

LE CABOTAGE DANS L'ARRONDISSEMENT MARITIME DE LORIENT (1815-1914)

2ème partie

Michel Perrin

L'armement au cabotage dans le 3e arrondissement maritime en 1912

En 1912, l'arrondissement maritime de Lorient est doté depuis 1892 d'un sous-arrondissement, celui de Nantes, qui administre désormais le quartier du Croisic¹.

Les statistiques de la Chambre de Commerce de Lorient nous apprennent que le port arme plus du tiers des caboteurs attachés dans le Morbihan. Ces vapeurs ou ces voiliers sont aménagés pour le transport du charbon et des poteaux de mine². L'importation de la houille et de ses dérivés sur le littoral du Morbihan dépend surtout des caboteurs³. Ces importations de charbon sont essentielles pour Lorient : le port possède depuis 1900 une flottille de chalutiers à vapeur, dont le développement se confirme à partir de 1904⁴. Par ailleurs, les besoins de l'industrie locale et la demande en charbon à usage domestique, fortement augmentés dans le secteur de Lorient, exigent un accroissement des apports.

Hennebont, son proche voisin, pratique toujours un cabotage généraliste. Et les Forges, sises à Kêrglaw en Lochrist, s'assurent un approvisionnement régulier en charbon, grâce au steamer *Cirages Français*⁵ et aux chalands⁶ qui remontent le Blavet depuis Lorient.

Vannes – avec son satellite Redon – et Auray arment toujours au cabotage, en dépit d'un rendement devenu aléatoire. Un vapeur assure toujours en 1912 un service côtier⁷.

Groix, Étel et Port-Louis misent très largement sur la pêche. Toutefois, leurs armateurs, très majoritairement propriétaires de voiliers, investissent plutôt dans la profitable pêche thonière et, contrairement à Lorient, regardent le chalutage – pratiqué en hiver et au printemps avec le malcommode chalut à perche – comme une activité de complément d'une

¹ *Les quartiers d'Inscription Maritime*. Guide des Archives de Loire-Atlantique, 1962

² Pascal Boisson, « L'armement charbonnier Marcesche (1898-1939) », *Codrul Cosminului*, XVIII, 2012, No. 2, p. 229-248.

³ Les Chemins de fer d'Orléans ont eux aussi recours à la brique lorientaise pour leurs machines (Charles Robert-Muller, *Lorient port charbonnier et la vie économique de la Bretagne*, Paris, 1926, 92 p.)

⁴ Pascal Boisson, *Émile Marcesche (1868-1939) : une trajectoire entrepreneuriale*, Thèse de Doctorat en Histoire contemporaine, Université de Bretagne-Sud, Lorient, 2010

⁵ Le consortium européen « La société des Cirages Français » a acquis en 1880 l'établissement des frères Trottier (« 1860. Hennebont se forge un avenir », *Tourisme et Loisirs en Bretagne*, 2009)

⁶ Registre de matricules des navires de commerce et de pêche, années 1905 à 1911, folios 218, 259, 302, cote 9P2 (11), SHD-DM-ALt.

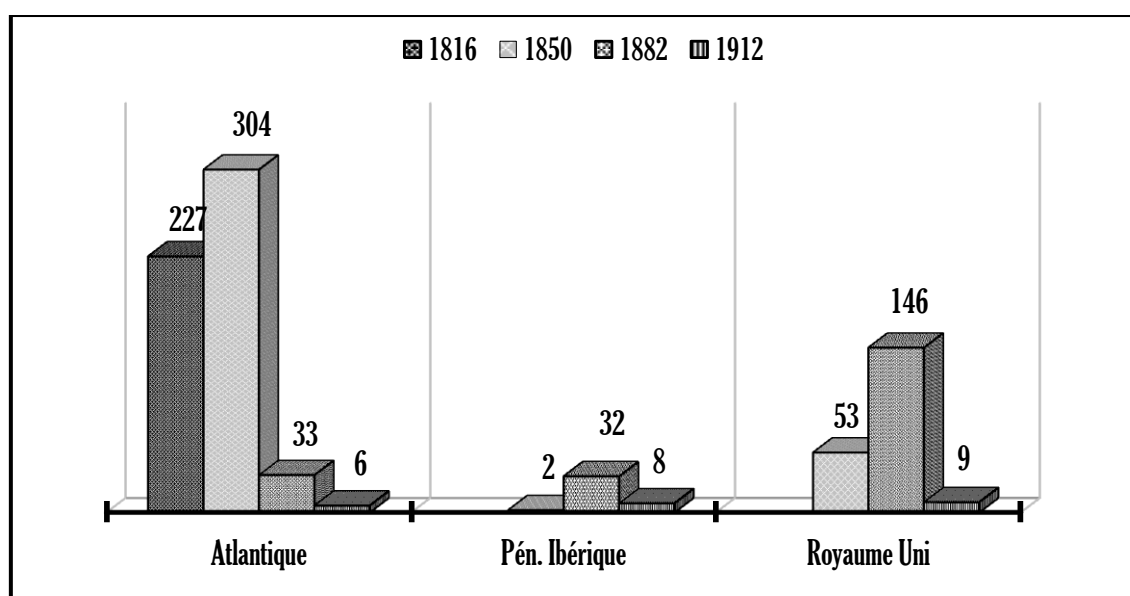
⁷ Il s'agit du *Mor Bihan*, vapeur de 51,34 tonneaux, attaché à Vannes en 1905 (Rôle de matricules des navires de commerce et de pêche du quartier maritime de Vannes, cote 4P6 (12), SHD-DM-ALt).

rentabilité relative. Pour eux, le cabotage et le bornage sont d'un usage fugace, sauf à Groix, où les vapeurs assurent le transbordement régulier des passagers et des marchandises vers l'île⁸.

L'aire d'exercice des ports du 3^e Arrondissement en 1912

Vannes et Auray s'évertuent à soutenir la comparaison face à Lorient et à Hennebont. Le transport de langoustes et de homards permet à Quiberon d'entretenir des relations avec les Halles de Paris ; les échanges avec le Pays de Galles maintiennent d'autre part une petite activité de cabotage international. Quant à Groix, il apparaît que l'armement d'un unique dundee au cabotage national, limité à six semaines courant sur les mois d'avril et mai 1912, relève du hasard⁹.

Chiffres comparatifs de la fréquentation des trois aires de cabotage résiduelles en 1912



La comparaison est sans appel : le trafic de cabotage est au plus bas, quelle que soit l'aire considérée. Fait que confirment les registres de rôles de désarmement de Vannes¹⁰ et de Belle-Île¹¹, où les caboteurs occupent une place des plus limitées. L'absence des rôles de Lorient et d'Hennebont fausse nécessairement notre appréciation, tout particulièrement en ce qui concerne le trafic avec le Royaume Uni. Toutefois, le nombre limité de caboteurs que recensent les registres de francisation de la Douane et les registres de matricules de l'Inscription maritime incitent à prendre en considération les données recueillies par Charles Robert-Muller¹² : ce dernier nous apprend que chaque navire effectue quatre à cinq allers et retours par an, ce qui s'accorde aux 49 768 tonnes de poteaux de mine exportées vers Cardiff et aux 123 494 tonnes de charbon gallois débarquées à Lorient en 1912 que cite Pascal Boisson¹³. En ce concerne Hennebont, Julien Amghar rappelle qu'à la fin du XIX^e siècle,

⁸ Il s'agit des vapeurs *Ile de Groix n° 1* et *Port-Tudy* (Rôle de matricules des navires de commerce et de pêche du quartier maritime de Groix, cote 8P2 (3), SHD-DM-ALt).

⁹ Rôles de désarmement du Quartier maritime de Groix, n° 173, cote 8P1 (119), SHD-DM-ALt. En outre, le nom de l'affrèteur n'est nullement mentionné.

¹⁰ Cote 4P8 (162), SHD-DM-ALt

¹¹ Cote 3P2 (157), SHD-DM-ALt

¹² Charles Robert-Muller, *opus cité*

¹³ Pascal Boisson, *opus cité*

20 000 tonnes y sont exportées et 10 à 12 000 tonnes importées, avec un mouvement annuel de près de cinq cent navires¹⁴. L'auteur admet toutefois que l'activité ralentit par la suite. Les statistiques de la Chambre de Commerce ne permettent pas de déterminer dans quelles proportions¹⁵.

La flotte de cabotage du 3^{ème} Arrondissement maritime

Les types des cinquante-deux navires utilisés en 1912 sur les trajets de cabotage ou de bornage nous sont connus. La progression de la propulsion à vapeur dans la flottille du quartier maritime de Lorient est indéniable¹⁶. En ce qui concerne les Quartiers de Groix, de Belle-Île et de Vannes, l'évolution technique touche uniquement les navires armés au bornage. Et le Quartier d'Auray arme uniquement des voiliers.

Types de navires en service au cabotage et au bornage en 1912

Quartier maritime	Type du navire Port d'attache	Sloop à tapecul	Goélette	Vapeur	Brick-goélette	Cargo-boat à vapeur	Lougre	Brick	Chaloupe non pontée	Chaloupe pontée	Sloop ponté	Nombre
Auray	Auray				1		2	1				4
Idem	Quiberon	2	2									4
Belle-Île	Belle-Île	1		4								5
Groix	Groix	1		2								3
Lorient	Lorient	3	2	1		6			1	1	1	15
Idem	Hennebont		3			1						4
Vannes	Vannes	5	3	1	6		1	1				17
	Totaux :	12	10	8	7	7	3	2	1	1	1	52

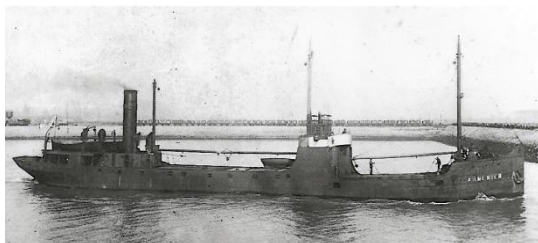
Les sloops à tapecul grées *dundee* s'affirment ; certains armateurs préfèrent en effet acquérir ces navires d'un volume souvent similaire à celui de goélettes, car ils peuvent les affecter indifféremment au cabotage et à la pêche, le plus fréquemment thonière.

¹⁴ Julien Amghar, « *Les petits ports et les usages du littoral, en Bretagne, au XIX^e siècle* », thèse de doctorat en Histoire, Université de Bretagne Sud, Lorient, 2006.

¹⁵ Les seules statistiques dont nous disposons sont celles de la Chambre de Commerce et d'Industrie : pour les années 1923 à 1927, 109 606 tonnes de poteaux de mine ont été exportées d'Hennebont, et 268 795 de Lorient ; dans le même temps Vannes en exportait 16 405. Entre 1927 et 1929, Lorient importait 584 166 tonnes de charbon britannique, Hennebont 201 823 et Vannes 9 836 (Statistiques de Chambre de Commerce et d'Industrie du Morbihan, cotes 5ETP 831 et 5ETP 832, ADM Vannes). Quoique toujours délicate, la comparaison peut prendre appui sur l'étude de Charles Robert-Muller, qui nous procure les données suivantes : de 1924 à 1925, 221 720 tonnes de charbon débarquent à Lorient et 67 000 à Hennebont.

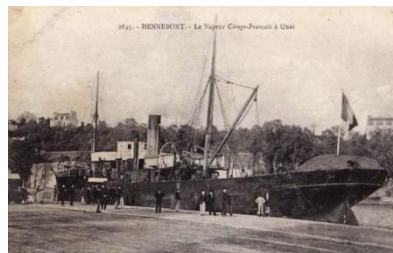
¹⁶ Les plus gros vapeurs y sont désormais dénommés *cargo-boats*.

***Le vapeur charbonnier
Armenier (Cie Le Brise)***



(document Pol Calloch)

***Le vapeur charbonnier
Cirages Français***



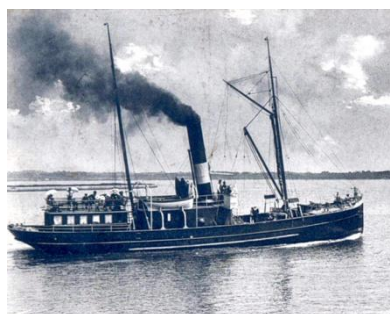
(document Pol Calloch)

Le vapeur Ile de Groix n° 1



(document Pol Calloch)

Le vapeur Port-Tudy



(document Pol Calloch)

La jauge des quelques bricks, bricks-goélettes ou goélettes en service reste similaire à celle de leurs prédécesseurs de 1882 ; les sloops à tapecul grées *dundee* armés au grand cabotage sont beaucoup plus volumineux tandis que les *dundees* armés plus ou moins occasionnellement au bornage restent de petites unités.

Relevons la puissance motrice des vapeurs, très différente selon leur usage : les machines des cargos charbonniers développent de 420 à 770 chevaux, tandis que celles des borneurs se cantonnent entre 80 et 350 chevaux.

Les ports de construction de cinquante de ces navires s'éparpillent au long du littoral français et de côtes relevant de la Couronne britannique. L'origine de deux goélettes attachées à Hennebont¹⁷ reste inconnue.

Sites de construction et nombre d'unités en service en 1912 construites sur chaque site

Port de construction	Nombre	Port de construction	Nombre	Port de construction	Nombre	Port de construction	Nombre
Boulogne	2	La Richardais	1	Chantenay	5	Poole (UK)	2
Fécamp	2	Binic	2	Rezé (Norkiouze)	2	Bowling (UK)	1
Étaples	1	Paimpol	1	Nantes	9	Middlesbrough (UK)	1
Dieppe	1	Le Palais	3	Les Sables	1	Paisley (UK)	1
Argenteuil	1	Redon	2	Royan	1	Renfrew (UK)	1
Saint-Vaast-la-Hougue	1	Le Croisic	1	Bayonne	1	Kingston-upon-Thames (UK)	1
Saint-Malo	4	Méan	2	Halifax (Nouvelle-Écosse)	1	Liverpool (UK)	1

¹⁷ Il s'agit d'*Anna-Marie*, unité de 125,50 tonneaux, attachée à Hennebont le 26 juillet 1897 (folio 2, Registre de comptes ouverts de la Douane, Hennebont, cote P 1572, ADM Vannes) et *Marie-Eugénie*, unité de 129,42 tonneaux, attachée à Hennebont le 29 juillet 1905 (folio 5, Registre de comptes ouverts de la Douane, Hennebont, cote P 1572, ADM Vannes)

Nantes paraît s'imposer, tant pour la construction des navires à vapeur – construction où Chantenay le complète – que de voiliers – il reçoit ici l'appoint de Méan et Norkiouse en Rezé –. Les ports étrangers livrent le plus souvent des vapeurs, quoique deux dundées aient été lancés à Poole¹⁸.

Bien des caboteurs sont âgés. Les vapeurs destinés au transport local de passagers et de fret armés à Belle-Île et à Groix n'échappent pas à cette règle : quarante ans pour *Bellilois*, seize, quinze et quatorze années pour les trois *Union* attachés au Palais, onze et dix pour *Ile de Groix n° 1* et *Port-Tudy*, armés à Port-Tudy. Quatre des huit vapeurs du quartier maritime de Lorient¹⁹ naviguent eux aussi depuis plus de dix ans, dont *Abertay*, lancé à Renfrew en 1888²⁰. Signalons la valeur d'achat du vapeur *Scorff*, propriété de la Société Armoricaïne de Bois & Charbons François-Marie Le Brise²¹ : elle se monte à 400 000 francs en 1907²².

La propriété de navires armés au cabotage dans le 3^{ème} Arrondissement en 1912.

Trente-deux armateurs ou sociétés d'armement possèdent la totalité de trente-huit caboteurs et cent trente-sept quirataires de seize navires²³ totalisent cent soixante-quatorze « affirmations de propriété ». Les Établissements Émile Marcesche & Cie, propriétaires en totalité des vapeurs *Armorik*, *Arez* et *Arvor*²⁴, détiennent aussi 1/92 du vapeur *Irma*²⁵. Ces navires assurent le transport de poteaux de mine vers le Pays de Galles, et en reviennent chargés de houille et de coke. La société Armoricaïne de Bois & Charbons François-Marie Le Brise, concurrente directe, met en service sur les mêmes trajets les vapeurs *Abertay*, *Coat Coal*²⁶ et *Scorff*. L'armement Joubert père, d'Hennebont, préfère jouer sur la polyvalence de ses voiliers caboteurs²⁷, *Anna-Marie*, *Marie-Eugénie* et *Procellaria*²⁸.

A l'exception de la Cie des Vapeurs Lorientais et Port-Louisiens, propriétaire du transbordeur *Port-Tudy*, et de la Cie Vannetaise de Navigation²⁹, qui exploite le vapeur *Mor Bihan*, les propriétaires d'un seul caboteur arment un voilier. Dans les ports du quartier maritime de Vannes, ces armateurs acquièrent généralement d'anciennes goélettes terreneuvières et autres grands voiliers d'occasion ou limitent leurs prétentions à des sloops à tapecul, eux aussi âgés.

La majorité des propriétaires exerce une profession en rapport avec le monde maritime et le quartier maritime de Vannes possède le plus grand nombre de capitaines-armateurs, onze

¹⁸ *Notre Dame des Flots* (95,75 tonneaux) (folio 331) et *Mildred* (101,79 tonneaux) (folio 246), tous deux attachés à Vannes (Registre de matricules des navires de commerce et de pêche du quartier maritime de Vannes, cote 4P6 (12), SHD-DM-AL)

¹⁹ Les petits vapeurs qui effectuent le transport de passagers sur la rade de Lorient ne peuvent être pris en compte, tant le parcours effectué est réduit.

²⁰ Registre de francisation du bureau de la Douane de Lorient, années 1899 à 1909, folio 60, cote P 1761, ADM Vannes, et Annuaire du Bureau Veritas, année 1913, *non coté*, SHD-DM-ALt

²¹ Registre de francisation du bureau de la Douane de Lorient, années 1899 à 1909, folio 134, cote P 1761, ADM Vannes.

²² Soit très précisément 1 467 247 euro (Données INSEE 2010). Le mode de financement de cet achat est inconnu.

²³ Ces sociétés de navires apparaissent sur les registres des Douanes, l'annuaire du Bureau Veritas et les minutes des Tribunaux de Paix cantonaux.

²⁴ Registre de francisation de la Douane, Lorient, années 1899 à 1909, folios 45, 69 et 186, cote P 1761, ADM Vannes et Registres de matricules de navires, folios 320 et 322, cote 9P2 (11) et folio 431, cote 9P2 (12), SHD-DM-ALt.

²⁵ Registre des comptes ouverts de la Douane, Lorient, folio 144, Registres de matricules de navires, folio 432, cote 9P2 (12), SHD-DM-ALt.

²⁶ Registre de francisation de la Douane, Lorient, années 1876 à 1899, folio 201, cote P 1761, ADM Vannes.

²⁷ *Le Nouvelliste du Morbihan*, juin 1912, Archives municipales d'Hennebont.

²⁸ Registre des comptes ouverts, bureau de la Douane, Hennebont, années 1897 à 1935, folio 7, cote P 1572, ADM Vannes.

²⁹ Cette société est créée par MM. Vette et Rudler en 1905 (Registre des matricules des navires, Quartier de Vannes, folio 19, cote 4P6 (12), SHD-DM-ALt).

en l'occurrence. Le Quartier de Lorient concentre les entrepreneurs et négociants : MM. Marcesche, Le Brise, lorientais, Henry Joubert, armateur et négociant hennebontais, la Compagnie des Cirages Français, dont le siège se trouve à Paris.

L'immense majorité des propriétaires ne résident pas dans le quartier d'immatriculation de leurs caboteurs. Quatre résidents de Pont-Aven s'intéressent à l'armement en Morbihan et le capitaine au cabotage – en retraite ? – Gustave Le Bourdieu, domicilié à Jersey, acquiert le brick *L'Océan*³⁰.

Les quiritaires s'avèrent en règle générale membres d'une seule société. L'unique exception concerne huit notabilités de Belle-Île associées³¹ pour créer l'Union Belliloise. Entre 1896 et 1898, la société a acquis les vapeurs *Union I, II* et *III*. Actionnaires majoritaires, ils constituent le conseil d'administration, présidé par Jean-Marie Gallène, le 28 juin 1896³².

Action de l'Union Belliloise



(document Belle-Île Histoire)

L'acquisition de navires à vapeur³³ justifie la constitution de sociétés par actions, qui peuvent compter vingt-quatre³⁴ à quarante-deux³⁵ membres. Par contre, la formation d'une société de plus de huit quiritaires pour l'achat d'un voilier petit ou moyen peut paraître excessive : le sloop à tapecul *Joséphine-Madeleine*, d'une jauge de 55,64 tonneaux, regroupe

³⁰ Rien n'interdit de penser qu'il commandite le capitaine Charles Le Bourdieu, membre probable de sa famille, à qui il confie le commandement du navire (Registre de matricules des navires de commerce et de pêche de Vannes, folio 281, cote 4P6 (12) , SHD-DM-ALt.

³¹ L'action a une valeur de 50 francs (Minute du 26 juin 1896, Tribunal de paix cantonal du Palais, cote 2U 3075, ADM Vannes).

³² Minute du 29 juin 1896, Tribunal de paix de Palais, cote 2U 3075, ADM Vannes.

³³ Le constructeur Blassé adresse ainsi à la société L'Union belliloise un devis évaluant à 100.000 francs le coût d'un vapeur de 120 tonneaux (François-Xavier Coulon, « Les vapeurs *Union* de la compagnie L'Union Belliloise », *Belle-Île Histoire*, n° 27, 2000.

³⁴ C'est le cas du steamer *Irma* (Registre des comptes ouverts de la Douane, années 1821 à 1921, folio 144, cote P 1757, ADM Vannes).

³⁵ L'achat du vapeur *Ile de Groix* s'effectue grâce à la participation de trente-sept résidents de Groix et de cinq « étrangers » (Minute n° 224 du Tribunal de paix de Port-Louis, 21 juin 1901, cote 2U 1996, ADM Vannes).

ainsi dix quirataires³⁶, dont cinq ont pignon sur rue à Concarneau ou à Lorient ; le dundée *Picard d'Estelan*, de 25,66 tonneaux, lancé en 1895, compte sept sociétaires³⁷.

La profession ou l'état de vingt-trois quirataires reste inconnus. Les négociants, au nombre de vingt-sept, disposent semble-t-il d'une capacité à investir supérieure à celle des capitaines – au nombre de quatorze, dont quatre capitaines au long cours – et prennent assez aisément le pas sur les autres professionnels. Onze marins pêcheurs figurent parmi les sociétaires de Groix : excédés par les fantaisies horaires de la compagnie Flornoy, qui ne permettent pas aux équipages des dundées de rejoindre l'île dans un délai raisonnable après avoir débarqué leur pêche à Lorient, des notabilités de l'île et des patrons pêcheurs ont décidé de créer une compagnie concurrente, administrée à Port-Tudy³⁸.

En ce qui concerne le lieu de résidence des quirataires, les quartiers maritimes montrent un fort contraste : Groix et Lorient ratissent large, Vannes et Auray ne recrutent pratiquement plus. On voit sans étonnement que les dix-sept actionnaires de Belle-Île résident sur l'île. Les armateurs Groix et Lorient ont intéressé le plus d'investisseurs possible, tant sur leurs territoires respectifs qu'au-delà. Les îliens pensent surtout à la consolidation de leurs liaisons maritimes et ont regroupé quarante et un habitants de Groix, un résident de Lorient, un de Languidic, un du Palais, un de Rennes et un d'Angers. Les Lorientais raisonnent en termes de capacités d'accroissement du potentiel de leur flottille de caboteurs, plus particulièrement charbonniers. Il se compte vingt-deux résidents de Lorient, un d'Étel, un de Riec-sur-Belon, deux de Pont-Aven, deux de Concarneau, un de Quimper, un de Bénodet, un de Pontivy, un de Trélazé, un Parisien, un habitant de Saintes, trois habitants de Mortagne-sur-Gironde, deux de Bordeaux et trois de Cardiff.

Le recrutement des capitaines et des équipages dans le 3^{ème} Arrondissement

L'absence de rôles de désarmement s'avère des plus préjudiciables. Et quand ils subsistent ils sont parfois peu éclairants. Ainsi, le rôle n° 12, déposé au Palais, nous apprend que le lougre *Georges* est commandé en 1912 par un certain capitaine Guéno³⁹ : d'où vient-il ? Le folio n° 306 du répertoire des désarmements de navires à Concarneau signale sans préciser son domicile que Léon Morvan, Inscrit Définitif n° 3.086 du quartier de Concarneau, barre la chaloupe pontée *Pourquoi Pas ?*, attachée à Lorient⁴⁰ ; toutefois, dans la mesure où cette chaloupe appartient au négociant Satre, de Pont-Aven, il semble inévitable que ce marin réside dans la même commune ou à proximité immédiate.

Par contre, le rôle de désarmement n° 72 déposé à Quiberon nous permet de constater que le capitaine Pierre-Marie, Ferdinand, Josse, Inscrit Définitif d'Auray n° 383, demeurant à Saint-Pierre-Quiberon, commande en 1912 le brick-goélette *Le Printemps*⁴¹. Le rôle n° 96 signale que le capitaine Charles Le Bourdieu, de l'Île d'Arz, Inscrit Définitif de Vannes n° 602, commande en 1902 le brick *Océan*, armé à Redon⁴². Les équipages sont recrutés sur place par ces capitaines.

³⁶ Registre de francisation, Douane de Lorient, années 1899 à 1909, folio 53, cote P 1761, ADM Vannes.

³⁷ Registre de francisation, Douane de Lorient, années 1876 à 1899, folio 177, cote P 1760, ADM Vannes.

³⁸ Pierre-François Féraud, *Histoire des liaisons maritimes entre le Continent et l'île de Groix*, Atelier Alpha Bleue, 1994, 168 pages.

³⁹ Rôles de désarmement, Le Palais, 1913, cote 3P2 (118), SHD-DM-ALt

⁴⁰ Répertoire des désarmements de navires, Concarneau, cote 7P4 (3), SHD-DM-ALt

⁴¹ Registre des rôles de désarmement, quartier d'Auray, 1913, cote 6P4 (199), SHD-DM-ALt

⁴² Registre des rôles de désarmement, quartier d'Auray, 1913, cote 6P4 (199), SHD-DM-ALt

L'armement au cabotage dans le 3^e arrondissement maritime de 1815 à 1939

Les flottilles entre 1815 et 1830.

Les ports du 3^{ème} Arrondissement arment durant cette période un total de six cent quarante-trois caboteurs. Seize de ces derniers font l'objet d'un affrètement ; leur commandement est confié un capitaine local, qui recrute sur place son équipage. Neuf de ces navires viennent de ports extérieurs au 3^{ème} Arrondissement : quatre sont attachés à Nantes, deux à Bordeaux, deux à Saint-Malo et un à Quimper. Sept autres caboteurs, tous réarmés à Vannes, dépendent de ports du 3^{ème} Arrondissement : trois appartiennent à des armateurs du quartier d'Auray, trois autres à des Redonnais et le dernier est attaché au Croisic. En outre, six caboteurs nantais et deux quimpérois, arrivés à Vannes, Redon et à Belle-Île chargés de fret destiné aux négociants locaux, y désarment⁴³.

Le petit cabotage, dit encore national, représente 98,9% de l'ensemble des armements. Les circuits des caboteurs – des navires généralement peu volumineux – entre le Sud Bretagne, l'Aquitaine et le Pays Basque reproduisent fidèlement ceux du XVIII^{ème} siècle, avec les mêmes frets : vin, sel, céréales, eau-de-vie, résine, brai, térébenthine, bois de chauffage, bois de construction, sardine salée, ferraille ; ils concernent toujours les mêmes ports.

Le développement des relations avec les ports de la Manche, de la Basse-Seine et de la mer du Nord, rares avant les dernières années 1780⁴⁴, constitue la nouveauté. A partir de 1816, le trafic avec Rouen, Le Havre, Dunkerque, Abbeville–Saint-Valery-sur-Somme, Caen, Morlaix, Cherbourg, Granville, Saint-Malo devient intense. Si bien que Rouen enregistre davantage de départs que Bordeaux, port vers lequel les caboteurs ramènent du plâtre ; les navires quittent souvent le port normand chargés de bois de chêne⁴⁵ à destination des arsenaux de Cherbourg, Brest, Lorient et Rochefort.

Des marais salants charentais, vendéens, guérandais et morbihannais, le sel part vers Dunkerque–Gravelines, Abbeville–Saint-Valery-sur-Somme, Saint-Malo, Granville, Fécamp, Boulogne, Dieppe, où l'armement morutier reprend vie après la parenthèse des guerres napoléoniennes⁴⁶. En retour, Dunkerque fournit en houille divers bassins industriels sis entre Seine et Gironde ; extraite dans le bassin houiller belge de la Basse-Sambre, elle est acheminée jusqu'à Dunkerque par les péniches qui empruntent le canal de l'Escaut⁴⁷.

Les ports français de la Méditerranée, hormis Marseille et Sète, s'avèrent peu fréquentés par les caboteurs morbihannais, qui y transportent des fèves et des céréales. Les navires reviennent de Marseille chargés de savon, parfois d'huile, le plus souvent destinés à Nantes, et ramènent de Sète du vin.

Au grand cabotage, le Royaume Uni et la Péninsule s'affirment comme les destinations majeures.

⁴³ Registres des rôles de désarmement, quartier de Vannes : année 1817, n° 202, cote 4P8 (2), année 1821, n° 55, n° 156, n° 167, cote 4P8 (5), année 1823, n° 15, cote 4P8 (7) ; quartier de Belle-Île, année 1823, n° 19, cote 3P2 (10) ; quartier du Croisic, syndicat de Redon, année 1825, n° 3, n° 8, cote 5P5 (3)

⁴⁴ Michel Perrin, « L'activité des caboteurs de Port-Louis entre 1700 et 1789 », *op.cité*, et « Les caboteurs de la paroisse de Plœmeur au XVIII^{ème} siècle », *op.cité*

⁴⁵ coupé dans la forêt de Brotonne

⁴⁶ Noël de La Morinière, *Histoire générale des pêches anciennes et modernes dans les mers et les fleuves des deux continents*, Imprimerie royale, Paris, 1815

⁴⁷ Denis Woronoff nous apprend que jusqu'en 1850, année où le premier bassin charbonnier français (Anzin) entre en production, les importations de charbon belge représentent 80 % des apports en France (620.000 tonnes en 1834, contre 42.000 tonnes de charbon anglais, ce qui représente moins de 7%) (*Histoire de l'industrie en France du XVI^e siècle à nos jours*, Éditions du Seuil, 1998, Paris)

Les caboteurs à destination des îles britanniques partent chargés le plus souvent de céréales, de légumes et de fruits. Les produits agricoles font en effet de plus en plus défaut à l'Angleterre : celle-ci parachève sa révolution industrielle dans le courant des années 1820 et concentre ainsi sa main-d'œuvre dans les manufactures, ce qui provoque un net fléchissement de la production agricole. Quelques cargaisons complémentaires sont enregistrées : de la colophane, utilisée pour la fabrication de vernis, de la térébenthine, destinée au même usage ou comme désinfectant, très rarement du vin.

La circulation des caboteurs morbihannais vers les ports de l'Europe du Nord et de la Baltique, inexistante au XVIII^e siècle, s'organise peu à peu. En Mer du Nord, les caboteurs fréquentent les ports néerlandais d'Amsterdam, Anvers, Gand, intéressés par des cargaisons de vin et d'eau-de-vie chargés à Bordeaux, Berg op Zoom, qui reçoit du sel guérandais, et Ostende, où débarquent vin et « matières résineuses ». Le port hanséatique de Hambourg reçoit du vin, du vitriol, de la porcelaine de Rouen, de la houille. Notons le départ de quatre caboteurs vannetais à destination de Saint-Pétersbourg avec du vin chargé à Bordeaux.

Les ports ibériques suscitent un trafic un peu moins important que les britanniques, la plupart des départs s'effectuent sur lest. Quatre caboteurs perpétuent l'usage ancien d'exportation vers l'Espagne des toiles de lin du Léon⁴⁸, quinze autres amènent des céréales dans les ports basques et cantabriques. Dans le port asturien de Gijon certains caboteurs embarquent de la houille, à destination d'Adra et de Marseille. Adra et Almeria expédient uniquement du minerai de plomb vers Rouen et Dunkerque, alors que leur alter ego Malaga s'avère plus éclectique : minerai de plomb, fruits, vin, fruits secs, huile et sumac⁴⁹, à destination de Bordeaux, Rouen, Nantes et Dunkerque. Bilbao n'exporte qu'une seule fois minerai de cuivre et plomb vers Rouen, Santander expédie du froment de Castille à Adra, Motril, Barcelone, Marseille et Le Havre, alors que son voisin cantabrique de La Requejada se limite à Malaga, Barcelone et Marseille ; le port navarrais de Saint-Sébastien exporte lui aussi du blé, qu'il destine au Havre, Bordeaux et Nantes, et expédie à Ostende du minerai de plomb. Lisbonne et Porto apparaissent rarement : de la capitale portugaise partent vin et denrées « coloniales » vers Rouen et Bordeaux, et Porto envoie des fruits et du liège au Havre.

Les destinations méridionales, tant vers la péninsule italienne et la Sicile que vers l'Afrique du Nord ou le Moyen-Orient, attirent peu. Au départ de Marseille, un caboteur rejoint sur lest Alexandrette, dont il rentre avec des dattes et huit passagers ; un second quitte sur lest le port phocéén pour Bône, dont il revient chargé de cuir, de cire, de corail et d'huile. Relevons des passages dans les ports ligures de Diano – trois – et Porto-Maurizio – six –, dont les caboteurs reviennent chargés d'huile d'olive fine.

La très grande majorité des ces navires, quelque soit leur port d'attache, est construite sur place. Près des deux tiers d'entre eux sont neufs. Quelques uns – une demi-douzaine – sont des navires britanniques pris durant les guerres de l'Empire.

Cent quatre-vingt-huit investisseurs se déclarent propriétaire unique d'un ou plusieurs caboteurs. Le nombre de sociétaires de navire culmine à deux mille trois cent vingt-cinq ; deux quirataires de Vannes se signalent spécialement : le poulieur Paulay détient trente-trois participations sur des caboteurs locaux entre 1816 et 1830, le forgeron de marine Joseph Séveno, vingt-huit. Neuf fois sur dix domiciliés au plus près du navire qu'ils détiennent en tout ou en partie, ces possédants effectuent quatre mille trois cent vingt-six affirmations de propriété, nombre que l'on peut estimer modeste si l'on tient compte du nombre de navires mis en service. Toutefois, le nombre de quirataires déclarés apparaît assez largement inférieur à la réalité car les registres de matricules et les rôles d'armement ne mentionnent presque jamais la totalité des quirataires. La consultation des archives – disponibles – de la Douane pallie ce défaut moins d'une fois sur deux. Et ces documents démontrent l'existence de

⁴⁸ Gérard Le Bouëdec, *Les Bretons sur les mers*, Éditions Ouest-France, Rennes, 1999

⁴⁹ plante dont les baies possèdent des propriétés tinctoriales

sociétés quirataires fortes de quatre à quarante-six « actionnaires » ; il n'existe d'ailleurs pas de relation directe entre le volume du navire et ces nombres.

Le recrutement des capitaines et surtout des équipages est le plus souvent circonscrit au quartier maritime auquel appartient le port, lieu où résident très généralement ces marins.

Les flottilles entre 1831 et 1851.

Le total des caboteurs attachés dans les ports du 3^{ème} arrondissement maritime a nettement décru, quoiqu'il reste quatre cent quatre-vingt-six unités en service. Parmi elles figurent cinquante-sept caboteurs affrétés. Les armateurs de Belle-Île procèdent à quarante et un de ces affrètements : entre 1833 et 1851, ils recourent à seize navires attachés à Bayonne ; entre 1834 et 1851, ils font appel à sept bordelais et six nantais, en 1844, 1849 et 1850 à trois libournais, en 1849 à deux quimpérois, en 1834 et 1843 à deux brestois, ainsi qu'à un calaisien, un dunkerquois, un havrais et un rochelais, affrétés entre 1841 et 1850. Les relations de l'île avec le port de Bayonne, perceptibles au cours des dernières années 1820, se confirment ainsi, celles avec Bordeaux, Nantes et Quimper perdurent, tandis que Libourne s'inscrit dans le cycle des armements. Vannes limite ses besoins à quinze caboteurs « extérieurs » ; les nantais, au nombre de cinq, ressortent d'un tableau où figurent des caboteurs issus des mêmes ports que les « étrangers » armés au Palais. Qu'il s'agisse de Belle-Île ou de Vannes, le brick s'avère être le type de voilier le mieux représenté, tandis que la suprématie du chasse-marée souffre de la montée en puissance du lougre. Deux bisquines immatriculées à Bayonne sont armées respectivement à Auray et Belle-Île, une troisième, attachée à Libourne, est armée à Vannes. L'accroissement du nombre de bricks affrétés dans les quartiers de Belle-Île, Redon et Vannes signe l'évolution du cabotage vers l'international.

Pour ce qui concerne les caboteurs extérieurs de passage dans les ports du 3^{ème} Arrondissement, les bureaux de l'Inscription maritime de Belle-Île, Redon et Vannes enregistrent le désarmement de onze « étrangers » : quatre capitaines nantais procèdent à cette formalité au Palais, trois nantais et un quimpérois en font autant à Redon, et deux nantais et un quimpérois satisfont aux obligations légales à Vannes.

Responsable de 94,16 % du trafic, le petit cabotage constitue toujours l'activité majeure des navires de commerce des quartiers maritimes du 3^{ème} arrondissement maritime. Les destinations ne changent pas, les principaux frets transportés non plus, en dépit du tassement du trafic maritime. De Bordeaux part toujours du vin pour Rouen, de Marennes du sel pour les ports de la Manche et de la Flandre. Rouen renvoie toujours du plâtre vers Bordeaux et du bois de chêne destiné à la construction navale. En dépit de cette constance, il se produit des changements de priorité : ainsi, le nombre de cargaisons de sardines pressées, de matériaux de construction ou de matériel de guerre diminue fortement. Dunkerque ne détient plus le monopole des chargements de houille en raison de la concurrence du charbon britannique ; le « charbon de terre »⁵⁰ représente néanmoins cinq cent vingt-neuf cargaisons sur les huit cent quatre-vingt-seize sorties qu'enregistre le port.

Les ports des îles britanniques représentent la principale destination étrangère des caboteurs du Morbihan, devant les ports espagnols. Les ports du Northumberland – tout particulièrement Sunderland et Newcastle – reçoivent des ports normands et picards des

⁵⁰ Les cargaisons pour Bayonne, Le Pouliguen et Le Croisic sont destinées aux usines de raffinage du sel marin (l'usine Lévesque-Benoist était implantée au fond de l'étier du Pouliguen), d'autres débarquent à Regnéville et au Conquet, pour les usines d'extraction de l'iode des algues, trois cargaisons rejoignent Harfleur et son usine de production d'acide nitrique et de soude (propriété du sieur Viau, qui la créait en 1834 (*Inventaire général du patrimoine culturel*, Département de Seine-Maritime, 2008) et quatre arrivent au Tréport, destinées aux petites entreprises de mécanique de la vallée de la Bresle (*Tissu industriel de la Picardie maritime*, document Chambre de Commerce et d'Industrie, Abbeville-Picardie-Maritime, 2005).

caboteurs sur lest, qui en repartent chargés de houille. Londres est bien desservi et reçoit uniquement des denrées alimentaires : froment, farine, raisin, vin et eau-de-vie. Le bassin charbonnier gallois tisse ses premiers liens avec la Loire-Inférieure et fournit aussi Rouen.

Les départs vers la Péninsule ibérique s'effectuent la plupart du temps sur lest. Les caboteurs prennent en charge du charbon dans les Asturies, à destination des ports andalous, dont ils reviennent avec du minerai de plomb et des fruits.

Les ports d'Italie – Nice en fait toujours partie – devancent les ports d'Afrique du Nord, qui commencent à s'ouvrir au trafic maritime avec l'Europe.

Belgique – surtout – , Pays-Bas et Allemagne occidentale attirent davantage qu'entre 1816 et 1830, et les passages en Baltique deviennent plus fréquents. Toutefois, à l'exception de Cronstadt⁵¹, où débarque non seulement du vin mais aussi du champagne, les ports baltes ne sont pas vraiment courus.

Cent quatre-vingt-douze investisseurs se déclarent propriétaire unique d'un ou plusieurs caboteurs : Alexandre, Yves Soymié, armateur, conserveur et négociant, en possède onze. Le nombre de sociétaires de navire s'affiche à deux mille quarante et un ; plusieurs quirataires de Vannes se signalent spécialement : le poulieur Julien Paulay, qui détenait déjà trente-trois participations sur des caboteurs locaux entre 1816 et 1830, en a ajouté vingt-deux supplémentaires, et acquis deux quirats de navires d'Auray et un dans une société de navire du Palais ; le cordier Joseph Gallo possède des quirats de vingt-six sociétés de caboteurs attachés à Vannes, et un quirat d'un navire d'Auray ; d'autres, tels le voilier Jacques Le Port, entré dans vingt sociétés de Vannes et deux d'Auray, ou le notaire royal François Hervieux, qui possède des intérêts sur quinze caboteurs vannetais, trois alréens et un bellilois, ou encore le forgeron de marine Joseph Séveno, déjà connu, entré dans quinze sociétés de caboteurs vannetais, démontrent l'implication très forte des fournisseurs de marine ; il importe de souligner que ces gros investisseurs résident tous à Vannes. Aucun document d'archive ne mentionne de recours à une banque, ce dont nul ne peut s'étonner car le système bancaire reste embryonnaire en Basse-Bretagne.

Ensemble, ces possédants effectuent deux mille huit cent quatre-vingt-une affirmations de propriété, nombre bien moindre qu'au cours de la période précédente. Il est vrai que la flottille s'est contractée numériquement, quoique les constructions de voiliers neufs⁵² soient à peine moindres : trois cent quarante et une entre 1831 et 1851, contre trois cent quarante-sept entre 1815 et 1830. Ce qui donne clairement à entendre qu'une partie de la flottille, devenue hors d'âge, n'a pas été renouvelée, ce qui justifie les affrètements. D'autre part, la production des principaux sites de construction sollicités s'est effondrée : Vannes livre cent navires, Redon quatre-vingt-huit et Auray soixante-quinze ; entre 1815 et 1830, ces mêmes centres lançaient respectivement deux cent vingt-huit, cent quarante-neuf et cent vingt-deux voiliers. Et, au cours de cette période 1815-1830, trente-neuf sites de construction sont connus, tandis que, durant les années 1831 à 1851, ce total se monte à cinquante-trois⁵³ ; les navires affrétés contribuent à ce nombre, les sollicitations de constructeurs étrangers à la Bretagne par des armateurs de Belle-Île, en particulier, n'y sont pas étrangères.

Si les propriétaires restent domiciliés au plus près du navire qu'ils détiennent, il n'est pas exceptionnel que les quirataires soient nettement plus dispersés ; ce qui s'explique aisément dès que l'on sait que le financement d'un navire doit rassembler des investisseurs de diverses professions et, faute de liquidités locales, le capitaine-armateur, même aisé, doit frapper à de nombreuses portes, grâce à un réseau relationnel relativement étendu.

⁵¹ Port et arsenal de Saint-Pétersbourg

⁵² Il s'agit ici de navires lancés depuis deux années au plus.

⁵³ Au cours des années 1815-1830, le site de construction de deux bateaux reste inconnu ; entre 1831 et 1854, ce nombre s'élève à dix.

L'activité des caboteurs de 1852 à 1872.

Le total des caboteurs s'accroît au cours de cette période. Lougres, goélettes et bricks-goélettes s'assurent la primauté, bricks, bisquines et trois-mâts progressent, la diminution du nombre de chasse-marée s'accélère. Les nouveaux trois-mâts d'Auray et Vannes arment le plus souvent au cabotage international, certains partent au long cours. Groix dispose au long de cette période de cent soixante-quatorze grosses chaloupes pontées destinées à la pêche au large⁵⁴, dont vingt-trois pratiquent le cabotage entre 1857 et 1868⁵⁵.

Type et nombre des caboteurs en service de 1852 à 1872

Quartier ou port Type de navire	Auray	Belle-Île	Etel	Groix	Concarneau	Lorient	Quiberon	Redon	Vannes	Total
Lougre	35	9	5		1	8	9	3	71	141
Goélette	34	7	3		1	9	5	2	57	118
Brick-goélette	27	3	2			6	1	1	30	70
Chasse-marée	4	5	14		6	3	4	2	31	69
Chaloupe pontée	1	5	26	23	1	2				58
Brick	13	6				1	1	1	35	57
Bisquine	8	2	3			7			3	24
Trois mâts	7								11	18
Sloop ponté		8	4			3			2	17
Sloop à tapecul grée dundée		4							1	5
Vapeur à hélice						3				3
Chaloupe non pontée			1		1					2
Dogre								1	1	2
Vapeur à aubes						1				1
Chatte									1	1
Goélette à vapeur		1								1
Houry									1	1
	130	50	58	23	10	43	20	10	244	588

Il convient de signaler la mise en service de cinq goélettes équipées de machines à vapeur – quatre dotées d'une hélice et une de roues à aubes – . Et il paraît non moins important de souligner que cent vingt-cinq des navires dont l'armement a pu être répertorié entre 1852 et 1872 ont été affrétés. Ce qui nous amène à remarquer que le nombre d'affrètements apparaît en constante augmentation, même si les achats de caboteurs croissent durant cette période⁵⁶.

⁵⁴ Il s'agit en premier lieu de chalutage et assez probablement de pêche thonière, plus accessoire.

⁵⁵ Compte tenu de l'importance de la flottille, ce nombre, évalué d'après les mentions apposées sur le *Registre des Matricules des Navires de Commerce & de Pêche* (années 1864 à 1894), quartier maritime de Groix [8P2 (1), SHD-DM-ALt], s'avère minime ; ces rares apostilles contredisent divers auteurs, qui s'accordaient pour affirmer que toutes les chaloupes pontées de l'île se livrèrent au cabotage sardinier ; activité qu'atteste un seul rôle, celui de *La Bonne Marie*, délivré en 1863 [*Registre de Désarmement pour l'année 1864*, quartier maritime de Belle-Île, cote 3P2 (78), SHD-DM-ALt] ; jusqu'en 1881, les rôles des chaloupes mentionnent uniquement « pêche du poisson frais » ; néanmoins, la Douane délivre en 1871 au patron de *La Jeune Mélie* le permis d'embarquer du sel « pour la sardine » (*Dossiers de Navires de Groix*, P 252, Archives Départementales du Morbihan)

⁵⁶ Soutenue par le développement industriel, l'économie française s'avère de plus en plus florissante en cette période, qui correspond au Second Empire et aux premières années de la IIIème République. La rapidité avec laquelle la France s'est acquittée du tribut de guerre imposé par Bismarck en 1870 témoigne de sa prospérité. On

Six types de navires se détachent, à Auray et tout particulièrement dans le quartier de Vannes : le lougre supplante le chasse-marée, qu'il remplace très largement dans ses tâches de caboteur côtier et plus encore sur le cabotage transmanche. Ce grand cabotage devient de fait l'apanage des goélettes, bricks-goélettes et bricks. Le nombre croissant de chaloupes pontées et de sloops, l'introduction de sloops à tapecul grées dundée, trois types de navires exclusivement armés au cabotage côtier, pointent les difficultés de financement que rencontrent les petits armateurs locaux ; la rareté des grands voiliers hauturiers à Étrel, Port-Louis, Quiberon et Redon et leur absence à Groix abonde en ce sens.

Soixante-douze sites de construction sont cités, ceux de dix caboteurs restent inconnus. Si les chantiers vannetais⁵⁷ connaissent un léger mieux – 132 navires contre 100 entre 1831 et 1851 –, Redon et Auray déclinent nettement, alors que les commandes aux chantiers nantais et lorientais s'accroissent. La production des chantiers de Bayonne, dont les négociants dépêchent toujours des caboteurs vers Belle-Île, et se lie avec Auray et Quiberon, marque une nette progression grâce à la mise en service de bisquines⁵⁸ et le nombre de voiliers du port basque affrétés en Morbihan. Les cinq navires à vapeur sont, pour leur part, construits à Nantes et en Grande-Bretagne.

Entre 1852 et 1872, il se dénombre vingt mille neuf cent huit entrées et sorties dans les ports français et étrangers de caboteurs armés dans le 3^{ème} arrondissement maritime. Quinze mille neuf cent quatre-vingt-dix concernent le cabotage national et quatre mille neuf cent dix-huit se rapportent au cabotage international.

Ces caboteurs sortent des ports français vers les îles britanniques – mille deux cent soixante-trois départs –, vers la Mer du Nord et la Baltique – trois cent trente-cinq départs –, vers la Péninsule Ibérique – deux cent soixante-quinze départs – et vers l'Afrique du Nord et la Méditerranée – dix-neuf départs –.

Avec neuf cent vingt-cinq expéditions, le Pays de Galles devient la destination privilégiée des caboteurs morbihannais. Cardiff devient le but privilégié ; toutefois une faible proportion de ces unités le rallient avec une cargaison commerciale, la plupart naviguent sur lest : trente et un chargements de poteaux de mines et douze de pommes de terre Hormis Swansea, les autres ports gallois attirent peu, contrairement à Bristol et Gloucester, où débarquent des produits vivriers, généralement des céréales. L'Irlande, qui manque toujours de produits alimentaires de base, importe du maïs, et la Cornouaille britannique ainsi que le Devon, quoique avec une moindre urgence, montrent le même type de besoins. Les ports écossais de la côte ouest, par leur éloignement relatif des voies commerciales empruntées par les caboteurs morbihannais, enregistrent assez peu d'entrées tandis que les ports charbonniers du nord-est de l'Angleterre subissent le contrecoup de l'intérêt pour la houille galloise. En effet, les caboteurs à destination des ports du sud et de l'ouest du Royaume Uni vont dans leur très grande majorité charger du charbon dans les ports gallois – Cardiff en premier lieu, Swansea ensuite –, quelques uns montent à Liverpool et parfois Ardrossan, près de Glasgow. Nombre de ces voiliers déchargent dans les ports de la Basse-Loire, à Hennebont et à Lorient.

Anvers et Ostende, où débarque le minerai de zinc chargé dans le Nord-ouest de l'Espagne, enregistrent de plus en plus d'entrées de caboteurs morbihannais, qui en repartent chargés de tôles de zinc ou de matériel ferroviaire à destination du littoral atlantique tant français qu'ibérique. On constate un début de désintérêt pour l'Allemagne. La Scandinavie, et

ne peut généraliser ce constat à l'ensemble de la Basse-Bretagne, comme le montre diverses études (dont celle des petits ports bretons rédigée par Julien Amghar, déjà citée) ; toutefois la Basse-Loire, de plus en plus industrialisée, Hennebont – dotée de ses forges –, Lorient – grâce à la marine de l'État –, pour se cantonner au Sud-Bretagne, progressent fortement, contrairement à Vannes, Redon et Auray.

⁵⁷ Que représentent les entreprises Le Fol, Dupuy et Ridet, de Vannes, et à un moindre degré les chantiers Guerry, de l'Île aux Moines, transféré à Auray au début de l'année 1852 (Cécile Allanic, *op. citée*)

⁵⁸ Leur nom serait issu de *Biscaya*, province basque qui donne surtout son nom à un golfe que les Anglo-Saxons identifient au golfe de Gascogne.

tout particulièrement la Norvège et la Suède, pays largement pourvus en forêts de résineux propres à fournir du bois de construction navale, devient par contre une destination prisée, et, pour la même raison, la Prusse orientale et la Russie attirent encore quelques navires morbihannais. Les relations avec l'Afrique du Nord s'établissent progressivement, tandis que celles nouées avec l'Italie stagnent.

Le nombre de caboteurs attachés hors du 3^{ème} Arrondissement désarmés à Vannes et au Palais, où ils sont déjà passés au cours d'un périple annuel, se comptent seize : douze nantais, deux douarnenistes et deux quimpérois.

Trois cent quatre-vingt-quatre investisseurs se déclarent propriétaire unique d'un ou plusieurs caboteurs : Alexandre, Frédéric, Marie Soymié, fils d'Alexandre, Yves, armateur, conserveur et négociant, en possède onze et détient la moitié de la chaloupe pontée *Fauvette*⁵⁹. Le nombre de sociétaires de navire s'affiche à deux mille six cent soixante-huit ; plusieurs quirataires de Vannes se signalent spécialement : le cordier Julien Nadan, qui cumule quarante-trois quirats de navires de Vannes, six d'Auray, un de Redon ; le poulieur Joseph Chrestien, qui détient dix-huit participations sur des caboteurs locaux à partir de 1857, ainsi que trois quirats de navires d'Auray ; la famille de constructeurs de navires Le Fol, acquéreurs de trente-cinq quirats dans des sociétés de caboteur de Vannes, et de quatre autres sur des navires d'Auray ; le constructeur Louis Ridet, détenteur de vingt-deux quirats sur des caboteurs de Vannes, tous lancés dans son chantier ; il importe de souligner que ces gros investisseurs résident tous à Vannes. Relevons encore le voilier Clément Talhouarn, du Logeo, quirataire seul ou en compagnie de son associé Dano de vingt-deux caboteurs de la presqu'île de Rhuys. Une fois encore, aucun document d'archive ne mentionne de recours à une banque, bien que le système bancaire soit plus présent en Basse-Bretagne, surtout depuis que les frères Pereire, fondateurs de la Société Générale, se sont intéressés à la pêche sardinière et à son corollaire naturel l'industrie de la conserve⁶⁰.

L'ensemble des possédants effectuent trois mille neuf cent soixante-quatorze affirmations de propriété. La participation d'investisseurs parfois très éloignés du Sud-Bretagne, tels les frères Vasseur de Saint-Valéry-sur-Somme, illustre clairement la nécessité de recourir à un réseau relationnel patiemment élaboré pour constituer les sociétés quirataires. Relevons aussi le poids des constructeurs et des fournisseurs de marine, fréquemment multi-quirataires.

L'activité des caboteurs à partir de 1873.

Une désaffection certaine touche le transport maritime au cours des années 1880⁶¹, en dépit des investissements consentis au cours des deux décennies précédentes afin d'aménager les havres du littoral breton⁶². Certains profitent des améliorations apportées aux équipements portuaires pour réorienter leur activité de pêche ; ils modifient radicalement leur flotte,

⁵⁹ Rôle de désarmement n° 469, bureau du préposat d'Étel, quartier d'Auray, cote 6P5 (27), SHD-DM-ALt et Registre de francisation du bureau de la Douane, folio 366, années 1867-1870, Étel, cote 5P 220, ADM Vannes.

⁶⁰ Les frères Péreire, qui ont créé en 1854 la Cie Générale Maritime, dont la flotte de pêche comptera au fil des ans soixante-dix-huit chaloupes non pontées [Registre de matricules des navires de pêche et de commerce de Concarneau, années 1853 à 1875, cotes 7P2 (5) et (6)], ajoutent à leur entrepôt du Roudouic en Lanriec, ouvert en 1854, une fabrique de conserves à l'huile, dont ils confient la gérance au Dr Balestrier, futur directeur du Laboratoire des Pêches de Concarneau ; les Péreire ouvrent en 1862 dans le quartier de La Croix, à Concarneau, l'usine Palmer, du nom du leur grand cru de Bordeaux, Château-Palmer). En 1867, Palmer est confiée à Alfred Lorentz (Pierre-Louis Lemaître, *Concarneau. Histoire d'une ville*, Éditions Palantines, Plomelin 2003).

⁶¹ Désaffection que traduit clairement le titre d'un article publié en page 2 du quotidien Ouest-Éclair paru le 30 janvier 1930 : *Les deux branches essentielles de notre armement! le cabotage et le bornage, sont en péril. Hâtons-nous de leur porter secours, il y va du salut de notre Marine marchande.*

⁶² Françoise Sioc'h-an-Monnier, « La construction et l'évolution des ports en Bretagne aux XIX^e et XX^e siècles », Université de Haute-Bretagne Rennes II, UFR des Arts-UFR d'Histoire, 1998 ; Julien Amghar, *op. cit.*

composée désormais de sloops à tapecul, voiliers apparus durant les années 1860 dans les ports harenguiers de la Mer du Nord et de la Manche, et promus au rang de caboteurs au cours des années 1870-1880. Cette évolution atteint les ports morbihannais avec un retard certain. En effet, si l'on excepte trois petits dundées armés à Belle-Île entre 1867 et 1870, les sloops à tapecul attachés au Palais, à Quiberon, à Auray et à Étrel entament leurs périple entre le Sud Bretagne, les abers du Léon, le Cotentin et la Péninsule ibérique au cours de la décennie 1880. Adoptés par les marins pêcheurs, les dundées connaissent leur plus vif succès dans les ports du Morbihan, puis du Finistère, qui arment au thon⁶³. L'armement au cabotage devient pour les dundées de pêche une activité complémentaire. Jusqu'en 1931, seize de ces sloops à tapecul sont attachées au Palais, quinze à Étrel, quatorze à Port-Louis et dix à Quiberon. Les plus volumineux des dundées remplacent les goélettes sur les trajets nationaux et internationaux, les plus petits arment au petit cabotage ou au bornage. Sur ces derniers trajets, soixante-quatre chaloupes pontées grées au tiers ou en dundée, armées dans les mêmes ports, leur prêtent la main. Les dundées caboteurs quibéronnais transportent des langoustes entre la Péninsule Ibérique et Port-Haliguen et de la soude de varech entre l'île d'Yeu, Hoëdic, les abers léonards et le Cotentin, parfois la Cornouaille britannique.

Type et nombre de caboteurs armés dans le Morbihan entre 1871 et 1898

Type de navire \ Ports d'armement	Auray	Belle-Île	Étel	Groix	Hennebont	Lorient	Port-Louis	Quiberon	Redon	Vannes	Total
Goélette	21		2	3	4	14		5	4	31	84
Lougre (gréement au 1/3)	11	7	1	1	1	9			3	33	66
Chaloupe pontée	1	7	12	37						3	60
Brick	8				4	8		1	8	30	59
Brick-goélette	12		1		3	5		2	4	22	49
Dundée	6	9	4	2		3	1	9		2	36
Sloop	1	2	1	1		3		3		9	20
Trois mâts	1					4			3	7	15
Vapeur à hélice		7			1	1				2	11
Bisquine	5							3		1	9
Goélette à machine à vapeur	1	1		1		2					5
Chasse-marée			1			1				3	5
Sloop (gréé au 1/3)										2	2
Sloop à machine à vapeur						1					1
Brick-goélette à vapeur						1					1
Flambart									1		1
Galiote										1	1
Lougre à gréement carré										1	1
Trois-mâts barque						1					1
Vapeur à hélice coque bois						1					1
	67	33	22	45	13	54	1	23	23	147	428

⁶³ Les dundées, équipés d'un vivier, seront adoptés à partir de 1919 dans les ports langoustiers, Camaret et Douarnenez, puis Audierne.

Il importe aussi de souligner que l'évolution du parc maritime des quartiers morbihannais est conditionnée par le développement des dessertes ferroviaires. L'arrivée du chemin de fer à Vannes, Auray et Lorient détourne des caboteurs côtiers le transport des pondéreux, ce qui provoque une sensible diminution du nombre de lougres. Les chasse-marée disparaissent presque totalement. Des chaloupes pontées prennent leur relais pour assurer des dessertes locales. Rappelons toutefois les quarante-trois armements au cabotage sardinier de trente-sept chaloupes pontées, trois goélettes et un lougre groisillons en 1881 et 1882.

Belle-Île, desservie depuis 1863 par de petites goélettes à machine à vapeur, se dote entre 1882 et 1898 de sept vapeurs à coque de fer construits à Nantes et en Grande-Bretagne, affectés à la desserte du Palais ainsi qu'à des croisières en Méditerranée.

En l'absence de chantiers morbihannais susceptibles de livrer de gros vapeurs à coque de fer, les grands voiliers demeurent chargés du cabotage international et du long cours. Ainsi, quinze trois-mâts armés à Lorient, Vannes, Redon et Auray, assurent des transports de charbon gallois vers le Sud-Bretagne, l'Afrique équatoriale et les Amériques Centrale et du Sud.

Les voiliers caboteurs perdent de plus en plus de leur intérêt à partir de 1899, en raison de leurs capacités d'emport généralement limitées, face aux vapeurs de charge attachés à Bordeaux, Rouen ou Marseille, ainsi que dans les ports étrangers.

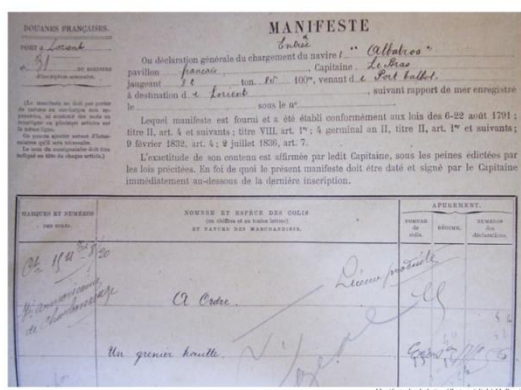
Type et nombre de caboteurs armés dans le Morbihan entre 1899 et 1939

Ports d'armement Type de navire	Auray	Belle-Île	Étel	Groix	Hennebont	Lorient	Port-Louis	Quiberon	Redon	Vannes	Total
Sloop à tapecul (dundée)	1	10	12	153	3	11	15	2		11	218
Goélette			1	2	8	12		1		6	30
Vapeur à hélice		2		3	1	19				2	27
Brick-goélette						2				7	9
Trois mâts						6				1	7
Lougre (gréement au 1/3)						3				1	4
Sloop à tapecul à moteur		1	1	1		1					4
Brick	1				1				1		3
Goélette à moteur				1		2				1	3
Sloop motorisé		1	2								3
Trois-mâts à moteur						3					3
Chaloupe pontée		1									1
Chalutier à vapeur						1					1
Goélette à machine à vapeur						1					1
Sloop à machine à vapeur						1					1
Sloop ponté						1					1
	2	15	16	160	13	63	15	3	1	28	316

Dès lors, on peut s'étonner du nombre de dundées armés au cabotage dans les ports du Morbihan et surtout que Groix, lancée dans la pêche intensive du germon, fournisse un tel contingent. Cette conversion provisoire – elle dure de 1917 à 1922 – découle de l'application

du plan de guerre de 1890⁶⁴ ; le Ministère de la Marine affecte les dundées au cabotage charbonnier ou côtier entre août 1917 et novembre 1918, afin de pallier le manque de navires de transport chargés d'embarquer au Pays de Galles le charbon nécessaire aux raffineries de sel, aux conserveries et aux usines de production de gaz d'éclairage et d'y amener les poteaux de mines destinés à son bassin houiller, principal fournisseur de la France. Regroupés en convois sous escorte militaire, les dundées de Groix effectuent plus d'un millier d'allers et retours entre les ports gallois et les ports français de la façade atlantique à partir du mois d'août 1917, jusqu'en novembre 1918. Quelques dundées attachés à Vannes, Port-Louis, Étel et Quiberon – moins d'une dizaine – sont également requis. Malgré le retour de la paix, cette reconversion de pure circonstance persiste jusqu'en mars 1922⁶⁵, car elle compense le manque à gagner dû à l'interruption forcée du chalutage hivernal, impraticable sans risque tant que les mines flottantes largement semées par les U-boote sur les atterrages charentais⁶⁶ n'ont pas été totalement draguées.

Hormis ces thoniers groisillons, caboteurs occasionnels, quatre-vingt dix-neuf sloops à tapecul grées dundée sont armés presque exclusivement au cabotage. Généralement acquis d'occasion, ils coexistent avec les goélettes sur l'ensemble des trajets côtiers, où ils les supplantent peu à peu ; plus polyvalents que leurs commensales – ainsi, certains armateurs les affectent occasionnellement à la pêche thonière⁶⁷ – les dundées supportent beaucoup mieux l'échouage dans les ports à marée grâce au profil de leur coque. Et la capacité d'emport des plus volumineux leur permet également d'évincer occasionnellement les goélettes sur l'international.



Manifeste du chalutier Albatros
(cliché M. Perrin)



Vapeur Cirages Français
(collection Pol Calloch)

Relevons particulièrement l'armement de dix-neuf steamers⁶⁸ à Lorient, entre 1899 et 1928. Les besoins en coke de l'agglomération lorientaise sont ainsi satisfaits grâce à ces navires, propriétés de la Cie Marcesche et de la Société de Bois & Charbons François-Marie

⁶⁴ Dépêche n° 224 : « il existe à Groix 152 bateaux pontés chalutiers et borneurs. Chacun de ces bateaux peut porter environ 25 tonnes de charbon. » Correspondance du Quartier Maritime de Groix, 8P4 (5), SHD-DM-ALorient

⁶⁵ Michel Perrin, « Le cabotage à Groix : stratégie de temps de crise ? » *Chronique d'Histoire Maritime*, n° 102, août 2008

⁶⁶ La zone de pêche au chalut à perche des dundées morbihannais s'étendait de Royan au plateau de Rochebonne, situé à mi-chemin des Sables-d'Olonne et de La Rochelle.

⁶⁷ Mildred, V 496 (*Rôles d'armement du Quartier Maritime d'Auray*, année 1918, cote 6P4 (203), SHD-DM-ALt)

⁶⁸ Commandés en Grande-Bretagne et parfois à Nantes.

Le Brise. A partir de 1901, Lorient dispose aussi d'une flottille de chalutiers à vapeur, gros consommateurs du coke livré par les cargos et les voiliers de l'entreprise Marcesche. Certains de ces chalutiers, propriété de la C^{ie} Lorientaise de Chalutage⁶⁹, participent également au transport du charbon gallois et écossais au cours de la Première Guerre mondiale⁷⁰, de même que les courriers de Belle-Île, qui se limitent aux trajets vers le Pays de Galles.

Jusqu'à son torpillage le 17 juillet 1918, le cargo *Cirages Français*, propriété des Forges d'Hennebont, effectue des allers-retours réguliers entre son port d'attache et Swansea ou Cardiff, afin d'approvisionner les hauts-fourneaux de son affréteur.

Signalons l'entrée en service au cours des premières années du XX^e siècle de trois vapeurs transbordeurs à Groix⁷¹. Vannes arme aussi des vapeurs, qui effectuent des trajets de cabotage côtier vers la Basse-Loire et desservent le plus souvent le golfe du Morbihan.

Une fois la paix revenue, l'approvisionnement en charbon gallois concerne essentiellement Lorient. Les cargos à vapeur assurent un transport régulier dès 1919. Dans les dernières années 1920 et durant les années 1930, quelques dundées, goélettes ou sloops équipés d'un moteur à essence ou diesel entrent en service sur des trajets nationaux ou internationaux. Signalons aussi une tentative pour transporter des Antilles à Lorient des bananes, chargées sur deux cargos réfrigérants affrétés par le Ministère de la Marine Marchande.

Entre 1873 et 1898, les quatre cent vingt-huit caboteurs ou borneurs mis en service dans les ports morbihannais proviennent de quatre-vingt-deux sites de construction ; soixante et onze d'entre eux affichent moins de deux années de service à la mer. Entre 1899 et 1939, cinquante-cinq sites ont assuré la mise à l'eau de trois cent seize navires ; quarante sont récents. Les quarante-huit navires à vapeur et treize motorisés à l'essence ou au diesel pèsent bien peu face aux six cent quatre-vingt-trois voiliers ... Le constat que posent les commissaires des quartiers maritimes est sans appel : les plus grandes réticences vis à vis de la propulsion mécanique continuent à s'exprimer en Sud-Bretagne jusqu'à la toute fin des années 1920. Le cabotage à la voile est déjà agonisant⁷².

Le nombre de possédants excipiant de la propriété unique d'un ou plusieurs caboteurs – quatre cent quatre-vingt-treize – apparaît élevé, et celui des quirataires –neuf cent trente-sept – a fortement diminué, de même que les déclarations de propriété, qui s'élèvent à mille cinq cent quarante-quatre. La multiplication –très relative – de sociétés anonymes propriétaires de plusieurs navires – la compagnie de navigation Marcesche acquiert dix-sept navires entre 1901 et 1922, la Société de Bois & Charbons Le Brise, huit, à partir de 1899 –, la participation de constructeurs à plusieurs sociétés quirataires – Louis Mabon, de Saint-Nicolas de Redon, détient onze quirats, Louis Corfmat et Joseph Coyac, tous deux installés à Lorient, en possèdent chacun huit – explique cette diminution, ainsi que la désaffection qui touche le cabotage.

Parmi les quirataires apparaissent quelques banquiers locaux : Louis Hédou, d'Auray, Léon Méry-Le Beuve, de Lorient, Léon Sellier père & fils, eux aussi de Lorient ; les investisseurs étrangers au Morbihan se signalent, tels des sociétés ou des particuliers parisiens, des négociants nantais, bordelais ou rouennais.

⁶⁹ Dont Émile Marcesche était le fondateur et principal actionnaire.

⁷⁰ Seuls subsistent les manifestes de l'*Albatros* (cote P 377, ADM Vannes).

⁷¹ *Les Ile de Groix I et II* et le *Port-Tudy*.

⁷² Bernard Cadoret, Dominique Duviard, Jacques Guillet, Henri Kérisit, « Les caboteurs », *Ar Vag. Voiles au travail en Bretagne atlantique*, Volume III, Éditions des 4 Seigneurs, Grenoble 1980, 401 p.

Conclusion

L'année 1816 marque le regain de la flotte de caboteurs du 3^{ème} Arrondissement maritime, regroupement des Quartiers de Lorient, Auray, Vannes, Belle-Île et Le Croisic. Le quartier maritime de Vannes impose sa flottille à toutes ses concurrentes, grâce au foisonnement des ports d'armement qu'il administre, sis entre le littoral est du Golfe du Morbihan et l'embouchure de la Vilaine.

L'immense majorité des caboteurs en service alors consiste en chasse-marée, dont la jauge couvre un spectre très étendu, ce qui donne à entendre qu'ils satisfont divers modes de trafic. Les moins volumineux d'entre eux accomplissent les mêmes tâches que les chaloupes pontées et les petits lougres, d'un volume très voisin et dotés d'un gréement identique. Les plus gros lougres affichent une jauge similaire à celle des chasse-marées de la gamme moyenne. Les chasse-marée au volume le plus important fréquentent les mêmes eaux que les goélettes et les bricks ou bricks-goélettes, bien moins nombreux. Cet ensemble d'unités d'au moins cent tonneaux assurent un trafic suivi entre ports atlantiques. Ils circulent également bien plus souvent qu'au XVIII^{ème} siècle vers les ports de la Manche et remontent à l'occasion jusqu'à ceux de la Mer du Nord.

Les petits caboteurs sont très généralement lancés dans leur port d'attache, s'il possède un chantier, ou dans le port important le plus proche, en l'occurrence Redon, Vannes ou Auray. Ces trois centres de construction, très sollicités, concentrent les commandes de navires neufs de leur environnement. On constate que ces navires montrent souvent une jauge élevée, car leurs constructeurs détiennent seuls la technicité nécessaire pour maîtriser la mise en forme de forts navires.

En 1816, un quart des possédants déclare exercer le métier de maître au cabotage. Ces professionnels de la mer sont pour la plupart en activité, quelques uns sont retraités. Un fait ressort clairement : leur solidarité. Maintes sociétés de navire s'appuient un noyau dur constitué de « capitaines marins ». Ces associés reçoivent fréquemment le renfort des négociants et des marchands, parfois celui des constructeurs. Le plus grand nombre de ces possédants réside dans le quartier maritime où sont immatriculés leurs caboteurs, assez peu sont domiciliés à plus de cinquante kilomètres des ports d'attache. Il n'est pas sans intérêt de constater que, dans le quartier maritime de Vannes, plus des deux tiers des capitaines propriétaires résident hors du chef-lieu, soit dans les îles du Golfe, soit dans la presqu'île de Rhuys, soit encore dans les syndicats riverains de la Vilaine.

L'aire d'exercice des ports reste limitée à leurs proches environs. Seul Redon, grâce aux aménagements de la Vilaine, offre un débouché sur un hinterland étendu jusqu'aux confins de la Bretagne. Les côtes atlantiques représentent l'aire de projection du cabotage la plus fréquentée par les navires morbihannais, bien plus que le secteur Manche et beaucoup plus encore que la Mer du Nord. Le passage en Méditerranée constitue une exception remarquable et le cabotage international est inexistant.

En 1850, un constat s'impose : quelque soit le quartier maritime et les ports, les navires sont souvent loin d'être récents. Près des trois quart d'entre eux servent à la mer depuis plus de dix ans.

Ce qui ne nuit d'ailleurs pas au net développement du cabotage international. Il se manifeste un tropisme certain vers les pays d'Europe du Nord, aux rangs desquels la Grande-Bretagne s'impose, révolution industrielle oblige. Cet attrait du grand cabotage entraîne d'ailleurs d'assez fortes disparités de volume entre les chasse-marée dévolus à la navigation côtière et ceux affectés aux trajets hauturiers – mais ces derniers ne sont-ils pas en réalité des lougres ? –. La typologie des navires ne subit cependant pas de bouleversements. On remarque une progression du nombre de lougres, et une diminution nette de celui des chasse-marée. Ce qui apparaît en cohérence avec la décrue des armements, dont la chute peut paraître

paradoxe : en effet, le nombre des ports d'attache des caboteurs n'a pas diminué et s'est même accru, avec le renfort d'Étel, devenu sous-quartier d'Auray l'année même où la bourgade accédait au rang de commune.

En ce qui concerne l'accession à la propriété de navires, un constat s'impose : la proportion de professionnels du monde maritime reste stable, tandis que celle des négociants et marchands s'accroît, ce qui témoigne de l'intérêt que montrent ces dernières professions pour le commerce maritime. La très grande majorité des propriétaires est domiciliée dans le 3^{ème} Arrondissement Maritime, très peu résident à l'extérieur. On peut y voir le signe d'une bonne prospérité locale, ce que le nombre de quirataires, resté modeste, confirmerait. Rien n'interdit de penser que le développement du trafic international, qui coïncide avec l'industrialisation des côtes du Sud-Bretagne, ouvre une ère de modernité.

En 1882, une certaine tendance à la modernisation du monde maritime et de son environnement paraît se dessiner. Bien soutenues par les conserveries qui ont fleuri sur tout le littoral du Sud-Bretagne, les entreprises de métallurgie implantées sur la Basse-Loire et le Blavet prospèrent. Des navires à vapeur, généralement mixtes, assurent le transport de passagers et parfois de marchandises entre le continent, les grandes îles du Morbihan, le Golfe, la Basse-Vilaine et la Basse-Loire. Pourtant, 1881 et 1882 constituent pour la conserverie deux années noires, en raison de la première grande crise de la pêche sardinière. L'évolution des flottilles de cabotage, toujours constituées majoritairement de voiliers, se poursuit, avec l'apparition des sloops à tapecul, mais aussi la résurgence de types anciens, tels trois-mâts et galiote, et la quasi disparition du chasse-marée. Toutefois, malgré le net accroissement du nombre de navires, l'activité de cabotage se confine dans l'exploitation d'unités de plus en plus âgées, qui affichent fréquemment plus de quinze années de service à la mer.

Avec la perte du marché du bois nordique, revenu aux navires autochtones, l'accaparement progressif par les steamers britanniques du transport de minerai espagnol, les relations internationales se restreignent. Le cabotage des flottilles du Morbihan se cantonne au trafic poteaux de mine contre charbon avec le Pays de Galles et parfois encore le Northumberland ou au transport de crustacés entre le Nord de la Péninsule ibérique et la presqu'île de Quiberon. Le trafic côtier périclité, tant il est confronté à la concurrence du rail.

Les professionnels du monde maritime investissent pourtant toujours, avec l'aide des négociants. Toutefois, en raison de l'absence d'un réseau bancaire développé, le nombre de quirataires montre une tendance certaine à l'inflation, signe d'un manque de disponibilités locales, qui contraint à faire feu de tout bois. En outre, on doit remarquer l'absence presque absolue d'investisseurs étrangers non seulement à la région, mais aussi au secteur concerné.

En 1912, le nombre de navires de commerce armés dans le 3^{ème} Arrondissement s'est drastiquement limité. Les quelques armateurs au cabotage qui subsistent dans les quartiers d'Auray, Belle-Île, Groix et Vannes sont manifestement à bout de souffle. Seul l'armement à la pêche thonière attire les investisseurs à Groix et à Étel, dont la prospérité s'accroît, tandis que le dernier dundée de Belle-Île et les rares thoniers de l'Île aux Moines émigrés au Croisic ont déposé leurs tangons. Lorient, grâce à l'industriel Émile Marcesche, tire son épingle du jeu. Cet entrepreneur lucide et quelque peu visionnaire a anticipé la nécessité de sortir de la routine qu'engendre la propulsion à la voile. Il a développé le transport en gros du charbon nécessaire à l'approvisionnement des machines à vapeur, qu'il s'agisse des chaudières des usines ou des propulseurs des navires, tant transporteurs que chalutiers. Il a lancé diverses initiatives qui concourent au développement industriel et commercial de la ville et de son district. La dynamique qu'il a induite profite aussi à ses concurrents, si bien que leurs entreprises font de Lorient un pôle d'importation du charbon, d'exportation de poteaux de mine et de la pêche hauturière au chalut. Parallèlement, Hennebont, grâce aux Forges, deviennent la propriété du consortium Les Cirages Français, et également grâce à la famille

Joubert, connaît une activité soutenue, qui complète harmonieusement celle de Lorient. Incapables de se régénérer, faute d'investisseurs, Vannes et Auray suivent leur ornière. Belle-Île mise désormais sur le tourisme, grâce aux travaux d'aménagement du port du Palais.

A la décharge des candidats à l'acquisition d'un navire à vapeur, il convient d'admettre que le montant de son achat et le coût de son entretien n'incitent pas à tenter l'aventure sans solides garanties. Les novateurs recourent à l'actionnariat multiple pour assumer ce lourd investissement. En outre, seuls des chantiers britanniques ou nantais s'avèrent capables de livrer les navires à machine à vapeur destinés au transport de passagers ou de marchandises pondéreuses.

Tirillés entre les contraintes financières et leur fidélité quasi viscérale aux voiliers, les derniers armateurs au cabotage du Morbihan gardent en service des goélettes ou des bricks-goélettes d'une vétusté grandissante. Certains se rabattent sur les sloops à tapecul grées *dundee*, réputés à juste titre polyvalents. Néanmoins, on pressent en 1912 la disparition à court terme du cabotage traditionnel