérandaise	01	02	80	210	1,2	3,1
Baie de Bourgneuf	10	15	840	1 240	12,5	17,9
Les Sables-d'Olonne	59	47	4 170	3 215	62,1	46,7
Auray	01	01	200	160	3	2,3
Autres ports	02	00	130	00	1,9	00

108

Si Nantes est un port de décharge, elle le doit bien aux bâtiments des ports de la proche façade atlantique. En effet, la grande pêche apparaît comme un armement secondaire, voire marginal, pour la cité ligérienne au xviii^e siècle²⁷. Ainsi, les tonnages des navires des ports situés à proximité de Nantes, c'est-à-dire ceux de la rivière de Nantes, de la presqu'île guérandaise – Le Croisic et Le Pouliguen –, de la baie de Bourgneuf – Pornic, La Bernerie et Bourgneuf –, des Sables-d'Olonne et d'Auray, représentent entre 60 et 80 % environ du tonnage total des vaisseaux morutiers venant décharger sur la Loire. Parmi les différents ports, celui des Sables-d'Olonne est à distinguer plus particulièrement.

Les destinataires des cargaisons de morues

Les actes de marchés de morues, relevés dans les liasses des notaires nantais, permettent de dresser une liste des acheteurs de poissons. Les navires des Sables-d'Olonne offrent un nombre suffisant de mentions pour autoriser une étude des Nantais impliqués dans le commerce de la morue.

²⁷ Jean Meyer, *L'Armement nantais dans la seconde moitié du xviii^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1969, p. 83-87 ; *id.*, « L'armement nantais au xviii^e siècle d'après les registres des classes : la période 1735-1748 ; comparaison avec la deuxième moitié du siècle », dans *Actes du 91^e Congrès national des Sociétés savantes de Rennes tenu en 1966*, Paris, Bibliothèque nationale, 1969, p. 143-153. D'après les rôles d'armements conservés, entre 1735 et 1793 Nantes équipe 166 navires pour la grande pêche, tandis que 4 203 embarcations sont armées en droiture.

Tableau 3. Nombre d'acheteurs des cargaisons de morues déchargées par des navires des Sables-d'Olonne dans la seconde moitié du xvii^e siècle

Nombre d'acheteur(s)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Actes
Période 1650-1664	6	7	6	2	1	-	2	-	1	25
Période 1680-1689	17	2	1	1	-	-	-	-	-	21

Les actes des années 1650-1664 révèlent une grande diversité des destinataires et un nombre relativement important d'acheteurs. Sans doute exceptionnel par le nombre élevé d'acquéreurs, un contrat de 1664 comprend pas moins de neuf marchands de Nantes achetant 19 milliers de morues vertes à Laurent Bouyer, propriétaire du *Saint-Esprit* des Sables. Les personnes impliquées, 7 hommes et 2 femmes, demeurent toutes rue de la Poissonnerie, paroisse Saint-Saturnin²⁸. Il semble que de véritables groupes d'acheteurs se forment pour traiter avec les capitaines. Si la constitution de ces groupes paraît ponctuelle, certains noms se retrouvent régulièrement mentionnés ensemble : Julien et Vincent Forget, marchands demeurant rue de la Poissonnerie, sont impliqués dans 6 achats de morues entre 1655 et 1663. Les deux parents sont mentionnés dans 3 autres contrats avec Mathurin Édelin ; 2 autres minutes révèlent que les Forget acquièrent du poisson en collaboration avec Julien Chesné.

Entre 1680 et 1689, une diminution sensible des achats en groupe se fait jour : 17 des 21 marchés de morues ne comptent qu'un seul acheteur. Parmi eux, Étienne MauSSION, marchand demeurant également rue de la Poissonnerie, est mentionné seul dans 7 contrats et avec René Fleury dans 1 acte supplémentaire ; Alexis Rolland est impliqué seul dans 3 marchés, Thomas Forget ainsi que Charles Souyn dans 2 actes chacun. L'acquisition de l'ensemble d'un chargement de morues vertes, comptant généralement entre une quinzaine et une vingtaine de milliers de poissons, nécessite des moyens financiers relativement importants : de 4 400 à 11 000 livres tournois. Serait-ce le signe d'un mouvement de concentration des cargaisons de morues entre les mains de quelques marchands qui se chargeraient ensuite de la revente et de la redistribution des poissons ? L'étude des destinataires des cargaisons de morues apportées au cours du xviii^e siècle semble accréditer cette hypothèse²⁹.

Des marchés témoignent de véritables filières de redistribution, avec reventes de morues en chaîne et augmentation du prix à chaque étape. Le 12 novembre 1663, Jean Madec, sieur du Poulduc, demeurant au Croisic, vend à Thomas Barnaval, marchand d'origine irlandaise habitant la Fosse de Nantes,

²⁸ ADLA, 4 E 2 / 1937, minutes Verger, 24 septembre 1664.

²⁹ Bernard Michon, *Le Port de Nantes au xviii^e siècle...*, op. cit., p. 139-145.

1 060 quintaux de morues sèches au prix de 11 l.t. 10 s. par quintal, ce qui fait un montant total de 10 120 l.t.³⁰. Quelques jours plus tard, René Berthelot, marchand à Nantes, cède à Fernando Deliendo 4 à 500 quintaux de poissons secs qu'il a achetés à Barnaval. La vente s'effectue au prix de 13 l.t. 15 s. par quintal, soit une belle plus-value³¹.

110 Les actes notariés présentent également les réseaux de redistribution, notamment fluviaux, par le biais des contrats de « marchés de voiture ». Ainsi, pour la seule année 1666, 89 « marchés de voiture » impliquant des morues vertes ont été relevés³². Ces documents concernent 128 600 morues vertes environ, essentiellement destinées à des marchands de Paris mentionnés comme les commanditaires des opérations. Trois Nantais s'occupent d'une bonne partie de ces envois : Pierre Guionneau, 49 actes totalisant 44 600 morues ; Pierre Hurault, 20 contrats représentant 34 000 morues ; Claude Lemasne, 9 marchés regroupant 18 500 morues. Fait intéressant, une minute notariale de juin 1666 indique que Claude Lemasne est installé à Nantes depuis 6 ans, en précisant qu'il est « originaire de la ville d'Orléans et issu d'honorables personnes Claude Lemasne aussi marchand et Jacqueline Maurisset sa femme demeurans audit Orléans »³³. À Orléans, les Nantais utilisent des intermédiaires pour orienter les chargements vers la capitale. La personne qui est la plus citée pour cette fonction est la veuve de Claude Lemasne – sans doute sa mère – à Orléans : 54 fois pour un total de 50 500 morues. Deux autres Orléanais, Jacques Cahouet et Samuel Lhuillier, sont aussi nommés. Ce dernier pourrait d'ailleurs avoir un lien avec Pierre Hurault, dont l'épouse s'appelle Anne L'Huislier³⁴. Il est probable qu'il s'agisse du même patronyme. L'élément qui renforce cette hypothèse est le fait que la quasi-totalité des morues gérées à Orléans par Samuel Lhuillier lui a été adressée par Pierre Hurault.

En étudiant les 18 actes de marchés de morues, passés en 1666 et conservés dans les liasses de Mathurin Verger, il est curieux de ne pas retrouver la trace des expéditeurs mentionnés ci-dessus parmi les acheteurs des poissons. Il est difficile de justifier totalement cette absence par les hasards de la documentation. Les marchands nantais jouent ainsi plutôt le rôle de grossistes, intermédiaires entre les pêcheurs des poissons et les réseaux de redistribution ligériens vers Paris, ces réseaux semblant largement animés par des marchands de la capitale.

30 ADLA, 4 E 2 / 1935, minutes Verger, 12 novembre 1663.

31 *Ibid.*, 4 E 2 / 1935, *id.*, 29/11/1663.

32 *Ibid.*, 4 E 2 / 1940, 1941 et 1942, *id.*, année 1666.

33 *Ibid.*, 4 E 2 / 1941, *id.*, 22/06/1666. À propos de cette famille, voir également Lucile Herrou, *Une famille de négociants-armateurs nantais d'origine orléanaise : les Lemasne (1660-1792)*, mémoire de T.E.R., université de Nantes, 2006.

34 ADLA, 4 E 2 / 1942, minutes Verger, 30 novembre 1666.

À la fin du xvii^e siècle, l'intendant Béchameil de Nointel considère dans son rapport que les navires des ports de la rivière de Loire, du Croisic, de Pornic, de Bourgneuf et de La Bernerie sont à « regarder comme s'ils étaient directement de Nantes, parce que les marchands de Nantes en sont propriétaires en tout ou partie »³⁵. La seconde moitié du xvii^e siècle voit « l'achèvement du processus de concentration des décisions à Nantes même, ce au détriment définitif des petits ports de la "rivière" »³⁶. Ces affirmations méritent une vérification et peut-être des précisions dans la mesure où Laurent Roblin, dans une analyse plus récente, pense qu'il faut revoir le commerce maritime nantais à la baisse pour les années 1660-1674. En effet, le rôle des petits ports situés à proximité a été selon lui sous-estimé³⁷.

Essai de mesure

La documentation disponible ne permet pas de retracer précisément l'évolution des armements maritimes pour l'ensemble du xvii^e siècle. L'inventaire des vaisseaux de 1664, commandé par Colbert, fournit les premières données fiables : il s'agit de recenser dans tous les ports du royaume « le nombre de vaisseaux appartenans aux sujets du roy »³⁸. Pour la toute fin du siècle, les chiffres issus des rôles d'armement du système des classes peuvent être confrontés aux indications fournies par Béchameil de Nointel.

À partir du procès-verbal des visites de 1664 et d'une table récapitulative, Laurent Roblin a construit un tableau de ce qu'il appelle la « flotte commerciale nantaise »³⁹. Il retient pour qualifier un navire de « nantais » « tout bâtiment dont la majeure partie des propriétaires est nantaise, quel que soit son port d'attache (point d'ancrage) ». Ce critère permet de retenir 31 navires de plus de 40 tx ; « le chiffre est sensiblement inférieur à celui de la table récapitulative, dont le total de 40 bâtiments correspond, à une unité près, à l'ensemble de la marine marchande du comté nantais (il est possible de joindre à ce groupe

35 Jean Bérenger et Jean Meyer, *La Bretagne à la fin du xvii^e siècle d'après le rapport de Béchameil de Nointel*, Paris, Librairie C. Klincksieck, 1976, p. 123.

36 Jean Meyer, « Le commerce nantais du xvi^e au xviii^e siècle », dans Paul Bois (dir.), *Histoire de Nantes*, Toulouse, Privat, 1977, p. 134.

37 Laurent Roblin, *Le « Commerce de la mer ». Nantes : 1680-1730*, thèse de troisième cycle, université Paris-Sorbonne, 1987, t. 1, p. 93.

38 Bibliothèque nationale (ensuite BN), VC Colbert 199, procès-verbaux de l'inventaire des vaisseaux de 1664. Un aspect particulier aux ports de la presqu'île guérandaise est de bénéficier d'une double inspection. Les bâtiments de ces sites sont en effet recensés dans une partie rédigée par Jacques Charrette pour le comté de Nantes et dans une autre écrite par Charles Cady pour l'Amirauté de la juridiction royale de Guérande. Les indications se recoupent largement.

39 Laurent Roblin, *Le « Commerce de la mer »...*, op. cit., t. 1, p. 86-88.

un petit navire à un pont de 38 tx : “*La Désirée*”) ». Sur ces 32 bâtiments, 23 pratiquent la pêche morutière.

Une autre exploitation de cet inventaire consiste à relever, port par port, les bâtiments morutiers du comté nantais : ils sont au nombre de 36 pour un tonnage total compris entre 3 013 et 3 228 tx. Nantes compte ainsi 7 navires morutiers, Le Croisic 6, Le Pouliguen 1, Saint-Nazaire 4, Méan paroisse de Montoir 2, Pornic 10, Bourgneuf 4 et La Bernerie 1. Retenons que les navires des ports de la Baie sont d’une taille inférieure à ceux du Croisic, parfois même de dimensions modestes – entre 38 et 50 tx –, et paraissent spécialisés dans la pêche à la morue verte.

112

Les fonds de la sénéchaussée royale de Guérande, dite « Amirauté » de Guérande, donnent des renseignements supplémentaires par l’intermédiaire de registres de passeports et de congés, conservés pour les années 1675⁴⁰ et 1681⁴¹ : respectivement 4 et 5 navires croisicais sont armés à la pêche à la morue sèche. S’agissant des ports de la Baie, les ordres de grandeur de l’inventaire de 1664 se retrouvent également pour le milieu des années 1680⁴². Néanmoins, le fait marquant, par rapport à 1664, est l’augmentation de la taille des bâtiments équipés. La source montre également une concentration croissante des armements sur les sites de Pornic et de La Bernerie aux dépens de Bourgneuf.

Pour les ports du Poitou, Saint-Gilles – qui a participé à la pêche à la morue au XVI^e siècle – ne compte qu’un seul navire morutier en 1664. En ce qui concerne les Sables-d’Olonne, la situation est tout autre. André Lespagnol estime que ce site est le « principal port d’armement de la façade atlantique en cette fin de XVII^e siècle, orienté vers la pêche à la morue verte »⁴³. En 1664, on y dénombre 74 navires, d’environ 70 tx chacun, qui « ne vont ordinairement qu’au voiage de la Terre-neuve pescher la moulue verte où ils sont tous presentement »⁴⁴. D’après l’enquête de 1683, il y a 77 navires hauturiers totalisant 4 194 tx⁴⁵. Ce port se classe alors au troisième rang des sites d’armements morutiers par le tonnage, derrière Saint-Malo – 79 navires pour 11 695 tx – et Le Havre – 70 bâtiments

40 ADLA, B 5075, Amirauté de Guérande, enregistrements des congés, année 1675.

41 *Ibid.*, B 5076, *idem*, enregistrements des passeports, année 1681.

42 Alain Demerliac, *La Marine de Louis XIV. Nomenclature des vaisseaux du Roi Soleil de 1661 à 1715*, Nice, Éditions Omega, 1995, p. 244-245. L’auteur publie un document de la Chambre de commerce de Dunkerque, reproduisant le « Rôle général des Bâtiments de mer employés au commerce pendant les années 1683, 1684, 1685 et 1686 », pour l’ensemble des ports français.

43 André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo...*, *op. cit.*, t. I, p. 251.

44 BN, VC Colbert 199, procès-verbaux..., folio 43.

45 André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo...*, *op. cit.*, t. I, p. 251.

pour 6 000 tx. En 1698, un mémoire anonyme permet de comptabiliser 80 navires morutiers pour les Sables-d'Olonne, dont la moitié fait deux voyages par an⁴⁶.

Béchameil de Nointel affirme à la fin du xvii^e siècle que « les commerces principaux auxquels les marchands naturels de Nantes se sont particulièrement attachés, sont ceux des isles de l'Amérique, du banc de Terre Neuve. Ils en font très peu ailleurs pour leur compte »⁴⁷. La flotte morutière ne représente, selon l'intendant, « pas plus de 30 navires depuis 70 jusqu'à 300 tx pour le département de Nantes »⁴⁸. L'auteur englobe dans son estimation l'ensemble des ports du comté nantais. Cette trentaine de bâtiments morutiers est à rapprocher des 36 de l'inventaire de 1664 et permet d'accréditer l'idée d'un maintien de l'armement pour la grande pêche dans le dernier tiers du xvii^e siècle. Selon les rôles d'armements, Nantes assure jusqu'à la moitié de ces 30 expéditions morutières : 15 départs enregistrés en 1698, 10 en 1699 et 9 en 1700⁴⁹.

Au total, le comté nantais – Nantes, les ports de l'estuaire de la Loire, du pays de Guérande et de la baie de Bourgneuf – ne soutient pas la comparaison avec les grands centres d'armements morutiers du royaume que sont Les Sables-d'Olonne, Le Havre et surtout Saint-Malo : il n'est qu'un centre secondaire dans ce domaine.

Armateurs et propriétaires des navires morutiers

Dans la majorité des cas, un bâtiment compte plusieurs propriétaires ou « portionnaires »⁵⁰. Le but principal de ce système semble être la limitation des risques. En cas de perte du navire, le coût financier ne repose pas uniquement sur un seul marchand. Ce mode d'association intéresse le dépositaire d'une part de navire aux profits mais aussi aux pertes éventuelles d'un voyage. Le partage des risques peut également correspondre à un partage des frais lors de l'équipement d'un bâtiment de plus grosse taille, ou bien permettre de monter une expédition plus ambitieuse. Pour déterminer les noms et origines des propriétaires des bâtiments, les informations issues de l'inventaire de 1664⁵¹

46 Charles de La Morandière, *Histoire de la pêche française...*, op. cit., t. II, p. 584.

47 Jean Bérenger et Jean Meyer, *La Bretagne à la fin du xvii^e siècle...*, op. cit., p. 123.

48 *Ibid.*, p. 125.

49 ADLA, C 1185-1188, département de Nantes, rôles d'armements, années 1694 à 1701. Il est difficile de rapprocher ces chiffres liés aux armements de ceux des retours présentés dans le tableau 2. En effet, bon nombre de retours de navires se font soit à la fin de l'année civile de l'année de départ, soit au début de l'année suivante.

50 Un « portionnaire » est le détenteur d'une partie d'un navire. Le terme de « parsonnier » est employé comme synonyme.

51 Voir annexe 2 : trois tableaux, construits à partir de l'inventaire de 1664, permettent de visualiser l'ensemble des navires morutiers du comté nantais avec leurs propriétaires.

peuvent être confrontées aux actes de ventes de navires ou de portions de navires contenus dans les archives notariales.

Pour Le Croisic, le *Saint-Michel*, le *Louys*, la *Nativité* et le *Jacques* ont tous été construits sur place. Quant au *Saint-Jean*, il sort des chantiers du Pouliguen. Seule la *Catherine* a été bâtie dans les chantiers situés à la Fosse de Nantes. Enfin, l'*Église* est dite de « fabrique hollandaise ». Cette prééminence de la construction locale peut être interprétée comme un signe de dynamisme. Mis à part l'*Église*, qui ne compte que des propriétaires du Croisic, des Nantais sont « portionnaires » des cinq autres bâtiments. Pour le *Saint-Jean*, la déclaration est incomplète car le rapport précise que le vaisseau appartient « en partis aux habitans de Nantes ». L'ancienneté de la participation du Croisic à la grande pêche amène à s'interroger sur le moment à partir duquel des Nantais sont devenus portionnaires de navires dans ce port. Jean Tanguy considère que ce fut dans la seconde moitié du XVI^e siècle⁵².

114

Les dépouillements des archives notariales nantaises effectués pour les années 1650 à 1664 révèlent notamment des embarcations qui ne sont pas indiquées en 1664. C'est le cas par exemple du *Saint-Philippe* du Croisic, 200 tx, cité dans un acte en 1659⁵³. Ses propriétaires sont énumérés : 5 sont des Nantais et 1 seul, Jean Verdier, du Croisic. Parmi les navires mentionnés dans l'inventaire de 1664, certains, comme la *Catherine*, semblent appartenir très majoritairement à des marchands nantais depuis leur construction. Ainsi, plusieurs actes de cessions de portions de ce navire sont enregistrés en 1659⁵⁴ et en 1663⁵⁵. Dans les deux minutes de 1659, des Nantais sont nommés comme vendeurs et acheteurs. En ce qui concerne la *Nativité*, construite vers 1660, l'achat d'une portion du bâtiment par un Nantais paraît intervenir en 1661, lorsque Jean Lebreton du Croisic, propriétaire des trois quarts du navire, en cède un quart à Thomas Barnaval de Nantes⁵⁶. Deux autres ventes, datées de 1663, attestent de l'acquisition par des Nantais de parts du *Louis* et du *Saint-Jacques*⁵⁷.

Au sujet des embarcations de la baie de Bourgneuf, la même remarque que pour la presque île guérandaise peut être faite : des chantiers locaux ont bâti la majorité des navires. Certains bâtiments de Nantes, recensés en 1664, ont même été construits dans des ports de la Baie. Ainsi, « le *Désiré*, du port de 70 tx ou environ, commandé par le capitaine Arnaud, fabriqué audit port de Pornic y a fort longtemps ». Il s'agit peut-être d'un navire pornicais racheté

52 Jean Tanguy, *Le Commerce nantais...*, *op. cit.*, t. I, p. 152.

53 ADLA, 4 E 2 / 1926, 48, minutes Verger, 13 janvier 1659.

54 *Ibid.*, 4 E 2 / 1926 et 1927, *id.*, année 1659.

55 *Ibid.*, 4 E 2 / 1935, *id.*, 15 octobre 1663.

56 *Ibid.*, 4 E 2 / 1930, *id.*, 24 mars 1661.

57 *Ibid.*, 4 E 2 / 1935, *id.*, 16 novembre 1663.

par des marchands nantais, comme le suggère un acte notarié de 1652. Par ce contrat, Marc Dudouet, marinier demeurant à Pornic, « maître après dieu et portionnaire pour les trois quarts du navire », vend à Jean Merceron, sieur de La Poitevineière, et Denys Letorg, tous deux marchands à Nantes, la moitié des parts du navire, pour un montant de 2 420 l.t. Ce bâtiment doit se rendre à la pêche à la morue sur le banc de Terre-Neuve l'année suivante⁵⁸. Un autre morutier nantais, nommé dans l'inventaire de 1664, a également été fabriqué dans un port de la Baie : le *Saint Nicolas*, 60 tx. Par ailleurs, des Nantais sont présents comme portionnaires de plusieurs embarcations, précisément dans 10 des 16 bâtiments nommés dans l'inventaire de 1664. Ils semblent manifester une préférence pour les navires de fort tonnage (le *Saint-Pierre*, le *Saint-Jean-Baptiste*, *La Vierge*, *La Trinité* et le *Caesar*), lesquels sont relativement récents : ils ont été construits entre 2 et 4 années auparavant. Ce choix de s'intéresser aux navires de tonnages élevés correspond sans doute aux possibilités financières supérieures des marchands du port ligérien et à leur volonté de disposer d'outils suffisamment grands pour le transport des marchandises. Certaines déclarations suggèrent un véritable mouvement d'appropriation des embarcations des ports situés à proximité par des marchands nantais. Les archives notariales des années 1650 confirment l'offensive des Nantais sur la flotte de la Baie. Certaines de ces embarcations ne sont pas présentes dans l'inventaire de 1664. La raison en est peut-être que ces bâtiments, atteints par l'usure ou pris en mer, ne naviguent plus. Un acte de 1654 témoigne de la cession par Martin Delaunay à René Berthelot, tous deux marchands à Nantes, de « la quart partye d'une barque nommée *La Petite Cathau de Pornic* », dont Delaunay possédait la totalité⁵⁹. Il est précisé ensuite que la barque est partie à la pêche sur le grand banc de Terre-Neuve. Un autre document, daté de 1655, rend compte du rachat de portions du *Gilles* de Pornic, 70 tx, pris au large de Belle-Île par un bâtiment espagnol à son retour du banc de Terre-Neuve⁶⁰. La minute mentionne Joseph Roland, marchand de draps de soie à Nantes, comme portionnaire pour 1/8^e de cette embarcation.

L'exemple de la barque la *Sainte-Anne*, de Pornic, 35 à 40 tx, illustre la complexité que représente la connaissance de la flotte d'un port pratiquant des voyages transatlantiques, en raison de la modestie de son tonnage. Par ailleurs, c'est l'occasion de montrer, à travers un cas concret, comment se fait le passage d'une propriété en majorité composée de gens de la Baie à une domination nantaise. En avril 1657, Michel Le Ray, de Pornic, déclare être « propriétaire

58 *Ibid.*, 4 E 2 / 1471, 244, minutes Mariot, 07 décembre 1652.

59 *Ibid.*, 4 E 2 / 1919, 84, *id.*, 05 août 1654.

60 *Ibid.*, 4 E 2 / 1920, 20, *id.*, 16 janvier 1655.

pour trois quart et un douzième de la barque nouvellement »⁶¹. Par cette minute, il délaisse à Pierre Leclerc, marchand résidant à Nantes, 1/8^e de la barque. Dans un autre acte, Le Ray vend à Julien Forget, de Nantes également, 1/8^e de la *Sainte-Anne*⁶². Les deux minutes précisent que le 16 octobre 1657, Le Ray cède 1/24^e du bâtiment aux deux acheteurs nommés ci-dessus, ces derniers possèdent donc chacun 1/6^e de l'embarcation. Auparavant, dans une minute datée du 1^{er} octobre 1657, Jean Leclerc l'aîné et René Berthelot, marchands de Nantes, avaient acquis de Michel Le Ray 2/6^e de la barque⁶³. Enfin, un autre acte de 1664, concernant le radoub de la *Sainte-Anne* en vue d'un voyage à destination des bancs de Terre-Neuve, mentionne les différents propriétaires de l'embarcation⁶⁴. On retrouve Michel Le Ray pour 1/6^e, Gabriel Ernault de La Bernerie pour 1/6^e, et les marchands nantais cités pour les deux autres tiers.

Sur les côtes du Poitou, Jean Tanguy met en évidence, pour les premières décennies du xvii^e siècle, « l'emprise grandissante exercée par les marchands nantais. [...] Elle a peut-être été accélérée par la catastrophe de 1628 qui élimine, au moins provisoirement, le dangereux concurrent rochelais »⁶⁵. L'inventaire de 1664 révèle l'existence d'un bâtiment morutier fabriqué à Saint-Gilles classé parmi ceux du comté de Nantes : la barque nommée l'*Urbaine*, 50 tx, dont Julien Forget de Nantes déclare être propriétaire. Dans ce port, localisé au débouché de la Vie, le texte ne mentionne que « sept à huit barques de grandeur de quatre jusques à quinze tonneaux », et rien de plus⁶⁶. La flotte se concentre aux Sables-d'Olonne. Recensés dans l'inventaire de 1664, « les navires appartiennent en partie aux marchands des villes de Bourdeaux, La Rochelle, Nantes et Paris »⁶⁷. Malheureusement, l'enquête n'en dit pas davantage. Les archives notariales nantaises témoignent de prises de participations de Nantais dans des navires sablais. Cependant, ces investissements semblent moins importants que pour les bâtiments du Croisic ou ceux de la baie de Bourgneuf. Deux documents notariés de 1650 et 1651 sont des « procompts »⁶⁸ entre Baptiste Coignaud, marchand, demeurant au faubourg de Richebourg, paroisse de Saint-Clément à Nantes, et Charles Petiot, notaire et bourgeois résidant aux Sables-d'Olonne⁶⁹. Ces actes doivent solder les comptes faits à propos « de la part et portion en quoy ledit Coignaud est fondé dans les navires qu'il a audits Sables avecq ledit

61 *Ibid.*, 4 E 2 / 1922, 123, *id.*, 16 avril 1657.

62 *Ibid.*, 4 E 2 / 1922, 124, *id.*, 16 avril 1657.

63 *Ibid.*, 4 E 2 / 1923, 83, *id.*, 01 octobre 1657.

64 *Ibid.*, 4 E 2 / 1936, *id.*, 15 mars 1664.

65 Jean Tanguy, *Le Commerce nantais...*, *op. cit.*, t. I, p. 158.

66 BN, VC Colbert 199, procès-verbaux..., folio 44.

67 *Ibid.*, folio 43.

68 Le « procompt » est un bilan financier entre deux parties.

69 ADLA, 4 E 2 / 1193, 149 et 1194, 128, minutes Lebreton, 22 août 1650 et 14 juin 1651.

Petiot ». Malencontreusement, ni les noms des navires, ni les portions possédées par le Nantais ne sont précisés. D'autres documents notariés, instrumentés entre 1680 et 1697, confirment l'impression. Quatre montrent des contributions relativement faibles de Nantais et quatre autres des investissements plus importants. Ainsi, deux actes de 1685 témoignent du rachat des trois quarts du *Phenix* des Sables-d'Olonne, 120 tx, par un marchand de La Rochelle⁷⁰. Parmi les vendeurs, René Montaudouin, sieur de La Robretière, possédait un quart du bâtiment, François Lucas et Charles Gauvain, sieur de La Bihinière, disposaient chacun d'1/8^e de l'embarcation. Ainsi, des Nantais étaient propriétaires d'au moins la moitié du *Phenix*. Un contrat de vente, passé en 1687, atteste de la cession de l'intégralité du *Dauphin* des Sables-d'Olonne, 130 tx, par des marchands des Sables à un groupe d'acheteurs, majoritairement composé de Nantais, pour la somme de 7 800 l.t.⁷¹. Chez les acheteurs, sont présents Charles Souyn, Michel Despinoze, François Sauvaget, Guillaume Guilloré, Jean Leclerc de Nantes, ainsi que René Bellinger du Croisic. Malgré ces exemples, il semble impossible de conclure que les négociants de la cité ligérienne possèdent une part importante de la flotte de la cité sablaise.

Au terme de cette présentation de l'inventaire des vaisseaux de 1664 et des actes notariés nantais réunis à partir du milieu du xvii^e siècle, quel bilan tirer ? Les sources montrent que des Nantais réalisent des investissements importants dans les ports situés aux portes de l'estuaire de la Loire : Le Croisic et la baie de Bourgneuf. S'agissant des sites du littoral sud de la Bretagne, les minutes notariales témoignent de quelques participations de Nantais. Néanmoins, le faible nombre de bâtiments armés par ces ports ne permet pas de conclure à une domination nantaise sur leurs navires morutiers. En ce qui concerne les Sables-d'Olonne, plusieurs participations sont attestées. Cependant, étant donnée l'ampleur des armements morutiers de ce site, on se gardera de suggérer une quelconque mainmise nantaise sur la propriété des bâtiments sablais. Parmi les Nantais qui acquièrent des portions de navires morutiers, se trouvent un bon nombre de destinataires de cargaisons, mentionnés dans la première partie : la famille Forget, François Fleuriau, ou encore Charles Souyn⁷². Certains des marchands nommés jouent également un rôle important dans les premiers

70 *Ibid.*, 4 E 2 / 706, 457 et 460, minutes Duteil, 20 juillet 1685 et 21 juillet 1685.

71 *Ibid.*, 4 E 2 / 709, 380, *id.*, 04 janvier 1687.

72 *Ibid.*, 4 E 2 / 1933, minutes Verger, 19 novembre 1662. Le testament de François Fleuriau rend compte de son investissement dans le secteur morutier. Plusieurs marchés relatifs aux poissons sont mentionnés, dont deux pour des morues d'Islande. Il déclare par ailleurs posséder des parts dans trois vaisseaux, dont au moins deux, le *Saint-Jean-Baptiste*, 120 tx, et *La Vierge*, 80 tx, tous deux de Pornic, sont à la pêche à Terre-Neuve en 1664, d'après l'enquête commandée par Colbert.

armements antillais nantais, ce qui montre leur dynamisme. Parmi eux, on retrouve les Libault⁷³, les Despinoze, ou encore les Gauvain⁷⁴.

Les raisons qui poussent les Nantais à investir dans les navires morutiers des ports situés à proximité, sont difficiles à déterminer. Le contexte à prendre en considération au milieu du xvii^e siècle est celui de la crise des commerces traditionnels fondés sur le sel, le vin et les blés. Certes, le commerce antillais joue un rôle important, mais sa fréquence paraît faible, au moins jusqu'aux années 1660, marquées par le « décollage » dû à la révolution sucrière⁷⁵. Par conséquent, c'est par le biais de la pêche à la morue à Terre-Neuve que les Nantais ont sans doute commencé à armer directement des navires. Les prises de participations dans des navires croisicais, pornicais ou sablais ont permis aux marchands du port ligérien de bénéficier des connaissances acquises, en particulier par les équipages des morutiers, dans les domaines des techniques de navigation et de pêche. Une première phase du commerce maritime actif des Nantais a ainsi pu être caractérisée par un rachat ou une appropriation d'une partie de la flotte hauturière des ports situés le long de la proche façade atlantique.

118

Un autre facteur explicatif, d'ailleurs complémentaire, consisterait à insister sur la dépendance financière des marchands des ports environnants vis-à-vis des investisseurs nantais. En effet, Nantes est le lieu de décharge privilégié des cargaisons de morues, et c'est la place de crédit pour les marchands des ports environnants. Dès lors que les Nantais ont la volonté d'armer directement des vaisseaux, ils ont la possibilité de prendre des participations dans les bâtiments des ports situés à proximité.

Le recours aux prêts à la grosse aventure

Précisons d'emblée que la « cambie » est une appellation locale pour désigner un prêt à la grosse aventure. Guy Saupin définit ainsi la « cambie » : un propriétaire de navire reçoit d'une personne un capital, cette dernière

retient sur elle les « risques périls fortunes et aventures de pertes de mer, prises par gens de guerres, pirates et autres accidents, aux us et coutumes de la mer ».

73 Marion Tanguy, *Étude d'une famille de grands marchands nantais au xvii^e siècle : les Libault*, mémoire de T.E.R., Université de Nantes, 2007.

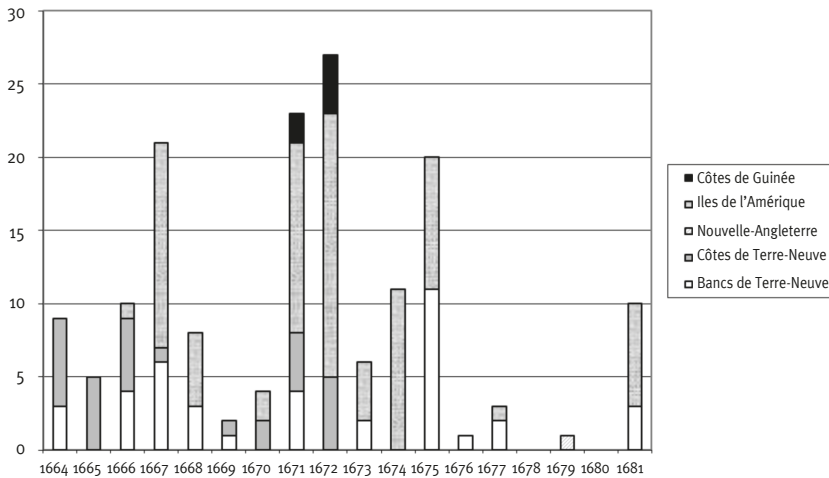
74 Guy Saupin, « Les marchands nantais et l'ouverture de la route antillaise 1639-1650 », dans Jean-Pierre Sanchez (dir.), *Dans le sillage de Colomb. L'Europe du ponant et la découverte de la route antillaise, 1450-1650*, actes du colloque de Rennes (5-7 mai 1992), Rennes, PUR, 1995, p. 173-183 ; Chrystelle Laucoin, *La Naissance du trafic antillais 1638-1660*, mémoire de T.E.R., Université de Nantes, 1999, p. 83, 92 et 94.

75 Olivier Pétré-Grenouilleau, *Les Négoces maritimes français...*, op. cit., p. 30. Selon l'expression de l'auteur, la révolution sucrière des années 1660 « fait passer les Antilles du stade de démarrage à celui de décollage ».

Quand le navire arrive à bon port, elle récupère son principal augmenté d'un intérêt calculé sur un taux fixé avant le départ ; si le navire ne rejoint pas la destination, la somme est perdue pour le prêteur⁷⁶.

Les minutes de Mathurin Verger contiennent 239 actes de « cambies » entre 1664 et 1681, pour un investissement légèrement supérieur à 195 000 l.t.⁷⁷. Pas moins de 161 de ces 239 contrats concernent des navires qui prévoient de faire des voyages transatlantiques : 40 à destination des bancs de Terre-Neuve, 29 des côtes de Terre-Neuve, 1 de la Nouvelle-Angleterre, 85 des îles de l'Amérique et 6 des côtes de l'Afrique pour une expédition de traite. Le montant total de ces prêts représente près de 128 000 l.t.

Graphique 1. Destinations des navires concernés par les actes de « cambies » relevés dans les liasses de Mathurin Verger entre 1664 et 1681



Le graphique témoigne de la forte irrégularité des enregistrements de prêts. Cette caractéristique est difficile à expliquer, dans la mesure où des actes ont pu disparaître au fil du temps. Cependant, l'année du début de la guerre de Hollande (1672-1678) correspond à celle où le total d'actes est le plus important⁷⁸. Il est possible d'interpréter ce recours aux prêts, de la part des propriétaires de navires, comme une volonté de se prémunir, en cas de prise du bâtiment.

La domination des navires envoyés en direction des îles de l'Amérique s'inscrit dans l'évolution des destinations des armements nantais. Ainsi, le choix du commerce antillais s'effectue entre 1664 et la fin du XVII^e siècle. Le total des

⁷⁶ Guy Saupin, *Nantes au XVII^e siècle. Vie politique et société urbaine*, Rennes, PUR, 1996, p. 224.

⁷⁷ ADLA, 4 E 2 / 1936-1963, minutes Verger, années 1664 à 1681. Quand plusieurs navires étaient impliqués dans un même acte, ils ont été considérés comme résultant de prêts différents.

⁷⁸ La guerre est déclarée par la France en mars 1672.

sommes engagées dans ces prêts s'élève à un peu plus de 73 000 l.t. Les bâtiments armés vers l'Amérique septentrionale bénéficient également d'investissements importants : 22 900 l.t. pour ceux qui vont à la pêche à la morue verte, soit une moyenne de 570 l.t. environ par prêt, et un peu plus de 24 000 l.t. pour ceux qui se rendent à la pêche à la morue sèche, soit une moyenne par prêt avoisinant les 830 l.t. Les taux de profit oscillent entre 14 et 45 % pour les navires dirigés vers les bancs de Terre-Neuve, et entre 18 et 30 % pour ceux pratiquant la pêche sédentaire. Il convient de préciser qu'aucun prêt à la grosse n'est passé pour un voyage à la pêche sur les côtes de Terre-Neuve pendant la guerre de Hollande, tandis que les plus forts taux d'intérêts des navires pratiquant la pêche errante sont enregistrés durant ce conflit.

120

Afin d'étudier d'éventuels investissements de Nantais dans les armements morutiers des ports situés à proximité, il convient de déterminer les origines des prêteurs et des destinataires des fonds. Les Nantais fournissent près des trois quarts des sommes réunies. Parmi eux, un personnage extérieur au monde marchand prête presque 38 000 livres à la « cambie » entre 1667 et 1681, soit 40 % environ des 93 422 livres totalisées grâce aux actes dépouillés. Il s'agit de Nicolas Bachelier, seigneur du Pinier, demeurant rue de Verdun, paroisse Notre-Dame, à Nantes. Il est conseiller au présidial et a exercé la fonction d'échevin de 1654 à 1657. Cet exemple illustre les possibilités offertes aux officiers d'investir dans le commerce maritime même s'il est exceptionnel par son ampleur et sans équivalent à Nantes⁷⁹.

79 Vincent Gallais, « Les comportements économiques des gens de justice nantais sous Louis XIV (1661-1715) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 104, 1997, n° 2, p. 59-77. Une comparaison peut être effectuée grâce à l'étude de Bertrand Gautier, *Le Monde du négoce dans les ports du Ponant sous Richelieu et Mazarin (vers 1625-vers 1660). Les exemples de Bordeaux et de Rouen*, thèse de doctorat en histoire, université Bordeaux III, 1996, t. I, p. 103-111, et t. II, p. 444-447. À partir des actes de prêts à la grosse aventure relevés dans les minutiers bordelais des années 1630-1635, 1645-1650 et 1655-1660, l'auteur s'interroge sur la provenance des capitaux investis : « L'argent devait venir en partie des milieux non marchands, noblesse et magistrature, et extérieurs à Bordeaux, Paris et Amsterdam. S'il est relativement facile d'identifier les apports extérieurs, nous n'avons que rarement trouvé des prêteurs venant du monde non marchand ». Les investisseurs importants extérieurs au milieu marchand semblent donc rares à Bordeaux, mais les sommes prêtées sont très significatives, avec plus de 30 000 l.t. chacun entre 1655 et 1660.

Tableau 4. Origines géographiques des prêteurs indiqués dans les actes de « cambies » entre 1664 et 1681

Lieux de résidence du ou des prêteurs	Nombre d'actes de « cambies »	Sommes prêtées (en livres tournois)	Pourcentage / somme totale
La Rochelle	2	479	0,4
Nantes	105	93 422	73,1
Nantes et Tours	4	2 000	1,6
Nantes et Orléans	3	1 900	1,5
Nantes et Paris	1	300	0,2
Tours	4	3 937	3,1
Orléans	19	8 500	6,7
Orléans et Paris	1	3 000	2,3
Paris	22	14 200	11,1
TOTAUX	161	127 738	100

Les autres personnages impliqués dans ces contrats le sont pour des montants inférieurs : Étienne Huet, maître chirurgien demeurant à Nantes, prête tout de même un peu plus de 10 000 l.t. entre 1671 et 1676 ; Hiérosme Merceron, sieur de Bélanton, marchand résidant à Nantes, place par le biais de « cambies » 5 700 l.t. entre 1668 et 1673 ; Jacques Danguy, sieur du Plessis, marchand à Nantes, investit 4 500 l.t. entre 1673 et 1675. Les actes de prêts montrent des possibilités d'associations pour placer de l'argent dans le commerce maritime. Ainsi, en 1664, Pierre Audet, demeurant Nantes, reçoit 2 000 l.t. sur 4 navires qui doivent se rendre sur les côtes de Terre-Neuve à la pêche à la morue sèche⁸⁰. Les prêteurs sont Julien Gérard, sieur de Nays, de Nantes, et Jacques Aubry, marchand demeurant à Tours. Comme dans ce dernier exemple, des investisseurs non Nantais sont également mentionnés. L'axe ligérien semble ici déterminant, avec la présence de Tourangeaux, d'Orléanais et de Parisiens. Même si la capitale du royaume n'est pas située sur le fleuve Loire, la connexion avec Nantes est largement assurée par lui et par le réseau des canaux. Par contre, aucune « cambie » relevée n'indique un prêteur résidant dans un port situé à proximité de Nantes.

80 ADLA, 4 E 2 / 1936, minutes Verger, 16 janvier 1664.

Tableau 5. Origines des emprunteurs indiqués dans les actes de « cambie »
entre 1664 et 1681

Lieux de résidence du ou des emprunteurs	Nombre d'actes de « cambies »	Sommes reçues (en livres tournois)	Pourcentage / somme totale
Nantes et les pays nantais			
Nantes	66	53 825	42,1
Nantes et Paris	5	7 000	5,5
Nantes et Brest	1	500	0,4
Le Croisic	12	8 600	6,7
Saint-Gilles	8	5 950	4,6
Les Sables-d'Olonne	13	5 100	4,0
Bourgneuf	5	3 040	2,4
La Bernerie	2	2 000	1,6
Pornic	3	1 900	1,5
Le Pouliguen	2	1 000	0,8
Montoir	1	323	0,3
Penerf	1	300	0,2
Saint-Nazaire	1	200	0,2
Autres lieux			
Orléans	25	28 000	21,9
La Rochelle	6	6 000	4,7
Paris	3	1 500	1,2
Nouvelle Angleterre	1	600	0,5
Dunkerque	1	500	0,4
Marseille	1	300	0,2
Martinique	1	300	0,2
Honfleur	1	250	0,2
Saint Christophe	1	150	0,1
Non indiqué	1	400	0,3
TOTAUX	161	127 738	100

122

Il faut d'abord souligner la diversité des lieux de résidence des emprunteurs. La différence est marquante par rapport à la liste des investisseurs, beaucoup plus réduite. Les emprunteurs de Nantes représentent le groupe le plus important avec 42,1 % du montant total. Le croisement de la liste des emprunteurs nantais avec celle des prêteurs révèle que plus de la moitié des 53 825 l.t. est avancée par des habitants de la cité ligérienne.

Les emprunteurs demeurant dans des ports situés à proximité de Nantes – Penerf, Le Pouliguen, Le Croisic, Saint-Nazaire, Montoir, Pornic, La Bernerie, Bourgneuf, Saint-Gilles et Les Sables-d'Olonne – sont mentionnés dans 48 contrats pour un montant de 28 413 l.t., soit 22,2 % de la somme totale. Les investisseurs sont des Nantais pour 25 913 l.t., soit 91,2 % du montant, des Orléanais pour 1 100 l.t., et des Parisiens pour 1 400 l.t. Les prêts sont faits pour

des navires qui doivent se rendre sur les bancs de Terre-Neuve dans 27 cas, vers les côtes de Terre-Neuve dans 6 cas, enfin aux Antilles dans 15 cas.

Quatre ports ou ensembles portuaires concentrent la plus grande partie de l'investissement : Le Croisic 8 600 l.t., les sites de la baie de Bourgneuf 6 940 l.t., Saint-Gilles 5 950 l.t. et Les Sables-d'Olonne 5 100 l.t. Cette géographie est conforme aux éléments mis en évidence pour les propriétés des vaisseaux : les sites dans lesquels les Nantais sont présents en tant que propriétaires sont également ceux qui attirent des prêts en argent. La place occupée par Saint-Gilles paraît toutefois surévaluée par rapport à son rôle dans la pêche morutière dans la seconde moitié du xvii^e siècle. Il s'agit d'une illustration de l'étroitesse des liens entretenus par les Nantais avec le port situé à l'embouchure de la Vie. Cependant, il n'est pas possible de conclure, avec ces éléments partiels, à une dépendance financière généralisée des ports situés à proximité de Nantes. Plus modestement, ces contrats donnent des exemples de contributions, essentiellement nantaises, aux armements transatlantiques auxquels participent des habitants des ports environnants.

En janvier 1671, Pierre Ernaud demeurant à La Bernerie, « bourgeois et propriétaire pour un quart et un seizième et fretteur et avituailleur pour un autre quart » de la *Marie Angélique*, 150 tx, prête à partir de Pornic pour les côtes de Terre-Neuve, emprunte deux fois 1 000 l.t. à la grosse aventure⁸¹. Il est difficile de chiffrer le coût de l'expédition, cependant il peut varier de 13 000 à 16 000 l.t. La contribution de Pierre Ernaud doit sans doute avoisiner la moitié de cette somme, soit entre 6 500 et 8 000 l.t. Par conséquent, l'emprunt de 2 000 l.t. pèse peut-être entre 25 et 30 % de la somme nécessaire à ce marchand de La Bernerie pour la mise en place de l'expédition.

Un marchand, propriétaire en portions sur plusieurs navires, peut également emprunter de l'argent pour l'aider à financer ses participations aux armements. En effet, les sommes à avancer peuvent être importantes pour lui. Ainsi, en 1675, André Guilloton, marchand et bourgeois de navires, demeurant aux Sables-d'Olonne, agissant en tant que procureur de son frère René, habitant également Les Sables, emprunte 3 500 l.t. à la « cambie » de Jacques Danguy, sieur du Plessis, sur les campagnes morutières de 6 navires différents, jaugeant tous 90 tx⁸². La somme se répartit de la manière suivante : 600 l.t. sur la *Misericorde*, le *Joseph*, le *Louis*, la *Fleur de Lys* et l'*Estienne* ; 500 l.t. sur la *Prudence*. René Guilloton est propriétaire pour 3/8^e du premier bâtiment, pour un quart des deux embarcations suivantes, pour 3/16^e de la *Fleur de Lys* et de l'*Estienne*, enfin pour 1/8^e de la *Prudence*. En considérant le coût d'un armement morutier d'un

⁸¹ *Ibid.*, 4 E 2 / 1951, *id.*, 20 janvier 1671.

⁸² *Ibid.*, 4 E 2 / 1957, *id.*, 26 janvier 1675.

navire de cette taille, pour un voyage sur les bancs – autour de 8 000 l.t. – René Guilloton doit investir respectivement une fois 3 000 l.t., deux fois 2 000 l.t., deux fois 1 500 l.t. et une fois 1 000 l.t. Même si les emprunts ne représentent pas un pourcentage important des montants requis – de 20 % jusqu'à 50 % dans le cas de la *Prudence* –, le recours à ce type de contrat peut correspondre pour le marchand des Sables-d'Olonne à un besoin d'argent frais pour équiper des navires, alors même que la liquidation de la précédente campagne de pêche n'est pas forcément terminée.

124

D'ailleurs, les dépouillements d'archives notariales effectués pour la décennie 1680 montrent des situations où des marchands des Sables-d'Olonne sollicitent régulièrement des investisseurs nantais pour les mêmes navires, avant leur départ pour les bancs. C'est le cas de François Bruneau, marchand de Nantes, « au nom et se faisant fort pour noble homme Laurent Bouhier bourgeois et marchand demeurant au bourg des Sables d'Olonne ». En octobre 1682, François Bruneau emprunte 2 500 l.t. de Nicolas Bachelier sur 6 navires des Sables-d'Olonne, jaugeant 80 tx, partis pour des voyages de tard⁸³. En avril 1683, François Bruneau réunit un montant équivalent du même investisseur, toujours sur les portions de 6 navires morutiers sablais, partis pour des campagnes de prime⁸⁴. La ventilation de l'argent, identique dans les deux contrats, se fait selon l'importance des parts possédées par Laurent Bouhier : 1 000 l.t. sur la *Nativité* dont il détient la moitié, 500 l.t. sur la *Jeanne* dont il détient 3/8^e, trois fois 250 l.t. sur l'*Esprit*, la *Famille* et le *Bien Acquis*, dont il détient un quart, enfin 250 l.t. sur le *Don de Dieu* dont il détient 1/6^e.

En tout état de cause, la sollicitation par des marchands des ports situés à proximité de la cité ligérienne de capitaux nantais pour aider à la mise en place d'expéditions en direction de Terre-Neuve peut traduire une certaine forme de dépendance financière, en particulier si le montant emprunté représente une part importante de leurs contributions aux armements.

*

La grande pêche occupe une place centrale dans l'évolution du port de Nantes au XVII^e siècle. Au-delà du fait qu'elle représente la première expérience d'armement transatlantique pour les habitants de la cité ligérienne, cette activité a également permis une accumulation de capital pour les marchands : la plupart des grandes familles du négoce nantais ont investi, à des degrés divers, dans la filière morutière.

83 *Ibid.*, 4 E 2 / 1964, *id.*, le 24 octobre 1682.

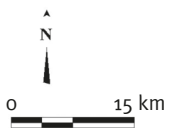
84 *Ibid.*, 4 E 2 / 1965, *id.*, le 23 avril 1683.

Dans le secteur morutier, les Nantais semblent d'abord avoir profité d'une rente de situation, en laissant les bâtiments venir décharger sur la Loire et en contrôlant le marché de ce produit – xvi^e siècle et première moitié du xvii^e siècle – ; ils ont ensuite, à partir du milieu du siècle, pris possession d'une part importante des flottilles morutières des ports environnants, contribuant ainsi au passage à un armement maritime direct. L'inventaire des vaisseaux de 1664 renvoie clairement l'image d'un comté nantais axé sur la pêche hauturière dans le domaine maritime. Toutefois, les Nantais délaissent la morue pour le commerce antillais dans le dernier tiers du xvii^e siècle. Le port ligérien retrouve cependant sa rente de situation en continuant à réceptionner les poissons.

Dans l'organisation de « l'aire portuaire de Nantes », la répartition apparaît nettement entre le commerce colonial – droiture et traite négrière –, apanage du pôle de commandement nantais, et la pêche à la morue en Amérique septentrionale, « sous-traitée » aux ports situés à proximité, en particulier ceux de la presqu'île guérandaise, de la baie de Bourgneuf et des Sables-d'Olonne. Ce partage des armements résulte du choix, fait par les marchands de la cité ligérienne, d'investir massivement dans le commerce antillais, et de la législation royale qui entérine en quelque sorte leur option, en mettant en place le système de l'Exclusif. Comme l'indique Jean Meyer, la prudence proverbiale des Nantais « implique cependant une double audace : tout trafic médiocrement rémunérateur est assez vite abandonné au profit d'une autre spéculation »⁸⁵.

85 Jean Meyer, « Le commerce nantais... », art. cit., p. 123.

ANNEXE 1 : NANTES ET LES PORTS SITUÉS À PROXIMITÉ
(CARTE DE SITUATION)



**ANNEXE 2 : PROPRIÉTAIRES DES NAVIRES MORUTIERS
DES PORTS DE L'AMIRAUTÉ DE NANTES,
D'APRÈS L'INVENTAIRE DES VAISSEaux DE 1664⁸⁶**

Propriétaires des navires morutiers des ports de Nantes et de l'estuaire de la Loire

Nom du navire (année de construction)	Tonnage (en tx)	Port d'attache	Propriétaire(s)	Lieu de Résidence	Portion
<i>Un vaisseau</i> (construit en 1664)	80	Nantes	Julien NAU	Nantes	?
<i>La Marie</i> (environ 5 ou 6 ans)	80	Nantes	Julien NAU	Nantes	3/8
<i>La Providence</i> (acheté en 1650)	150	Nantes	Pierre AUDET	Nantes	?
<i>Le Saint-Pierre</i> (construit en 1664)	90	Nantes	Jacques HURÉ Sieur BOUCAUD Sieur PROUIN	Nantes	? ? ?
<i>Le Saint-Pierre</i> (environ 2 ans)	55	Nantes	Mathurin DUGAST	Nantes	1
<i>La Marguerite</i>	55	Nantes	Mathurin DUGAST Jean LEVESQUE	Nantes ?	2/3 1/3
<i>Le Saint-Mathieu</i> (environ 3 ans)	80	Nantes	Julien FORGET	Nantes	1/4
<i>Le Saint-Jean- Baptiste</i> (environ 2 ans)	80 à 90	Saint- Nazaire	Jacques HURÉ Sieur DESCAZAUX Michel BUROT Jean BESCARD	Nantes Nantes Nantes St-Nazaire	? ? ? ?
<i>Le Saint-Nicolas</i> (environ 4 ans)	60	Saint- Nazaire	Jacques HURÉ Sieur DESCAZAUX Sieur BERNARD	Nantes Nantes Bourgneuf	? ? ?
<i>Le Saint-Charles</i> (environ 3 ans)	90 à 120	Saint- Nazaire	Charles BORRÉ Jean SAUNIER	St-Nazaire St-Nazaire	? ?
<i>Le Bonnaventure</i> (environ 7 ans)	50	Saint- Nazaire	Habitants de Nantes François BERNARD	Nantes St-Nazaire	? ?
<i>Le Samson</i> (environ 10 ans)	70	Méan	Raoul SAMSON		
<i>Une barque</i> (environ 14 ans)	40	Méan	Raoul SAMSON		

⁸⁶ BN, VC Colbert 199, procès-verbaux..., folios 221-234 et 343-349.

Propriétaires des navires morutiers des ports de la presqu'île guérandaise

Nom du navire (année de construction)	Tonnage (en tx)	Port d'attache	Propriétaire(s)	Lieu de Résidence	Portion
<i>Le Saint-Michel</i> (construit en 1647)	160 à 180	Le Croisic	Étienne GRILLEAU	Nantes	1/4
			Pierre AUDET	Nantes	?
			La veuve SOUYN	Nantes	?
			Jean LECLERC l'aîné	Nantes	?
			La Veuve Adrien	Nantes	?
			Jean TOUSSAINT	Le Croisic	?
			Maudé LE QUERÉ	Le Croisic	?
<i>La Catherine</i> (environ 5 ans)	150 à 200	Le Croisic	Jacques HURÉ	Nantes	?
			Guillaume BOUCAUD l'aîné	Nantes	?
			Sieur AUDET	Nantes	?
			Claude MARION	Nantes	?
			Veuve SOUYN	Le Croisic	?
			Charles MORVAN		
<i>Le Louis</i> (environ 12 ans)	140 à 150	Le Croisic	Paul DESPINOZE	Nantes	?
			Étienne BUREAU	Nantes	?
			Charles MORVAN	Le Croisic	?
			Jean MADEC, sieur du Poulduc	Le Croisic	?
<i>La Nativité</i> (environ 4 ans)	110 à 120	Le Croisic	Jacques HURÉ	Nantes	?
			Paul DESPINOZE	Nantes	?
			GUILLORE	?	?
			PINARD	?	?
			Marc LE MAUGUEN	Le Croisic	?
<i>Le Jacques</i> (environ 3 ans)	80 à 90	Le Croisic	Paul DESPINOZE	Nantes	?
			Étienne BUREAU	Nantes	?
			Jean MADEC, sieur du Poulduc	Le Croisic	?
<i>L'Église</i> (environ 13 ans)	250 à 300	Le Croisic	Sr des FORGES- MAILLARD	Le Croisic	?
			Paul de GENNES	Le Croisic	?
			Jean GUILLORE	Le Croisic	?
			Sieur de LENIC-AUBIN	Le Croisic	?
			Sieur Le PORCEAU	Le Croisic	?
			Et autres		
<i>Le Saint-Jean</i> (construit en 1663)	70 à 80	Le Pouliguen	Sr de KERCARIOU	Pouliguen	1/3
			Habitants de Nantes	Nantes	?

Propriétaires des navires morutiers des ports de la baie de Bourgneuf

Nom du navire	Tonnage	Port d'attache	Propriétaire(s)	Résidence	Portion
<i>La Française</i> (5 ans)	45	Pornic	Sieur LE HOURS	Pornic	?
			Sieurs ERNAUD	La Bernerie	?
<i>Langlois</i> (10 ou 12 ans)	45 à 60	Pornic	Étienne GORGE	Nantes	?
			Sieur LECLERC	Nantes	?
			Sieurs ERNAUD	La Bernerie	?
<i>La Gabarre</i> (6 ans)	55	Pornic	Pierre MORAUD	Pornic	?
			Sieurs ERNAUD	La Bernerie	?
<i>Le Saint-Pierre</i> (10 ans)	90	Pornic	Sieur de La SANGLÈRE	Nantes	?
			Sr BRIANDIÈRE-FRANCOIS	Nantes	?
<i>Le St-Jean-Baptiste</i> (4 ans)	120	Pornic	Étienne GRILLEAU	Nantes	1/8
			Pierre AUDET	Nantes	?
			Jean RAMÉE	Nantes	?
			Jean LECLERC le jeune	Nantes	?
			Veuve ADRIEN	Nantes	?
			ERNAUD	Pornic	?
Jean COUEFFÉ	Pornic	?			
<i>La Vierge</i> (2 ans)	80	Pornic	Étienne GRILLEAU	Nantes	1/6
			Pierre AUDET	Nantes	?
			Jean LECLERC l'aîné	Nantes	?
			Thomas BARNAVAL	Nantes	?
<i>La Trinité</i> (2 ans)	80	Pornic	Jean BAULON	Pornic	?
			Étienne GRILLEAU	Nantes	1/6
			Pierre AUDET	Nantes	?
			Guillaume LIBAULT	Nantes	?
			Guillaume NIDELET	Nantes	?
Jean LECLERC l'aîné	Nantes	?			
Guillaume PICARD	Pornic	?			
<i>Le Caesar</i> (environ 4 ans)	100	Pornic	Paul DESPINOZE	Nantes	?
			Sieurs ARNAUD	La Bernerie	?
<i>La Désirée</i> (« fort vieil »)	38	Pornic	Julien FORGET	Nantes	1/3
<i>Le Désiré</i> (« fort longtemps »)	70	Pornic	Julien FORGET	Nantes	1/8
<i>Un Flibot</i> (8 ans)	60	La Bernerie	Sieurs Ernaud	La Bernerie	1
<i>Le Saint-Nicolas</i> (4 ans)	60	Bourgneuf	Jacques HURÉ	Nantes	?
			Sieur DESCAZAUX	Nantes	?
			Sieur BERNARD	Bourgneuf	?
<i>L'André</i> (8 ans)	75	Bourgneuf	Sieur GACHET	Bourgneuf	?
			Sieur BERNARD	Bourgneuf	?
			Sieur HUBIN	Bourgneuf	?
<i>Le Bernard</i> (10 ans)	45	Bourgneuf	Sr de La Javelière-Lamoureux	Nantes	?
			Sieur RAMÉE	Nantes	?
			Sieur BERNARD	Bourgneuf	?
<i>L'Espérance</i> (9 ans)	50	Bourgneuf	Julien BARBOT, sieur de La Perrinière	Bourgneuf	1
<i>L'Espérance</i> (10 ans)	60	Bourgneuf	Julien BARBOT, sieur de La Perrinière	Bourgneuf	1

