

L'ARMEMENT AU LONG COURS DANS LES QUARTIERS MARITIMES DU MORBIHAN

Michel Perrin

Entre 1800 et 1966, deux mille six cent dix-huit navires de commerce sont armés au cabotage dans les ports des Quartiers d'Inscription maritime d'Auray, Belle-Ile, Groix, Lorient et Vannes, auquel Redon, sous-quartier du Croisic depuis 1817, est rattaché le 1^{er} février 1882 (Figure 1) ; deux mille quatre cent neuf de ces unités sont attachées dans ces ports, deux cent neuf y sont affrétées. Au cours de ces cent soixante-six années, une très petite minorité d'entre elles – cinquante en tout – pratiquent occasionnellement la navigation au long cours. À ce titre, l'Inscription maritime enregistre cent quatorze armements entre 1817 et 1925, dont deux concernent des long-courriers morutiers¹, destinés à Saint-Pierre & Miquelon. Il n'est pas inutile de savoir que le seul quartier maritime de Saint-Malo², où sont attachés mille six cent vingt-trois navires entre 1815 et 1882³, enregistre durant ces soixante-sept années deux mille deux cent vingt-sept armements au long cours, dont trois cent vingt et un morutiers, soit, statistiquement, trente-trois armements par an, contre moins de un dans l'ensemble des ports du Morbihan ; cette comparaison apparaît sans appel. À la décharge des quartiers maritimes morbihannais, il faut toutefois remarquer que tous les rôles d'armement et



Figure 1
L'arrondissement
maritime de Lorient
en 1815

(Nouveau Larousse
illustré, Dictionnaire
Universel
Encyclopédique publié
sous la direction de
Claude Augé, Paris,
Larousse, 1898-1901)

¹ Les voiliers armés au long cours morutier partaient vers Saint-Pierre & Miquelon et le French Shore de Terre-Neuve pour y débarquer la relève des pêcheurs déposés dans les établissements côtiers six mois auparavant et/ou y embarquer la morue salée et séchée destinée à leur port d'attache ainsi qu'à La Rochelle, Bordeaux, Bayonne, Lisbonne, Marseille, Nice et Gênes.

² Il est formé essentiellement par les ports de Saint-Malo et Saint-Servan ; Dinard, Saint-Lunaire et Saint-Briac abritent de petites flottilles de pêche ou des borneurs.

³ Ceux-ci arment quatre mille six cent soixante-dix fois au cabotage.

désarmement de Lorient, d’Hennebont et une part non négligeable de ceux de Port-Louis ont brûlé au cours des bombardements de la Seconde Guerre mondiale, au cours desquels ont aussi été détruits les registres de matricules des navires de commerce de ces ports rédigés au XIX^e siècle ; il s’avère également impossible de consulter les rôles du port d’Auray antérieurs à 1860, en très mauvais état en dépit des efforts de conservation du Service Historique de la Marine ; de même, quelques registres de désarmement du Quartier de Vannes, pour les années 1842 et 1848, sont très détériorés. L’existence de ces lacunes conduit inévitablement à penser que des navires long-courriers ont pu être armés à Vannes, Lorient, Auray et Hennebont au cours du XIX^e siècle, sans qu’il soit possible d’étayer cette hypothèse. Nous pouvons uniquement rappeler que Charles Henry de la Blanchetais, l’un des grands armateurs lorientais de la fin du XVIII^e siècle⁴, resta actif jusqu’en 1817 et souligner que plusieurs entrepreneurs de premier plan résidaient dans les trois derniers ports ; ainsi, à Lorient, Adrien Détroizat, négociant et constructeur de navires, participa à maints armements de forts voiliers jusqu’en 1848, Auguste Ouizille, négociant puis industriel, acquit des quirs dans maintes sociétés de navires, entre 1848 et 1870⁵ ; André Le Doré, dont le chantier de construction était installé à Auray, dans le faubourg de Saint-Goustan, posséda entre 1846 et 1862 des intérêts sur plusieurs navires, dont deux long-courriers, lancés par ses soins⁶ ; les Joubert, négociants d’Hennebont, entretenaient des relations commerciales en Amérique et au Moyen-Orient. Le cas de Vannes s’avère différent ; les registres de matricules des navires de commerce de ce Quartier, tous consultables, nous informent en effet de l’année d’armement au long cours de plusieurs caboteurs ; ces annotations, très généralement fiables, ne mentionnent bien évidemment pas la composition du fret ni – sauf rares exceptions – la destination des navires, mais attestent l’existence de la pratique. Par ailleurs, ces registres nous apprennent que Vannes ne bénéficie guère de l’apport de Redon puisqu’on enregistre dans le port de la Vilaine un seul armement de long-courrier après 1882.

Les voiliers naviguant au long cours étaient souvent récents et construits dans leur port d’attache, mais ces conditions ne paraissent pas une règle générale, car certaines unités accusent plus de quinze ans de présence à la mer et/ou ont été acquises à l’étranger.

La très grande majorité des navires jaugeait plus de 150 tonneaux, volume que l’on peut considérer comme un minimum pour transporter un fret aussi important que possible sur de grandes distances, conditions qui tiennent évidemment à la nécessité de rentabiliser les voyages. Quelques exceptions peuvent cependant être relevées, telle une traversée vers les Antilles.

Les registres et les rôles consultables nous apprennent que les long-courriers effectuèrent cent cinquante-trois traversées, destinées à pourvoir les possessions françaises d’Outre-mer en denrées et matériels indispensables, à y embarquer des produits exotiques ou des morues séchées, à établir ou renforcer des relations avec des négociants étrangers Outre-océans. Quelques naufrages marquent ces voyages.

Plus de la moitié des propriétaires des long-courriers résidait dans le quartier d’armement de ces navires ; les quirataires s’associaient fréquemment avec des investisseurs extérieurs ; par contre, l’alliance avec des étrangers apparaît exceptionnelle. Tout aussi rare

⁴ Entre 1774 et 1790, il arme ou participe à l’armement de treize navires de plus de 180 tonneaux à destination de l’Océan Indien et des Antilles (*Rôles d’armement des Classes*, cotes 2P13, liasse 5, 2P14, liasse 2, 2P15, liasses 4 & 5, 2P16, liasses 1& 2, 2P17, liasses 1& 2, 2P18, liasses 1 & 2, 2P19, liasse 2, Service Historique de la Défense, Département Marine, Antenne de Lorient [SHD-DM-ALt])

⁵ *Registre des comptes ouverts du bureau des Douanes de Lorient*, années 1821 à 1921, cote P 1757, Archives Départementales du Morbihan, Vannes (ADMV)

⁶ Courrier du juge de paix du canton d’Auray, 22 août 1863, *Statistiques de la Sous-Préfecture de Lorient*, années 1823 à 1879, cote 1Z 174, ADM.

s’avère la prise de commandement des navires par leur propriétaire, même s’il était marin ; en effet, les règlements de la navigation commerciale stipulaient que seul un capitaine au long cours pouvait assurer la responsabilité de voyages transocéaniques⁷ (Figure 2) ; ce qui, la plupart du temps, contraignait les armateurs à enrôler un officier possédant ce brevet, parfois inscrit dans un Quartier maritime extérieur au quartier d’armement.



Figure 2 – Les limites de navigation imposées
aux navires marchands français au XIXe siècle
(Document mapsofworld.com)

Les navires armés au long cours dans les quartiers maritimes du Morbihan

Ils appartiennent à divers types de voiliers en service au XIXe siècle et dans le premier quart du XXème (Figures 3, 3a, 3b, 3c, 3d, 3e, 3f, 3g, 3h) :

Type du navire	Auray	Belle-Ile	Hennebont (Lorient)	Vannes	Type du navire	Vannes	Vannes (Redon)
brick	3			20	trois-mâts barque	1	1
trois-mâts	4			8	brick-goélette	1	
goélette	1	1	1	4	lougre	1	
brigantin				2	trois-mâts goélette	1	

⁷ La première définition du long cours apparaît à l'article 59 de l'ordonnance de 1681 : « *Les voyages de France en Moscovie, Groenland, Canada, aux bancs et îles de Terre-Neuve et autres côtes et îles d'Amérique, au cap Vert, côte de Guinée et tous autres qui seront au-delà du tropique, sont réputés voyages de long cours.* » ; le Code de Commerce de 1807 modifie cette définition : « *Sont réputés voyages au long cours ceux qui se font aux Indes orientales et occidentales, à la mer Pacifique, au Canada, à Terre-Neuve, au Groenland et autres côtes et îles de l'Amérique méridionale et septentrionale, aux Açores, Canaries, Madère, et dans toutes les côtes et pays situés au-delà du détroit de Gibraltar et du Sund.* » ; enfin, les décrets de 1825 définissent une zone géographique à l'intérieur de laquelle la navigation est réputée de cabotage, à l'extérieur, de long cours ; cette zone est ainsi délimitée : au nord, 72° de latitude Nord ; au sud, 30° de latitude Nord ; à l'est, 44° du méridien de Paris ; à l'ouest, 15° du méridien de Paris.

Figure 3 – Types de navires armés au long cours dans les Quartiers maritimes du Morbihan

Figure a – Brick



*D'après Nouveau Larousse illustré,
Dictionnaire Universel Encyclopédique publié sous la
direction de Claude Augé, Paris, Larousse, 1898-1901*

Figure 3b – Trois-mâts



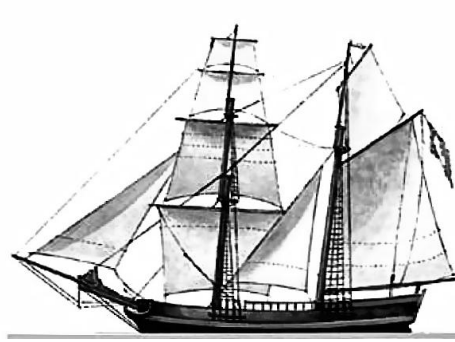
Cliché Mer & Marine

Figure 3c – Goélette



Cliché Service Historique de la Défense

Figure 3d – Brigantin



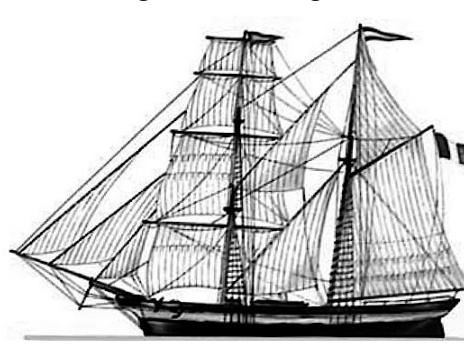
Document Dictionnaire de Marine

Figure 3e – Trois-mâts barque



Cliché Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku

Figure 3f – Brick-goélette



Document Dictionnaire de Marine

Figure 3g – Lougre



Cliché Association « Le Corentin »

Figure 3h – Trois-mâts goélette



Cliché Patrick Le Formal

Le quartier maritime de Vannes montre le plus grand nombre d’unités de chaque type, et avec quarante et un navires armés au long cours (Figure 4), surpasse aisément ses « rivaux ».

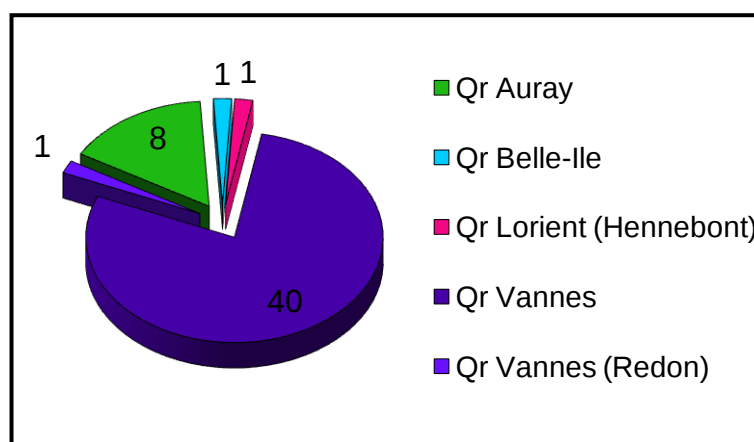


Figure 4 – Nombre de navires armés au long cours dans les Quartiers maritimes du Morbihan (1817-1925)

Les jauges de ces voiliers varient selon les ports ; ainsi, à Auray, les long-courriers présentent un volume utile moyen de 249,64 tonneaux – entre les 351,51 tonneaux du trois-mâts *Madagascar*⁸ et les 142,72 tonneaux de la goélette *La Félicité*⁸ –, tandis qu’à Vannes cette valeur moyenne décroît à 195,25 tonneaux ; toutefois, l’échantillonnage de ce port s’étale des 44,88 tonneaux du lougre *Saint Jean*⁹ aux 474,00 du trois-mâts *Jean Ango*¹⁰ tonneaux ; armé à Redon en 1895, le vieux trois-mâts barque *Suzanne Boulet*¹¹, avec ses 1.088,61 tonneaux, excède très largement la norme, tandis que les 127,52 tonneaux de la goélette *Nénette et Rintintin*¹², armée à Hennebont en 1925, et les 78,80 tonneaux de la goélette *La Société*¹³, armée au Palais en 1843, se situeraient dans la partie basse de l’éventail des jauges de Vannes.

La durée de service à la mer de ces voiliers avant leur armement au long cours est très variable. En moyenne, elle s’avère supérieure à douze années dans le Quartier d’Auray – avec une fourchette étalée de quatre à dix-huit années – et à sept dans le Quartier de Vannes – où

⁸ N° 357 et n° 506, *Registre de matricules des navires de commerce et de pêche du quartier maritime d’Auray*, année 1869, cote 6P5 (29), SHD-DM-ALt.

⁹ Matricule 791 du Quartier de Vannes, ce petit lougre partit pour la Martinique le 8 mars 1857 et désarma à Nantes le 8 octobre suivant (folio 264, *Registre de matricules des navires de commerce et de pêche du quartier maritime de Vannes, années 1848 à 1856*, cote 4P6 (3), SHD-DM-ALt).

¹⁰ N° 579, *Rôles de désarmements du Quartier maritime d’Auray*, année 1888, cote 6P4 (123), SHD-DM-ALt.

¹¹ Il a été lancé en 1856 à Greenock (Écosse), sous le nom de *City of Banjore* (n° 281, *Dossiers du bureau de la Douane de Redon*, cote 5P105, Archives d’Ille-&-Vilaine, Rennes) ; attaché à Redon en 1895, sous le matricule 388, il est armé à Nantes le 28 juillet 1895 pour Charlottesville (Virginia) (rôle n° 67) et désarmé à Vannes le 6 septembre 1896 (rôle n° 200, *Registre des rôles de désarmement du Quartier maritime de Vannes, année 1896*, cote 4P8 (145), SHD-DM-ALt).

¹² Cette ex-goélette morutière, lancée à Paimpol, en 1918 fut attachée à Hennebont le 21 février 1919 (folio 8, *Registre des Comptes ouverts du bureau de la Douane d’Hennebont, années 1897 à 1935*, cote P 1572, ADMV

¹³ Attachée à Bayonne (matricule 233), mais affrétée de manière habituelle au Palais, où son propriétaire, le négociant Labrousse, possède un représentant, cette goélette y arme le 27 mai 1843 pour embarquer à Ars-en-Ré du sel destiné à Saint-Pierre-&-Miquelon, où elle charge de la morue « verte » pour Rochefort, avant de revenir désarmer au Palais le 30 août 1844, après un périple en Méditerranée (n° 25, *Registre des rôles de désarmement du Sous-quartier maritime de Belle-Ile, année 1844*, cote 3P2 (23), SHD-DM-ALt).

l'éventail s'ouvre entre le neuvage¹⁴ et trente-neuf années – ; le long-courrier bellilois est armé au bout d'un an, celui d'Hennebont de huit. La coutume, dans la « marine en bois » voulant qu'un navire soit considéré comme une unité âgée à partir de vingt-cinq années de service à la mer, nous pouvons donc qualifier de « vieux » voiliers deux ressortissants du Quartier de Vannes : le brick *Eugène-Raoul*¹⁵, lancé en 1874 et armé à Redon en 1901, et le trois-mâts *Suzanne Boulet*, mis à la mer en 1856 et racheté en 1895 pour naviguer au cabotage international et au long cours. Le Quartier de Vannes compte par ailleurs dix long-courriers comptant de douze à vingt-quatre années de navigation et celui d'Auray arme trois bricks, une goélette et deux trois-mâts âgés de dix à dix-huit ans.

A de rares exceptions près, ces long-courriers ont été construits en Bretagne, sinon dans leur port d'armement même (Figure 5), ce qui apparaît très clairement pour Vannes, où les armateurs bénéficiaient de la présence de trois chantiers jusqu'en 1860, et Auray, cependant moins bien pourvu, puisque Le Doré ne construisit plus de navires d'une jauge supérieure à 100 tonneaux dès 1861¹⁶.

Construit à/en	Qr Vannes	Qr Auray	Qr Auray (Palais)	Construit à	Qr Vannes	Qr Auray	Qr Lorient (Hennebont)
Vannes	22	1		Nantes	1	1	
Auray	3	2		Sunderland	1	1	
Redon	4			Dunkerque		1	
Chantenay	3			Greenock	1		
Angleterre	2			Ile du Prince Édouard	1		
Bayonne	1		1	London	1		
Carnac (Le Po)		2		Paimpol			1

Figure 5 – Lieu de construction des long-courriers (selon les Quartiers maritimes)

Les trajets des long-courriers armés dans les ports du Morbihan

Entre 1817 et 1925, les registres de l'Inscription maritime font état de cent cinquante-trois voyages allers ou retours partis de France et de ports ultramarins ou étrangers.

Les ports de départ.

Six ports enregistrent huit départs ou davantage (Figure 6) ; les navires concernés étaient tous attachés à Vannes.

Parti de	Nombre	Année (s)	Parti de	Nombre	Année (s)
Bordeaux	26	1817-1887	Marseille	11	1857-1880
Vannes	24	1817-1886	Fort-de-France	8	1857-1869
Le Havre	12	1851-1889	Nantes	8	1818-1895

Figure 6 – Ports ayant enregistré huit départs ou plus

Si la prégnance de Bordeaux, Vannes, Le Havre et Marseille s'inscrit dans la suite logique des armements au long cours effectués au XVIII^e siècle, la modeste contribution de Nantes étonne, surtout sur une période aussi longue que 1818-1895. Relevons la présence bien affirmée de Fort-de-France, entre 1857 et 1869.

¹⁴ Ce terme désigne l'état d'un navire à la fin de sa construction, suivie de son entrée en service.

¹⁵ Rôle n° 154, *Registre des rôles de désarmement du sous-quartier de Redon, année 1901*, cote 5P5 (42), SHD-DM-ALt.

¹⁶ Courrier du juge de paix du canton d'Auray, 22 août 1863, *ibidem*.

Douze ports ont enregistré de quatre à deux départs (Figure 7). Ces sorties concernent des long-courriers attachés à Vannes, à Auray, à Belle-Ile et à Hennebont. Relevons les passages à Cardiff de voiliers venus embarquer du charbon pour des ports d’Outremer.

Parti de	Nombre	Année (s)	Vannes	Auray	Belle-Ile	Hennebont	Parti de	Nombre	Année (s)	Vannes	Auray
Cardiff (UK)	4	1875-1887	4				Bahia (Brazil)	2	1875-1878		2
Gorée (Sénégal)	4	1836-1852	4				La Rochelle	2	1858-1859	2	
Sète	4	1822-1871	4				Maceio (Brazil)	2	1875-1878		2
St-Nazaire	3	1861-1871	3				Pointe-à-Pitre	2	1836	2	
St-Pierre & Miquelon	3	1843-1925	1		1	1	Rochefort	2	1835-1850	2	
Auray	2	1870-1878		2			St-Louis du Sénégal	2	1819-1841	2	

Figure 7 – Ports ayant enregistré entre deux et quatre départs

Le Sénégal et le Brésil intéressent les armateurs de Vannes et d’Auray : peut-on y voir le signe qu’un trafic ancien perdure ? Divers ports français servent de relais aux long-courriers. Saint-Pierre & Miquelon offre un intérêt apparemment limité : la concurrence de Granville, Saint-Malo et Saint-Servan décourageait-elle les armateurs du Morbihan ?

Trente-deux ports voient le départ d’un long-courrier attaché dans un port du Morbihan ; ils se situent sur quatre continents : Afrique, Amérique, Asie et Europe (Figure 8).

parti de	année	Vannes	Auray	Redon	parti de	année	Vannes	Auray	Redon	Belle-Ile	Hennebont
Libreville (Gabon)	1890	1			New York (USA)	1859	1				
Loanda (Angola)	1887	1			Porto-Cabello (Venez.)	1852	1				
La Barbade (Antilles)	1890	1			Ars-en-Ré	1843				1	
Les Cayes (Haïti)	1887	1			Camaret	1890	1				
Mayaguez (Puerto Rico)	1863		1		Cherbourg	1869	1				
Monte Christi (San Domingo)	1890	1			Dunkerque	1866	1				
Saint Thomas (Virgin Islands)	1863		1		Hennebont	1925					1
Buenos Aires (Argentina)	1895			1	Lorient	1819	1				
Rosario (Argentina)	1896			1	Rouen	1852	1				
Belém do Para (Brazil)	1890	1			Barcelona	1880	1				
Recife (Brazil)	1875		1		Rotterdam	1887	1				
New Chwang (Chine)	1869		1		Lisboa	1901	1				
Shanghai (Chine)	1869		1		Falmouth	1887	1				
Tabasco (Mejico)	1881	1			Glasgow	1862		1			
Montevideo (Uruguay)	1854	1			London	1879	1				
Charlotte Harbour (USA)	1895			1	Newport	1895			1		

Figure 8 – Ports ayant enregistré un départ de long-courrier attaché en Morbihan

Les ports de destination

Cinq destinations, visées de cinq à onze fois, apparaissent sur des rôles de désarmement du Quartier de Vannes ; trente-six restent inconnues, car les registres de matricules de navires ne les mentionnent pas (Figure 9).

Port de destination	Nombre	Année (s)	Port de destination	Nombre	Année (s)
<i>inconnu</i>	36	1817-1884	Buenos Aires (Argentina)	6	1864-1870
Martinique ¹⁷	11	1839-1881	Marseille	5	1857-1869
Pointe-à-Pitre (Guadeloupe)	8	1830-1887	Montevideo (Uruguay)	5	1853-1871

Figure 9 – Destinations visées de cinq à onze reprises

Les Petites Antilles françaises¹⁸ comme les ports du Rio de la Plata sont clairement des destinations privilégiées des long-courriers de Vannes et Marseille apparaît comme leur port favori de retour en Métropole¹⁹.

Les armateurs, toujours à la recherche de traversées rentables pour leurs navires, les envoient renouer avec diverses destinations lointaines (Figure 10), dont il faut remarquer que l’Océan Indien est banni ; aurait-il été une « chasse gardée » des Malouins²⁰ ? Relevons trois apparitions de Shanghai²¹, quelques années après le siège – infructueux – mené par les Taïping (1862).

Port de destination	Nbre	Année (s)	Quartier Maritime et/ou port		
			Vannes	Auray	Belle-Ile
Cardiff (UK)	4	1878-1895		4	
Falmouth (UK)	4	1881-1896	4		
Rouen	4	1841-1859	4		
Bordeaux	3	1819-1901	3		
Fort-de-France	3	1863-1868	3		
Gorée (Sénégal)	3	1835-1852	3		
Le Havre	3	1852-1865	3		
Nantes	3	1836-1895	3		
Saint-Louis du Sénégal	3	1819-1841	3		
Saint-Pierre & Miquelon	3	1843-1925			3
Shanghai (Chine)	3	1867-1868	3		
Bahia (Brazil)	2	1875-1878		2	
Maceio (Brazil)	2	1875-1878		2	
Sao Paulo de Loanda (Angola)	2	1887	2		
Tampico (Mejico)	2	1854-1869	2		
Vera Cruz (Mejico)	2	1862-1880	2		

Figure 10 – Destinations visées de deux à quatre reprises

¹⁷ L’annotation des registres de matricules se limite à ce terme générique ; rien n’indique s’il s’agit de Saint-Pierre ou de Fort-de-France ; l’étude des long-courriers malouins donne à penser que Saint-Pierre avait la faveur des navigateurs (Michel Perrin, *Caboteurs, long-courriers et terre-neuviens de Saint-Malo au XIX^e siècle*, Publications Institut Culturel de Bretagne, à paraître)

¹⁸ Stéhele Guy, « L’économie des Antilles-Guyane en 1848 », *Antiane*, N° 37, Mai 1998, publications INSEE

¹⁹ Il est intéressant de constater que le grand port provençal était également très prisé par les long-courriers malouins de retour des Antilles et de Terre-Neuve (Michel Perrin, *idem*)

²⁰ Michel Perrin, *ibidem*

²¹ Par le traité de Huangpu (1844), la Chine accordait à la France l’ouverture au commerce français des ports de Canton, Fuzhou, Ningbo, Shanghai et Xiamen, des privilèges extraterritoriaux pour les citoyens français en Chine, des droits de douane fixes sur le commerce franco-chinois et le droit pour la France de mettre en poste des consuls en Chine.

Trente-huit autres ports constituent en une unique occasion la destination des long-courriers armés dans les ports du Morbihan (Figure 11). Si un éclectisme certain apparaît dans ces choix, il n’est pas inutile de remarquer que, à trois exceptions près – les îles de l’Océan Indien, en 1817 et 1821, et Rochefort, en 1843 – tous les ports concernés le sont après 1850. Il est légitime de penser que, avec la progression continue du développement industriel dès le milieu du XIX^{ème} siècle, la nécessité d’exporter la production des usines textiles et métallurgiques s’exprimait avec acuité et concernait toutes les flottes de commerce.

Port de destination	année	Quartier Maritime et/ou port			
		Vannes	Auray	Belle-Ile	Redon
Libreville (Gabon)	1889	1			
Rio Nuñez (Guinea Esp.)	1856	1			
Ile Bourbon	1821	1			
Ile de France & Ile Bourbon	1817	1			
Saint-Jean-de-Terre-Neuve	1870		1		
Tabasco (Mejico)	1880	1			
Boston (USA)	1859	1			
New York (USA)	1858	1			
Philadelphie (USA)	1850	1			
Haïti	1887	1			
La Barbade (Antilles)	1890	1			
Mayaguez (Puerto Rico)	1863		1		
Monte Christi (San Domingo)	1890	1			
Saint Thomas (Virgin Islands)	1862		1		
Saint-Pierre-de-la Martinique	1869		1		
Belem do Para (Brazil)	1890	1			
Pernambuco (Brazil)	1875		1		
Porto Alegre (Brazil)	1870		1		
Rio do Janeiro (Brazil)	1859	1			
Swansea (UK) & Belem do Para	1869	1			
Cartagena de Indias (Colombia)	1865		1		
Cayenne	1870	1			
Paramaribo (Surinam)	1870	1			
San Tomas de La Guaira (Venezuela)	1851	1			
La Plata (Argentina)	1895				1
Rosario (Argentina)	1895				1
Chine (?)	1865	1			
Amoy (Chine)	1869		1		
New Chwang (Chine)	1869		1		
Rochefort	1843			1	
Saint-Nazaire	1862	1			
Hamburg (Deutschland)	1890	1			
Rotterdam (Nederlands)	1887	1			
Bristol (UK)	1875		1		
Liverpool (UK)	1878		1		
London (UK)	1863		1		

Figure 11 – Destination visitée une fois

Le fret des longs courriers armés dans les ports du Morbihan

Il s’avère impossible de préciser la nature des marchandises embarquées avant 1830 ; les registres de matricules de navires n’en font jamais mention, les rares rôles de désarmement évoquent « diverses marchandises », terme flou s’il en est, et il n’existe aucun passavant de la Douane concernant ce premier tiers du XIX^e siècle. Tout au plus apprend-on que le 11 mars et le 15 décembre 1819 les bricks *Jeune Sophie*²² et *Laure*²³ quittent respectivement Lorient et Vannes pour Saint-Louis du Sénégal avec « *diverses marchandises et deux passagers* ».

Entre 1831 et 1852, la meilleure tenue des rôles, où figurent des apostilles souvent très précises, nous permet de savoir que le brick *Le Sarzeautin* est parti le 7 décembre 1835 de Rochefort à destination de Gorée, chargés de « *salaisons pour l’État* », qu’il a quitté l’îlot sénégalais le 26 janvier 1836 pour Pointe-à-Pitre, avec un chargement de « *bœufs & porcs* » et qu’il a appareillé le 14 mars 1836 de la Guadeloupe pour Nantes, chargé de « *canne à sucre* »²⁴.

Le 24 juin 1841, le brick *Les Deux Sœurs* part de Bordeaux pour Saint-Louis du Sénégal chargé de « *diverses marchandises* » ; il quitte l’Afrique le 14 août, avec une cargaison de « *gomme et de café* » pour Rouen²⁵.

Le 27 mai 1843, la goélette *La Société*, armée au Palais, appareille d’Ars-en-Ré chargée de sel, destiné aux « *pescheries* » de Saint-Pierre-et-Miquelon ; elle y arrive le 18 juillet, y charge de la « *morue verte* » qu’elle ramène à Rochefort le 24 août²⁶.

D’autres voyages, qui concernent Philadelphie (USA), en 1850, San Tomas de La Guaira (Venezuela), en 1851, ou Gorée, en 1851, ne bénéficient pas du même type de précisions, qui font à l’évidence totalement défaut s’agissant de deux destinations inconnues, l’une au départ de Vannes, en 1831, l’autre de Bordeaux, en 1839.

De manière curieuse, alors que sont mentionnés dans divers registres cent cinq voyages de long-courriers, dont soixante-seize concernaient des navires attachés à Vannes, nous disposons de très peu de renseignements sur le fret emporté à cette époque.

Figurent ainsi quelques apostilles : « *denrées coloniales* » – sans doute s’agissait-il de rhum, de café et de canne à sucre – ramenées de Fort-de-France par le trois-mâts *Anna*, qui quittait la Martinique le 15 août 1862²⁷, « *charbon* », chargé à Sunderland sur le trois-mâts *La Ruffine* le 5 décembre 1868 à destination de Shanghai, dont il repartait le 2 octobre 1869 sur lest pour New Chwang (Mandchourie), dont il sortait le 20 avec une cargaison de pois et d’huile destinés à l’île d’Amoy, qu’il n’atteignit pas, « *faisant naufrage dans les mers de Chine* »²⁸, « *charbon* », chargé le 15 septembre 1875 à Cardiff sur le trois-mâts *Menn Hir*, à destination de Recife, dont il repartait le 3 octobre pour Bahia, avec le reste de sa cargaison, quittait ce dernier port sur lest le 7 décembre pour son voisin Maceio, où il embarquait de la canne à sucre destinée à Bristol, « *charbon* », chargé à Cardiff le 3 janvier 1879 sur le même trois-mâts *Menn Hir*, pour Salvador de Bahia, qu’il quittait le 26 mars pour accomplir le même périple qu’en 1875, avec les mêmes cargaisons²⁹, « *charbon* », chargé à Cardiff sur le trois-mâts *Jean Anjo*, qui effectua le 6 janvier et le 22 septembre 1887 un voyage pour Sao Paulo da Loanda (Angola), dont il repartait le 16 avril sur lest à destination Cayes (Haïti),

²² Rôles de désarmement du Quartier maritime de Vannes, années 1817 à 1819, n° 113, cote 4P8 (1), SHD-DM-ALt.

²³ Rôles de désarmement du Quartier maritime de Vannes, année 1820, n° 90, cote 4P8 (2), SHD-DM-ALt.

²⁴ Rôles de désarmement du Quartier maritime de Vannes, année 1836, n° 77, cote 4P8 (18), SHD-DM-ALt.

²⁵ Rôles de désarmement du Quartier maritime de Vannes, année 1842, n° 190, cote 4P8 (24), SHD-DM-ALt.

²⁶ Rôles de désarmement du Sous-Quartier maritime de Belle-Ile, année 1844, cote 3P2 (23), SHD-DM-ALt.

²⁷ Rôles de désarmement du Quartier maritime de Vannes, année 1863, n° 190, cote 4P8 (57), SHD-DM-ALt.

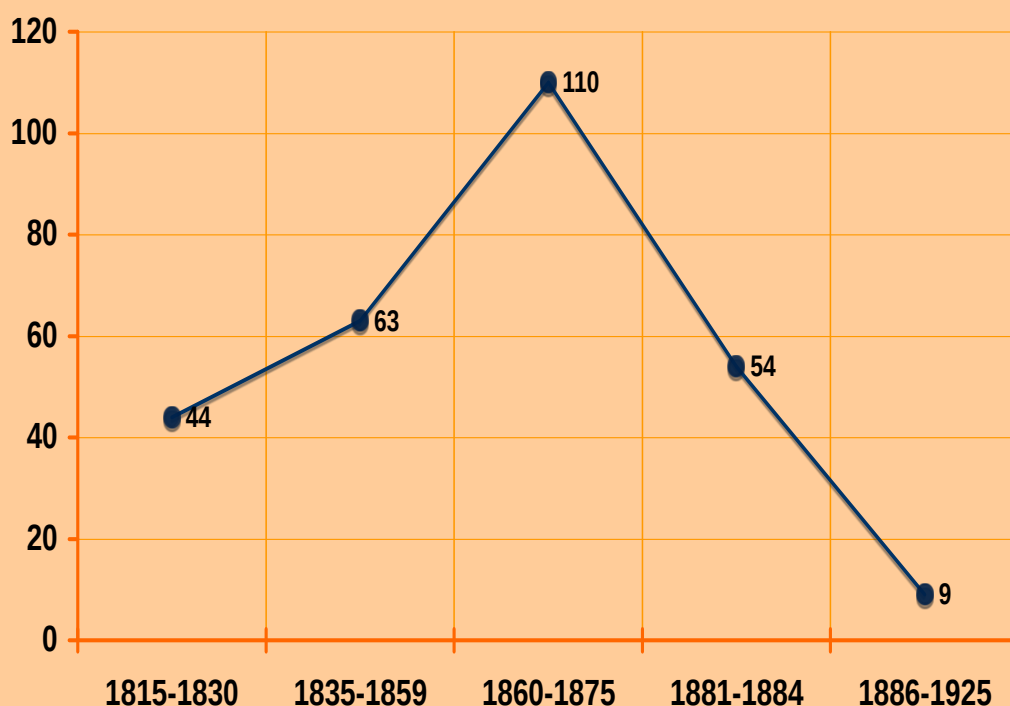
²⁸ Rôles de désarmement du Quartier maritime d’Auray, année 1869, n° 489, cote 6P4 (29), SHD-DM-ALt.

²⁹ Rôles de désarmement du Quartier maritime d’Auray, année 1876, n° 876, cote 6P4 (69), et année 1879, n° 1017, cote 6P4 (87), SHD-DM-ALt.

qu’il quittait le 2 juillet suivant chargé de « *bois de Campeche et divers* », destiné à Falmouth (Cornwall)³⁰, « *bois tropical* », embarqué à Libreville (Gabon) sur le trois-mâts *Saint Antoine*, qui appareillait le 31 mars 1890 pour Hamburg³¹, « *1 126 tonnes de charbon* », chargées à Newport (Pays de Galles) sur le trois-mâts *Suzanne Boulet*, parti le 22 août 1895 pour La Plata (Argentine, reparti le 10 novembre de Buenos Aires pour Rosario, chargé de « *diverses marchandises* » et appareillant le 26 février 1896 pour Falmouth avec une cargaison de « *froment* »³² et, pour conclure ce maigre bilan, « *sel* », chargé à Lisboa le 25 juin 1901 sur le brick *Eugène-Raoul*, à destination de Saint-Pierre et Miquelon, dont il repartait le 16 août avec un chargement de « *morue salée* », pour Bordeaux³³.

Les propriétaires des longs courriers armés dans les ports du Morbihan

Figure 12 – Nombre total d'armateurs en fonction des périodes



Compte tenu du nombre de documents disparus ou détériorés, force nous est de livrer un bilan nécessairement incomplet ; nous nous limiterons à constater que, au cours de la période allant de 1815 à 1925, deux cent soixante-seize propriétaires uniques et quiritaires se font connaître des administrations chargées des formalités afférentes à la navigation.

³⁰ *Rôles de désarmement du Quartier maritime d'Auray, année 1888*, n° 579, cote 6P4 (123), SHD-DM-ALt.

³¹ *Rôles de désarmement du Quartier maritime de Vannes, année 1891*, n° 563, cote 4P8 (131), SHD-DM-ALt.

³² *Rôles de désarmement du Quartier maritime de Vannes, année 1896*, n° 388, cote 4P8 (145), SHD-DM-ALt.

³³ *Rôles de désarmement du Sous-Quartier maritime de Redon, année 1902*, n° 154, cote 5P5 (42), SHD-DM-ALt.

Répartition de la propriété des long-courriers.

Entre 1815 et 1830, période où les flottilles marchandes se reconstituent après le retour de la paix en Europe, tous les investisseurs, de Lorient à Nantes, misent sur les long-courriers armés dans le Quartier de Vannes. Les années courant de 1831 à 1859 voient la reconduction d’un même intérêt pour ce quartier maritime ; à une exception près, le négociant bayonnais Labrousche, attaché à Belle-Ile par des liens commerciaux anciens, tous les possédants sont enregistrés à Vannes. Le nombre de ces derniers culmine au cours de la période 1860-1875, qui coïncide avec la multiplication des armements au grand cabotage dans les ports du Morbihan, expansion concomitante au renforcement du trafic charbonnier avec les ports gallois. Cet accroissement des échanges entre les deux Bretagne était, nous le savons, lié au développement de l’industrie métallurgique. Parallèlement, les exportateurs de Swansea, Cardiff ou Sunderland, pour satisfaire les demandes de négociants implantés dans d’ex-colonies d’Amérique du Sud ou en Chine, désireux d’importer de la houille pour lancer localement une industrie de transformation, ont recours à des bricks ou des trois-mâts morbihannais suffisamment volumineux pour emporter outre océans des cargaisons assez importantes pour être rentables. Auray, dont la construction navale reste active, s’intéresse alors à l’armement au long cours et plusieurs investisseurs locaux s’intègrent au groupe toujours très fourni des « Vannetais ». La concurrence des steamers britanniques devient telle dès les années 1880 que l’armement au long cours perdit graduellement de son intérêt aux yeux d’armateurs morbihannais incapables, faute de capitaux³⁴, de suivre l’innovation technique ; la période 1881-1884 concerne uniquement des attirés par Vannes et les dernières années – de 1886 à 1925 – voient quelques capitaines, de rares entrepreneurs ou négociants se risquer encore, parfois à leurs risques et périls³⁵, à investir dans l’armement au long cours.

Douze « nantis » ont investi dans dix sociétés quirataires de Vannes et une d’Auray³⁶ : Paul-Julien Le Fol, son neveu Julien fils, Louis Ridet – tous constructeurs de navires à Vannes –, Pierre Le Ret fils, de Port-Navalo, Prosper Michondart, de Sarzeau, Joachim Stéphan, d’Arzon, trois capitaines au long cours ou au cabotage en retraite, Maître Hervieux, notaire, Frédéric Magrez, négociant, Julien Nadan, maître cordier et propriétaire terrien, Julien Placier, marchand de vin en gros, tous quatre notables de Vannes, Clément Talhouarn, voilier à Sarzeau, Claude Cardinal, forgeron de marine à Nantes. Le recours à ces sociétés en actionnariat concernait surtout l’armement dans le quartier maritime de Vannes, où les administrations concernées enregistrent deux cent quarante-sept possédants différents, là où le Quartier d’Auray se limite à vingt-six – dont un à Belle-Ile³⁷ – et Hennebont à trois. Ces chiffres, nous l’avons déjà signalé, restent très sujets à caution, car biaisés par la destruction d’archives maritimes ou judiciaires.

³⁴ Ce problème des sources de financement se combinait à l’immobilisme de capitaines ou d’armateurs au long cours, farouchement hostiles à la machine ; à de rares exceptions près, les ports de commerce français continuèrent à lancer des voiliers, avec pour résultat de rendre obsolète ou peu s’en faut la flotte marchande nationale dès avant 1914.

³⁵ Il en allait ainsi en 1925 pour trois Hennebontais dont la goélette *Rintintin* se fracassa sur la côte de Cornouaille britannique en rentrant de Saint-Pierre & Miquelon.

³⁶ Il s’agit de la société du brick *L’Alphée*, de 207 tonneaux, partagé en dix-neuf quirats de 1/120 à 50/120, armé au long cours en 1862 (*Rôles de désarmement du Quartier maritime de Vannes, année 1863*, n° 17, cote 4P8 (57), SHD-DM-ALt.)

³⁷ Le bureau d’Inscription maritime du Palais dépend toujours d’Auray en 1843 ; le port devient le siège du Quartier maritime de Belle-Ile en 1868, avec autorité sur son île, Houat et Hoëdic (Beauchesne Geneviève, *Les quartiers maritimes du Sud-Bretagne*, 1958, SHD-DM-ALt.).

Deux des douze voiliers armés au long cours dans le quartier maritime de Vannes entre 1815 et 1830 appartiennent à un propriétaire unique : le brick *La Jeune Olympe*³⁸, construit en 1813 à la demande des frères Alexandre³⁹ et Joseph Soymié, négociants de Vannes, et le brigantin *La Sirène*⁴⁰, attaché à Redon en 1829 par le marchand Joseph Cléris, de Penerff. Cinq unités se partagent entre cinq et vingt et un quirataires. En ce qui concerne les cinq derniers, seul l’actionnaire mandaté pour l’armement des navires est cité sur le rôle de désarmement ou le registre des matricules.

Onze unités sont armées au long cours entre 1835 et 1859 ; la goélette armée au Palais appartient au seul Joseph Labrousche, gros négociant et armateur de Bayonne ; cinq de celles attachées à Vannes appartiennent à un capitaine au long cours ou un maître au cabotage en retraite, trois autres sont détenues par nombre indéterminé de sociétaires, brick – ou brick-goélette – *Les Deux Sœurs* est partagé entre vingt-cinq quirataires – dont six résident hors du Morbihan – et le trois-mâts *Anna* entre vingt-neuf – douze Quimpérois, neuf Douarnenistes, un Brestois, six Ildarais, un Vannetais –.

Auray et Vannes arment chacun sept long-courriers entre 1862 et 1875. Quatre des Alréens appartiennent à un unique propriétaire, des capitaines, deux sont financés par deux copropriétaires, un – *L’Alphée* – se partage entre dix-neuf quirataires. Un seul des Vannetais, le brick *Angélina*⁴¹, appartient au capitaine au cabotage Ange-Marie Jean, de l’Île aux Moines ; le trois-mâts *Le Zouave*⁴² est armé par son capitaine Joachim Morice, de Sarzeau, à qui ses actionnaires ont délégué leurs pouvoirs ; les cinq autres sont respectivement détenus par huit, onze, seize, et dix-huit quirataires. Le brick *Le Splendide* en rassemble trente-sept, parmi lesquels se trouve un négociant algérois⁴³.

Quatre long-courriers sont armés à Vannes entre 1881 et 1884. Le brick-goélette *L’Ange Gardien* est codétenu par trente-neuf quirataires, dont vingt-huit résident en presqu’île de Rhuys⁴⁴. Le brick *D’Artagnan* appartient à quatorze sociétaires⁴⁵, le brick *Philosophe* à un « sieur » Moyon⁴⁶, le trois-mâts *Joséphine-Marie* au capitaine Jean Lorho, de l’île d’Arz⁴⁷.

³⁸ Folio 99, n° 389, *Registre de matricules des navires de commerce et de pêche du Quartier maritime de Vannes, années 1814 à 1824*, côte 4P6 (1), n° 113, *Rôles de désarmement du Quartier maritime de Vannes, année 1819*, cote 4P8 (1), n° 199, année 1821, cote 4P8 (2), SHD-DM-ALt.

³⁹ Celui-ci se fixait en 1819 à Étel, écart d’Erdeven, dont il devenait le maire du mois d’août 1830 au mois d’octobre 1837 (Archives municipales de la commune d’Erdeven)

⁴⁰ Folio 4, n° 10, *Registre de matricules des navires de commerce et de pêche du Quartier maritime de Vannes, années 1814 à 1824*, côte 4P6 (1), SHD-DM-ALt.

⁴¹ Folio 541, n° 1618, *Registre de matricules des navires de commerce et de pêche du Quartier maritime de Vannes, années 1869 à 1874*, côte 4P6 (5), SHD-DM-ALt ; folio 291, *Registre de francisation du bureau de la Douane de Vannes, années 1865 à 1875*, cote P 583, ADM Vannes.

⁴² Folio 460, n° 1376, *Registre de matricules des navires de commerce et de pêche du Quartier maritime de Vannes, années 1869 à 1874*, côte 4P6 (5), SHD-DM-ALt

⁴³ Ce voilier de 189,67 tonnes, construit en 1862 par le chantier Le Fol, à Vannes, est armé à cinq reprises au long cours entre 1864 et 1870 (Folio 348, n° 1044, *Registre de matricules des navires de commerce et de pêche du Quartier maritime de Vannes, années 1859 à 1869*, côte 4P6 (4), SHD-DM-ALt ; folio 247, *Registre de francisation du bureau de la Douane de Vannes, années 1865 à 1875*, cote P 583, ADM Vannes).

⁴⁴ Rôle 430, *Rôles de désarmement du Quartier maritime de Vannes, année 1881*, côte 4P8 (105), SHD-DM-ALt ; folio 274, *Registre de francisation du bureau de la Douane de Vannes, années 1865 à 1875*, cote P 583, ADM Vannes.

⁴⁵ Folio 103, n° 306, *Registre de matricules des navires de commerce et de pêche du Quartier maritime de Vannes, années 1881 à 1886*, côte 4P6 (7), SHD-DM-ALt ; folio 287, *Registre de francisation du bureau de la Douane de Vannes, années 1865 à 1875*, cote P 583, ADM Vannes).

⁴⁶ Folio 680, n° 2133, *Registre de matricules des navires de commerce et de pêche du Quartier maritime de Vannes, années 1875 à 1880*, côte 4P6 (6), SHD-DM-ALt

⁴⁷ Folio 750, n° 2377, *Registre de matricules des navires de commerce et de pêche du Quartier maritime de Vannes, années 1875 à 1880*, côte 4P6 (6), SHD-DM-ALt

En dehors du trois-mâts *Jean Ango*, propriété de MM. Besnard & Cie, négociants à Vannes, et de la goélette *Nénette et Rintintin*, partagée entre Henri Joubert, sa tante Madame Laboissière et M. Fernand Lemaître, les cinq autres long-courriers – un Alréen, quatre Vannetais – appartiennent à trois capitaines au long cours, un capitaine au cabotage et un constructeur.

Lieu de résidence des propriétaires des long-courriers.

◆ *navires armés dans le quartier maritime de Vannes.*

Deux cent quarante propriétaires ou quirataires apparaissent dans les divers documents d’archives qui couvrent les années 1815 à 1895. Douze ports, villages ou îles se détachent du lot (Figure 13).

Domicile	Année (s)	Nombre	Domicile	Année (s)	Nombre
Vannes	1815-1886	60	Arzon	1850-1890	10
Port-Navalo	1859-1868	28	Douarnenez	1856	9
Saint-Gildas-de-Rhuys	1868-1881	23	Île aux Moines	1817-1889	9
Nantes	1819-1881	13	Île d’Arz	1817-1882	9
Quimper	1856	12	Auray	1841-1881	6
Redon	1818-1895	11	Lorient	1817-1869	6

Figure 13 – Lieux de résidence les plus fréquemment cités

Vannes et la presqu’île de Rhuys regroupent clairement la majorité des possédants ; on peut toutefois relever que Saint-Gildas résiste jusqu’en 1881 tandis que Port-Navalo n’est plus cité après 1869, contrairement à sa commune-mère d’Arzon, encore présente en 1890. Les relations avec le milieu du négoce et de l’armement nantais perdurent clairement, tandis que les rapports avec Lorient demeurent tièdes. Les îles du Golfe du Morbihan restent un vivier de capitaines et d’armateurs prêts à investir pour soutenir les échanges commerciaux locaux. La présence de Quimper et Douarnenez, que nous avons précédemment évoquée, reste fortuite, car leurs investisseurs ne se sont intéressés qu’à l’armement du seul trois-mâts *Anna*. Par contre, les résidents de Redon et d’Auray se répartissent plus largement.

Quarante-huit détenteurs de navires ou de quirats se répartissent entre vingt-huit ports, villes ou villages répartis tant en Bretagne que sur l’ensemble du territoire français et l’Afrique du Nord (Figure 14).

Domicile	Année (s)	Nombre	Domicile	Année (s)	Nombre
Bordeaux	1817-1881	4	Camaret	1881	1
Damgan	1865	4	Damgan (Ambon)	1819	1
Dunkerque	1841	3	Elven	1869	1
Muzillac	1819-1865	3	Erdeven (Étel)	1825	1
Sarzeau	1835-1884	3	Ferrières-Montargis	1841	1
Baden	1841	2	Gruissan (Aude)	1857	1
Bordeaux-La Bastide	1869-1881	2	Hennebont	1884	1
Hennebont (Saint-Caradec)	1841	2	Inzinzac	1841	1
Rennes	1818	2	Libourne	1841	1
Alger	1868	1	Palais (Belle-Ile)	1818	1
Allaire	1841	1	Paris	1817	1
Bègles	1841	1	Penerff	1830	1
Brest	1856	1	Rouen	1825	1
Caen	1818	1	Séné	1901	1

Figure 14 – Lieux de résidence moins fréquemment cités

◆ *navires armés dans le quartier maritime d’Auray.*

Faute de documents exploitables, nous devons faire état d’un nombre de possédants limité à vingt-sept (Figure 15).

Domicile	Année (s)	Nombre	Domicile	Année	Nombre
Bordeaux	1862	6	Lorient	1862	1
Auray	1862-1870	4	Camaret	1862	1
Vannes	1862	3	Carnac (Bourg)	1875	1
Ile aux Moines	1862	3	Crac’h (Le Plessis)	1862	1
Baden	1869	2	La Trinité-sur-Mer	1868	1
Nantes	1862	1	Rouen	1862	1
Ile d’Arz	1887	1	Sunderland (UK)	1868	1

Figure 15 – Lieux de résidence des propriétaires ou quirataires du Quartier d’Auray

Les relations entre Auray et Bordeaux perdurent ; il en va de même avec le quartier maritime de Vannes et on peut constater que des étrangers participent au financement.

◆ *navires armés dans les préposats d’Auray et Lorient.*

Un négociant bayonnais arme une goélette à Belle-Ile, deux Hennebontais et une Blésoise possèdent une goélette armée à Hennebont.

Profession ou état des propriétaires des long-courriers.

Les documents d’archives négligent de nous instruire de l’activité professionnelle – éventuelle – de cent vingt-trois des deux cent soixante-huit possédants recensés (Figure 16).

Profession	Nombre	Profession	Nombre
capitaine au cabotage	34	cultivateur	2
négociant	30	notaire	2
veuve	14	pouleur	2
célibataire (femme)	13	avitailleur	1
propriétaire	12	boulangier	1
capitaine au long cours	9	capitaine marin en retraite	1
constructeur	5	commerçant	1
voilier	4	entrepreneur	1
forgeron	3	épouse	1
marchand	3	fondeur	1
armateur	2	opticien	1
cordier	2	<i>inconnue</i>	<i>123</i>

Figure 16 – Profession ou état des propriétaires des long-courriers

Il ressort de cette liste que les métiers ou états en rapport direct ou indirect avec le monde maritime investissaient pour favoriser son activité ; relevons ainsi que six veuves de capitaines reprenaient les parts de leur époux, la plupart du temps en attendant que l’aîné des garçons ait terminé sa formation de capitaine au long cours ou au cabotage. On remarque l’intérêt des veuves aisées – au nombre de huit –, des demoiselles rentières et des propriétaires fonciers pour le commerce maritime. On ne peut douter que Madame Cuisinier, seule épouse citée, ait suivi son conjoint, négociant important de Redon, pour financer la société du brick

Les Deux Sœurs. La présence de l’opticien nantais Dubas dans la société quirataire du trois-mâts *L’Arc-en-Ciel*⁴⁸ peut étonner ; il importe de préciser que le forgeron de marine Claude Cardinal et le voilier Pierre Xau, tous deux nantais, ont participé à l’équipement du navire.

Les capitaines de long-courriers armés dans les ports du Morbihan

Faute de documents, leur liste restera brève. Cinquante-deux sont cités ; trente-sept de ces capitaines sont salariés, six possèdent en totalité le voilier qu’ils commandent, neuf en sont quirataire, parfois privilégié, comme Aimé Lappartient, détenteur de 67/100 du trois-mâts *Arc-en-Ciel*, Mathurin Ségalo, possesseur de 70/100 du brick *Protégé de Marie*⁴⁹, ou encore Joachim Mauffret et ses 690/1000 du brick *Lesage*⁵⁰.

À de rares exceptions près, les capitaines résidaient dans le quartier maritime où était armé le long-courrier ; relevons cependant les capitaines Jacques Delaplanche, du Quartier de Granville, commandant du trois-mâts *Saint-Antoine* en 1889⁵¹, François Pertus, du Quartier de Bordeaux, maître à bord du brick *Les Deux Sœurs*, en 1841, ou encore Marie, François Peyrano, du Quartier de Marseille, à la barre du brick-goélette *L’Ange Gardien*, en 1880⁵².

Il semble exceptionnel que des capitaines salariés aient passé plus d’une année sur la dunette des long-courriers ; seuls les propriétaires jouissaient d’une période de trois années consécutives à la barre, tels Aimé Lappartient ou Joachim Mauffret, déjà cités.

Nous pouvons conclure en soulignant que la pratique du long cours suscita dans les quartiers maritimes du Morbihan beaucoup moins d’intérêt que le cabotage ; les armateurs préféraient la relative sécurité des trajets côtiers ou péri-européens aux aléas d’un voyage lointain contraignant à un investissement important, fonction directe de la taille du navire – encore que certains n’aient pas hésité à faire traverser l’Atlantique en hiver par des voiliers relativement légers – ; d’autres ont préféré opter pour un armement mixte de leur (s) unité (s), mêlant cabotage international et long cours.



⁴⁸ N° 258, *Registre de francisation du bureau de la Douane de Vannes, années 1865 à 1875*, cote P 583, ADM Vannes.

⁴⁹ N° 285, *Registre de francisation du bureau de la Douane de Vannes, années 1865 à 1875*, cote P 583, ADM Vannes.

⁵⁰ N° 283, *Registre de francisation du bureau de la Douane de Vannes, années 1865 à 1875*, cote P 583, ADM Vannes.

⁵¹ N° 563, *Rôles de désarmement du Quartier maritime de Vannes, année 1890*, cote 4P8 (131), SHD-DM-ALt.

⁵² N° 1587, *Rôles de désarmement du Quartier maritime de Vannes, année 1880*, cote 4P8 (105), SHD-DM-ALt.