

Introduction générale

Aux XVII^e et XVIII^e siècles, l'essor des grands commerces transocéaniques provoque une profonde évolution de la hiérarchie des ports français et un phénomène de concentration au profit de quelques organismes majeurs, où se rassemblent les entrepreneurs, petits et grands, et les activités maritimes et commerciales qu'ils commandent¹. Nantes, qui occupe la position de principal port français d'armement durant le premier tiers du XVIII^e siècle, appartient au même titre que Bordeaux, Marseille ou encore Rouen (associé au Havre), à la catégorie des grands ports de commerce du royaume. La croissance de ces places repose largement sur les relations avec les colonies situées aux Antilles, dans le cadre de l'économie ou « système de plantation² ». En 1730, ces places totalisent, ou monopolisent, 79 % de la valeur des importations coloniales françaises, 84 % en 1753 et jusqu'à 92 % en 1787³. La part du port ligérien, dominante en 1730 avec 44 % des arrivées, se réduit dans la seconde moitié du siècle et s'établit à 16 % des entrées en 1787. Cet affaissement en valeur relative s'explique en partie par la montée en puissance de Bordeaux dans les années 1730, et la vive concurrence entre les ports français dans le dernier tiers du siècle.

Bordeaux, Marseille, Nantes et Rouen sont également des grandes villes et des marchés importants de consommation. Les deux ports atlantiques connaissent un fort développement démographique au XVIII^e siècle : Bordeaux compte 45 000 habitants vers 1700 et 110 000 en 1790 ; Nantes passe de 40 000 habitants en 1700 à 80 000 en 1790. La croissance est moindre à Marseille : de 75 000 âmes en 1700 à 110 000 en 1790 ; et plus encore pour l'ensemble Rouen-Le Havre : 64 000 habitants au début du siècle et 73 000 en 1790⁴.

1. BOTTIN J., BUTI G. et LESPAGNOL A., « Acteurs sociaux et dynamique des places portuaires », in CABANTOUS A., LESPAGNOL A., PÉRON F. (dir.), *Les Français, la terre et la mer XIII^e-XX^e siècle*, Paris, Fayard, 2005, p. 300.

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

3. MEYER J., « Les paradoxes du succès havrais », in CORVISIER A. (dir.), *Histoire du Havre et de l'estuaire de la Seine*, Toulouse, Privat, 1987, p. 82.

4. BARDET J.-P., DUPÂQUIER J. (dir.), *Histoire des populations de l'Europe*, t. I, *Des origines aux prémices de la révolution démographique*, Paris, Fayard, 1997, p. 26 ; SAUPIN G., *Les villes en France à l'époque*

Une autre caractéristique de ces places portuaires est leur localisation sur ou à proximité d'un fleuve. Rouen, Nantes et Bordeaux sont des ports de fond d'estuaire, portes d'entrées et de sorties de vastes hinterlands desservis par de vastes bassins fluviaux. Ils sont situés à 56 km de l'Océan pour Nantes, 100 pour Bordeaux et 125 pour Rouen⁵. Cette situation est déterminante jusqu'à la révolution ferroviaire du XIX^e siècle, puisque, lorsque le choix est possible, les transports s'articulent autour d'un segment maritime ou fluvio-maritime, les routes terrestres n'étant utilisées que pour les courts trajets ou l'acheminement de marchandises de grande valeur⁶. Avec le réseau ligérien, Nantes dispose du plus important bassin fluvial du royaume, ouvrant théoriquement sur un quart du territoire français. En outre, la mise en service du canal de Briare en 1642 permet, depuis Orléans de rejoindre par voie d'eau la gigantesque agglomération parisienne.

L'affirmation de ces grandes places portuaires s'accompagne d'une tutelle croissante exercée sur les ports et les havres localisés à proximité⁷. Un schéma de répartition de leurs trafics a pu être dressé par Olivier Pétré-Grenouilleau en empruntant le vocabulaire de la géographie fluviale. Plusieurs aires ou cercles se superposent : l'aire des trafics locaux, majoritairement assurée par les « ports émissaires » ; le cabotage régional et français, partagé entre eux et le « port-source », c'est-à-dire le pôle de commandement ; les grands trafics coloniaux, domaine réservé de ce dernier ; enfin, le grand cabotage européen, laissé en grande partie aux Hollandais et aux Hanséates. Cependant, « si l'on distingue assez bien, à condition de prendre quelque recul, les contours de ce partage des trafics, ses modalités concrètes, les relations (complémentaires ou antagonistes) qui ne manquent pas de s'établir entre eux, les liens entre marchands et négociants qui s'y distinguent, nécessiteraient des études approfondies⁸ ». L'ambition de ce travail est de proposer une réflexion sur les relations entretenues par le port de Nantes avec les sites de l'estuaire et de la proche façade atlantique, et ainsi d'apporter une contribution à cette thématique par une étude de cas, tout en maintenant l'analyse dans une dimension comparative à l'échelle française.

Un tel projet se heurte immédiatement à deux problèmes : d'une part, la terminologie à retenir pour qualifier la zone d'influence d'un grand port sur les ports environnants et, d'autre part, la délimitation des contours géographiques de cet espace. Une dénomination souvent utilisée par les auteurs

moderne, Paris, Belin, 2002, p. 18.

5. Le cas de Marseille est un peu différent : ce port assure toutefois dans une large mesure le débouché du couloir rhodanien puisque le fleuve ne peut disposer d'un port dans son delta, en raison de l'envasement et de l'instabilité des chenaux.

6. LE BOUÉDEC G., « Plurimodalité des transports et arrière-pays sur les littoraux atlantiques du XVI^e au XIX^e siècle », in LEBAHY Y. (dir.), *Le pays maritime. Un espace projet original*, Rennes, PUR, 2001, p. 29-37.

7. PÉTRÉ-GRENOUILLEAU O., *Les négoce maritimes français XVII^e-XX^e siècles*, Paris, Belin, 1997, p. 58.

8. *Ibidem*, p. 61.

est celle de complexe portuaire. Ainsi, Claude Nières retient ce terme dans le cas des ports du Blavet : Port-Louis, Hennebont et Lorient ; ces trois villes « ayant la même embouchure à la mer n'ont été regardées que comme un seul et même port⁹ ». Entre ces ports existe une distribution des tâches qui rend l'ensemble cohérent dans ces relations avec l'extérieur¹⁰. Ils forment une « conurbation », un seul et même port éclaté en plusieurs lieux, le long de la ria du Blavet.

André Lespagnol en donne une définition plus large à partir de l'exemple de Saint-Malo. Celui-ci regroupe trois sous-ensembles : les « approches », ou parties externes de l'organisme portuaire (du cap Fréhel à l'ouest à la pointe de la Varde à l'est) ; le port d'échouage, délimité par la ville, le Sillon et la terre ferme, avec ses grèves et ses quais, cœur de l'organisme portuaire ; l'estuaire de la Rance enfin, avec ses rades, ses mouillages et ses havres¹¹. Le complexe portuaire de Saint-Malo, port de front de mer, s'étend sur une portion du littoral proche de Saint-Malo, englobant Dinard et Saint-Briac, et intégrant l'estuaire de la Rance. La cohérence de l'ensemble se fonde sur une dimension technique et la complémentarité des sites comprenant rades, mouillages et secteurs équipés de quais ; en outre les « approches » constituent une première de ligne de défense contre les attaques ennemies.

Gilbert Buti fait de Saint-Tropez un « maillon » du complexe portuaire provençal organisé autour de Marseille. Malgré l'éloignement des deux sites, Marseille puise aussi bien des hommes que des marchandises et des navires, et lui délègue certaines fonctions étroitement liées à son dynamisme¹². Si la démarche conduite par G. Buti semble tout à fait pertinente et à imiter dans le cas nantais, le concept de complexe portuaire, dans le cas de Marseille, ne nous paraît pas adapté à la zone observée, par trop vaste.

À l'échelle de Nantes, deux définitions des limites du complexe portuaire ont été avancées. Jean Meyer décrit pour le XVI^e siècle, une ville « portuaire » de fond d'estuaire, tête d'un complexe portuaire étalé sur le littoral, du Croisic au nord, à Pornic au sud, en passant par toutes les anses, rades et autres lieux d'accostage des deux rives de la « rivière » de Nantes¹³. O. Pétré-Grenouilleau propose quant à lui une cartographie plus large du complexe portuaire de la « Basse-Loire » à la fin du XVII^e siècle, allant de Mesquer au nord de Nantes, jusqu'à Beauvoir au sud¹⁴. Si l'on suit ces deux auteurs,

9. NIÈRES C., *Les Villes de Bretagne au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2004, p. 68-70, citation selon une déclaration des édiles d'Hennebont en 1766.

10. *Ibidem*, p. 397-398.

11. LESPAGNOL A., *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, PUR, 1997, t. I, p. 22.

12. BUTI G., *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 d'histoire, Paris, EHESS, 2000, t. I, p. 4-10 ; *Id.*, *Les Chemins de la mer. Un petit port méditerranéen : Saint-Tropez (XVII^e-XVIII^e siècles)*, Rennes, PUR, 2010.

13. MEYER J., « Nantes au XVI^e siècle/Tentative de mise en situation », in MASSON P., VERGÉ-FRANCESCHI M. (dir.), *La France et la mer au siècle des grandes découvertes*, Paris, Librairie Tallandier, 1993, p. 91.

14. PÉTRÉ-GRENOUILLEAU O., *Les négoce maritimes...*, *op. cit.*, p. 60.

force est de conclure à une extension de la zone d'influence nantaise, que la documentation ne permet pas de confirmer. De fait, les critères retenus par ces deux auteurs pour cerner les limites de l'espace ne sont pas précisés.



CARTE 1 - Nantes et les ports situés à proximité (carte de situation)

Dans le cadre de cette étude, il nous semble préférable de retenir, d'une part, la définition du complexe portuaire donnée en filigrane par C. Nières, c'est-à-dire celle d'un ensemble de sites organisés autour d'un port principal et qui peuvent être regardés de l'extérieur comme constituant un seul et même ensemble portuaire. D'autre part, l'aspect technique de la définition du complexe portuaire malouin fournie par A. Lespagnol constitue un critère déterminant. Cette double caractéristique, appliquée au port de Nantes, recentre la zone géographique du complexe essentiellement aux havres de l'estuaire de la Loire, utilisés en tant qu'avant-ports de la cité ligérienne¹⁵. Ces derniers sont les lieux destinés en particulier aux départs

15. GEORGE P, VERGER F. (dir.), *Dictionnaire de Géographie*, Paris, PUF, 1970 (6^e édition 1996). Les auteurs considèrent qu'un avant-port est une « rade ou [un] bassin d'évolution ou de stationnement

et retours des navires du port principal dans son rôle majeur : le commerce colonial. C'est en ce sens que Marcel-Adolphe Hérubel considère que Nantes et son principal avant-port Paimboeuf forment un « complexe portuaire » au XVIII^e siècle¹⁶.

L'expression de complexe portuaire précisée, d'autres expressions parfois employées sont à examiner, comme celles de « système portuaire », « d'ensemble portuaire » ou « d'hinterland littoral ». Gérard Le Bouëdec, en évoquant la montée en puissance de Lorient grâce à la compagnie des Indes orientales, emploie pour sa part l'expression de « pôle portuaire »¹⁷. Pour l'ensemble nantais, c'est toutefois une autre proposition conceptuelle de cet auteur qui paraît la plus à même de convenir : celle d'« aire portuaire ». À l'époque de la première mondialisation des échanges (du XV^e siècle au début du XIX^e siècle), G. Le Bouëdec montre que les ports sont au cœur d'une triple territorialité : l'hinterland, comprenant l'aire de collecte intérieure et l'aire de captation des flux de circulations des trafics de cabotage ; l'aire portuaire maritime à laquelle appartiennent les ports qui s'organisent autour d'un pôle de commandement ; et l'aire de projection maritime qui s'étend d'un rivage à d'autres, avec un éventail très large d'échelles¹⁸. L'auteur distingue deux modèles dominants d'aires portuaires maritimes : l'organisation en grappes des estuaires avec un pôle directeur, parfois dédoublé (Le Havre-Rouen), et des pôles secondaires qui constituent des avant-ports ; le modèle linéaire, plus éclaté, avec une hiérarchie et une complémentarité entre les différentes unités portuaires, qui s'observe à l'échelle du littoral nord de Bretagne autour de Saint-Malo, sur le littoral de la Manche au profit de Le Havre-Rouen, sur le littoral de Bretagne sud autour de Nantes et de Lorient, sur la côte d'Aunis-Saintonge autour du duopôle La Rochelle-Rochefort¹⁹ ; on peut y ajouter l'aire portuaire provençale organisée autour de Marseille.

Nantes, comme la plupart des ports participe aux deux types d'aires : estuarien et linéaire. Cette double appartenance amène à s'interroger sur l'existence de deux modèles distincts. Pourquoi ne pas soutenir l'idée d'un modèle d'aire portuaire en deux dimensions, selon le niveau de développement atteint ? Les ports de front de mer du sommet de la hiérarchie disposent en effet d'une rivière à proximité et regroupent les petits ports du littoral proche. On peut considérer que le complexe portuaire

précédant l'entrée d'un port [...]. Les avant-ports peuvent être intégrés à un système portuaire : [...] utilisé[s] pour un trafic spécialisé pour le départ ou l'arrivée des navires de très gros tonnage ».

16. HÉRUBEL M.-A., *Les origines des ports de la Loire Maritime*, Paris, Société d'éditions Géographiques, Maritimes et Coloniales, 1932, p. 122.

17. LE BOUËDEC G., *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique 1690-1790*, Paris, Armand Colin, 1997, p. 127.

18. *Id.*, « Le réseau portuaire du Grand Ouest du XV^e siècle à la Seconde Guerre mondiale », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 108, 2001, n° 1, p. 117-118 ; *Id.*, « Le cabotage sur la façade atlantique française (XVI^e-XIX^e siècles) », *Revue d'Histoire Maritime, Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*, PUPS, n° 8, 2008, p. 9-37.

19. *Id.*, « Le réseau portuaire... », *op. cit.*, p. 120.

nantais, c'est-à-dire l'ensemble composé des sites de l'estuaire de la Loire et du centre de commandement, constitue le premier niveau, le premier cercle de l'aire portuaire. Ensuite, l'influence de la cité ligérienne s'étend le long du littoral proche à un espace qu'il ne convient pas méthodologiquement de définir *a priori*; seules les mesures permettent d'en fixer les limites. Aux références institutionnelles, consistant à considérer les découpages territoriaux des deux administrations chargées de régir la navigation aux XVII^e-XVIII^e siècles – l'amirauté²⁰ et le système des classes²¹ –, il nous paraît préférable d'adopter une vision économique et sociale. Cette optique permet d'élargir le champ d'investigation et de s'interroger sur les relations entretenues par Nantes avec des ports du Bas-Poitou, tels Les Sables-d'Olonne ou même l'île d'Yeu, avec des villes bretonnes comme Redon qui approvisionne le marché rennais par l'intermédiaire de la Vilaine, ou encore avec des havres du Morbihan (Vannes, Auray mais également les îles du Golfe et la presqu'île de Rhuys).

En tout cas, cette zone trouve ses limites avec les aires d'influence des autres grands ports : dans le cas de Nantes, Lorient au nord-ouest, La Rochelle et Bordeaux au sud. Cependant, il convient d'admettre également des espaces où se chevauchent les aires d'influence. Il en est ainsi pour les ports du golfe du Morbihan, de la Vilaine et du pays guérandais, tiraillés entre Lorient et Nantes dans la cartographie du réseau portuaire breton au XVIII^e siècle proposée par G. Le Bouëdec²². Sans doute faut-il admettre encore l'existence, à la lisière des aires d'influence, de ports localisés « entre deux aires », c'est-à-dire partagés entre deux pôles de commandement, tout en essayant de conserver un semblant d'indépendance ; le site des Sables-d'Olonne pourrait être dans cette situation. De même, certains havres situés à l'intérieur des aires portuaires ont pu disposer d'une relative autonomie dans certains domaines et à des moments donnés, tels les ports de Vannes, de Redon, du Croisic et de Pornic.

Ces remarques peuvent être prolongées par un questionnement sur les désignations à utiliser pour qualifier les ports appartenant à une aire portuaire. Celui d'avant-port n'est pas opérationnel pour définir l'ensemble

20. La création de l'Amirauté de Bretagne intervient seulement en 1691 après plusieurs tentatives infructueuses. À la fin du XVII^e siècle, le siège de l'Amirauté de Nantes s'étend de l'embouchure de la Vilaine jusqu'au marais de Bouin. En 1714, l'île de Bouin est rattachée au Poitou.

21. MONVOISIN J.-L., « Le département maritime de Nantes sous l'Ancien Régime », *Bulletin de la société archéologique et historique de Nantes et de Loire-Atlantique*, t. 134, 1999, p. 187-201. De sa création, au début des années 1670, jusqu'en 1692, le département s'étend du Port-Louis à Bouin, en incluant les évêchés de Vannes, Nantes et le duché de Retz. À la fin du XVII^e siècle, les limites du département correspondent à peu de choses près aux limites de l'évêché de Nantes. Une division en cinq quartiers est proposée en 1692 : Bourgneuf, Paimbœuf, Le Croisic, Nantes et Ancenis. En 1734, on assiste à un rétrécissement autour de trois quartiers : Nantes, Le Croisic et Bourgneuf. En 1749, un commissaire aux classes est de nouveau installé à Paimbœuf, tandis que celui de Bourgneuf, décédé, n'est pas remplacé.

22. LE BOUËDEC G., « Le réseau portuaire... », *op. cit.*, p. 119.

des sites d'une aire portuaire²³. S'il est exploitable pour nommer certains ports de l'estuaire de la Loire comme Couëron, Le Pellerin, Paimbœuf, Saint-Nazaire et Mindin, il est en revanche inadapté pour Vannes, Redon, Le Pouliguen ou Noirmoutier, par exemple. Le terme de port satellite ne paraît pas pertinent non plus. Nous souscrivons pleinement aux remarques formulées par G. Buti à ce sujet : cette notion est réductrice et conduit à nier toute autonomie à ces sites²⁴. Finalement, le terme de port secondaire apparaît le plus à même de désigner les ports appartenant à une aire portuaire et qui ne remplissent pas la fonction d'avant-port. Sans doute peut-on aussi parler de port sous-influence.

Le XVIII^e siècle, période de « prospérité triomphante » pour le port de Nantes selon la formule de J. Meyer, s'est imposé de lui-même en tant que cadre chronologique de ce travail²⁵. Le choix a été fait d'arrêter l'étude en 1793. Cette date marque l'entrée en guerre de l'Angleterre contre la France dans le cadre des guerres révolutionnaires. Un cycle de conflits se poursuit alors jusqu'en 1815 avec les guerres impériales. Cette période correspond à une rupture dans le fonctionnement du système colonial. Ensuite, au lendemain du traité de Paris (1815), la situation n'est plus la même, les Nantais doivent faire face à la perte de la perle des Antilles, Saint-Domingue devenue Haïti, avec laquelle ils avaient établi d'étroites relations. De plus, le courant abolitionniste monte en puissance : en France, la traite négrière est déclarée illégale en 1817. Enfin, ces années coïncident avec une modification des sources utilisables pour l'histoire maritime. Certes, le système des classes devient l'inscription maritime mais l'amirauté est supprimée.

Les grands trafics pratiqués par les Nantais sont bien connus. Parmi les ouvrages abordant ce sujet, ceux anciens d'Émile Gabory, de Paul Jeulin et d'Hervé du Halgouët ont été renouvelés par la thèse complémentaire de J. Meyer²⁶. Les chercheurs se sont lancés depuis dans des travaux sur les milieux négociants, suivant en cela l'évolution de la problématique de l'histoire du commerce maritime : le travail de Laure Pineau-Defois en constitue une illustration²⁷. Force est de constater l'abondance des études consacrées à la traite négrière nantaise depuis le travail pionnier de François Gaston-

23. MICHON B., *Les relations entre Nantes et ses avant-ports aux XVII^e et XVIII^e siècles*, DEA d'histoire, université de Nantes, 2000, p. 12-13.

24. BUTI G., *Activités maritimes...*, op. cit., t. 1, p. 8-9.

25. MEYER J., « Le commerce nantais du XVI^e au XVIII^e siècle », in BOIS P. (dir.), *Histoire de Nantes*, Toulouse, Privat, 1977, p. 129.

26. GABORY É., *La marine et le commerce de Nantes au XVII^e siècle et au commencement du XVIII^e siècle, 1661-1715*, Rennes, 1901 ; JEULIN P., *L'Évolution du port de Nantes, organisation et trafic depuis ses origines*, Paris, PUF, 1929 ; DU HALGOUËT H., *Nantes, ses relations commerciales avec les îles d'Amérique au XVIII^e siècle. Ses armateurs*, Rennes, Imprimerie Oberthur, 1939 ; MEYER J., *L'armement nantais dans la seconde moitié du XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1969 (réédition EHESS en 1999).

27. PINEAU-DEFOIS L., *Les grands négociants nantais du dernier tiers du XVIII^e siècle. Capital hérité et esprit d'entreprise (fin XVII^e-début XIX^e siècle)*, thèse d'histoire, université de Nantes, 2008.

Martin, jusqu'à la thèse d'O. Pétré-Grenouilleau²⁸. Toutefois, il n'existe aucune synthèse sur les expéditions négrières nantaises et leurs mécanismes, à l'instar des travaux réalisés sur La Rochelle, Saint-Malo ou Bordeaux.

Les ports de moindre envergure, quant à eux, ont moins focalisé l'attention des universitaires. Ce phénomène est observable à l'échelle de la Bretagne : l'histoire des ports situés à proximité de Nantes fut longtemps l'apanage des érudits locaux. Depuis plusieurs années toutefois, différents mémoires de maîtrise ont été consacrés à l'étude de ports du pays guérandais et de la baie de Bourgneuf. Ces travaux ont mis en évidence l'étroitesse des relations entretenues par ces différents ports avec Nantes, Le Croisic et Pornic étant même, maladroitement, qualifiés « d'avant-ports de Nantes ».

La présente étude se propose d'apporter une contribution à la connaissance des ports de petite et moyenne envergures localisés dans l'aire portuaire de Nantes. D'autres recherches ont posé la question de l'influence nantaise sur l'économie des littoraux environnants²⁹. Ce mouvement historiographique s'est accompagné d'une volonté d'étudier les populations des ports, dans la lignée des recherches initiées par Alain Cabantous sur les gens de mer³⁰. Les populations de Pornic, de Bourgneuf, du Pouliguen et du Croisic ont fait l'objet de mémoires de maîtrises et une thèse a été soutenue par Murielle Bouyer sur les populations de l'estuaire de la Loire, embarquées sur les navires nantais³¹.

Les ports appartenant à une aire portuaire maritime remplissent des missions pour le pôle de commandement. Au cours du XVIII^e siècle, on peut les diviser en deux grandes catégories : celles liées au modèle antillais du port principal ; celles relevant de l'approvisionnement de la ville et des provinces de l'intérieur du royaume.

Le moteur de l'évolution de la hiérarchie portuaire et de la concentration au profit de quelques organismes majeurs est constitué par les relations transatlantiques, particulièrement celles avec les colonies de plantation. Nantes accède au cours de la seconde moitié du XVII^e siècle au statut de grand port d'armement international, en augmentant sa flotte et ses équipements de

28. GASTON-MARTIN F., *Nantes au XVIII^e siècle : l'ère des négriers (1717-1774)*, Paris, Alcan, 1931 (réédition Karthala en 1993) ; PÉTRÉ-GRENOUILLEAU O., *L'argent de la traite. Milieu négrier, capitalisme et développement : un modèle*, Paris, Aubier, 1996 ; et encore DAGET S. (éd.), *De la traite à l'esclavage du V^e au XIX^e siècle*, Paris, CRHMA, SFHOM, l'Harmattan, 1988 ; KOUAMÉ A., *Les cargaisons de traite nantaises au XVIII^e siècle. Une contribution à l'étude de la traite négrière française*, thèse d'histoire, université de Nantes, 2005.

29. BOUYER M., *L'influence progressive de Nantes sur les petits ports des littoraux bretons et poitevins 1693-1694 et 1715*, maîtrise d'histoire, université de Nantes, 1996 ; BERGET P., *La côte du Bas-Poitou et ses liens maritimes avec Nantes sur une décennie, 1733-1742*, maîtrise d'histoire, université de Nantes, 1995.

30. CABANTOUS A., *Dix mille marins face à l'océan. Les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux XVII^e et XVIII^e siècles : étude sociale*, Paris, Publisud, 1991.

31. BOUYER M., *Les gens de mer de la Rivière de Loire : étude d'un bassin de main-d'œuvre du commerce nantais au XVIII^e siècle*, thèse d'histoire, université de Nantes, 2004 ; *Id.*, *Les marins de la Loire dans le commerce maritime nantais au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2008.

navires en direction de l'Atlantique, notamment vers les îles de l'Amérique. Dans le cas d'un port de fond d'estuaire comme Nantes, le rôle des avant-ports est à définir. La question primordiale du site se double d'une interrogation sur la qualité de la voie de navigation que représente l'estuaire. La cité ligérienne se trouve dans une situation singulière par rapport aux autres grands ports français du XVIII^e siècle. Nantes n'étant pas accessible aux forts tonnages, elle doit contrôler étroitement la « Rivière » afin de pérenniser son activité portuaire. La manne antillaise constitue à l'évidence un pôle attractif pour l'ensemble des entrepreneurs liés directement ou indirectement au monde de la mer. Ceux qui résident dans des ports de moindre envergure peuvent-ils armer des navires pour des expéditions transocéaniques? Dans l'affirmative, sollicitent-ils l'appui de Nantais? Par ailleurs, observe-t-on des prises de participations de la part des entrepreneurs des ports proches de Nantes dans les armements mis en place dans le port ligérien?

D'autre part, le rôle de la grande pêche à Terre-Neuve doit être précisé. Pratiquée par bon nombre de ports français depuis le XVI^e siècle, elle représente pour les Nantais la première réelle expérience d'armement régulier au long cours. Il s'agit d'une étape importante dans les relations entre la cité ligérienne et les ports situés à proximité. Certains ports de la proche façade atlantique pratiquent cette activité dès le début du XVI^e siècle: c'est le cas, par exemple, du Croisic; Les Sables-d'Olonne sont également très présents dans ce domaine dès le XVII^e siècle. La situation du XVIII^e siècle doit être éclaircie. Les liens entre les Nantais et les armements morutiers entrepris par les ports environnants sont à examiner (participations éventuelles des Nantais aux armements, au financement des expéditions, rôle de la cité ligérienne en tant que place de déchargement).

Dans un troisième temps, il convient de mesurer l'intensité des échanges entre Nantes et les ports situés à proximité. Ces courants de cabotage convergent ou divergent doivent permettre de dessiner les contours d'un espace de relations dense localisé à proximité de la cité ligérienne. Les chargements des bâtiments sont ensuite à étudier. La part des arrivées et des départs sur lest ou à vide est, par exemple, à déterminer. Du point de vue de la nature des trafics, si l'hypothèse d'une forte domination des produits alimentaires paraît vraisemblable, les relations avec le pôle lorientais, port de la compagnie des Indes, impliquent des marchandises orientales, les ventes se faisant à Nantes pendant une partie de la période. Si Lorient n'appartient pas à l'aire portuaire de Nantes, l'importance des échanges entre les deux places oblige à intégrer le pôle du Blavet dans cette approche des courants de proximité. Bien entendu, cette présentation doit mesurer, autant que faire se peut, la nature et l'importance des liens avec Nantes dans l'activité des ports.

La réputation des Bretons « rouliers des mers », révélée notamment par les travaux d'Henri Touchard pour la fin du Moyen Âge, amène à s'interroger sur une éventuelle sollicitation par les Nantais des flottilles

de cabotage des ports environnants³². Les courants d'échanges assurés par les caboteurs des havres proches de Nantes sont à rechercher : trafic de proximité interne à la zone d'échanges économiques privilégiés ou liaisons à plus long rayon national ou international. Ce faisant, la question de l'emprise nantaise sur les flottilles de cabotage des littoraux bretons et poitevins doit être posée.

Hommes, marchandises, navires, lieux pour les accueillir et capitaux constituent les cinq piliers de ce travail. C'est de la confrontation de ces différents aspects que peuvent émerger les contours de l'aire portuaire de Nantes. Pour mener à bien cette entreprise, les sources ne manquent pas : l'expression d'A. Cabantous, « océan d'archives » est particulièrement bien appropriée dans le cas présent. Deux corpus principaux ont permis de réaliser cette étude : d'une part, les archives notariales nantaises (le fameux « massif notarial » pour reprendre les termes de Jean-Paul Poisson), et, d'autre part, les archives de l'amirauté de Nantes, conservées à partir de la fin du XVII^e siècle, à la suite de la création de l'amirauté de Bretagne en 1691, après plusieurs tentatives infructueuses.

La difficulté d'établir des séries continues a imposé de recourir à des choix. Certes, le choix des années ou des périodes peut prêter à critique mais les marges de manœuvres sont limitées : dans le cas des mouvements du port de Nantes, il est difficile de trouver des années pour lesquelles l'ensemble des différents registres est conservé. Ces limites signalées, nous disposons pour les entrées de quatre types de registres, ceux : des capitaines au long cours ; des capitaines au cabotage et maîtres de barques de la province de Bretagne ; des capitaines au cabotage et des maîtres de barques étrangers à la province de Bretagne ; des capitaines au long cours et au cabotage, des maîtres de barques venant de la province et hors province. Pour les sorties, trois séries existent, auxquelles il faut ajouter quelques répertoires : passeports pour la France, les colonies et l'étranger ; passeports et congés délivrés aux capitaines au long cours pour sorties hors province ; congés de sorties pour la province de Bretagne. La nature de ces documents exige de manier un corpus aux multiples entrées : noms des maîtres et capitaines, noms des bâtiments, ports d'attache, provenances ou destinations, marchandises transportées, lieux de déchargements, destinataires, aléas des trajets ; autant de critères qui, multipliés par un nombre supérieur à 2 000 arrivées déclarées au bureau de l'amirauté pour une année, représentent une masse considérable d'informations. L'ampleur des données récoltées permet de présenter des éléments inédits sur l'ensemble du trafic portuaire de Nantes, de montrer l'importance des contributions des populations demeurant dans les havres situés à proximité, et surtout de dresser une histoire des sociétés littorales.

32. TOUCHARD H., *Le commerce maritime breton à la fin du Moyen Âge*, Paris, Les belles lettres, 1967.