

## REDON, port d'armement pour Terre-Neuve

Le fonds du quartier d'inscription maritime de Vannes, conservé depuis 1941 — sans avoir pu être classé, faute de place — au Dépôt d'archives du Morbihan, fut remis en 1970 à celui des archives du port de Lorient, comme étant plutôt du ressort de ce dernier ; complété en 1972 par un versement direct de l'administration elle-même, il comprend à la fois les archives du quartier et celles du sous-quartier de Redon.

Cette circonscription, créée à dater du 15 janvier 1817, dépendit longtemps du quartier du Croisic et fut rattachée — après avoir été rabaissée au rang de préposat (1) en 1880 — à celui de Vannes en 1882 ; tombée ensuite au rang de syndicat en 1906, elle fut supprimée aux environs de 1922 : on peut supposer que c'est alors que ses registres ont été envoyés à Vannes, et c'est la raison pour laquelle ces derniers ont fini par entrer au dépôt de Lorient.

En mettant de l'ordre dans ce petit fonds, ma surprise fut grande de constater que le port de Redon, tellement envasé il y a une cinquantaine d'années qu'on pouvait à peine soupçonner l'existence de quais en aval du pont sur la Vilaine, avait, cent ans auparavant, armé pour le long cours, et spécialement pour Terre-neuve.

Devant ce qualificatif inattendu, Redon, port morutier, j'eus recours à La Morandière, l'historien patenté de la pêche de la morue (2), pour voir ce qu'il en disait : il n'en disait rien du tout ; j'ai consulté alors les *Annales maritimes*, cette source inépuisable de renseignements pour le XIX<sup>e</sup> siècle : elles étaient muettes. Ainsi Redon avait pu, entre 1815 et 1821, armer vingt-quatre fois pour Terre-neuve, et tout le monde l'ignorait : non seulement les Redon-

(1) En réalité, les sous-quartiers ne semblent pas avoir d'existence officielle avant 1846 ; quant aux préposats, il paraîtrait, d'après les *Annuaire de la Marine* de l'époque, que c'étaient des syndicats ayant à leur tête un préposé.

(2) Ch. DE LA MORANDIÈRE : *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale*, Paris, 1962-1966, t. I à III.

nais eux-mêmes, mais aussi tous ceux qui s'intéressaient à l'histoire économique ou maritime de la Bretagne!

Si brièvement que ce soit manifesté le phénomène — sept ans c'est bien court dans l'histoire d'une ville plus que millénaire — il m'a semblé qu'il était digne d'attirer l'attention et d'être examiné d'un peu plus près.

Il faut s'entendre : pendant les années 1815 et 1816 les opérations administratives n'ont pas eu lieu à Redon, qui n'était même pas le siège d'un syndicat, mais au Croisic, où les papiers étaient remplis et signés ; mais les bâtiments étaient bien armés à Redon, comme l'indique expressément le rôle du *Bellamy*, armé en 1815 et portant le numéro 172 dans le recueil des rôles du quartier pour cette même année (3) et c'est justement à cause de la gêne que procurait aux négociants l'obligation de se transporter jusqu'au Croisic, et en raison de la demande faite en leur nom par les députés d'Ille-et-Vilaine, que fut décidée l'installation à Redon d'un commis principal de la marine, nommé Bidois, à dater du 15 janvier 1817 (4).

#### LES ARMEMENTS POUR TERRENEUVE

Il y eut donc deux armements pour Terre-Neuve en 1815, cinq en 1816 (peut-être six), cinq en 1817 et trois chaque année de 1818 à 1821. Ce décompte est fait d'après certaines indications fournies par les archives et surtout d'après les rôles d'armement et de désarmement, car, à cette époque, on ne dispose pas pour le port de registres d'armement : le premier ne commence qu'en 1829 (les rôles, à ne pas confondre avec les journaux de bord, sont des documents qui portent les noms des membres de l'état-major et de l'équipage du navire, avec l'indication de la solde et tous les changements qui ont pu survenir au cours du voyage dans le personnel).

Les statistiques annuelles fournies de 1815 à 1819 par le commissaire de l'Inscription maritime de Nantes, qui était directeur de cette administration dans le ressort du 3<sup>e</sup> arrondissement maritime (Lorient), ne concordent pas avec les indications ci-dessus (5) : elles ignorent pour 1815 les deux armements qui viennent d'être

(3) Arch. départ. Loire-Atl. Marine, Le Croisic, Rôles.

(4) Arch. du port de Lorient, 5P<sup>e</sup>1, f<sup>o</sup> 1.

(5) Arch. L.-Atl. Marine, ancienne cote 2057.

cités, mais elles font état de trois navires qui auraient armé pour Terre-Neuve dans le quartier du Croisic (à voir ce qui se passe ultérieurement, il s'agit sûrement de Redon) et qui auraient désarmé à Saint-Malo. Je pense qu'il faut les ajouter à ceux que nous connaissons déjà, car il est fait mention dans les archives d'un notaire de la ville (6) d'une charte partie passée entre un capitaine et un équipage d'Agon (localité de la Manche) et des négociants de Lorient, les Le Pontois, par laquelle les premiers s'engagent à faire le voyage du Banc de Terre-Neuve sur le brick *Les Trois-Frères* (27 juillet 1815) : il est évident que le bateau en question se trouvait dans notre port, sans quoi on ne comprendrait pas ce que seraient venus faire là ces Bas-Normands et ces Lorientais.

Par ailleurs, ces mêmes statistiques ne comptent que quatre armements en 1816, alors que nous en avons trouvé cinq, peut-être six, car un matelot, nommé Le Noir, embarque à Redon le 20 avril 1816 sur le *Frederik*, capitaine Kerarmel, et il quitte ce bateau à La Rochelle en janvier 1817, venant de Terre-Neuve (7) ; mais cette unique mention ne permet pas d'être trop assuré du fait.

24, 28 armements ? L'important, c'est qu'il y en ait eu un assez grand nombre, assez pour justifier le navire qui figure dans les armes de la ville.

Là-dessus 20 bâtiments revinrent au port, mais ils avaient généralement déchargé ailleurs leur cargaison : Redon, qui comptait alors 2 800 âmes (8), était bien incapable d'absorber les 7 à 900 quintaux de morue pêchés bon an mal an, tandis qu'une quantité raisonnable, comme les 890 kilos rapportés par l'*Eole* en 1821, pouvait y être vendue au prix intéressant de 60 francs les 100 kilos.

Par contre, deux navires armés à Nantes, l'*Industrie* (deux fois) et l'*Espérance* (une fois), ainsi qu'un troisième, le *Spéculateur*, armé à Saint-Malo, vinrent achever leur désarmement à Redon. Les noms exhaltants de deux de ces bateaux disent assez le but de leurs propriétaires : pour envoyer au loin leurs navires, il fallait que luise au bout un honorable profit.

(6) De M<sup>e</sup> Guihaire, qui m'a très aimablement, comme M<sup>e</sup> Houssin, laissée consulter ses archives.

(7) Arch. port de Lorient, 5P<sup>23</sup>, n<sup>o</sup> 175.

(8) Arch. municipales de Redon, registre des délibérations, an XIII-1817 (26-12-1815).

Ces campagnes de pêche ont été le fait de treize navires : un trois mâts, l'*Actif*, de 180 tx, dix bricks de grandeur très variable, puisqu'on compte parmi eux l'*Industrie*, de 57 tx, et l'*Entreprenant*, de 170 tx, une goélette de 89 tx, le *Frère-Honoré*, et un brick-goélette de 80 tx, le *Jules*. Ces bâtiments, sauf deux, avaient été construits dans le port, et très récemment : en effet, huit d'entre eux, les plus gros (à l'exception d'un seul), étaient sortis des chantiers de 1815 à 1818, tandis que les autres, dont aucun ne jaugeait 100 tx, dataient respectivement de 1807, 1809 et 1810.

Ces chantiers étaient fort actifs. Notre commissaire de Nantes, qui en connaissait trois, disait qu'ils pouvaient bâtir des navires de 300 tx (9); il y en avait en réalité quatre, dont deux sur la rive gauche, à la Digue, en Saint-Nicolas (10); ceux de la rive droite devaient se trouver en aval du port. D'après la Matricule des ouvriers, qui indique les lieux où ceux-ci travaillent, les plus importants étaient ceux d'Evin et de Lejeune; venaient ensuite celui de Coyac, appelé aussi de Bellamy, et celui de Dumoutier, plus rarement mentionné (11). En sept années ils construisirent au moins 62 bateaux, totalisant 4 190 tx, et encore ces chiffres sont-ils certainement au-dessous de la vérité, car ils ont été calculés d'après les données fournies par les seules archives de Redon, Vannes, Nantes et Le Croisic (12); celles du sud de la Loire auraient pu allonger la liste, et encore plus celles de Normandie, puisque M. Busson nous apprend que les constructeurs de cette province se plaignaient de ne pouvoir trouver du travail à cause de la concurrence que leur faisaient les chantiers de Bayonne et de la Bretagne, spécialement de Redon (13).

Pour en revenir à nos navires, certains n'ont fait qu'une seule campagne au départ de Redon : l'*Actif*, le *Désiré*, l'*Entreprenant*, l'*Espérance*, le *Jules* et le *Spéculateur*; quatre en ont fait deux :

(9) Arch. L.-Atl., article cité.

(10) L.-Atl. Sans doute se trouvaient-ils aux mêmes emplacements que ceux qui sont représentés sur la peinture de Boudet (1788). La répartition des chantiers est indiquée dans les délibérations du Conseil d'arr. de Redon (Arch. I-et-V., 3 Z, suppl. 149, 26-7-1819).

(11) Arch. Lor. 5P<sup>2</sup>.

(12) Celles de Lorient ont disparu pour le XIX<sup>e</sup> siècle.

(13) J.-P. BUSSON : « Quelques aspects des débuts de la construction navale et de la navigation à vapeur à Rouen et au Havre, de 1816 à 1828 », p. 31, dans *Les origines de la navigation à vapeur*, sous la direction de M. Mollat, Paris, 1970.

*l'Adolphe*, le *Frère-Honoré*, le *Pêcheur* et le *Triton* ; deux en ont fait trois : le *Bellamy* et *l'Industrie* ; enfin, *l'Eole* en a fait quatre.

Sept ont appartenu au même armateur, *Bellamy* (14), seul ou en société avec d'autres, notamment avec *Deshays* ; trois à *Couanier*, de *Rennes*, dont un au moins en société ; trois à autant de propriétaires (15) : *L. Rochery* (16), les frères *Chevrier* (17) et un des membres de la famille de *Gibon* (18).

Comme on le voit, c'est le premier qui se taille la part du lion.

Un bateau pouvait faire deux voyages à *Terreneuve* dans la même année (19) : ce fut le cas du *Bellamy* en 1816 (20) et du *Pêcheur* en 1817 (21) : ils partirent en mars, revinrent, le premier en juin, le second en juillet, pour reprendre la mer respectivement en juillet et en août et ne rentrer qu'au début de l'année suivante : ceux qui n'ont fait qu'une campagne ont quitté le port à des dates variées entre mars et juin, mais le plus souvent en mars ou en avril, et rentrèrent en moyenne cinq mois après, quelques-uns traînant jusqu'à huit mois avant de revenir.

Tous, sauf un, sur lequel nous reviendrons, ont un modique équipage, allant de 10 hommes pour le plus petit, à 19 pour le plus gros ; mais, contrairement à ce qu'on pourrait croire, le nombre n'est pas directement proportionnel au tonnage, car il y a un homme pour 9 tonneaux sur *l'Actif*, de 180 tx, et un pour 5 sur *l'Industrie*, de 57 tx ; cela s'explique aisément : il fallait un minimum de bras pour la manœuvre et pour la pêche.

#### LA PECHE ET SA REMUNERATION

Ils allaient sur les Bancs de *Terreneuve*, ces vastes hauts-fonds qui s'étendent au large de l'île et de la côte de l'Amérique septen-

(14) Né à *Guipry* (arr. de *Redon*, canton de *Pipriac*) le 21-8-1776, mort à *Redon* le 10-1-1827 (reg. d'état civil de *Redon*).

(15) Plus exactement quatre, le *Frère-Honoré* ayant changé de mains.

(16) Habitant *Redon*, mais la *Maison Rochery* était de *Bordeaux* (Arch. de *M<sup>e</sup> Houssin*, *Répertoire des actes*).

(17) Originaires, eux aussi, de *Guipry*.

(18) Famille qui semble avoir une grande importance à *Redon*, à cette époque.

(19) C'est ce qu'on appelait, aux *Sables*, faire campagne de *prime* et de *tard* (*La Morandière*, I, p. 147).

(20) Arch. L.-Atl. Mar. Le *Croisic*, *Rôles*, 1816, n° 173 ; arch. Lor., 5P<sup>s</sup>1.

(21) *Id.*, 5P<sup>s</sup>1, n° 24 ; 5P<sup>s</sup>1, n° 27.

trionale, et où se rassemble la morue à partir du printemps (22).

Comment pêchaient nos Terrenewvas ? Ils pouvaient le faire de deux façons : ou bien ils se mettaient le long du bord, chacun muni de sa ligne, ou bien ils se servaient de lignes de fonds — lesquelles pouvaient, mises bout à bout, atteindre quatre kilomètres — qui étaient déposées dans l'après-midi par les deux chaloupes, dites de tribord et de babord (la seconde, quand elle existait, en mettait une moins longue) ; on relevait les lignes le lendemain matin. Ce dernier procédé, inauguré à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, était de plus en plus usité à l'époque qui nous occupe, et nous verrons qu'il a été employé par au moins cinq de nos navires ; il avait des avantages : on prenait beaucoup plus de poisson, mais il avait aussi des inconvénients : le premier, c'est qu'on risquait de se procurer ainsi une denrée de moins bonne qualité ; en effet, si la morue prise le long du bord était aussitôt élanguée, éventrée, étripée, étêtée (on disait décollée), désossée et salée (23), celle « qui était restée trop longtemps morte au fond de l'eau », disait-on avec quelque exagération à Nantes, « ne pouvait être saignée à propos » (24), et cela nuisait à sa conservation. De fait, on voit dans plusieurs comptes de liquidation de campagne qu'il y a eu de gros déchets : on peut alors parier à coup sûr que le bateau pêchait avec des lignes de fond (25) ; l'autre inconvénient, beaucoup plus grave, c'était le danger, pour les chaloupes, de ne pouvoir retrouver leur navire par suite d'un coup de vent ou à cause de la brume, si prompte à tomber dans ces parages.

Mais nos bâtiments n'eurent aucun malheur de ce genre à déplorer, car si le capitaine de *l'Industrie* se perdit dans ces conditions à bord de sa chaloupe, il fut recueilli par le *Triton*, du même armement, et tout se réduisit à un incident sans conséquence (26).

(22) LA MORANDIÈRE : *Histoire de la pêche*, t. I, p. 147-150 ; III, p. 1085-1089.

(23) LA MORANDIÈRE, I, p. 155-156.

(24) Arch. L.-Atl. Mar., ancienne cote 2057. Le poisson, en principe, ne meurt pas quand il est pris, sauf quand on ne le dégage pas à temps : cela pouvait arriver en cas de tempête.

(25) C'est la raison pour laquelle il est certain que plusieurs de ces bateaux pêchaient de cette façon ; d'autre part, dans les décomptes de campagne, il est parfois fait mention de lignes de fond, comme pour *l'Eole*.

(26) Arch. Lor., 5P<sup>e</sup>1, n<sup>o</sup>s 52, 57.

Les navires qui allaient sur les Bancs rapportaient de la morue salée, dite verte ; en général, ils la débarquaient à Nantes ; deux peut-être, en plus de l'*Industrie* (campagne de 1819), revinrent directement à Redon : le *Bellamy* et le *Pêcheur*, à l'issue de leurs campagnes de *prime*, en 1816 et 1817, encore n'est-ce pas très sûr ; une originale, la goélette le *Frère-Honoré*, alla, en 1816, porter sa cargaison à Bordeaux qui était alors le principal centre de séchage industriel de la morue (27) ; quant au *Spéculeteur*, armé le 15 mai 1821, c'est de la morue sèche qu'il déchargea dans le même port le 2 octobre suivant : il était passé par Terre-Neuve et y avait laissé sans doute sa morue verte pour prendre en échange une cargaison de poisson traité, ce qui permettait à l'armateur de bénéficier de la prime de 50 francs par homme accordée dans ces conditions par l'ordonnance du 4 octobre 1820 (28).

Un seul bâtiment, l'*Entrepreneur*, brick de 170 tx construit à Saint-Malo, qui appartenait au même propriétaire que le *Spéculeteur*, Couannier, de Rennes, se rendit à la côte de Terre-Neuve pour y pêcher. Armé à Redon le 5 mai 1817, sorti le 12, il emmenait, sous le commandement de Nicolas Olivier, un état major de 10 officiers et volontaires et un équipage de 58 hommes, composé de maîtres de bateaux et de capelaniers (29), d'avants et de banquiers de bateaux (30), de chauffaudiers (31) et de décoleurs, plus six novices et six mousses ; presque tout ce monde était du nord de la Bretagne ou de la Manche : il n'y avait de Redon qu'un volontaire, deux matelots et quatre mousses ; c'est qu'il s'agissait non plus seulement de prendre de la morue, mais de la sécher sur la portion du rivage français de Terre-Neuve qui avait été dévolue pour cinq ans à l'armateur (on disait la grave). La Morandière explique par le détail (32) les opérations qui devaient s'effectuer

(27) D'après La Morandière.

(28) Il avait été armé à Saint-Malo en 1817 pour la Guadeloupe, mais en passant par Nantes il avait trouvé d'autres ordres qui l'envoyèrent, le 1<sup>er</sup> août, rejoindre à Terre-Neuve les deux autres bateaux de son armateur. Il était en octobre à Sète, vraisemblablement avec de la morue sèche, puis, après cabotage, était arrivé à Redon en 1818.

(29) Chargés de pêcher le capelan, appât pour la morue (lexique de La Morandière, t. III).

(30) Employés dans les bateaux de pêche ; les seconds étaient des novices.

(31) Ils travaillaient à terre sur les chauffauds (échafauds) à « habiller » la morue.

(32) T. I, p. 168-183.

et qui étaient fort longues, surtout le séchage : aussi, le bateau qui était passé par Saint-Malo avant de mettre le cap sur sa destination (six jeunes gens, qualifiés de mousses, en avaient profité pour se faufiler à bord), ne quitta-t-il Terre-Neuve que vers le 30 septembre.

Il revint à Saint-Malo le 3 novembre suivant, mais la copie du rôle de désarmement fut envoyée à Redon, et celle-ci porte en première page un résumé des opérations de liquidation de la campagne, avec l'indication de la part du profit qui revenait à chacun, consistant en un « lot à la mode du Nord ». Il serait trop long d'expliquer comment ce lot était calculé ; toujours est-il que les hommes reçurent, en récompense d'un travail harassant et fort pénible, après une absence de cinq mois et demi, une somme de... 11 frs 22 c. C'est tout ce que touchèrent nos six mousses ex-clandestins ; six à sept jours d'emploi dans un chantier malouin leur en aurait fait gagner autant (33).

Heureusement, les autres avaient reçu avant le départ de confortables « avances » qui leur faisaient une solde mensuelle allant de 90 à 7 francs (en moyenne de 40 à 30 francs) : c'était tout à fait comparable à celle que reçurent les hommes du *Spéculeur* lors de son voyage-surprise à Terre-Neuve en 1817 (solde au mois), ou du paiement « au voyage » du même bâtiment en 1821 (34).

Par contre, le capitaine, par suite des divers avantages qui lui étaient consentis, empocha en définitive 2 421 francs ; son second, environ la moitié ; le reste de l'état-major, beaucoup moins.

Le troisième navire de Couannier, le *Jules* (35), et tous ceux des autres armateurs avaient des équipages payés « à la part », soit au cinquième du bénéfice, et le lot s'ajoutait aux avances, soit un tiers, mais alors les avances étaient déduites.

Nous avons seulement 21 liquidations de campagne pour les bâtiments qui ont armé ou désarmé à Redon ; ces résumés ne sont pas toujours faciles à comprendre quand la campagne est au tiers : parfois les avances ont été soustraites pour établir ce qui revient en définitive à chaque homme, parfois non ; cela a obligé à des calculs préliminaires pour établir des comparaisons valables.

(33) Arch. Lor., 5P<sup>5</sup>1, n° 35 ; 5P<sup>6</sup>1, n° 34.

(34) 5P<sup>6</sup>1, n°s 14 et 69.

(35) 5P<sup>6</sup>3, n° 249.



Dans deux cas, la situation est claire : l'équipage n'a droit à rien. Il s'agit du *Pêcheur*, 115 tx, propriétaire Bellamy (campagne du 15-6-1817 au 10-1-1818) : le bénéfice n'a été que 1 419 francs 85, et les avances surpassaient ce total ; puis de l'*Industrie* en 1818 : cette fois l'équipage était redevable à Bellamy de 407 francs 75 (36).

Les dix-neuf autres fois, le résultat est très variable. Cependant on peut dire, *grosso modo*, que dans treize cas la rémunération est égale ou supérieure (quatre fois elle a été double ou plus) à la solde mensuelle normale estimée à 30 francs ; dans les six autres cas, elle lui est inférieure, légèrement ou très sérieusement, allant de 29 à 15 francs : donc, même en ajoutant à ces derniers les deux cas où elle a été nulle, on peut en partie souscrire aux assertions des *Annales maritimes* de 1823, disant que la pêche de la morue « procure à la classe nombreuse et intéressante des marins des ressources qui surpassent celles qu'ils pourraient trouver dans des voyages de long cours et du cabotage » (37).

Il s'agissait là des matelots qui avaient droit à une part entière ; les capitaines percevaient deux parts ou plus, les officiers en proportion ; les novices n'avaient en général que trois quarts de part ; les mousses, un tiers.

Mais ce que nous venons de dire ne fait pas connaître exactement le résultat des campagnes, puisque, pour établir l'équivalence avec la solde mensuelle, la part attribuée à chaque homme a été divisée par le nombre de mois que le bateau est resté en mer. Ce qui importe maintenant, c'est de savoir le bénéfice net que les armateurs ont retiré de leurs expéditions.

#### LE RESULTAT FINANCIER DES CAMPAGNES

Evidemment, Antoine Bellamy pouvait en 1816 s'estimer satisfait du navire auquel il avait modestement donné son propre nom : celui-ci lui avait rapporté, coup sur coup, d'abord 13 324 francs, puis 16 238, mais ce fut une chance unique, car l'expérience qu'il renouvela en 1817 avec le *Pêcheur*, de 115 tx, fut bien décevante : la première fois, une somme d'un peu plus de 10 000 francs ; la seconde fois, presque rien.

(36) 5P<sup>5</sup>1, n<sup>o</sup>s 27 et 41 bis.

(37) *Sciences et Arts*, II, p. 746. Il s'agit du port de Dunkerque.

Cependant, quand on considère les dix campagnes de 1815 à 1817 (celles du *Pêcheur* comprises) pour lesquelles nous avons des comptes, on constate que sept d'entre elles ont donné des bénéfices égaux, supérieurs et même très supérieurs à 10 000 francs ; par contre, pour les onze autres qui ont eu lieu de 1818 à 1821, c'est l'inverse qui est vrai : sept d'entre elles n'ont pas atteint 10 000 francs et sont restées parfois bien au-dessous.

Puisque les résultats de la pêche sur les Bancs sont moins bons près 1817, cela tiendrait peut-être aux capitaines, dans le cas où l'on en emploierait maintenant de moins expérimentés ?

C'est peut-être vrai pour François Lallement, capitaine de l'*Eole* en 1819 : il rapporta bien 42 600 kilos de morue verte, mais 6 185 kilos étaient gâtés ; le consignataire vendit pour 12 437 francs les 36 400 kilos restants, à des prix qui variaient de 52 à 12 francs le quintal : c'est dire que la qualité en était souvent médiocre ; une fois les frais de l'équipage payés, Bellamy ne perçut que 7 327 francs. Manque d'expérience de Lallement ? Malchance ? Les lignes restèrent-elles trop longtemps au fond de l'eau par suite de tempête ? Y eut-il au contraire trop de soleil ?

Mais il y avait des capitaines confirmés, et qui firent plusieurs campagnes ; par exemple Constant Fidèle Bignoneau, des Sables :

Capitaine de l'*Actif*, de 180 tx, en 1816, sa pêche rapporta un bénéfice de 19 600 francs (équipage non payé) ; de l'*Eole*, en 1816, 12 900 francs (*id.*), du même bateau en 1818, 10 300 francs (*id.*) : il y a baisse indéniable.

Voyons maintenant Toussaint Le Mauff, de Muzillac, mais installé à Redon, qui se rendit huit fois sur les Bancs, de 1815 à 1821 : il commanda le *Bellamy*, de 115 tx (mars-juin 1816), bénéfice : 13 324 francs (équipage non payé) ; le même (20 juillet-décembre 1816), 16 236 francs (*id.*) ; le *Pêcheur*, 115 tx (mars-juillet 1817), 10 162 francs (*id.*) ; le même (juillet 1817-janvier 1818), 4 259 francs (*id.*) ; le *Triton*, 131 tx (mai-novembre 1818), 7 628 francs (*id.*) ; le même (avril-décembre 1819), 6 880 francs (*id.*) ; l'*Eole*, 117 tx (mai 1820-février 1821), 9 623 francs ; enfin, le *Spéculateur* (mai-octobre 1821), dont le bénéfice n'est pas connu : jamais plus, depuis 1817, il n'atteignit la somme de 10 000 francs.

Alors cette baisse serait-elle imputable au manque d'habileté des consignataires qui se chargeaient de la vente à Nantes ?

Ce n'est pas impossible : celui de Bellamy, Lévêque, vendait les 32 800 kilos de l'*Eole* en 1821 pour 10 200 francs, alors que ceux des Chevrier, Colas et C<sup>ie</sup>, obtinrent en 1820 16 000 francs pour les 27 000 kilos de l'*Espérance*, ce qui, tous frais déduits, y compris le cinquième de l'équipage, laissa aux armateurs un bénéfice de 11 640 francs (38).

Mais la plus ou moins grande activité des consignataires n'explique pas tout : Bellamy eut la plus grande peine à liquider la cargaison de son petit brick l'*Industrie*, parti en mai 1819 et désarmé à Redon le 20 décembre suivant « par suite des difficultés de la vente », est-il dit expressément sur le rôle, « le règlement de compte n'a pu avoir lieu que le 15 décembre 1820 » (39). De même, la nouvelle campagne de l'*Espérance* (6 mars-18 septembre 1820) ne fut liquidée que le 30 août 1821, et son beau chargement de 35 100 kilos de morue ne trouva preneur que pour 7 000 francs, d'où un bénéfice de 5 700 francs seulement, dont encore un cinquième appartenait à l'équipage... Même chanson pour l'*Adolphe* (5 mars-30 août 1820), dont le décompte ne put être établi que le 12 août 1821 « par suite des difficultés de la vente » (40).

C'est que les Redonnais n'étaient pas seuls : ils étaient en concurrence avec les Lorientais et surtout les Nantais.

D'après les statistiques tenues par le commissaire de l'Inscription maritime de Nantes (41), Lorient aurait armé pour Terre-Neuve trois bateaux en 1815, dix en 1816, pas du tout en 1817 (cela semble bizarre), deux en 1818 et quatre en 1819 (cette dernière année produisant 4 128 quintaux, grâce à la pêche à la côte de Terre-Neuve); Nantes, un en 1815, dix en 1816 (plus l'*Industrie*, de Redon), sept en 1817 (j'en compte huit), neuf en 1818 (fournissant 5 400 quintaux de morue), quinze en 1819 (9 000 quintaux), sept seulement en 1821, et dix en 1822 (42); mais cette dernière année, nous dit La Morandière, dix-neuf navires y vinrent apporter leurs cargaisons (43).

(38) Armée à Nantes le 24-7-1819, désarmée à Redon le 3-2-1820; règlement du 10-3-1820 (5P<sup>o</sup>1, n<sup>o</sup> 53).

(39) 5P<sup>o</sup>1, n<sup>o</sup> 68.

(40) 5P<sup>o</sup>1, n<sup>o</sup> 83.

(41) Arch. L.-Atl. Marine, ancienne cote 2057.

(42) *Id.*, ancienne cote 2255.

(43) T. III, p. 1155.

Comment, devant cette concurrence, lutter victorieusement, surtout quand il s'agissait de morue verte, qu'il fallait encore traiter industriellement pour la rendre commerciale, alors que nombre de navires mettaient sur le marché de la morue sèche, prête à être consommée ?

On comprend que nos Redonnais aient perdu courage, d'autant qu'ils devaient trouver difficilement des consignataires, ceux-ci étant naturellement plus enclins à s'occuper de leurs propres affaires que de celles d'autrui.

Aussi n'armèrent-ils plus pour la grande pêche après 1821.

Pourquoi donc n'avaient-ils pas changé leur fusil d'épaule et n'avaient-ils pas expédié leurs bateaux à la côte de Terre-Neuve ou à Saint-Pierre-et-Miquelon, puisque c'était plus rentable ?

Un essai fut tenté, bien plus tard, en 1833, avec l'*Amédée*, brick de 200 tx, qui déchargea d'ailleurs sa morue à Saint-Brieuc : sans doute qu'il fut décevant, car il ne fut pas renouvelé (44).

Je pense qu'il faut chercher la raison de cette abstention dans les difficultés de recrutement de l'équipage : si on s'en souvient, l'*Entreprenant*, sur soixante-neuf hommes, n'avait que sept marins du pays (dont un volontaire et quatre mousses) ; il fallait donc s'aboucher avec des correspondants de la Manche et du nord de la Bretagne pour faire venir du personnel compétent, défrayer les premiers, payer les voyages des seconds, nourrir ceux-ci avant le départ : c'était des préparatifs longs et coûteux devant lesquels on comprend que nos négociants aient reculé.

Et puis, il fallait payer les avances : Couannier déboursa 23 000 francs rien que pour cela ; acheter du ravitaillement pour toute la campagne : l'*Entreprenant* en avait pour soixante-dix personnes et huit mois ; tout cela entraînait de très grosses mises de fond, et les Redonnais n'avaient peut-être pas les facultés suffisantes.

Mais, dira-t-on, en ce qui concerne le personnel, la pêche sur les Bancs trouvait-elle plus de faveur dans le pays ?

---

(44) 5P<sup>54</sup>.

Cela dépend : l'*Eole*, armé en 1820 sous le commandement de Le Mauff, avait un équipage de 15 hommes entièrement recruté dans la région ; quatre autres bateaux comptaient 40 Redonnais sur un total de 61 hommes ; mais la proportion est tout à fait différente pour les autres : elle tombe au plus au cinquième (40 sur 225). Quant aux capitaines, un seul, sur les 18 inscrits pour le long cours à Redon, fut Terre-neuvais : Le Mauff ; les autres ne furent pas tentés par le Grand Nord.

### POURQUOI CES ARMEMENTS

#### A DESTINATION DE TERRENEUVE ?

Alors retournons la question : pourquoi, si le recrutement était difficile dans notre port, y arma-t-on pour la grande pêche ?

Etait-ce à cause de l'abondance et du bon marché du ravitaillement ?

Sûrement pas : l'année 1815 avait été très dure dans la région ; la ville, mise en état de siège au début des Cent Jours, avait été prise par les Chouans le 2 juin, sans cependant qu'ils aient pu faire capituler la garnison, retranchée dans la tour et autres lieux (45) ; depuis la cessation des hostilités, il avait fallu pourvoir aux besoins d'une colonne de 800 Prussiens, et la municipalité s'effrayait à la perspective de les voir venir y installer un quartier général : « il n'y a aucun moyen de loger et de nourrir tous ces hommes ; en vain voudrait-on enlever au laboureur ses bœufs, il n'en reste plus ; ses grains, ils sont déjà presque entièrement consommés... » (46). La ville ne peut payer ses dettes ; le quart de la population est dans l'indigence (47).

Assertions semblables dans les délibérations du Conseil d'arrondissement, en 1817 (48) : la population de la commune (campagne comprise) n'excède pas 3 900 âmes, dont 750 sont à la mendicité ; l'arrondissement est le plus pauvre de l'Ille-et-Vilaine.

C'est peut-être que la construction des navires y était moins chère qu'ailleurs ?

(45) ERLENNIG (Marquer) : *Un chef de la chouannerie bretonne, le général Louis Charles R. de Sol de Grisolles (1761-1836)*, Saint-Brieuc, 1968.

(46) Arch. munic., registre de délibérations, an XIII-1817.

(47) *Id.*, préparation du budget de 1816.

(48) Arch. I.-et-V., 3 Z, supp. 149.

Les statistiques de Nantes ne corroborent pas cette supposition ; en 1817, on trouve les données suivantes : à Lorient le prix d'une journée d'ouvrier est évalué à 1 fr. 75, celui du tonneau construit à 240 ; à Vannes, on compte 1 fr. 40 et 200 ; à Nantes, 2 frs et 245 ; dans le quartier du Croisic, 1 fr. 75 et 235 (49) : en admettant que ces statistiques soient valables, il était préférable de s'adresser à Vannes plutôt qu'à Redon, si on désirait avoir un bateau bon marché. Par contre, le travail était sans doute de bonne qualité, et peut-être effectué plus rapidement qu'ailleurs, sans quoi on ne comprendrait pas la concurrence victorieuse que notre port faisait à ceux de Normandie (50).

Il y a là un début d'explication, mais ce n'est pas suffisant, car la vocation de Redon à l'armement pour la grande pêche n'est pas de celles qui s'imposent : si le port pouvait facilement accueillir des navires de 300 tonneaux (51), son éloignement de la mer et surtout les difficultés que présentait la rivière étaient des obstacles assez sérieux pour que, dès juillet 1820, le Conseil d'arrondissement préconisât l'emploi de bateaux à vapeur afin de faciliter la navigation (52).

Je crois qu'en fin de compte, il faut donner une solution toute simple à notre problème :

Les armements pour Terre-Neuve ? C'est le fait d'un négociant avisé et dynamique, prompt à saisir les bonnes occasions, Antoine Marie Bellamy.

En effet, il y avait sûrement quelque chose à gagner en reprenant la grande pêche, complètement abandonnée pendant les guerres de l'Empire : aussi le voit-on, dès la fin des hostilités, en juin 1814, armer, à Nantes apparemment, le petit brick *l'Industrie* sous le commandement de notre cher Constant Fidèle Bignoneau : nous le savons par la case matriculaire de Joachim Pierre Bellamy, né à Guipry le 4 mai 1798, sûrement un de ses jeunes parents, qui embarqua sur ce bâtiment (53).

---

(49) Arch. L.-Atl., article cité.

(50) Voir p. 3.

(51) Arch. L.-Atl. Marine, ancienne cote 2057 (année 1817).

(52) Arch. I.-et-V., article cité, 27 juillet 1820.

(53) 5P<sup>23</sup>, n° 147.

L'*Industrie* vint désarmer à Redon, puisque c'est là que Joachim débarqua. La campagne donna sans doute satisfaction, puisque nous le voyons reprendre la mer en 1815, toujours sur le même bateau, commandé par le même capitaine, à une date non indiquée : juillet ? août ? A peu près en même temps, j'imagine, que le nouveau brick d'un bien plus fort tonnage, le *Bellamy*, que son propriétaire avait fait construire tout exprès et qui partit pour Terre-Neuve le 15 août (54) ; bien mieux, Bellamy s'était associé avec Deshays pour faire bâtir aussi le *Désiré*, de 166 tx ; mais celui-ci fut achevé trop tard : pour ne pas le laisser improductif on l'envoya faire du cabotage pendant la mauvaise saison (55).

Il n'y a pas d'indications sur les résultats de 1815 ; ceux-ci furent sans doute heureux, car en 1816 notre armateur doubla la mise : de Nantes, il fit réexpédier l'*Industrie* sur les Bancs, fit faire avec succès double campagne au *Bellamy* et, de concert avec ses associés, il fit partir pour la même destination non seulement le *Désiré*, mais encore le trois-mâts l'*Actif* qui venait d'être construit.

Le profit retiré de la pêche fut de 43 700 francs, à répartir entre les membres de l'association.

Et c'est ici que nous saisissons le procédé de notre négociant, qui n'est pas un armateur pur, mais aussi un spéculateur : il n'est plus question des trois derniers navires : ils ont probablement été vendus avantageusement, car dès 1816 Bellamy avait commandé aux chantiers redonnais deux bricks du même tonnage que celui qui avait porté son nom : le *Pêcheur* et l'*Eole*.

Avec le premier, il tenta de rééditer la double campagne du *Bellamy* : le succès ne répondit pas à son attente ; celle de l'été fut nulle, nous le savons, pour le *Pêcheur* ; l'*Industrie*, armé le 1<sup>er</sup> juillet, ne put prendre la mer ; seul l'*Eole* fit une pêche convenable : le profit n'atteignit pas 15 000 francs.

Il se défit du *Pêcheur*, mais fit partir pour les Bancs son septième et dernier bateau, le *Triton*, en même temps que ceux qu'il avait conservés, l'*Industrie* et l'*Eole* : piètre résultat, 12 000 francs seulement.

---

(54) Arch. L.-Atl. Marine, Rôles du Croisic, 1815, n° 173.

(55) *Id.*, n° 172.

Le marché du navire était-il devenu moins intéressant ? C'en est fini pour Bellamy de passer des commandes aux chantiers. Il se contenta de réarmer en 1819 les trois mêmes bâtiments : ils lui rapportèrent près de 15 000 francs.

Malgré ce succès relatif, il vendit le *Triton* et l'*Industrie* et ne garda que l'*Eole* à qui il fit faire une nouvelle campagne en 1820 ; le bénéfice qu'il en retira, 6 400 francs, n'était pas fait pour l'encourager à continuer. Son dernier bateau passa dans d'autres mains, car on ne rencontre plus jamais son nom dans les archives de l'Inscription maritime de Redon, une fois terminées les opérations de désarmement, le 22 août 1821 (56).

Cette sorte de démission ne semble pas avoir été due à des difficultés financières : il ne paraît pas avoir vendu les propriétés foncières qu'il avait acquises (57).

Bien. Mais, dira-t-on, Bellamy n'est pas le seul qui ait armé à Redon pour Terre-Neuve. Quels motifs ont donc poussé les autres ?

Quand on regarde de près les armements faits par les Redonnais, on se rend compte qu'il s'agit d'essais modestes, vite interrompus : tout se passe comme si, tentés par l'exemple de Bellamy, ils avaient à leur tour essayé leur chance, mais prudemment, voire timidement.

En 1816 et 1817, c'est la goélette le *Frère-Honoré*, de 89 tx, construite en 1809, qui est envoyée sur les Bancs par un Sr Guillot, tôt remplacé par L. Rochery ; pour plus de sûreté, la première année, on lui fait faire du cabotage au retour de sa pêche (58) ; le résultat de sa deuxième campagne n'est pas indiqué.

En 1819, ce sont les frères Chevrier qui entrent en lice avec un brick de 84 tx, construit en 1807 à Redon, l'*Espérance*, racheté à La Rochelle : ils le font armer à Nantes et sa pêche leur procure un gain satisfaisant ; il n'en est pas de même l'année suivante et ils abandonnent.

Cette même année 1820, l'un des de Gibon leur confie le soin d'expédier pour la même destination l'*Adolphe*, brick de 64 tx, bâti

(56) 5P<sup>5</sup>1, n° 85 ; 5P<sup>6</sup>1, n° 84.

(57) Etude de M<sup>e</sup> Guihaire. Les recherches faites en 1822 et 1823 n'ont rien donné.

(58) 5P<sup>5</sup>1, n° 14.



à Redon en 1817 : bien que la campagne de ce petit navire soit rémunératrice, et encore plus celle de 1821, l'expérience n'est pas poursuivie.

Reste le cas de Couannier aîné, un Rennais, habitué du port de Saint-Malo, qui fit trois armements à Redon ; il semble que, deux fois au moins, ce furent des opérations purement occasionnelles :

Le *Jules* (88 tx) arriva dans notre port le 15 avril 1821 ; il venait de la Méditerranée et apportait vraisemblablement des marchandises : il ne prit que le temps de changer d'équipage avant de partir le 26 pour les Bancs (59).

C'est probablement pour la même raison que l'*Entrepreneur* (170 tx) remonta jusqu'à Redon, où il s'embossa le 12 février 1817, au retour d'un voyage à Marseille : il devait sans doute retourner très rapidement à Saint-Malo, puisque dès le 10 mars un capitaine et un équipage nouveaux y étaient engagés pour lui par devant notaire ; par suite d'un contretemps (besoin de réparations ?), il dut réarmer dans notre port, avec tous les déplacements de personnel que cela impliquait, et ne partit pour la côte de Terre-neuve que le 5 mai ; on ne comprend pas pourquoi, dans ces conditions, il fit encore le détour par Saint-Malo avant de se rendre à sa destination (60).

Les choses sont différentes pour le *Spéculateur* (120 tx) : construit à Redon en 1816, Couannier n'en était pas l'unique propriétaire ; celui-ci avait parmi ses associés un capitaine du cru, Brécha, qui commanda le bateau en premier ou en second quasiment à chacun de ses voyages, et qui en est même dit une fois (en 1818) le propriétaire ; il n'est pas étonnant que le bâtiment ait été un habitué du port, où il désarma, venant des Bancs, le 10 janvier 1818 et d'où il repartit pour la grande pêche le 16 avril 1821, à son retour de Sète (61).

#### LE BILAN

Et maintenant, que conclure ? Quel a été le bilan de ces sept années d'armement pour Terre-neuve ? Il est bien difficile de le

(59) 5P<sup>61</sup>, n° 75 et 5P<sup>63</sup>, n° 249.

(60) 5P<sup>61</sup>, n° 35 ; 5P<sup>61</sup>, n° 34.

(61) 5P<sup>61</sup>, n°s 14, 29, 74, 89, 90.

dire : ni archives municipales ou notariales (62), ni les archives d'Ille-et-Vilaine ou de la Loire-Atlantique n'ont fourni le plus petit renseignement sur l'un quelconque de nos navires, ni sur aucune des transactions maritimes de leurs armateurs.

Essayons tout de même de nous faire une idée du résultat des opérations de Bellamy, le seul négociant qui soit signalé comme important (en association avec Deshays) dans le quartier du Croisic par le commissaire directeur de l'Inscription maritime de Nantes.

Connaissant, d'une part, approximativement le profit qu'il a tiré de la pêche de ses bateaux et, de l'autre, le prix de ceux-ci (soit 235 francs le tonneau) (63), on peut penser :

— que les campagnes de l'*Industrie*, ce petit brick de 57 tx, ont dû lui rembourser le prix du bâtiment, car elles ont été certainement heureuses en 1814 et 1815, sans quoi il n'aurait pas poursuivi et amplifié ses armements ;

— que celles du *Bellamy*, en 1816, ont payé environ les deux tiers du prix du bateau ;

— que celles de l'*Eole*, employé d'une façon assez satisfaisante pendant quatre ans, l'ont probablement défrayé aux quatre cinquièmes de son achat ;

— qu'enfin celles des quatre autres n'ont pas fourni un bien gros intérêt en comparaison des sommes engagées.

Quant à ses ventes de navires, il faut croire qu'elles ont été très réussies en 1816 puisqu'il a immédiatement passé d'autres commandes aux chantiers, mais qu'elles ont été certainement plus difficiles en 1817, puisqu'il n'a plus fait construire après cette année-là (le *Triton*, armé le 5 mai 1818, a été vraisemblablement commencé en 1817). Nous ne savons pas s'il a négocié à perte ou non la vente de ses trois derniers bateaux.

(62) Il y a bien une troisième étude notariale à Redon : découragée de mes recherches infructueuses dans les deux premières, je n'y suis pas allée, d'autant qu'elle ne paraissait pas pouvoir posséder de documents intéressants pour moi.

(63) Voir p. 10.

Le succès du début a-t-il été contrebalancé par le possible insuccès de la fin ? Qui saurait le dire ?

On a, pour les autres négociants redonnais — excepté peut-être de Gibon —, l'impression qu'ils n'ont pas été enchantés de leurs essais et qu'ils y ont rapidement mis fin.

Et pour la ville ? Quel aura été le résultat de cette brusque échappée de ses navires vers les brumes de Terre-Neuve ?

Les chantiers y ont gagné du travail, c'est certain ; mais nous ne savons pas si la faiblesse de la construction navale constatée de 1819 à 1821 (sept bâtiments seulement bâtis pendant chacune de ces années) est due à la cessation des commandes de nos armateurs, ou bien si c'est le manque de documentation qui nous donne cette illusion ; en tout cas la courbe remonte sérieusement en 1822 (11 navires totalisant 752 tx) et encore davantage en 1823 (12 bateaux, dont un de 316 tx, 867 tx en tout).

Et les armements ? Il y en eut 15 en 1817, dont 5 pour Terre-Neuve, mais il n'est pas sûr que nous ayons tous les rôles. A partir de 1818 le nombre se stabilise à 18, sauf en 1820 où il tombe à 15 ; il monte à 20 en 1823.

Donc, l'influence est réelle au départ, mais une fois l'impulsion donnée le port n'a besoin de la grande pêche ni pour ses constructions, ni pour soutenir son activité.

Et les répercussions sur le commerce ? Elles ont certainement existé, sans qu'on puisse les évaluer : l'avitaillement des navires qui partaient pour cinq ou six mois nécessitait des fabrications et des échanges commerciaux plus considérables que les fournitures faites aux caboteurs ; nous n'en voyons guère de traces dans nos documents, sauf pour le sel, au transport duquel s'était voué le chasse-marée *la Marie-Joseph* qui allait au Croisic « trois ou quatre fois par an, ou plus, chercher du sel pour la pêche de la morue que fait faire Mr Bellamy », comme l'indique une mention inscrite sur son rôle en 1819 (64).

Quant aux hommes, on a vu que les Redonnais ne se sont pas pressés en foule sur les bateaux qui partaient pour les Bancs ; et encore, sur la bonne cinquantaine qui se sont embarqués pour

(64) 5P<sup>51</sup>, n° 59.

cette destination, 33 n'ont pas renouvelé l'expérience, 11 l'ont tentée deux fois, 7 enfin se sont senti décidément du goût pour ce rude métier... et bien leur en a pris, car dans le court laps de temps qu'on a pu suivre leur carrière, trois sont devenus officiers. Deux enfin sont morts, et c'est une proportion infime, en regard de la mortalité qui régnait au XVIII<sup>e</sup> siècle sur les navires de la Compagnie des Indes. La Morandière l'a d'ailleurs dit : la vie des Terre-neuvas était très dure, mais saine.

De ces sept ans d'aventure, que reste-t-il en définitive ?

Rien ; pas un souvenir ; pas même

« *La chanson naïve et monotone*

« *Que chante un vieux mendiant à l'angle d'un vieux pont* ».

Et si l'on se demande ce que vient faire ici le poète dont la jeunesse fut contemporaine de ces faits, c'est qu'il faut tout de même rappeler que Redon ne s'est pas borné à Terre-neuve : c'est ainsi qu'en 1819 sortait du port, où il avait été construit, le *Navigateur*, de 209 tx, qui s'en allait vers New York ; il appartenait au Sr Vacquerie. Il revint désarmer au Havre le 14 octobre suivant ; son second capitaine étant un certain Charles Isidore Vacquerie, de Villequier, qui pourrait bien avoir été le futur beau-père de Léopoldine Hugo (65).

GENEVÈVE BEAUCHESNE.