

L'armement morutier des Sables-d'Olonne et la décharge nantaise au XVIII^e siècle (1733-1742)

Guy SAUPIN

Centre de Recherches sur l'Histoire du Monde Atlantique
Université de Nantes
B.P. 81227
44312 - Nantes Cedex 3

Résumé : Au XVIII^e siècle, le port de Nantes reçoit la moitié de la pêche morutièrre des Sables-d'Olonne. Livrées par des navires de tonnage fort moyen, selon un rythme très sensible à la conjoncture militaire, les morues sont largement redistribuées vers l'intérieur du royaume. Ce trafic est dominé par quelques puissantes familles, qui assoient leur notoriété sur les charges publiques et les propriétés foncières, y compris les précieuses salines.

Mots-clés : Armement morutier. Place de décharge. Terre-Neuve. Profil négociant

Abstract : In the eighteenth century, the port of Nantes receives half the cod fishing of the Sables-d'Olonne. Delivered by boats of medium tonnage, according to a very sensitive rythm to the military situation, cods are widely redistributed towards the inner kingdom. This trade is dominated by a few powerful families who establish their reputation on public offices and landed properties, including the precious salt marshes.

Key words : Cod Fishing Fitting-out. Unloading Market. Newfoundland. Trade Type.

Au XVIII^e siècle, si le quartier des Sables-d'Olonne n'occupe qu'un rang très secondaire en France dans la globalisation de toutes les pêches (Le Bouédec, 1997 ; Mollat du Jourdain, 1987), il parvient à se maintenir au cinquième ou sixième rang dans la pêche morutièrre (La Morandière, 1962 ; Brière, 1990 ; Imis, 1974 ; Atlas historique du Canada, 1987), derrière les grands ports que sont Saint-Malo et Granville, assez proche de l'ensemble formé par Honfleur et Fécamp, au même niveau que Saint-Jean-de-Luz. Situé entre Nantes et Bordeaux, deux ports de fond d'estuaire ouvrant sur un important réseau fluvial, le port morutier peut jouer sur ces deux places de décharge. Une enquête menée dans les archives nantaises (Berget, 1994), sur une décennie à la conjoncture contrastée, permet d'éclairer diverses facettes de ce trafic permettant aux Sablais de prolonger une activité vieille de deux siècles.

I - LES LIVRAISONS MORUTIÈRES SABLAISES SUR LA PLACE NANTAISE

A - Une forte sensibilité à la conjoncture politique et militaire

D'après les rapports des capitaines déposés au siège de l'amirauté de Nantes, 372 navires armés aux Sables-d'Olonne sont venus décharger leurs cargaisons de morue de 1733 à 1742, soit au total presque 2,7 millions de morues, donc en moyenne 7 253 par navire. Le rythme des livraisons suit de près la conjoncture militaro-politique des relations internationales, montrant ainsi l'extrême sensibilité des armateurs sablais aux risques de guerre dans l'Atlantique nord avec l'Angleterre (Poussou, 1998). Alors que la paix avait été sauvegardée depuis 1713 grâce à une politique d'entente plaçant la France à la remorque des intérêts britanniques, diplomatie ayant montré son efficacité pour la résolution de la crise espagnole (1725-1731), le déclenchement de la guerre de Succession de Pologne risquait, par le jeu des alliances, de faire renaître un climat de tension soutenu par les rivalités commerciales des deux plus grandes puissances atlantiques et la volonté anglaise de ne pas voir la France faire évoluer en sa faveur le principe de l'équilibre européen.

Après la déclaration de guerre de Louis XV à l'Autriche en octobre 1733, l'année 1734 marque ainsi un prudent retrait des initiatives sablaises qui se contractent à moins de la moitié de l'année précédente.

Les préliminaires de paix signés à Vienne en octobre 1735 rétablissent la confiance et la relance des armements morutiers en 1736.

Années	Voyages	Morues	Moyenne	Maximum	Minimum
1733	55	368 700	6 703	12 000	3 500
1734	24	178 000	7 416	11 500	5 000
1735	38	301 240	7 927	13 500	5 000
1736	46	443 200	9 635	15 000	3 500
1737	35	493 200	9 106	12 500	6 000
1738	51	318 700	9 669	17 500	4 300
1739	31	493 100	8 132	13 000	3 000
1740	32	273 300	8 540	15 500	3 400
1741	34	236 500	6 955	10 700	2 400
1742	26	230 500	8 865	14 400	6 000
Total	372	2 696 460			

D'après Berget P., *op. cit.*, p. 133

Tableau 1 : Pêche débarquée à Nantes par les Terre-Neuviens sablais (1733-1742)

Les difficultés de négociation, aboutissant au renvoi de Chauvelin, secrétaire d'État aux affaires étrangères et partisan d'une certaine radicalité, ont leur traduction aux Sables dans un nouveau ralentissement en 1737⁽¹⁾ avant que le traité de Vienne du 2 mai 1738 ne relance les initiatives. Ce ne devait être qu'une éclaircie puisque la reprise des conflits maritimes, après la déclaration de guerre de l'Angleterre à l'Espagne en octobre 1739, allait obligatoirement concerner la France obligée de secourir la monarchie bourbonnienne ibérique.

Après le départ de Walpole du ministère, la diplomatie britannique devint ainsi nettement anti-française, dans une rapide détérioration jusqu'à l'ouverture officielle du conflit en mars 1744, à la satisfaction des milieux marchands et maritimes, ce qui ne pouvait que placer les zones de pêche de Terre-Neuve et l'île Royale⁽²⁾, organisée autour de Louisbourg destinée à remplacer Plaisance depuis 1713, dans une conjoncture particulièrement incertaine, d'où l'inquiétude sablaise, renforcée par la mise en cause d'une participation au commerce de traite développé avec une base stratégique française en plein essor⁽³⁾. En 1728, un mémoire adressé au Conseil de commerce signale ainsi que, « *pour se dédommager de la pêche infructueuse de la morue qu'ils ont fait depuis quelques années sur le grand banc, les négociants des Sables ont, pour soutenir leur navigation, destiné trois vaisseaux pour la traite et la pêche à l'île Royale* »⁽⁴⁾.

La prudence sablaise est illustrée par la décision des frères Joseph et René Lodre d'envoyer trois navires à Louisbourg en 1741 afin d'y retirer leurs fonds⁽⁵⁾. La flotte de guerre française n'apparaissait guère en mesure d'assurer une protection, sa lente reconstruction depuis 1722, grâce aux efforts du secrétaire d'État Maurepas, ne lui permettant guère de surveiller tous les théâtres d'opération. L'effort technologique, imposé par l'impossible rattrapage quantitatif de la Royal Navy, et la mauvaise organisation logistique et sanitaire de cette dernière, permirent néanmoins de limiter la pression britannique. Cela n'empêcha pas la prise de Louisbourg, le 27 juin 1745, après un siège de 47 jours. Deux expéditions navales ayant pour but la reprise de Louisbourg et de Plaisance échouèrent en 1746 et 1747, l'une à cause des tempêtes, l'autre d'une attaque anglaise près des côtes espagnoles.

B - La flottille sablaise fréquentant Nantes

Le volume des cargaisons de poissons déchargées à Nantes permet de situer la productivité ordinaire de chaque expédition entre 7 000 et 9 000 morues ; la moyenne, quasiment équivalente au dernier chiffre de la fourchette, étant tirée arithmétiquement vers le haut par suite de deux années particulièrement bénéfiques. Cette élévation exceptionnelle ne peut que résulter d'un allongement de la

saison de pêche sur les bancs, sans doute pour compenser, en profitant d'une meilleure sécurité que celle envisagée au départ, le faible nombre d'entreprises organisées par peur des agressions anglo-américaines. Dans une saison classique, le bateau quittait le port en février ou mars pour y revenir depuis la fin d'août à la fin d'octobre. Ceux qui voulaient obtenir deux campagnes de pêche raccourcissaient la durée sur les bancs afin de repartir de Terre-Neuve en juillet.

L'apport moyen par navire reste limité puisque la plupart accusent un volume de 70 tonneaux, à l'exception de deux unités chiffrées à 80 et 50 tonneaux. Selon une note du secrétariat à la Marine de 1738, l'équipage moyen sablais est chiffré à 20 hommes dont cinq officiers, ce qui est confirmé par les sources étudiées⁽⁶⁾. Les contrastes observés, surtout l'écart considérable séparant la moyenne à 9 000 et les deux retours exceptionnels à 14 000 et 16 000, indiquent que les équipages sablais sont loin d'utiliser toutes les possibilités techniques de leurs navires et se contentent d'un taux de remplissage limité à la moitié⁽⁷⁾. Cette stratégie de l'armement sablais est une réponse à une conjoncture difficile, dans laquelle la montée de la concurrence nationale et internationale renforce la course au retour rapide afin de bien se placer sur le marché intérieur français. D'après un mémoire non signé et non daté, elle est aussi le compromis entre la recherche d'une haute qualité limitant les pertes grâce à la rapidité de la rotation et les contraintes de navigabilité dans l'Atlantique nord⁽⁸⁾.

Le profil de la flottille sablaise correspond à une situation moyenne pour la pêche de la morue verte quand on sait que la majorité des bateaux utilisés en France s'inscrit entre 50 et 100 tonneaux, flanquée par une flottille de 25 à 30 tonneaux, survivance des XVI^e et XVII^e siècles, et de rares gros porteurs ne dépassant jamais 150 tonneaux (Huetz de Lempis, 1951). La réduction semble ainsi très sensible par rapport au début du XVIII^e siècle où les morutiers sablais jaugeaient plutôt de 150 à 180 tonneaux⁽⁹⁾. Au sein d'une conjoncture nationale défavorable⁽¹⁰⁾, cette contraction est certainement renforcée par la dégradation des conditions portuaires, à cause de l'ensablement du chenal faisant communiquer la haute mer et la zone d'échouage, protégée par la dune côtière et la flèche de sable où s'est fixée la ville. Les années 1730 sont restées dans les mémoires comme une phase de rapide détérioration qui n'a pu être enrayerée qu'avec les travaux importants de la seconde moitié du XVIII^e siècle. Dans ses mémoires, le capitaine et armateur Collinet y fait volontiers référence⁽¹¹⁾. Un autre témoignage précise que "des barques de 80 à 100 tonneaux ne pouvaient y entrer, ni en sortir, que pendant deux à trois jours de vives-eaux, c'est-à-dire quatre ou cinq jours par mois" (Dehergne, 1963). Ainsi en décembre 1733, 25 Terre-Neuviens ont dû aller relâcher à l'Aiguillon en attendant la prochaine grande marée. En avril 1735, René IV Lodre est obligé de placer des fagots dans le chenal afin que ceux-ci, sous l'action des marées, servent de moulins pour en dégager le sable, ce dragage rudimentaire permettant de faire sortir *La Merluche*, navire jaugeant environ 250 tonneaux.

C - Nantes, place de décharge privilégiée

Dans son mémoire du 28 septembre 1745 adressé au secrétariat de la Marine, M. de Chavigny, commissaire des classes au département du Bas-Poitou, estime le trafic sablais. « *Il y a eu aux Sables plus de 80 à 90 navires affectés à ce commerce. Depuis 1735 jusqu'à 1744, il n'y a eu que 50 qui ont fait la pêche en prime et en tard chaque année : dans la première, de 40 à 50 navires, dans la seconde, près de 25, ce qui fait année commune de 75 voyages* » (Berget, 1994). Selon cette pesée, la place de Nantes absorberait donc la moitié de la pêche morutière sablaise au milieu du XVIII^e siècle⁽¹²⁾. Cette répartition établit ainsi nettement la supériorité des Sables-d'Olonne sur le port de Saint-Gilles-Croix-de-Vie qui envoie annuellement un nombre inférieur de navires malgré une intégration beaucoup plus grande dans le complexe portuaire nantais (Pougard, 1979).

Cette attraction est facilement explicable par la spécialisation des ports du Bas-Poitou vers la morue verte destinée au marché intérieur français.

Origines	Officiers majors	Officiers mariniers	Officiers non mariniers	Matelots	Mousses
Les Sables-d'Olonne	33	4	1	161	4
Olonne	17	4	3	32	4
La Chaume	3	0	0	28	1

Saint-Gilles	110	27	4	197	66
Croix-de-Vie	7	29	1	197	27
Bouin	10	8	3	129	11
Noirmoutier	19	6	1	437	8
Île d'Yeu	100	10	2	337	64
Autres	35	2	15	123	15

D'après Berget P., *op. cit.*, pp. 165-172

Tableau 2 : Origines géographiques des marins du Bas-Poitou engagés sur les bateaux nantais

Leur position géographique les fait s'intéresser à une distribution par le réseau hydrographique ligérien comme l'observe le commissaire de la Marine, Le Masson du Parc, dans son rapport d'inspection du littoral en 1728 : « *Il ne se faisait pas à Nantes des armements pour la pêche de la morue en dérive. Les intéressés n'y envoient point. Cependant la morue verte y abonde infiniment plus que dans les ports voisins à cause de la facilité de faire remonter ces salines par la Loire pour les répandre dans les provinces voisines que borde cette rivière et les faire passer jusqu'à Orléans pour Paris. (...) Le plus grand nombre passe par Nantes où le poisson de primeur seroit toujours plus avantageusement vendu si la Loire ne manquoit pas d'eau pour la facilité qu'il avait de faire passer la morue dans les grandes villes qui bordent la rivière, et même jusqu'à Orléans pour Paris* »⁽¹³⁾.

Acheteurs	Coubles de morues vertes ; barriques d'huile et de langues					Recettes Louis, Soldes, Deniers
	Marchande	Moyenne	Raguet	Huile	Langues	
Bouriau	2 100	500	300			3024,00,00
Debourne	1 429					1649,06,06
Le Simple		400	200			0480,00,00
La Grassin mère	500		131			0660,00,00
La Blondeau		400	200			0480,00,00
La Grassain, mère		300	200			0390,00,00
Bouriau		400	200			0480,00,00
La Barbinière		100	16			0105,09,08
La Gée		300	100			0330,00,00
Debourne	500					0570,00,00
La Dubreil		600	46			0584,10,03
Sellonneau	1					0000,01,17
La Leau		60				0087,12,00
Bouriau					1 bar.	0058,10,00
Pierre Le Gris au commis	1	2		1 bar.		0140,00,00
Total	4 531	3 100	1 431	1	1	9041,05,05

Tableau 3 : Vente à Nantes de la cargaison du navire *Le Capitaine Fleury*, armé par le négociant sablais Gaudin de la Fonsausse, 1742

Les opérations concrètes des ventes, révélant les structures commerciales dans lesquelles elles s'opèrent nous sont accessibles grâce à un compte de l'armement Gaudin⁽¹⁴⁾.

Ventilation	Somme : louis, soldes, deniers
Au capitaine Batailleur	0600,00,00

Pour la charge de l'huile et langues	0000,12,00
Droits de prévente	0178,07,03
Idem pour la ville	0023,15,00
A Colette pour compter la morue	0014,00,00
A René Le Simple pour sa gabarre	0048,06,00
Passé au crédit du courant compte de M. Gaudin de la Fonsausse pour solde	7995,14,02
Total	9041,05,05

D'après Berget P., *op.cit.*, p. 134

Tableau 4 : Affectation des recettes de la cargaison du navire *Le Capitaine Fleury*

Cet exemple de décharge sablaise sur la place nantaise permet de saisir les principales caractéristiques de ce commerce de la morue verte. Deux acheteurs, Bouriau et Debourne, enlèvent 64 % de la cargaison en valeur, ne laissant qu'un gros tiers à neuf autres personnes dont sept femmes, travaillant sans doute comme poissonnières à Nantes. Près de 40 % des morues sont saisies par un dénommé Bouriau qui ne semble en garder qu'une toute petite partie et en réexpédier l'essentiel vers l'intérieur du royaume. On pense à un poissonnier nantais jouant un rôle de commissionnaire pour un marchand ou un collègue d'une autre ville. L'utilisation d'une gabarre semble suggérer que le navire n'a pas remonté jusqu'à la Fosse, malgré son port de 70 tonneaux, sans que la raison puisse en être bien identifiée. Peut-être s'agit-il d'un déchargement à Paimbœuf afin de repartir au plus vite pour ajouter une seconde expédition à ce voyage en prime ? Outre les taxes portuaires, l'essentiel des frais à décompter vient d'une prime accordée au capitaine, ce qui laisse 88 % du produit de la vente à partager entre les intéressés et l'équipage selon la règle des deux tiers-un tiers fixée par le règlement du 20 avril 1729, le capitaine comptant pour deux parts et demie et chaque matelot pour une part (Brière, 1984).

II - LES NÉGOCIANTS-ARMATEURS SABLAIIS

A - Hiérarchie des armateurs sablais intéressés par Nantes

Cinq familles dominent nettement cet armement sablais tourné vers Nantes dans ces années 1730. Il s'agit des Gaudin, des Petiot, des Lodre, des Servanteau et des Bouhier. Elles totalisent ainsi 82 % de l'activité. Les deux premières se détachent nettement (56,75 % des livraisons), surtout les Gaudin qui s'imposent grâce aux entreprises de nombreux membres de plusieurs branches⁽¹⁵⁾.

Il s'agit surtout des frères et cousins des branches de l'Épine et de la Fonsausse, issues de Pierre Gaudin (1639-1694), époux de Françoise Caillaud, capitaine de navire, puis marchand et bourgeois à La Chaume. Le relevé fait ainsi apparaître André Gaudin de l'Épine (1673-1737) pour 23 voyages, ainsi que sa veuve Catherine Servanteau, fille du plus riche armateur sablais de la fin du XVII^e siècle, pour 5 voyages. Deux de leurs fils sont également cités : André Gaudin, sieur du Breuil, pour 32 voyages, mais aussi Pierre Nicolas Gaudin, sieur de la Baconnière pour deux voyages⁽¹⁶⁾. La branche de la Fonsausse est surtout illustrée par André Gaudin de la Fonsausse (1696-1772), à l'origine de 56 expéditions et secondairement par son frère Jacques (1697-1763) avec seulement 9 entreprises. Restent six décharges attribuées à un sieur Gaudin, naturellement impossible à identifier. Il faut souligner que certains membres de cette famille ne se contentent pas des spéculations dans la grande pêche, mais les font coexister avec une fonction dans l'administration fiscale monarchique. Ainsi, André Gaudin, sieur de l'Épine, s'est doté d'un office dans l'élection des Sables depuis le 30 mars 1721, office d'élu transmis à son fils aîné Jean, le 18 novembre 1738. Son autre fils Pierre Nicolas Gaudin, sieur de la Baconnière, qui effleure l'armement morutier dans nos sources, acquiert, le 1^{er} avril 1740, l'office de trésorier de France au bureau des finances de Poitiers, s'élevant ainsi d'un échelon dans la hiérarchie de l'administration fiscale.

Armateurs	Navires	%
-----------	---------	---

André Gaudin de la Fonsausse	56	13,72
André Gaudin	32	7,84
Gaudin de l'Épine	23	5,63
Jacques Gaudin	9	2,2
Gaudin	6	1,47
Veuve André Gaudin	5	1,23
Gaudin de la Baconnière	2	0,49
Famille Gaudin	113	32,58
Pierre Petiot de la Poitevinière	89	21,81
Dame veuve de la Poitevinière	4	0,98
Frères de la Poitevinière	1	0,25
Famille Petiot	94	23,24
Dame veuve Lodre	43	10,54
Servanteau de la Brunière	30	7,35
Bouhier de la Gaudinière	28	6,86
Dame veuve Tortereau	17	4,17
Jacques Dupuy	17	4,17
Dubois Martin	11	2,7
Autres	27	
Total	407	100

D'après Berget P., *op.cit.*, p. 130

Tableau 5 : Répartition des navires selon les armateurs

Il en est de même avec Pierre Nicolas Gaudin, sieur de la Paillolière, père du principal opérateur parmi les Gaudin, dont nous connaissons mieux la situation grâce à son inventaire après décès dressé en juillet 1727⁽¹⁷⁾. Pourvu de l'office de lieutenant des traites foraines dans la ville des Sables-d'Olonne, il n'a pas renoncé pour autant au trafic morutier puisque le capital lié à cette activité représente 58,3 % de sa fortune estimée à environ 77 902 livres, dont 42,5 % dans les navires (*Le Conquérant* comptant à lui seul pour 15 000 livres), 15,3 % dans le matériel professionnel et 0,5 % dans le sel. Dans son grenier et dans neuf autres magasins sont entreposés des voiles de toutes sortes, des cordages et des barils de goudron, mais aussi des toiles, de la chandelle de suif, du soufre et des plombs de pêche. Dans le chai de la communauté des armateurs situé sur le quai de la Barre, il stockait des bois et des mâts destinés aux charpentiers de marine, tout en disposant d'une réserve personnelle près de La Mothe-Achard dans laquelle on relève 1 350 pieds de chêne, huit pieds de châtaigniers et quatre charretées de bois.

Aux côtés du sieur Pierre Petiot, principal intervenant sablais sur la place nantaise durant la décennie étudiée, Marie Febvre, veuve de René IV Lodre, illustre la part déterminante prise par cette famille dans l'armement sablais (Debilde, 1996). À son décès, l'inventaire dressé (1^{er} avril 1743) s'élève à 69 455 livres 6 sols 7 deniers⁽¹⁸⁾, ce qui le situe parmi les plus importants de la ville⁽¹⁹⁾, mais le partage des biens entre les quatre enfants, réalisé le 10 avril 1743⁽²⁰⁾, aboutit à des lots valant chacun 67 529 livres 8 sols 4 deniers, soit un total de 271 116 livres 13 sols 4 deniers. Le degré de fiscalisation reste aussi une excellente manière de mesurer l'aisance familiale. Dans le cadre du dixième, Marie Febvre a été taxée de 150 à 300 livres de 1734 à 1737, puis de 470 à 742 livres de 1742 à 1744, ce qui la place bien au-dessus des petits armateurs taxés seulement à 50 livres dans la première phase.

Par ailleurs, René IV Lodre est aussi un bon exemple de l'intérêt des armateurs sablais pour les honneurs apportés par les offices royaux. En 1724, il acquiert ainsi l'office de gouverneur des Sables-d'Olonne qu'il détient jusqu'à son décès en 1729⁽²¹⁾. Conservé par sa veuve pour son fils Joseph, l'office n'est cédé à l'armateur Pierre Petiot qu'en 1753. Son frère, René V Lodre, appelé à devenir un négociant d'envergure, a construit parallèlement une belle carrière dans le service garde-côte⁽²²⁾. Nommé lieutenant de la capitainerie des Sables le 5 février 1737, il est promu major par commission du 21 juin 1739. Le 30 janvier 1746, il devient capitaine pour peu de temps puisqu'il obtient le premier

mai 1748 le grade de major dans le bataillon garde-côte des Sables-d'Olonne, office non cumulable avec la première charge qu'il doit abandonner.

B - Armement morutier et propriété de salines

Parmi tous les biens immobiliers recherchés, les marais salants sont particulièrement liés à l'orientation vers la grande pêche (Audouy, 1968). Dans l'ensemble des biens fonciers et des rentes dont bénéficiaient le couple Lodre-Febvre, ils représentent le tiers contre 46 % pour les maisons nobles (Debilde, 1996). Les aménagements de marais ne sont pas sans provoquer de vives tensions étant donnée l'importance du sel dans l'activité des négociants. Une procédure judiciaire s'étalant de 1713 à 1750 en livre un excellent exemple⁽²³⁾. Elle oppose les propriétaires du marais de la Garlière, c'est-à-dire Jean Veillon de Boismartin et Jean-Baptiste Sourouille de la Cailletière aux propriétaires du marais de la Sablière, c'est-à-dire Duplex de Bazogères, René Lodre et Pierre Petiot, les premiers dénonçant une baisse de récolte à la suite de la nouvelle implantation réalisée par les seconds. Le litige porte sur la destruction ou l'endommagement des canaux servant à alimenter en eau de mer et à évacuer les eaux de pluie, mais aussi à faire remonter des barques pour le chargement de sel dans les salines de la Garlière.

Après de longues contestations, les propriétaires de la Sablière doivent se résoudre à indemniser les demandeurs pour un montant de 41 831 livres 8 sols, tout en cédant une portion de La Sablière à Jean Veillon (26 juin 1748). Ensuite, l'affaire se prolonge de 1753 à 1784 par une procédure entre les héritiers Lodre à propos d'un abandon trop précipité des 207 aires de salines au sieur Veillon par Pierre-Nicolas Gaudin, époux de Marie-Anne Lodre. Cette insistance révèle combien ce type de biens fonciers était justement apprécié par des familles qui en mesuraient directement l'utilité économique pour l'expansion de leurs affaires.

Notes

1 - A.D.L.A. B 4587, Déclaration du 16 juin 1637. Jacques Martin, capitaine de *La Probité*, des Sables, indique avoir rencontré douze navires anglais dont un lui a tiré dessus sans préavis.

2 - Donovan K., "L'île Royale au XVIII^e siècle", *Atlas historique du Canada*, tome 1, *op.cit.*, planche 24. L'importance prise par l'île Royale peut être illustrée par l'orientation de la grande pêche nantaise dans la période 1733-1742. Alors que l'activité est devenue très marginale (74 expéditions vers l'Amérique du Nord sur 1 320 au total), la pêche à l'île Royale compte pour 63 mentions à côté de 5 pour Terre-Neuve, 3 pour Québec et pour la Louisiane. Berget P., *op.cit.*, pp. 69, 159, 174.

3 - A.D.L.A., B 4587. Selon la déclaration du 20 décembre 1738, le *Louisbourg*, commandé par André Collinet, "chargé d'eau-de-vie et autres marchandises propres pour le troc, la pêche et la morue", est parti des Sables le 22 mars pour atteindre Louisbourg le 30 avril. Ayant appareillé le 7 novembre pour rejoindre son port d'attache, avec à bord 1 700 quintaux de morues sèches, deux barriques d'huile, 12 peaux de loup cervier, 12 peaux de marte, trois peaux de renard, une peau de caribou, deux peaux de loup marin, deux quartiers de saumon, un quart de capillaire, 40 livres de barbe de baleine, le mauvais temps l'a détourné sur Nantes.

4 - A.N. F., 12 75, p. 834.

5 - Il s'agit du *Louisbourg*, commandé par André Collinet, de *l'Amitié* commandée par Jean Lorteau, et de *l'Union*, confiée au capitaine Vidilis.

6 - A.D.L.A., 120 J 364. Exemple du *Baron de Riez* (50tx), de Saint-Gilles-sur-Vie, armé par le sablais Michel Delaire, parti de son port attache le 24 février 1740, au travail sur le banc du 4 mai au 3 juillet, de retour à Nantes le 2 août. Équipage de 13 hommes : un capitaine de l'île d'Yeu, un lieutenant des Sables, neuf matelots dont sept de Saint-Gilles et deux des Sables, deux mousses dont un de Croix-de-Vie et un Nantais.

7 - Audouy Joël, "L'emploi du sel pour la conservation du poisson" dans Mollat (M.) éd., *Le rôle du sel dans l'histoire*, Paris, 1968. Il faut 3,5 litres de sel pour une morue, soit 2,5 muids pour saler un millier de morues vertes. Un morutier de 100 tonneaux doit ainsi charger au moins 50 tonneaux de sel. Un navire de 70 tonneaux peut contenir entre 18 et 22 milliers de morues.

8 - Archives de la Marine, D2 54, f. 79v. 3 "Dans de plus gros (navires de 120 tx) la première molue se gaste devant que la dernière soit peschée, et c'est ce qui fait aussy qu'au Havre, où ils ont de plus gros vaisseaux, leur molue est beaucoup plus sujette à se gaster". Il ne faut pas descendre sous les 70 tonneaux, car les bateaux "ne pouroient pas résister dans un mauvais temps".

9 - Faut-il induire de ces contrastes que Nantes n'accueillait directement à la Fosse que des tonnages limités alors que les plus gros bâtiments étaient dirigés vers Bordeaux plus accessible par la Gironde ? C'est une hypothèse de travail à vérifier car des mentions de navires sablais de fort tonnage perdurent pendant tout le XVIII^e siècle.

10 - Le Bouedec G., *op.cit.*, p. 23. Après avoir conservé un haut niveau jusqu'au milieu du XVII^e siècle, les armements morutiers reculent de 500 à 350 environ jusqu'au milieu du XVIII^e siècle pour l'ensemble des ports français. Ce déclin est accentué par la réduction des tonnages unitaires.

11 - A.D. Vendée, 1 Mi 44/1. Le chroniqueur fait mention du mois de juin 1739 où "l'entrée du port était alors sommée par le Jusant qui se frayait un passage étroit et tortueux au travers d'un banc de sable nommé la Fiche qui barrait toute l'entrée du port. (...) Les bâtiments qui tiraient 8 à 10 pieds avois peine à y passer à la plus grande marée".

12 - Ces chiffres suggèrent ainsi de revoir à la baisse les estimations de Charles de La Morandière donnant pour les apports sablais de morues vertes en France la fourchette annuelle de 400 000 à 600 000, "dont près des trois quarts à Nantes". La Morandière C. de, *op.cit.*, p. 592.

13 - A.N., département Marine, C5 22, partie I, §1.1.

14 - A.D. Vendée, 1 E 430.

15 - Dulieu V., *La famille Gaudin aux Sables-d'Olonne au XVIII^e siècle*, Maîtrise Université de Nantes, 2000. Malheureusement, cette étude est à manier avec précaution car elle comporte un certain nombre d'erreurs.

16 - En réalité, les attributions restent un peu incertaines étant données les homonymies et le manque d'études approfondies sur la famille, dans l'attente de la thèse de Bernard Michon sur le complexe portuaire nantais. Cette branche a acquis l'office de finances d'élu dans l'élection des Sables. André I exerce ce travail de répartition de l'imposition directe royale depuis 30 mars 1721. Son fils aîné Jean, sieur de l'Espine, prend sa succession

17 - A.D. Vendée, 3E 78, 176. Notaire Péault.

18 - A.D. Vendée, 3E 70, 143. Notaire André Chauviteau

19 - Charbonnier A., *Les Sables-d'Olonne de 1700 à 1750 d'après les actes après décès*, Maîtrise Université d'Angers, 1991. Le plus important est celui d'André Servanteau (77 902 livres, ce dernier disposant d'une fortune totale de 1 055 600 livres).

20 - A.D. Vendée, 40 J 30.

21 - Vaurigaud J.C. (de), "Note de recherche", *Olonne*, 115, 1986, p. 29. C'est un office créé par l'édit d'août 1722, avec 400 livres de gages, et délivré à René Lodre le 2 juin 1724.

22 - A.D. Vendée, 1E 671.

23 - A.D. Vendée, 22 J 30.

Bibliographie

MANNION J., HANDCOCK G., MACPHERSON A., 1987. Les Pêches de Terre-Neuve au XVIII^e siècle. In *Atlas historique du Canada*, vol. 1, *Des origines à 1800*, Montréal, PUM, planche 25.

AUDOUY J., 1968. L'emploi du sel pour la conservation du poisson. In MOLLAT M. (éd.), *Le rôle du sel dans l'histoire*. Paris.

BERGET P., 1994. *La côte du Bas-Poitou et ses liens maritimes avec Nantes sur une décennie (1733-1742)*. Maîtrise Université de Nantes.

BRIÈRE J.F., 1990. *La pêche française en Amérique du Nord au XVIII^e siècle*. Québec, Fides.

BRIÈRE J.F., 1984. Le système de rémunération des équipages des Terre-Neuviens français au XVII^e siècle. *Chronique d'Histoire maritime*, n° 10.

DEBILDE S., 1996. *La famille Lodre aux Sables-d'Olonne au XVIII^e siècle*. Maîtrise, Université de Nantes.

DEHERGNE J., 1963. Le Bas-Poitou à la veille de la Révolution. *Mémoires et documents*, Tome XVI.

HUETZ DE LEMPS C., 1951. Les Sables-d'Olonne. Étude de géographie historique. *Revue du Bas-Poitou*, Tome 64, p. 47.

IMIS H.A., 1974. *The Cod Fisheries : The History of an International Economy*. Toronto, University of Toronto Press.

LA MORANDIÈRE C. de, 1962. *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale, des origines à 1789*. Paris, Maisonneuve et Larose.

LE BOUEDEC G., *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique, 1690-1790*. Paris, A. Colin.

MOLLAT DU JOURDAIN M. (dir.), 1987. *Histoire des pêches maritimes en France*. Toulouse, Privat.

POUGEARD M., 1979. La vie maritime et les gens de mer à Saint-Gilles-sur-Vie et à Croix-de-Vie (XVII^e-XVIII^e siècles). In *Annuaire de la Société d'émulation de la Vendée*, pp. 238-239.

POUSSOU J.P. et al, 1998. *Espaces coloniaux et espaces maritimes au XVIII^e siècle*. Paris, SEDES.