

Table des matières

<i>Remerciements</i>	9
<i>Préface</i>	11
<i>Introduction générale</i>	15

Première partie

L'AIRE PORTUAIRE DE NANTES FACE AU DÉFI COLONIAL

Introduction	27
---------------------------	----

Chapitre I

Le commerce colonial, apanage du pôle de commandement nantais	31
--	----

Évaluation des retours coloniaux effectués à Nantes au XVIII ^e siècle	32
--	----

<i>La place marginale des navires des ports situés à proximité de Nantes</i>	33
--	----

<i>Les destinataires des cargaisons de produits coloniaux</i>	36
---	----

La modestie des armements coloniaux des ports environnants	37
--	----

<i>Les ports autorisés à armer vers les Îles</i>	37
--	----

<i>Les ports non autorisés à armer vers les Îles</i>	39
--	----

<i>Les raisons de ce faible investissement antillais</i>	41
--	----

Une participation des Nantais aux armements coloniaux des ports environnants?	42
--	----

<i>Les armateurs des navires antillais et négriers</i>	42
--	----

<i>Les propriétaires des navires destinés aux Antilles: l'exemple des ports de l'amirauté de Vannes et du pays guérandais</i>	46
---	----

Des investissements indirects de Nantais dans les armements coloniaux des ports environnants : l'exemple des « cambies »	52
---	----

Chapitre II

Une participation des habitants des ports environnants aux armements nantais ?	59
---	----

La situation entre 1690 et 1730 : quelques participations dans les armements en droiture vers les Îles	60
---	----

<i>Les participations des marchands et des négociants</i>	61
<i>Les participations des capitaines de navires et des maîtres de barques</i>	63
Dans la seconde moitié du XVIII ^e siècle :	
des tentatives d'investissements dans le secteur de la traite négrière.....	66
<i>De 1751 à 1758</i>	67
<i>De 1770 à 1778</i>	71

Chapitre III

Les conditions du trafic transatlantique : le rôle primordial des avant-ports de Nantes	79
Les difficiles conditions de navigation le long de l'estuaire de la Loire.....	80
<i>Taille des navires fréquentant le port de Nantes</i>	80
<i>La navigation et l'accès au port de Nantes</i>	87
<i>Les travaux de la Loire et leurs résultats</i>	90
Les conditions du trafic: un port s'étendant de Nantes à la mer en une kyrielle d'avant-ports.....	97
<i>La situation à Nantes: un décalage vers l'aval, du Port-au-Vin à l'Hermitage; de Nantes à Chantenay</i>	97
<i>Le Pellerin, Couëron et Le Port-Launay :</i>	
<i>des anciens avant-ports déclassés au XVIII^e siècle?</i>	101
<i>Paimbœuf, principal avant-port de Nantes</i>	106
<i>Des avant-ports situés à l'embouchure de l'estuaire: Saint-Nazaire et Mindin</i>	112
La volonté des Nantais de garder le contrôle sur la « rivière de Nantes ».....	117
<i>Le financement des travaux: un contrôle de fait</i>	117
<i>La navigabilité: contrôler le lestage et délestage des navires</i>	118
<i>Le contrôle de Paimbœuf: une nécessité pour les Nantais</i>	120
Conclusion de la première partie	125

Deuxième partie

**LA GRANDE PÊCHE MORUTIÈRE : UN ARMEMENT DÉLÉGUÉ
AUX PORTS SECONDAIRES DE L'AIRE PORTUAIRE DE NANTES**

Introduction	129
---------------------------	-----

Chapitre IV

L'importance du marché nantais pour les navires morutiers équipés par les ports situés à proximité	133
Nantes, une des principales places de décharge de la façade atlantique.....	133
<i>Évaluation des navires déchargeant à Nantes au XVIII^e siècle</i>	133
<i>La place déterminante des navires originaires des ports situés à proximité de Nantes</i>	137
<i>Les destinataires des cargaisons de morues</i>	139

Un déclin des armements morutiers des ports situés à proximité de Nantes	145
<i>La part des navires morutiers des ports situés à proximité de Nantes déchargeant sur la Loire</i>	145
<i>Les raisons du déclin des armements morutiers</i>	159

Chapitre V

Une participation des Nantais aux armements morutiers des ports environnants ?	165
Les armateurs des navires morutiers des ports environnants	165
<i>Les ports de la baie de Bourgneuf</i>	165
<i>Les Sables-d'Olonne</i>	166
Les propriétaires des navires morutiers des ports environnants	172
<i>Les navires de Pornic et de la Baie</i>	173
<i>Les navires des Sables-d'Olonne</i>	177
Des investissements indirects dans les armements morutiers des ports environnants : l'exemple des assurances maritimes	180
Conclusion de la deuxième partie	187

Troisième partie

L'AIRE PORTUAIRE : UNE ZONE D'ÉCHANGES ÉCONOMIQUES PRIVILÉGIÉS

Introduction	193
---------------------------	-----

Chapitre VI

Les entrées du port de Nantes en provenance des ports de la proche façade atlantique	197
L'augmentation des entrées du port de Nantes au XVIII ^e siècle	198
Les cargaisons des bâtiments des ports proches arrivés à Nantes	211
<i>Les entrées sur lest ou à vide</i>	212
<i>Nantes, « porte d'entrée du sel »</i>	217
<i>Nantes, principal marché céréaliier de la province de Bretagne</i>	221
<i>Nantes, port poissonnier</i>	227
<i>Bois et « feuillards » en provenance de la Vilaine</i>	231
<i>Nantes, port de transit pour les marchandises des Indes orientales</i>	233

Chapitre VII

Les sorties du port de Nantes à destination des ports de la proche façade atlantique : une difficile évaluation	237
L'accroissement des sorties du port de Nantes	238

Les cargaisons des bâtiments au départ de Nantes	244
<i>Les départs à vide ou sur lest</i>	244
<i>Les chargements : boissons alcoolisées et matériaux de construction</i>	247

Chapitre VIII

L'importance de Nantes dans l'activité des ports environnants 251

Hennebont : de l'aire portuaire de Nantes au complexe portuaire lorientais	253
L'activité du port de Vannes : une influence nantaise sensible	256
La Roche-Bernard : lieu d'escale entre Nantes et Redon	257
Mesquer : un port du pays guérandais davantage tourné vers Redon que vers Nantes au début du XVIII ^e siècle	260
Le Croisic et Le Pouliguen : une influence directe de Nantes limitée.	261
Bourgneuf : des échanges soutenus avec Nantes	267

Conclusion de la troisième partie 273

Quatrième partie

LES FLOTTILLES DE CABOTAGE DE L'AIRES PORTUAIRE AU SERVICE DU PÔLE DE COMMANDEMENT NANTAIS

Introduction 277

Chapitre IX

Orientations des flottilles : cabotage à petite échelle ou à échelle française et européenne ? 281

Recherches sur la navigation de proximité : le rôle essentiel des caboteurs des ports environnants	281
<i>Mesure globale des bâtiments de la proche façade atlantique</i>	281
<i>Présentation des principaux sous-ensembles</i>	287
Étude des provenances des bâtiments des principaux sites	292
<i>Les bâtiments de Lorient et du Port-Louis</i>	292
<i>Les bâtiments des îles du Golfe et de la presqu'île de Rhuys</i>	295
<i>Les bâtiments de Penerf</i>	299
<i>Les bâtiments du Croisic, du Pouliguen et de Pornichet</i>	300
<i>Les bâtiments de Montoir et de Méan</i>	300
<i>Les bâtiments de La Bernerie, Bourgneuf, Bouin et Noirmoutier</i>	302
<i>Les bâtiments de l'île d'Yeu</i>	303
Recherche sur la navigation à plus long rayon : une contribution médiocre des flottilles des ports environnants?	307

<i>Les principales destinations françaises</i>	307
<i>Une participation aux liens avec les ports étrangers</i>	310

Chapitre X

**Part des flottes des ports environnants mobilisée
par le commerce nantais : essai de mesure**

Les registres d'Amirauté d'entrées du port de Nantes	313
<i>La flottille de Rhuys en 1702 et 1772</i>	314
<i>La flottille de Noirmoutier en 1732</i>	317
Les congés délivrés dans les ports obliques	321
<i>Les flottilles des ports du pays guérandais</i>	321
<i>La flottille du port de Bourgneuf</i>	322
Les rôles d'équipage	325
<i>Les rôles du quartier du Port-Louis</i>	325
<i>Les rôles du quartier de Bourgneuf</i>	325

Conclusion de la quatrième partie

<i>Conclusion générale</i>	331
<i>Annexes</i>	341
<i>Sources</i>	359
<i>Sources imprimées</i>	367
<i>Bibliographie</i>	369
<i>Index des noms</i>	381
<i>Index des lieux</i>	383
<i>Graphiques, tableaux, cartes et documents</i>	387