

Revue d'histoire maritime

29

Le ballast :
pratiques et conséquences

Chroniques. Retureau – 979-10-231-2392-0

Revue
d'histoire
maritime

Dirigée par
Olivier Chaline,
& Sylviane Llinares

n° 29
Le ballast :
pratiques et
conséquences

Mathias Tranchant

Pour tenir la mer, un bateau doit être lesté. Mais ce que l'on dépose dans la cale à cette fin a bien peu attiré l'attention des historiens, à la différence des marchandises transportées. C'est donc cette thématique largement inédite qui est abordée dans le numéro de la *Revue d'histoire maritime*.

Les mots, en désignant le lest dans ce qu'il a de concret et pesant, font saisir à la fois ce qui est indispensable en toutes circonstances et ce qui est variable selon le chargement, ce qui ne bougera plus et ce qu'on pourra, au contraire, déplacer d'une partie à l'autre de la coque. Selon le voyage, la quantité de lest n'est pas la même. Grande est la diversité des pratiques que révèlent aussi bien les fouilles archéologiques que les textes juridiques. Quels produits va-t-on charger ? pierres de taille variée, gueuses de fer, canons usagés, etc. Où les déposer à bord ? Selon quels plans ? Qu'en faire quand on n'en a plus besoin ?

Autant de questions qui nous conduisent aussi bien vers la stabilité du navire que vers les havres et chenaux que les délestages obstruent, vers la fiscalité portuaire que vers les navigations.

Depuis plus de vingt ans, la *Revue d'histoire maritime* met en lumière la recherche des historiens du monde entier sur l'histoire des relations que les hommes ont entretenues, siècle après siècle, avec les mers et les océans.

25€

979-10-231-0670-1

sup.sorbonne-université.fr

Image de couverture : Anonyme, *Navires dans le port d'Alger, 1857-1853*,
image stéréoscopique sur papier albuminé, Amsterdam, Rijksmuseum / CC0 1.0.
Graphisme : Atelier Papier



temos CNRS
temps · mondes · sociétés · UMR 9016



Revue d'histoire maritime

29

**Le ballast :
pratiques et conséquences**

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

© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN PAPIER : 979-10-231-0670-1

PDF complet : 979-10-231-2380-7

Introduction – 979-10-231-2381-4

Martin & Nantet – 979-10-231-2382-1

Tranchant – 979-10-231-2383-8

Sauzeau – 979-10-231-2384-5

Gaurier – 979-10-231-2385-2

Guibert – 979-10-231-2386-9

Marzagalli – 979-10-231-2387-6

Varia. Pouly – 979-10-231-2388-3

Varia. Mariet – 979-10-231-2389-0

Varia. Schneider – 979-10-231-2390-6

Chroniques. du Boullay & Drémeaux – 979-10-231-2391-3

Chroniques. Retureau – 979-10-231-2392-0

Chroniques. Le Bouedec – 979-10-231-2393-7

Comptes rendus – 979-10-231-2394-4

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris),
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

<https://sup.sorbonne-universite.fr>

Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (28) était consacré à « Sortir de la guerre sur mer ».
Le prochain numéro (30) aura pour thème « La Police des ports ».

Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Mathias Tranchant, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, Louis Sicking.

Secrétariat de rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier est à adresser à
Olivier Chaline
Sorbonne université
1 rue Victor Cousin
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à
Caroline Le Mao
université Bordeaux-Montaigne
UFR d'Histoire
33607 PESSAC cedex

Sommaire

Éditorial	6
-----------------	---

LE BALLAST : PRATIQUES ET CONSÉQUENCES

Introduction	11
Mathias Tranchant	
Le lest : éléments de terminologie à l'usage des archéologues	15
Guillaume Martins & Emmanuel Nantet	
La gestion du lest dans les ports de la France atlantique à la fin du Moyen Âge	31
Mathias Tranchant	
Le délestage dans la mer des Pertuis charentais (xvi ^e -xix ^e siècle)	49
Thierry Sauzeau	
Ballast, lestage et délestage dans l'ordonnance de la marine d'août 1681	63
Dominique Gaurier	
Lest et pratiques de lestage sur les navires à destination des Antilles : état des lieux et perspectives de recherche en histoire et en archéologie maritimes (fin xvii ^e -début xix ^e siècle)	77
Jean-Sébastien Guibert	
La part du lest dans la navigation dans la France à la veille de la Révolution française. Quelques aperçus à partir de la base de données Navigocorpus	103
Silvia Marzagalli	

VARIA

- Entre l'Écosse et la France, Antoine-Vincent Walsh, un armateur jacobite au service de deux rois(1745-1746)117
Étienne Pouly
- De l'Atlantique aux mers de Chine :Rochefort, port impérial au XIX^e siècle(1793-1913)135
Vincent Mariet
- Les paquebots de la Compagnie générale transatlantique, des vecteurs de diffusion outre-Atlantique du modèle gastronomique français149
Jean-Baptiste Schneider

CHRONIQUES

- Nouvelles perspectives sur les archives de French Lines & Compagnies195
Marie-Anne du Boullay & François Drémeaux
- Position de thèse. Sociétés littorales, gens de mer et activités maritimes dans un port en mutation. L'exemple des Sables-d'Olonne (1747-1866).....207
Hervé Retureau
- Hommage à André Lespagnol.....218
Gérard le Bouëdec

COMPTES RENDUS

- Comptes rendus.....221

Chroniques

POSITION DE THÈSE
SOCIÉTÉS LITTORALES, GENS DE MER ET ACTIVITÉS
MARITIMES DANS UN PORT EN MUTATION.
L'EXEMPLE DES SABLES-D'OLONNE (1747-1866)

Hervé Retureau
Université de Nantes CRHIA

Thèse préparée sous la codirection de Martine Acerra et Thierry Sauzeau et soutenue à l'université de Nantes le 20 février 2020 devant un jury qui comprenait, outre les deux directeurs, Mme Caroline Le Mao et MM. Philippe Hrodej, Bruno Marnot et Bernard Michon.

Aucune thèse d'histoire maritime n'avait encore été consacrée à ce port vendéen au riche passé. Celle-ci, intitulée *Sociétés littorales, gens de mer et activités maritimes dans un port en mutation. L'exemple des Sables-d'Olonne (1747-1866)*, met l'homme – l'être marin¹ – et la société portuaire dans sa globalité au cœur des perspectives de recherches. Il s'agit d'une thèse en histoire sociale s'inscrivant dans le cheminement des travaux d'Alain Cabantous sur les gens de mer. Une nouvelle génération de travaux, ceux de Thierry Sauzeau, Murielle Bouyer, Emmanuelle Charpentier, Grégory Boyer, Nicolas Cochard ou Gilbert Buti, a suivi son sillage². Le propos a été ici de comprendre les interactions foisonnantes entre le port, les familles de marins et les marins eux-mêmes face à un monde en complète restructuration. La reconstitution des carrières de ces hommes,

- 1 Gilbert Buti & Alain Cabantous, *Être marin en Europe occidentale (1550-1850)*, Rennes, PUR, 2016, 226 p.
- 2 Alain Cabantous, *Les Gens de mer de Dunkerque à l'époque moderne (1662-1791)*, s.l., s.n., 1978 ; *id.*, *Dix mille marins face à l'océan*, Paris, Publisud, 1991 ; Thierry Sauzeau, *Les Marins de la Seudre. Entre sel charentais et sucre antillais (xviii^e-xix^e siècle)*, La Crèche, La Geste, 2005 ; Murielle Bouyer, *Les Marins de la Loire dans le commerce maritime nantais au xviii^e siècle*, Rennes, PUR, 2008 ; Emmanuelle Charpentier, *Le Peuple du rivage. Le littoral nord de la Bretagne au xviii^e siècle*, Rennes, PUR, 2013 ; Grégory Boyer, *La Marine berchoise de Louis XIV à 1945. Inscription maritime, vie des gens de mer, construction navale, pêches ou Vie et mort d'un port de pêche. Dossier statistiques et annexes*, thèse sous la dir. de Patrick Villiers, université du Littoral-Côte d'Opale, 2001 ; Nicolas Cochard, *Les Marins du Havre : gens de mer et société urbaine au xix^e siècle*, Rennes, PUR, 2016 ; Gilbert Buti, *Les Chemins de la mer. Saint-Tropez, petit port méditerranéen (xvii^e-xviii^e siècles)*, Rennes, PUR, 2010 ; *id.*, *Activités maritimes et gens de mer à Saint-Tropez (milieu xvii^e s.-début xix^e s.) : contribution à l'étude des économies maritimes*, thèse de doctorat, Paris, France, 2000.

de profils différents, a donné lieu à une analyse prosopographique permettant ainsi de distinguer des trajectoires singulières entre les générations. Retracer ces parcours de vie c'est pénétrer dans l'histoire intime du port à travers le prisme de l'être humain cher à Marc Bloch³.

208

Pour mener à son terme ce questionnement autour du « peuple de la mer⁴ », nous avons dépouillé des sources historiques à la fois civiles et maritimes dont la base principale repose sur les volumineux registres matricules du SHM de Rochefort⁵. Pour reconstituer le monde des gens de mer – sur une longue durée –, nous avons pris le choix d'une méthode ou démarche diachronique, singulière, voire inédite, prenant l'année 1846 comme année de référence. En effet, en dépouillant le recensement de la population sablaise de 1846 forte de 1 342 gens de mer soit 24 % de la population totale, nous avons pu mettre à jour la population maritime complète, composée d'âges divers, permettant dans un deuxième temps l'exploitation et la constitution des différentes cohortes. Parmi ces personnes figuraient 682 hommes formant un corpus exploitable de 555 navigants⁶. La collection d'une cinquantaine de registres matricules des classes ou Inscriptions maritimes, relativement bien tenues sur la période nous a permis une exploitation quantitative, sérielle mais aussi qualitative d'une grande qualité. Ces dépouillements certes longs et fastidieux ont amené à la constitution de différentes bases de données. La base de données « embarquements et carrières » par exemple regroupe quelque 11 250 mouvements différents. Cette thèse a aussi fait le pari de croiser des sources archivistiques fort diverses mais complémentaires pour mieux appréhender les hommes, ces marins, dans leur milieu. C'est ainsi que l'état civil de chaque individu a été systématiquement recherché, mais aussi les recensements de population du XIX^e siècle, les actes notariés, la correspondance du commissaire aux classes, les registres paroissiaux et d'état-civil pour mesurer l'évolution démographique de la ville et aussi le cadastre pour cartographier l'implantation des gens de mer en ville et dans la ville, par quartiers. Une abondante cartographie apporte ainsi une valeur ajoutée non négligeable aux données quantitatives.

C'est ainsi que nous avons pu distinguer trois cohortes différentes correspondant à trois générations distinctes : la plus âgée née entre la guerre de Sept Ans et 1782, l'intermédiaire née entre 1783 et 1814 et enfin la plus

3 Marc Bloch, *Apologie pour l'histoire ou Métier d'historien*, Paris, Armand Colin, 1949.

4 Marc Elder, *Le Peuple de la mer*, Romorantin, Marivole, 1913.

5 Marc Fardet, « Guide des archives du port de Rochefort », *Enquêtes et documents*, Centre de recherches sur l'histoire de la France atlantique, t. II, 1973 ; *id.*, « Les archives de l'arrondissement maritime de Rochefort », *Chronique d'histoire maritime*, n° 13, 1986.

6 Les autres étant constitués d'artisans de marine (charpentiers de navire, constructeurs navals, forgerons, poulieurs, voiliers, cordiers essentiellement) formant le groupe des non-navigants.

jeune née entre 1815 et 1840. Ce découpage chronologique correspond aux césures des guerres maritimes ce qui permet aussi de mesurer l'impact des guerres dans ce port qui n'est pas un port militaire⁷ mais un port pourvoyeur en marins dans le cadre du système des classes fournissant jusqu'à 70% des marins du Bas-Poitou⁸. Ces hommes ont donc navigué du règne de Louis XV à la veille du premier conflit mondial; c'est à une incursion dans une histoire maritime locale sur le temps long à laquelle nous nous sommes confrontés et à une histoire par le bas, celle des hommes, des humbles ayant navigué sur les terre-neuvas, les caboteurs ou les sardiniers des Sables-d'Olonne.

Notre période d'étude débute en 1747 avec un port en guerre sur mer, des corsaires anglais rôdant alentour mais dans le même temps l'ouverture d'une première presse à sardine dans le quartier maritime de la Chaume. Cette période est également couverte sur le plan archivistique avec les tout premiers registres matricules des mousses. En 1866, la révolution industrielle est en marche, le chemin de fer arrive aux Sables fin décembre, déjà six usines de conserves tournent à plein régime, la pêche à la morue qui faisait la renommée du port sous l'Ancien Régime a définitivement quitté l'esprit des Sablais et la pêche sardinière l'a remplacée. La ville connaît conjointement un véritable boom démographique et attire des familles de migrants attirés par l'emploi. On est face à un port en pleine métamorphose et en plein décollage économique. En l'espace d'un siècle, ce port a donc connu une transformation radicale sur bien des points qu'ils soient urbains, sociaux ou économiques.

Au terme de cette thèse de 860 pages, quels sont les résultats méritant notre attention? Nous en avons retenu trois.

Le premier point réside dans le formidable poids des gens de mer dans ce port. Ces hommes sont des pêcheurs nés et font de cette « génétique » leur valeur ajoutée, que ce soit du temps de la grande pêche à la morue sur le banc de Terre-Neuve ou plus tard, lorsque au début du XIX^e siècle, ces hommes opèrent un redéploiement très net vers des pêches de proximité comme peut l'être la pêche de la sardine. Ce souci de la transmission se mesure à travers les pesées opérées à différentes périodes. Les marins représentent un nombre supérieur aux autres ports ce qui atteste de l'existence de communautés de pêcheurs de très longue

7 Jean-François Henry, *Des marins au siècle du Roi-Soleil. L'île d'Yeu sous le règne de Louis XIV*, Janzé, Salmon, 1982; Jean-François Henry, *La Situation démographique de l'île d'Yeu à la fin de l'Ancien Régime*, La Roche-sur-Yon, Société d'émulation de la Vendée, 1975.

8 Dans le département maritime du Bas-Poitou figurent les ports des Sables-d'Olonne, Saint-Gilles, Croix-de-Vie, Noirmoutier et l'île d'Yeu. 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*, Vincennes, SHM, 1982, 406 p.

date. Ces hommes sont aussi marqués du poids d'une forte homogamie mêlée à une endogamie récurrente. Deux quartiers, la Chaume et le Passage, regroupent ainsi, de part et d'autre du chenal, plus de 60 % de la population maritime active en 1846 mais, en 1779, la seule paroisse de la Chaume comptait en son sein déjà 80 % de marins. Au XIX^e siècle, avec l'essor de la ville, son extension et son orientation balnéaire, la cartographie professionnelle va s'étoffer de nouveaux métiers et les marins verront leur proportion amoindrie dans la société. De même l'analyse de la démographie locale – et des marins, en particulier « la pesée » – fluctue-t-elle après les périodes de guerre comme en 1764, 1784, 1816. La baisse du nombre de marins adultes est significative et les mousses jouent dès lors un rôle primordial dans le sens où ils assurent une régénérescence à la population maritime lourdement affectée par les guerres sur mer.

210

Si le nombre de marins a varié au cours de la période, un point semble stable c'est la place des mousses dans la vie portuaire. D'où viennent ces « garçons » comme on les nomme dans les textes de l'époque ? Qui sont-ils et auprès de qui apprennent-ils ce métier des plus exigeants ? Avant la Révolution (1776-1787), on enrôle environ 56 mousses par an pourtant ce nombre tombe à 30 de 1838-1850 pour voir les effectifs de novices prendre le pas. La raison en est simple : le port en plein développement sardinier, recrute sa main-d'œuvre juvénile en dehors de ses bassins traditionnels et regarde parmi des jeunes culturellement et géographiquement extérieurs au monde du port. En 1846, le quartier du Passage regroupe 42 % de moins de 20 ans. Cette génération va jouer un rôle actif arrivée à l'âge adulte.

Les équipages sont natifs des Sables dans 90 % des cas notamment avant la Révolution où le port excelle dans la pêche à la morue qui réclame des marins solides, durs à la tâche et largement expérimentés. Le recrutement des terre-neuvas est donc interne à la cité. Les eaux de Terre-Neuve ont été le terrain d'apprentissage des marins sablais pendant plus d'un siècle et demi du règne de Louis XIV à 1792. Cette « route nourricière » – pour citer Fernand Braudel – qu'ils empruntent jusqu'à deux fois l'année leur assure la primeur sur la façade atlantique et une réputation sans faille à l'échelle nationale. Les équipages obéissaient à une hiérarchie dominée par le capitaine et son second, natifs eux aussi des Sables. On naviguait dans une sorte de cocon familial ou plutôt de « quartier maritime reconstitué » semblable à ce qu'il ait pu être à terre. Seuls 5 % des mousses embarquent avec leur père capitaine mais des membres d'une même famille se retrouvent régulièrement sur un même navire. On naviguait dans un « entre-soi » avec une forte propension à la transmission des savoir-faire dans un apprentissage à structure pyramidale et descendant des anciens expérimentés vers les plus jeunes ; un système à la base de la réussite du métier et valorisant un savoir-faire reconnu et source d'emploi. L'apprentissage repose

avant tout sur le mimétisme des gestes et une formation empirique. On devient marin « sur le tas » en embarquant dès son plus jeune âge. La transmission professionnelle chez les gens de mer se fait d'une génération à l'autre par porosité des savoirs. Cette compétence doit être transmise d'une génération à l'autre, c'est une évidence partagée et c'est aussi ce que révèle l'étude des équipages morutiers.

Ces jeunes apprenants débutaient très tôt leur vie professionnelle – de plus en plus tôt avec le temps. En effet, on peut supposer que les campagnes vers Terre-Neuve nécessitaient une constitution physique robuste qu'un enfant de 11, 12 ans n'avait pas encore atteinte même si de très jeunes mousses (moins de 9 ans) ont réalisé jusqu'à deux campagnes de cinq mois par an vers Terre-Neuve⁹. Un capitaine comme Jean-Étienne Bignonneau (1765-1827) a débuté à Terre-Neuve dès l'âge de 6 ans et demi avec son père lui-même capitaine. Ces mousses enchaînent les campagnes : à la fin de la guerre de Sept Ans, 76 % des mousses réalisent deux campagnes à la suite et 24 % poussent jusqu'à trois. Au XIX^e siècle, avec l'abandon de la grande pêche et l'omniprésence de la pêche de proximité, l'âge des mousses au premier embarquement est à la baisse puisque l'on embarque vers 11 ans contre 15 ans au siècle précédent. La réussite de l'apprentissage repose avant tout sur la cohésion des équipages¹⁰. C'est particulièrement vrai pour les terre-neuvas où chacun joue sa partition à bord. Ces équipages de vingt personnes – exception sablaise – obéissent à une organisation quasi tayloriste : deux mousses en temps normal mais jusqu'à quatre au retour de la paix pour faire face à la pénurie de main-d'œuvre. L'enfant, en milieu maritime, a toute sa place au sein de l'organisation professionnelle et supplée les adultes après les ponctions humaines dues aux guerres.

Ce métier de forçat a également forgé la réputation des marins sablais sur la Royale qualifiés de « plus hardis matelots à la mer du royaume »¹¹, endurcis par Terre-Neuve et a perpétué la reproduction d'un vivier de futurs marins solides ce que Thierry Sauzeau a par ailleurs qualifié de « naissaim » pour les marins de la Seudre¹². Aux Sables, 93 % des matelots du XIX^e siècle étaient passés par le stade primitif de mousse ou de novice. Le métier de marin commence tôt et les carrières sont longues. La thèse s'intéresse évidemment au devenir de

9 Charles de La Morandière, *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale. des origines à 1789*, 2 tomes, Paris, Maisonneuve et Larose, 1962.

10 Éric Barré & André Zysberg (dir.), *L'Équipage. Du navire antique aux marines d'aujourd'hui. Actes du colloque organisé sur l'île Tatihou du 13 au 15 mai 1999*, Saint-Vaast-la-Hougue, Musée maritime de l'île Tatihou, 2001.

11 Expression utilisée dans un mémoire de 1698, A.N, Colonies C 11 F, 5, fol. 4 cité par Charles de La Morandière, *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale. des origines à 1789*, op. cit., p. 297-301.

12 Thierry Sauzeau, *Les Marins de la Seudre*, op. cit., p. 73 sq.

ces enfants qui deviennent des adultes navigants : matelots pour la majorité alternant entre la pêche ou le commerce et capitaines de navire ou maîtres au cabotage pour une minorité, recrutée dans le milieu cloisonné socialement et culturellement du capitainat lui-même associé au monde des négociants. Les trajectoires de ces groupes sociaux ont été passées au peigne fin de même que leurs reconversions professionnelles.

Le deuxième point ressortant de cette étude réside dans la formidable capacité d'action de ces hommes et de la société maritime sablaise au sens large. Même s'ils subissent les affres d'un métier auxquels ils sont intrinsèquement liés, ils ressortent grandis des épreuves de la période post-napoléonienne. La longue période de guerre maritime mise en exergue par Jean Meyer¹³ a eu des effets désastreux sur l'économie locale et l'équilibre démographique du port. La période des *French Wars* par exemple est particulièrement meurtrière tout comme l'avait été la guerre d'Amérique au cours de laquelle le port avait perdu une centaine d'hommes de 20 à 25 ans marquant un creux démographique sensible qui sera accentué entre 1793 et 1815. Les effets immédiats de la guerre sur la courbe des mariages et des naissances sont sans appel.

212

Premier port de pêche à la morue verte dans l'enquête Colbert de 1664 avec soixante-treize navires, le port des Sables n'en arme plus que huit en 1792 ; la levée en masse pour les besoins de la guerre en février 1793 marque la fin de cette pêche. Un tel arrêt a inévitablement des répercussions sur les sociétés littorales qui abandonnent cette monoactivité qu'elles pratiquaient depuis plus d'un siècle. Comment une pêche aussi vitale qui a assuré la prospérité à ce port a-t-elle pu disparaître du paysage économique local en quelques années ? Quels autres leviers de développement ont dû s'approprier les Sablais pour assurer leur survie au retour de la paix en 1815 ? Est-on face à un « modèle » de développement singulier et comment les Sablais ont-ils réussi leur reconversion ?

La force de ces hommes réside dans leur capacité à se prendre en mains et à s'adapter aux mutations pour les accompagner. On se trouve face à des hommes en « capacité d'agir¹⁴ ». Quand plus d'un tiers des Sablais travaillent directement de la pêche, c'est toute la société urbaine qui vit autour de l'activité portuaire. Face à la disparition de l'activité morutière, c'est la ville dans son ensemble qui est touchée de plein fouet et parce que « les choses changent [...] les hommes changent » (Cabantous). Comme il a été constaté pour l'ensemble des ports français, le retour à la paix en 1815 est caractérisé par un profond renouvellement des élites négociantes¹⁵. Les grandes familles d'armateurs qui

13 Martine Acerra & Jean Meyer, *Marines et Révolution*, Rennes, éd. Ouest-France, 1988.

14 Markus Rediker, *Les Hors-la-loi de l'Atlantique*, Paris, Éditions du Seuil, 2017.

15 Paul Butel, *Les Négociants bordelais, l'Europe et les îles au XVIII^e siècle*, Paris, Aubier, 1974.

occupaient l'activité morutière s'évanouissent avec la période révolutionnaire et laissent place à de nouvelles figures inconnues jusqu'alors. Aux solides dynasties succèdent des individus, des négociants extérieurs au port dans leur majorité. De plus, le département de la Vendée investit, à partir de 1819, dans de profonds travaux pour bâtir le grand port de Vendée qui connaîtra un nouvel élan constructif avec les lois de juillet 1845 et le projet tant convoité de bassin à flot. L'ensemble des infrastructures portuaires locales est aménagé. Les quais sont construits, agrandis sur certaines portions, les cales de constructions navales sont déplacées *ex nihilo* et une poissonnerie ouvre ses portes en 1833. Les infrastructures portuaires opèrent un véritable déploiement dans l'espace urbain avec une forme de « séparation de corps¹⁶ ». Les activités de vente de poisson (le « marché au poisson ») qui étaient jusqu'alors enserrées dans des ruelles étroites voire chez l'habitant ont dès lors « pignon sur quai », dans de véritables halles. La tradition de construction navale se redéploie elle aussi et lance un nouveau type de navire – le canot sardinier – en lien avec l'activité de pêche alors en vogue. À la même période, le port des Sables profite de l'invention de Colin à Nantes en 1824 avec la stérilisation de la sardine en boîtes qui va révolutionner la vie sablaise. Aux presses à sardines anciennes, viennent se greffer les premières usines dès 1838 et dans la décennie 1853-1866, le développement est particulièrement actif¹⁷. La ville se transforme, « se métamorphose » et se couvre de six cheminées. Le port suit la mouvance industrielle et va affirmer sa place prépondérante de port sardinier sur la côte atlantique à l'image de la naissante Douarnenez¹⁸. C'est ainsi que le nombre de sardiniers est multiplié par neuf en l'espace d'un siècle : on recensait vingt-cinq chaloupes en 1763, trente-cinq en 1788 et 183 en 1864. En dix ans (1846-1856), le nombre de sardiniers triple. Ces mutations structurelles s'accompagnent dans le même temps d'un redéploiement géographique. Alors qu'au XVIII^e, Nantes captait l'essentiel de l'activité commerciale sablaise concentrant les armateurs, les maisons de négoce et les déchargements de morues puis leur expédition¹⁹, au XIX^e la ville des Sables

16 Bruno Marnot, *Les Villes portuaires maritimes en France (XIX^e-XX^e siècle)*, Paris, Armand Colin, 2015.

17 André Marie d'Avigneau, *L'Industrie des conserves de poissons en France métropolitaine*, Rennes, Imprimerie bretonne, 1958.

18 Jean-Michel Le Boulanger, *Douarnenez de 1800 à nos jours. Essai de géographie historique sur l'identité d'une ville*, Rennes, PUR, 2015.

19 Bernard Michon, « Au XVIII^e siècle, croissance de Nantes, déclin des Sables ? » *Les Vendéens et la mer. De la grande pêche au Vendée Globe. Actes du colloque tenu aux Sables-d'Olonne les 20, 21 et 22 septembre 2007*, La Roche-sur-Yon, Centre vendéen de recherches historiques, 2008, p. 279-300; Bernard Michon, « Nantes, port de déchargement morutier au XVIII^e siècle », *Revue Olonne*, n° 190, 2004; Bernard Michon, *Le Port de Nantes au XVIII^e siècle. Construction d'une aire portuaire*, Rennes, PUR, 2011.

se réapproprié sa place même si Nantes apparaît en filigrane du fait des maisons-mères de la conserve qui y restent implantées.

Au cours du XIX^e siècle, la ville des Sables connaît un accroissement démographique original reposant essentiellement sur un solde migratoire positif. Entre 1822 et 1911, la population sablaise va tripler passant de 4 700 à 11 000 habitants. La ville attire une population jeune dès la monarchie de Juillet et le mouvement va s'amplifier sous le Second Empire. Des populations issues du marais breton nord-vendéen fuient la terre et migrent dès lors en direction du port des Sables. La ville polarise l'exode rural vendéen avec une immigration essentiellement masculine. Une telle croissance a des répercussions urbaines avec la construction de nouveaux quartiers notamment dans le quartier maritime de la Chaume où l'implantation des usines dès 1853 stimule la construction de logements et le développement de nouvelles rues (la population de la rue du Moulin est multipliée par douze entre 1851 et 1886). On a pu montrer le poids des migrations de marins en provenance de Charente-Inférieure et du Morbihan. Dans ce dernier cas, la singularité des Groisillons est remarquable dès 1840. La question des migrations atteste d'une forme de migration insulaire. Est-ce une singularité de l'attractivité sablaise ?

214

Le troisième point fort de notre étude est marqué par l'avènement durant la période 1840-1870 d'un « nouveau marin ». Les carrières sont longues en règle générale sauf dans le cas de décès précoces dus aux risques inhérents à la dangerosité du métier. Les « épousailles » avec la mer durent toute la vie puisque 75 % d'entre eux continuent de naviguer après 50 ans. Si l'adage « Marins un jour, marins pour toujours »²⁰ s'y vérifie peut-on le mettre sur le compte d'une passion pour ce métier ou plutôt d'une nécessité économique témoignant là d'une vie somme toute précaire ? Les hommes nés après 1815 « naviguent jusqu'au bout » puisque 40 % arrêtent l'année même de leur décès. Il s'avère que cette nouvelle génération n'aura pas les mêmes trajectoires professionnelles pour deux raisons essentielles : elle entre dans une longue période de paix et l'on meurt moins lors d'un combat naval qu'au siècle précédent. Le marin sablais né après 1815, meurt en moyenne à 57 ans après avoir passé quarante-deux années sur l'eau. Un homme comme Maurice Xavier Gautreau (1821-1900) affiche une carrière particulièrement longue avec soixante-huit années passées à bourlinguer sur mer depuis l'âge de 8 ans pour mettre sac à terre à l'âge de 76 ans, trois ans avant de larguer définitivement les amarres.

Ces hommes se sont adaptés au basculement des pêches qui s'opère durant ces « trente glorieuses » (1840-1870) où émerge de façon fulgurante l'économie sardinière alliant nouvelle pêche, industrialisation et construction navale.

20 Gilbert Buti & Alain Cabantous, *Être marin en Europe occidentale*, op. cit., p. 192.

Ce nouvel élan voit ainsi l'émergence d'un nouveau profil de marin, inconnu jusqu'alors : celui du patron pêcheur propriétaire de son outil de production qui concerne jusqu'à 70 % des marins nés en 1815. L'économie de la sardine s'appuie sur une économie domestique où chacun joue sa partition : le père de famille en tant que patron-armateur, ses fils en tant que mousses, la femme prend le titre de « garçonne » et s'emploie à l'entretien du navire et des filets (les rets) avec ses filles. Les plus hardies peuvent espérer ouvrir un banc de mareyage à la poissonnerie. Ces trente années coïncident avec l'apparition d'une économie novatrice donnant de l'emploi à toute la maisonnée. Le XIX^e siècle – époque du libéralisme – apporte au marin le goût pour la propriété que nous avons pu vérifier à travers la propriété immobilière et celles de leurs navires de pêche (chaloupe et canot). Au siècle précédent, les investissements morutiers étaient entre les mains de grandes dynasties mettant ainsi à l'écart « le peuple de la mer » qui ne pouvait que vendre sa capacité de travail aux armateurs.

À partir du Second Empire, le développement des usines stimule la demande en sardines. Cette dynamique économique entraîne dans son sillage un profond mouvement social marqué par un glissement vers le haut donnant naissance à un patronat artisanal maritime en gestation.

Cette thèse permet d'entrer dans l'univers, l'intimité presque des gens de mer des Sables-d'Olonne dans leur globalité. Dans ces quartiers maritimes où se côtoient, misère et opulence, le XIX^e siècle qui n'avait jusqu'alors pas donné lieu à une étude en profondeur est vu comme une période de renaissance voire de résilience où le simple marin prend son destin en main. Ce siècle annonce celui de la victoire de la pêche artisanale et d'une économie domestique intégrant tous les membres de la famille. Une période au cours de laquelle le pêcheur reste davantage maître de sa pêche et de la filière grâce à des infrastructures modernes. Un homme qui sent les effets de la réussite et goûte au plaisir d'entreprendre à une échelle modeste : on reste dans une économie artisanale. Nous ne sommes pas face à une transformation mais à des transformations. Le marin doit donc recomposer ses schémas mentaux et se forger une nouvelle identité.

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<http://sup.sorbonne-universite.fr/>

La Real Armada

La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle

Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine

1763-1783

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

La Maritimisation du monde

de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe

du XVI^e siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalocratie

Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

1798-1800

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-XX^e siècle

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au XIX^e siècle

Bruno Marnot

*Les Huguenots et l'Atlantique
Pour Dieu, la Cause ou les Affaires*
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)
Préface de Jean-Pierre Poussou

*Négociants et marchands de Bordeaux
De la guerre d'Amérique à la Restauration
1780-1830*

Philippe Gardey
Préface de Jean-Pierre Poussou

*La Compagnie du Canal de Suez
Une concession française en Égypte
1888-1956*

Caroline Piquet

*Les Villes balnéaires d'Europe occidentale
du XVIII^e siècle à nos jours*
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

*Les Messageries maritimes
L'essor d'une grande compagnie de navigation française
1851-1894*

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

*Canadiens en Guyane
1745-1805*

Robert Larin

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

La Mer, la France et l'Amérique latine
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

*Sous la mer
Le sixième continent*
Christian Buchet (dir.)

*Les Galères au musée de la Marine
Voyage à travers le monde particulier des galères*
Renée Burlet

*La Grande Maîtresse, nef de François I^{er}
Recherches et documents d'archives*
Max Guérout & Bernard Liou

À la mer comme au ciel
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000

Les Marines de guerre européennes

XVII^e-XVIII^e siècles

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres

Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).

Épisode de la vie scientifique du XVII^e siècle

Jean Mascart

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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*