

L'ARMEMENT AU CABOTAGE À LORIENT ET HENNEBONT DE 1870 À 1938

Michel PERRIN

Dans une précédente publication¹, nous écrivions que maints documents concernant l'activité du Quartier maritime de Lorient avaient disparu, brûlés lors des bombardements de Lorient, en 1943, ou des combats de libération d'Hennebont en 1944, et que seuls subsistaient pour l'ensemble du Quartier les registres de matricules des navires de commerce et de pêche tenus de 1905 à 1947² et les répertoires de désarmement pour les années 1879 à 1910³, confiés au Service Historique de la Défense. Or, les registres d'équipages de Lorient pour les années 1870 à 1938⁴, qui concernent également Hennebont durant les années 1875 à 1925, sont devenus consultables depuis leur réfection, menée à son terme voici peu⁵. Ces rôles présentent le grand intérêt de mentionner simultanément la composition de l'équipage, l'activité et le fret des navires. Bien que cette collection souffre encore de quelques manques⁶, le nombre et la qualité des rôles exploitables permettent d'élargir et de préciser notre vision sur la période concernée, que nous nous ne pouvions précédemment qu'évoquer.

On le sait, au début du XX^e siècle, l'activité de cabotage paraît délaissée dans les ports morbihannais au profit de la pêche hauturière. Dans les premières années 1900, Lorient se constitue une flottille de chalutiers à vapeur. La ville et le port sont entrés dans l'ère industrielle : l'Arsenal de la Marine, qui s'est fortement développé depuis 1825⁷, s'est doté de machines outils dans les années 1850, l'usine à gaz a ouvert en 1850. À Hennebont, les Forges⁸ montent en puissance : elles assurent la fabrication de fer laminé et, partant, la fourniture des boîtes de fer blanc destinées aux conserveries installées entre Camaret et Belle-Île. Durant le dernier tiers du XIX^e siècle et jusqu'en 1939, Lorient et Hennebont consomment d'énormes quantités de houille et de coke⁹. Ils restent ainsi les seuls à maintenir des échanges soutenus avec les ports charbonniers gallois, où leurs caboteurs débarquent les poteaux de soutènement des mines du Glamorgan.

¹ Michel Perrin, « Le cabotage dans l'arrondissement maritime de Lorient (1815-1914) », *Bulletin de la Société d'Archéologie & d'Histoire du Pays de Lorient*, n° 42, année 2013-2014, pp. 141-170.

² Cotes 9P2 (11) à (19), Service Historique de la Défense, Département Marine, Antenne de Lorient

³ Cotes 9P2 (1) à (5), SHD-DM-ALt

⁴ Cotes 9P1 (1) à (144), SHD-DM-ALt.

⁵ Travail pour lequel le Conservateur et les archivistes de l'antenne de Lorient doivent être remerciés.

⁶ Les registres des années 1879 à 1886 et ceux postérieurs à 1939 sont toujours absents à l'heure actuelle.

⁷ Gérard Le Bouëdec, « Le port et l'Arsenal de Lorient », *De la Compagnie des Indes à la Marine Cuirassée, une reconversion réussie (XVIIIe-XIXe siècles)*, Librairie de l'Inde, Paris, 1994

⁸ Cette entreprise industrielle, installée à Lochrist, à proximité immédiate d'Hennebont, a été créée par les frères Trottier en 1861. Elle n'avait plus aucune commune mesure avec la petite fonderie installée en 1824 dans les dépendances de l'ancienne abbaye de la Joie (Michel Denis et Claude Geslin, *La Bretagne des Blancs et des Bleus*, Éditions Ouest-France, Rennes, 2003).

⁹ Charles Robert-Müller, *Lorient port charbonnier et la vie économique de la Bretagne*, imprimerie La Roquette, Paris, 1926.

Le déclin du cabotage français s'affirme général après 1919 ; la Bretagne s'obstine à conserver des caboteurs hauturiers à voiles, particulièrement dans le Morbihan. Il en va ainsi de quelques armateurs d'Hennebont et de Lorient, dont les goélettes ou les dundées rapportent de Guyenne des hydrocarbures raffinés à Donges ou à Pessac et du vin du Bordelais. Moins modestes, les « piliers » de l'armement lorientais, spécialisés dans le négoce du charbon, possèdent et acquièrent toujours des vapeurs, dont l'activité majeure consiste à importer du charbon britannique, belge ou rhénan. Temporairement immatriculés à Lorient, deux longs courriers frigorifiques armés par un consortium parisien effectuent des voyages entre l'Europe du Nord et la Chine. Deux cargos à chauffe au gazole font leur apparition au cours des dernières années 1930, et font surtout du « tramping » entre ports de notre littoral atlantique.

Nous considérerons au cours de cette étude quatre activités en principe distinctes : le bornage, petit cabotage côtier limité à 45 milles nautiques autour du port d'attache, le cabotage national¹⁰, limité aux échanges entre Hennebont, Lorient et les ports français, le cabotage international, reliant les deux ports morbihannais à divers ports européens, et le long cours. Ce qui nous amènera à étudier les navires, leurs caractéristiques, les chantiers qui les ont lancés ; leurs trajets et leurs frets, leurs armateurs – propriétaires et quirataires – et le recrutement de leurs équipages – particulièrement des capitaines – concluront notre exposé. Compte tenu des lacunes que nous signalons, nous avons choisi de l'articuler en quatre périodes : 1871-1878, 1886-1898, 1899-1913 et 1914-1938. Les deux premières « couvrent » l'emploi quasi exclusif des voiliers – les quelques petits vapeurs attachés à Lorient arment le plus souvent au bornage, très rarement au cabotage national – ; les deux dernières rendent compte du règne de plus en plus prégnant de la propulsion thermique à vapeur – provoquant graduellement l'éviction de la propulsion éolienne – ainsi que, au cours des années 1930, de l'installation très timide des machines fonctionnant au gazole.

L'armement au cabotage à Lorient & Hennebont, de 1871 à 1878.

Les années 1870 s'ouvrent en France sur le désastre militaire de Sedan et ses suites calamiteuses pour le pays, qui entame son redressement en changeant de régime politique. Les hostilités s'étant déroulées uniquement sur terre, les amputations territoriales ne touchant aucune province littorale, les ressources financières du pays restant intactes, les relations maritimes nationales et internationales ne subissent aucune altération sensible. Avec le développement des capacités industrielles en Bretagne-Sud, les besoins en charbon augmentent ; les forges d'Hennebont et de Trignac, les conserveries, tant finistériennes que morbihannaises, les usines de traitement du sel et des algues consomment de plus en plus de briquettes de coke et d'antracite. L'approvisionnement charbonnier de la Bretagne s'effectue uniquement par voie maritime, ou de très peu s'en faut, car, en dépit du développement des liaisons ferroviaires sur son territoire, l'économie sur le coût du transport reste sensible¹¹.

Pourtant, jusqu'en 1875, les caboteurs d'Hennebont et de Lorient ne participent pas au transport du charbon britannique vers leurs ports respectifs. Les rôles de désarmement du bureau d'Inscription maritime de Lorient qui mentionnent ce trafic concernent uniquement des voiliers des Quartiers d'Auray, Belle-Île, Le Croisic¹², Nantes et Vannes. Il faut attendre le 31 juillet 1875 pour que le brick-goélette *Émilienne*, propriété de MM. Trottier & Cie¹³, effectue son premier voyage avec un chargement de poteaux de mine vers le port gallois de

¹⁰ Dit aussi petit cabotage.

¹¹ Pour le transport des pondéreux, la Compagnie du Chemin de Fer d'Orléans pratique des tarifs trois à cinq fois plus élevés que de ceux des sociétés d'armement maritime ; argument économique qui s'avère d'autant plus dissuasif que la Bretagne est éloignée des bassins charbonniers français.

¹² Redon reste administré par le Quartier du Croisic jusqu'en 1883.

¹³ Les frères Henri et Émile Trottier, Nantais, ont créé la Société des Forges d'Hennebont en 1860.

Newport; il en repart le 14 août chargé de houille destinée à alimenter les hauts-fourneaux de Kerglaw. Jusqu'en 1878, le trafic des caboteurs attachés à Hennebont et à Lorient s'avère peu actif et le plus souvent circonscrit au bornage et au cabotage national (Fig. 1).

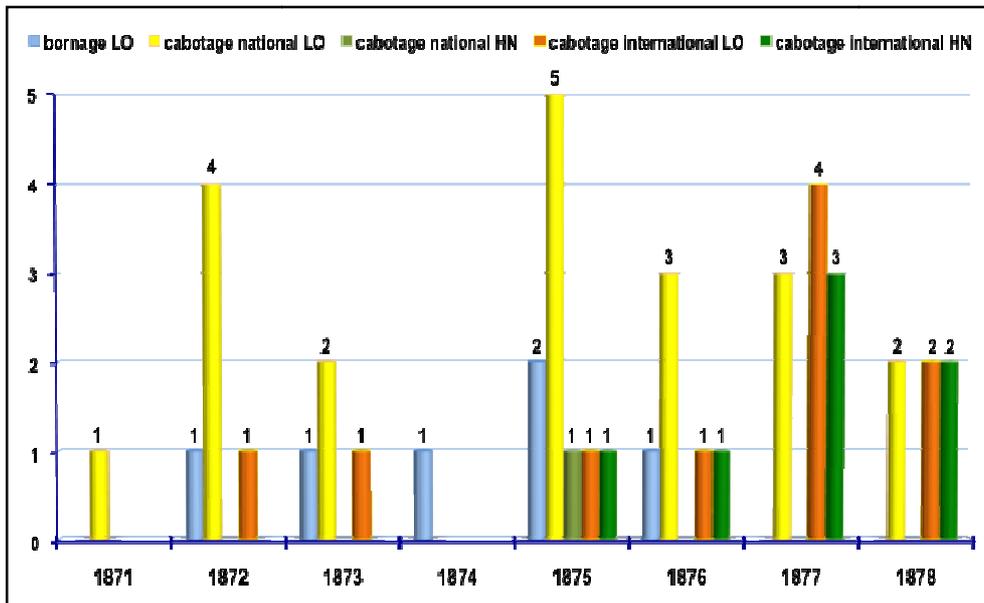


Fig. 1 – Trafic de bornage et de cabotage de Lorient et d'Hennebont (1871-1878)

Les « borneurs » s'emploient au transport de sel, entre Mesquer ou Le Croisic et Concarneau, Port-Philippe¹⁴ ou Gâvres, de roque entre Lorient Concarneau, Port-Philippe ou Gâvres, de bois de chauffage entre Doëlan et Le Palais, Port-Philippe ou Groix. Les caboteurs « français » partent de Lorient ou Hennebont vers Nantes, Saint-Gilles-sur-Vie, Saint-Pierre-d'Oléron, Bordeaux ; ils remontent vers Rouen, Boulogne et Dunkerque, chargés de vin et/ou d'eau-de-vie embarqués dans ces deux derniers ports, parfois de sel charentais destiné aux harenguiers et aux morutiers normands et flamands ; seul le brick-goélette *Aigrette*¹⁵, d'Hennebont, ramène de Marseille à Nantes du « noir animal¹⁶ ». Entre 1872 et 1877, le cabotage international se limite à quelques brèves incursions dans les échanges européens. Ainsi, entre le 20 septembre et le 26 octobre 1872, le brick-goélette lorientais¹⁷ *Joseph-Célestin* transporte du minerai de fer de Bilbao à Swansea ; le même voilier étend son rayon d'action en 1873, en effectuant du 17 février au 30 octobre un circuit qui, partant de Lorient, le mène à Swansea, Bordeaux, Hamburg, Sunderland, Royan, Bilbao, Bayonne, Hamburg, Göteborg et Bayonne, chargé successivement de poteaux de mine, de houille, de vin, de lest, de houille, de lest, de « matières résineuses », de lest, et de bois de pin du Nord. Après une pause en 1874, les mouvements se limitent en 1875 à deux allers et retours Nantes-San Sebastian du lougre lorientais *La Petite Anna-Marie*, avec des chargements de pommes de terre, et aux voyages vers le Pays de Galles de l'*Émilienne*, déjà cités. L'année 1876 voit, entre le 27 janvier et le 30 juin, le brick-goélette *Aigrette*, chargé alternativement de poteaux de mine et de houille, effectuer le circuit Hennebont-Newport-Hennebont, tandis que, parti de

¹⁴ Nom que portait Sauzon (Belle-Ile) de 1841 à 1895. Les édiles locaux voulaient ainsi honorer le roi Louis-Philippe.

¹⁵ Autre propriété des frères Trottier.

¹⁶ Dit aussi *noir d'os*, le noir animal, obtenu par la calcination à l'abri de l'air des os dans un creuset, servait principalement à la décoloration de liquides. Il a également été utilisé comme colorant noir et comme engrais (*in* dictionnaire Larousse universel en 7 volumes, édition 1902).

¹⁷ Propriété du négociant alréen Pierre-Marie Éveno (N° 540, Rôles de désarmement du Quartier d'Auray, année 1873, cote 6P4 (62), SHD-DM-ALt).

Lorient le 28 décembre 1875, le brick-goélette *Sainte Anne* accomplit un autre circuit qui le mène du 10 janvier au 10 novembre 1876 de Cardiff à Larmor-Baden, en passant par Bari, Lorient, Cardiff, La Rochelle, Brussels, Antwerpen et Newcastle, chargé successivement de houille, d'huile d'olive, de poteaux de mine, de houille, de 199 tonnes d'orge, de lest, et de houille. L'année 1877 voit le cabotage international prendre le pas sur le national. Quatre échanges avec les ports charbonniers gallois se produisent entre Lorient et/ou Hennebont : la goélette *L'Industrie*, de Lorient, effectue un circuit entre Lorient et Vannes, du 2 janvier au 20 décembre, en touchant successivement Newport, Lorient, Cardiff, Vannes, Cardiff, Boulogne-sur-Mer, Nantes – le voilier transporte des phosphates entre ces deux derniers ports –, Cardiff, et Saint-Nazaire ; la goélette *Marie et Isidore*, de Lorient, pratique ses allers et retours de Lorient au Pays de Galles entre le 5 août et le 20 novembre ; le petit vapeur *Armide*, propriété de Ouizille & Cie, fait un aller-retour de Bordeaux à Bilbao, entre le 11 et 16 octobre 1877 ; le brick-goélette *Charlotte Dumbar* prend la route de Waterford le 3 juillet, pour livrer 157 tonnes de froment à des Irlandais toujours frappés de pénurie, report vers Bilbao sur lest, pour y embarquer du minerai de fer destiné à Glasgow, où il charge de la houille et de la fonte¹⁸, destinées au port basque ; pour leur part, les bricks-goélettes *Émilienne* et *Aigrette*, ainsi que le brick *Alma*, effectuent pour le compte des frères Trottier les mêmes allers et retours Hennebont-Newport-Hennebont que lors de leurs voyages passés.

La flottille attachée à Lorient et Hennebont et armée au bornage et au cabotage.
Entre 1871 et 1878, cette flottille compte 31 unités (Tab. I).

Tab. I – Liste des navires armés au bornage et au cabotage attachés à Lorient (L) & Hennebont (H)

Port	Nom du navire	Type du navire	Jauge brute (tonneaux)	Machine à vapeur	Constuit à, en	Chantier	En service en
L	<i>Victor</i>	bisquine	31,38		<i>inconnu</i>		1872
L	<i>L'Entreprise</i>	bisquine	41,31		Lorient, 1859		1875
L	<i>Petit Louis</i>	bisquine	43,77		<i>inconnu</i>		1870
L	<i>Adolphe-Augustine</i>	bisquine	74,41		<i>inconnu</i>		1870
L	<i>Athalie</i>	brick	92,74		Granville, 1853		1877
H	<i>Alma</i>	brick	140,80		Nantes, 1869		1875
L	<i>Liberté</i>	brick	143,56		Rezé (Norkiouse), 1867		1878
L	<i>Pandita</i>	brick	234,41		Nantes, 1876	JOLLET Paul & BABIN Louis	1878
L	<i>Le Bon Père</i>	brick-goélette	77,84		Lorient, 1850		1875
L	<i>Charlotte Dumbar</i>	brick-goélette	82,41		Milburn (UK), 1839		1877
L	<i>Joseph-Célestin</i>	brick-goélette	130,04		Lorient, 1859		1872
H	<i>Émilienne</i>	brick-goélette	131,00		Lorient, 1874		1875
L	<i>Sainte Anne</i>	brick-goélette	138,31		Lorient, 1872		1875
H	<i>Aigrette</i>	brick-goélette	171,74		Saint-Malo, 1865		1875
L	<i>Louise</i>	chaloupe pontée	17,94		Lorient, 1857		1872
L	<i>Eugène</i>	chasse-marée	19,38		Nantes, 1859		1874
L	<i>Saint Pierre n° 11</i>	chasse-marée	26,02		Le Pouldu, 1864		1872
L	<i>Marie-Amélie</i>	goélette	52,02		<i>inconnu</i>		1871
L	<i>Marie et Isidore</i>	goélette	67,64		Lorient, 1858		1877
L	<i>Paquebot de Brest</i>	goélette	69,81		Queyries, 1845		1877
L	<i>L'Industrie</i>	goélette	79,63		Langoiran, 1847		1877
L	<i>Le Jeune Édouard</i>	lougre	27,40		La Hougue, 1849		1875
L	<i>JMB</i>	lougre	29,49		<i>inconnu</i>		1873
L	<i>Adolphine</i>	lougre	31,00		Quimperlé, 1851		1872
L	<i>La Petite Anna-Marie</i>	lougre	31,34		Hennebont, 1853		1875
L	<i>Saint Jean</i>	lougre	45,47		Lorient (La Perrière), 1878	COYAC Joseph	1878
L	<i>Saint Joseph</i>	sloop	20,57		Lorient, 1875		1875
L	<i>Noëmi</i>	trois-mâts barque	339,90		Saint-Malo, 1871		1878
L	<i>Petit Arthur</i>	trois-mâts goélette	165,32		Dunkerque, 1874		1878
L	<i>Armide</i>	vapeur à hélice	115,93	90 Cv	Londres, 1869		1875
L	<i>Auguste Gâche</i>	vapeur à roues à aubes	74,93	inconnu	Nantes, 1854		1873
L	<i>Ville de Port-Louis</i>	vapeur à roues à aubes	28,43	16 Cv	Nantes, 1857		1876

¹⁸ On peut penser qu'il s'agit de rails de chemin de fer (*Caminos de Hierro del Norte de España*, www.spanishrailway.com, consulté le 30 janvier 2016 à 14h30).

On dénombre 4 bisquines (Fig. 2), 4 bricks (Fig. 3), 6 bricks-goélettes (Fig. 4), 1 chaloupe pontée (Fig. 5), 2 chasse-marée (Fig. 6), 4 goélettes (Fig. 7), 5 lougres (Fig. 8), 1 sloop (Fig. 9), 1 trois-mâts barque (Fig. 10), 1 trois-mâts goélette (Fig. 11), 1 vapeur à hélice (Fig. 12) et 2 vapeurs à roues à aubes (Fig. 13). La prédominance des voiliers, représentés par dix types différents, ressort nettement ; l'éventail de jauge apparaît très ouvert et, à quelques rares éléments près, leur ancienneté s'avère supérieure à dix ans. Trois vapeurs complètent la liste, ce qui souligne bien la défiance des armateurs de Lorient et Hennebont à l'égard du « modernisme », réaction de rejet partagée par la grande majorité de leurs pareils des autres ports bas-bretons¹⁹.



Fig. 2 – Bisquine

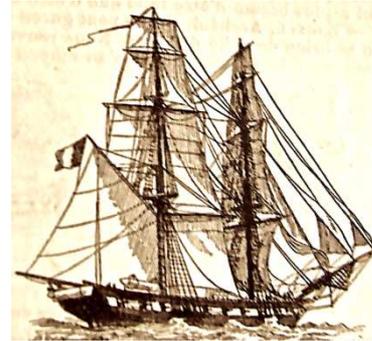


Fig. 3 – Brick

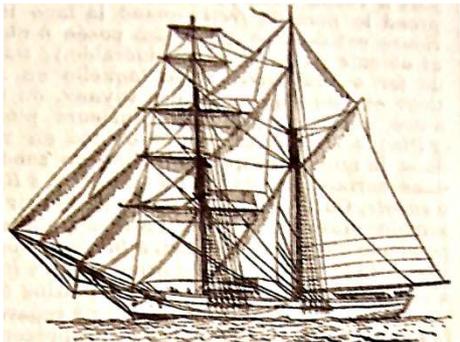


Fig. 4 – Brick-goélette



Fig. 5 – Chaloupe pontée



Fig. 6 – Chasse-marée



Fig. 7 – Goélette

¹⁹ Michel Perrin, « Navires de commerce et de pêche à propulsion mixte ou mécanique armés dans les ports du Morbihan de 1869 à 2010 », *Bulletin de la Société d'Archéologie & d'Histoire du Pays de Lorient*, n° 41, année 2012-2013, pp. 107-132 ; du même auteur, « Le cabotage dans l'arrondissement maritime de Lorient (1815-1914) », *Bulletin de la Société d'Archéologie & d'Histoire du Pays de Lorient*, n° 42, année 2013-2014, pp. 141-170.



Fig. 8 – Lougre



Fig. 9 – Sloop



Fig. 10 – Trois-mâts barque

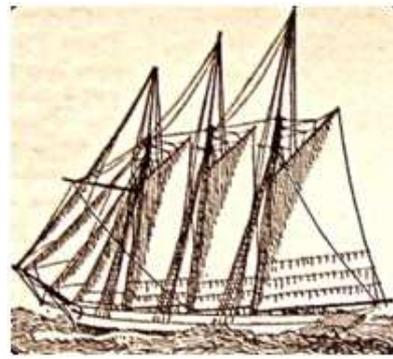


Fig. 11 – Trois-mâts goélette



Fig. 12 – Vapeur(s) à hélice



Fig. 13 – Vapeur à roues à aubes

Vingt de ces navires ont été construits en Bretagne, deux dans le Cotentin, deux à Bordeaux, deux au Royaume-Uni, un à Dunkerque ; l'origine de cinq autres est inconnue. Seuls sont nommément désignés les constructeurs du brick lorientais *Pandita*, les Nantais Paul Jollet et Louis Babin-Chevaye, installés sur l'île de la Prairie au Duc²⁰, ainsi que celui du lougre *Saint Jean*, le Lorientais Joseph Coyac, installé à La Perrière.

La propriété de navires armés au bornage et au cabotage entre 1871 et 1878.

Ainsi que l'ont souligné nos précédentes études, la détention d'un caboteur par un propriétaire unique est chose rare au XIX^e siècle ; dans la plupart des cas, les navires sont acquis par des sociétés quirataires (Tab. II), dont fait partie le futur capitaine chaque fois qu'il peut apporter sa quote-part à l'investissement. Ce qui explique la présence de 153 quirataires sur les 171 personnes physiques ou morales ayant effectué 187 déclarations de propriété au

²⁰ Celle-ci a disparu à l'heure actuelle, en raison des aménagements urbains de la rive sud de la Loire.

greffe du Tribunal de Paix du canton où se trouve domicilié l'armateur déclaré du navire. Très rares sont les quirataires qui puissent faire état de parts dans plusieurs sociétés de navires ; il s'en compte trois : l'un, le négociant lorientais Théodule Lacroix, est sociétaire de la bisquine *Adolphe-Augustine* – 10/200 –, de la goélette *Marie et Isidore* – 3/100 – et du brick-goélette *Sainte Anne* – 52/100 – ; le second, le Vannetais Jules Le Port, détient 4/100 du brick-goélette *Joseph-Célestin* et 2/60 de la bisquine *L'Entreprise* ; le dernier, le Lorientais Benoît Le Gouil, possède la moitié du brick-goélette *Le Pellerin* et la moitié du trois-mâts goélette *Petit Arthur*.

Tab. II – Nombre de quirataires par société de caboteurs lorientais

Nom du navire	Type du navire	Tonneaux de jauge brute	Quirataires	Année
<i>Adolphe-Augustine</i>	bisquine	74,41	20	1870
<i>Petit Louis</i>	bisquine	43,77	6	1870
<i>Sainte Anne</i>	brick-goélette	130,78	12	1872
<i>Victor</i>	bisquine (lougre ?)	31,38	12	1872
<i>Joseph-Célestin</i>	brick-goélette	130,04	7	1872
<i>Marie-Amélie</i>	goélette	49,63	5	1872
<i>JMB</i>	lougre	29,49	2	1873
<i>Le Pellerin (Pèlerin ?)</i>	brick-goélette	299,97	2	1874
<i>L'Entreprise</i>	bisquine	41,31	31	1875
<i>Charlotte Dumbar</i>	brick-goélette	82,41	2	1876
<i>Athalie</i>	brick	92,74	6	1877
<i>Marie et Isidore</i>	goélette	75,27	5	1877
<i>Liberté</i>	brick	143,56	45	1878
<i>Saint Jean</i>	lougre	45,47	7	1878
<i>Petit Arthur</i>	trois-mâts goélette	165,32	2	1878

Le nombre de quirataires n'apparaît pas nécessairement lié au volume du navire ; ainsi, la bisquine²¹ *Victor*, d'une jauge brute de 31,38 tonneaux, réunit autant de quirataires que le brick-goélette *Sainte Anne*, de 130,78 tonneaux ; la bisquine *L'Entreprise*, de 41,31 tonneaux rassemble 31 sociétaires quand sa pareille *Adolphe-Augustine*, de 74,41 tonneaux – près du double –, est financée par 20 – total qui n'a, néanmoins, rien d'anodin – ; le brick *Liberté*, de 143,56 tonneaux, regroupe 45 quirataires alors que le brick-goélette *Le Pellerin*, de 299,97 tonneaux, appartient pour moitié à 2 copropriétaires. Il apparaît difficile d'évoquer une logique chronologique dès lors que deux voiliers de jauge voisine – *Liberté* et *Petit Arthur* – entrés tous deux en service à Lorient en 1878, opposent 45 quirataires à 2 copropriétaires.

Parmi les dix-huit détenteurs uniques de caboteurs, quatre possèdent des quirats d'un autre navire : le constructeur lorientais de navires Joseph Coyac, propriétaire unique des goélettes *Paquebot de Brest* et *L'Industrie*, ainsi que du lougre *Victor* (Tab. III), détient 4/25 du lougre *Saint Jean* ; MM. Ouizille & Cie, outre leurs deux vapeurs *Auguste Gâche* et *Armide* (Tab. III), possèdent un quirat de 43/60 de la goélette *Marie-Amélie*.

Si MM. Trottier & Cie possèdent en totalité les bricks-goélettes *Aigrette* et *Émilienne* ainsi que le brick *Alma*, Pierre Goulven, un maître au cabotage du Palais, et le négociant nantais – et bellilois – Peyron, se limitent chacun à investir dans l'achat de deux caboteurs : deux chasse-marée, pour le premier, un sloop et un lougre, pour le second, navires tous quatre attachés à Lorient (Tab. III).

²¹ Ce voilier est tantôt désigné comme lougre, tantôt comme bisquine ; la similitude de grément peut expliquer cette confusion.

Tab. III – Répartition de la propriété unique de caboteurs de Lorient (L) et d'Hennebont (H)

Port	Nom du navire	Type du navire	Jauge brute	Année	Propriétaire	Domicile
L	<i>Victor</i>	bisquine (lougre ?)	31,38 tx	1875	COYAC Joseph, constructeur de navires	La Perrière (Lorient)
L	<i>L'Industrie</i>	goélette	79,63 tx	1877	idem	idem
L	<i>Paquebot de Brest</i>	goélette à voiles	69,81 tx	1877	idem	idem
H	<i>Émilienne</i>	brick-goélette	131,00 tx	1875	TROTTIER & Cie (Forges d'Hennebont)	Hennebont
H	<i>Aigrette</i>	brick-goélette	171,74 tx	1876	idem	idem
H	<i>Alma</i>	brick	140,80 tx	1877	idem	idem
L	<i>Saint Pierre n° 11</i>	chasse-marée	26,02 tx	1872	GOULVEN Pierre	Palais
L	<i>Eugène</i>	chasse-marée	19,38 tx	1873	idem	idem
L	<i>Armide</i>	vapeur à hélice	103,68 tx	1870	OUIZILLE & Cie, banquiers, négociants	Lorient
L	<i>Auguste Gâche</i>	vapeur à roues à aubes	74,93 tx	1870	idem	idem
L	<i>Adolphine</i>	lougre	31,00 tx	1873	PEYRON	Nantes & Palais
L	<i>Saint Joseph</i>	sloop	20,57 tx	1875	idem	idem
L	<i>Marie-Amélie</i>	goélette	49,63 tx	1871	KERMORVANT Jean-Marie	Lorient
L	<i>Les Deux Julie</i>	lougre	69,68 tx	1872	Le TRESTE Armelle veuve HÉMON Jean-Marie	Greavo (île d'Arz)
L	<i>Louise</i>	double-chaloupe	17,94 tx	1872	TANGUY	Lorient
L	<i>Joseph-Célestin</i>	brick-goélette	130,04 tx	1873	EVENO Pierre-Marie, Eugène	Auray
L	<i>JMB</i>	lougre	29,49 tx	1873	Le BRAIS Joachim, Marie	Hennebont
L	<i>L'Expertise</i>	goélette	188,85 tx	1873	TRÉHAN Pierre-Yves, maître au cabotage	Kermelo (Plœmeur)
L	<i>La Petite Anna-Marie</i>	lougre	31,34 tx	1875	DUBREUIL	Lorient
L	<i>Le Jeune Édouard</i>	lougre	27,40 tx	1875	LE FLOCH François-Marie, maître au cabotage	Kemevel (Plœmeur)
L	<i>Le Bon Père</i>	brick-goélette	77,84 tx	1875	LE PENDU Pierre, Joachim, maître au cabotage	Locmariaquer
L	<i>Ville de Port-Louis</i>	vapeur à roues à aubes	28,43 tx	1876	BIGOT Louis, François-Marie, négociant	Lorient
L	<i>La Malouine</i>	lougre	18,12 tx	1877	JACOB Jean-Marie, maître au cabotage	Lorient
L	<i>Noëmi</i>	trois-mâts barque	339,90 tx	1878	CHARPENTIER Désiré, capitaine au long cours	Quimperlé
L	<i>Pandita</i>	brick à voiles	234,41 tx	1878	GICQUEL Émile, négociant	Saint-Nicolas de Redon

Il ressort clairement de ces analyses que l'armement au cabotage ne semble pas très florissant durant les années 1870 à 1878, à Lorient comme à Hennebont ; seuls quelques négociants ou industriels peuvent faire face à un investissement qui resterait coûteux, en dépit de l'ancienneté prouvée de maints navires ; quelques maîtres au cabotage et une veuve de maître restent leur propre armateur ou délèguent le commandement de leur bien à un maître au cabotage du même port qu'eux ; Désiré Charpentier, capitaine au long cours, acquiert un trois-mâts de volume important²².

Où résident les propriétaires et les quirataires des caboteurs ?

Le plus grand nombre de quirataires résident à Lorient et ses écarts, La Trinité sur-Mer, Séné et ses écarts, Nantes et sa périphérie, ainsi qu'à Vannes (Tab. IV).

²² Il apparaît que ce ne fut pas sans mal : pour financer son achat, ce marin avait dû contracter un emprunt hypothécaire de 15.100 F avec 6% d'intérêts auprès de MM. Boissier et Dupont le 10 août 1878 ; pour en assurer l'armement, il devait solliciter le 2 septembre de la banque Sellier un prêt hypothécaire de 25.000 F avec intérêts de 6% dont le remboursement était exigible le 6 août 1880 ; l'opération fut au final un fiasco : le navire fut saisi et vendu par adjudication le 3 août 1881 (*Registre de francisation de la Douane, bureau de Lorient, années 1876 à 1899, cote P 1760, Archives départementales du Morbihan (AMD)*).

Tab. IV – Répartition des lieux de résidence des quirataires

Domicile	Nombre	Domicile	Nombre	Domicile	Nombre
Lorient	16	Plœmeur	4	Plouharnel	2
Lorient (Kerentrech)	2	Plœmeur (Kernevel)	1	Quimper	2
Lorient (La Perrière)	2	Pont-Aven	4	Quimperlé	2
Séné	8	Clohars-Carnoet	3	Auray	1
Séné (Montsarrac)	8	Dunkerque	3	Belle-Ile (Locmaria)	1
Séné (Cadouarno)	4	Moëlan	3	Brest	1
La Trinité-sur-Mer	19	Port-Louis	3	Guérande	1
Nantes	10	Sarzeau	2	Hennebont	1
Trentemoult	3	Sarzeau (Kerguet)	1	Ile aux Moines	1
Chantenay	1	Baden (Locmiquélic)	2	La Rochelle	1
Vannes	11	Groix	2	Locmariaquer	1
Camac	6	Guidel (Cleh)	1	Locmiquélic	1
Camac (Le Po)	1	Guidel (Kervelen)	1	Penerff	1
Camac (Saint-Colomban)	1	Keryado	2	Plouharnel (Kerbellec)	1
Riec-sur-Belon	6	Marans	2	Quiberon	1
Larmor-Baden	5	Montoire-de-Bretagne	2	Trignac	1

Compte tenu du nombre important de quirataires (153), l'éparpillement géographique des lieux de résidence – d'ailleurs presque tous localisés en Bretagne – ne peut étonner. Et si Lorient n'appelle aucun commentaire particulier, il peut paraître singulier de constater qu'un total de 20 quirataires résident à Séné et que 19 autres habitent La Trinité sur-Mer. En ce qui concerne Séné, outre le fait qu'un nombre non négligeable de maîtres au cabotage y résidaient, il ne faut pas oublier que Montsarrac et Kerbihan étaient dotés de marais salants encore très actifs. Pour La Trinité sur-Mer, on peut également évoquer la présence de plusieurs capitaines. Nantes ne génère par contre aucune surprise. La présence de trois Dunkerquois et de deux Marandais s'explique aisément par l'existence de liens commerciaux.

La répartition des lieux de résidence des propriétaires (Tab. V), généralement localisés en Morbihan ou à proximité de Lorient, n'appelle par contre aucune remarque particulière.

Tab. V – Répartition des lieux de résidence des propriétaires

Domicile	Nombre	Domicile	Nombre
Lorient	6	Ile d'Arz (Greavo)	1
Lorient (La Perrière)	1	Locmariaquer	1
Hennebont	2	Nantes & Palais	1
Plœmeur (Kermelo)	1	Palais	1
Plœmeur (Kernevel)	1	Quimperlé	1
Auray	1	Saint-Nicolas de Redon	1

Quel est l'état ou la profession des propriétaires et des quirataires des caboteurs ?

La plupart des propriétaires détenteurs d'un unique navire sont des capitaines – dits encore « maîtres »²³ – au cabotage et un capitaine au long cours (Tab. VI). Les négociants entrent bien évidemment dans le cercle des possédants. La présence d'une veuve démontre le respect d'une règle bien inscrite dans les faits.

Tab. VI – État ou profession des propriétaires d'un ou plusieurs caboteurs

État ou profession	Nombre	État ou profession	Nombre
maître au cabotage	8	industriels	2
négociant	4	capitaine au long cours	1
banquiers, négociants	2	constructeur de navires	1
inconnu	2	veuve	1

Pour leur part, les quirataires montrent un éventail d'états ou de professions nettement plus ouvert (Tab. VII). On relève un nombre important de quirataires dont l'état ou la profession demeurent inconnus. Les négociants forment le groupe le mieux représenté, sans qu'il leur soit nécessaire de recourir à l'appoint des commerçants, et précède ceux des représentants du monde maritime et des veuves et/ou rentières.

Tab. VII – État ou profession des quirataires d'un ou plusieurs caboteurs

État ou profession	Nombre	État ou profession	Nombre
inconnu	82	cultivateur	2
négociant	29	archéologue	1
veuve	11	boulangier	1
maître au cabotage	10	constructeur de navires	1
capitaine au cabotage	8	entrepreneur & négociant	1
commerçant	8	fabricant de chaux	1
rentière	4	marin du commerce	1
capitaine au long cours	2	voilier	1

Le commandement des navires armés au bornage et au cabotage entre 1871 et 1878.

L'exploitation des rôles de désarmement des caboteurs ou borneurs de Lorient et Hennebont – du moins ceux consultables grâce à leur bon état de conservation – nous livrent vingt-deux noms de capitaines, tous maîtres au cabotage, à l'exception d'un capitaine au long cours (Tab. VIII). Hormis Pierre Le Pendu, propriétaire de son navire²⁴, tous sont des capitaines salariés.

Il apparaît que les maîtres au cabotage du Quartier maritime d'Auray – Carnac, Étel, Locmariaquer, Quiberon – sont les plus sollicités, tant par les armateurs de Lorient que ceux d'Hennebont. Les capitaines bellillois – Le Palais, Locmaria, Sauzon –, puis lorientais et vannetais – Arzon et l'Île aux Moines –, viennent ensuite. Le recrutement peut s'étendre hors du Morbihan : deux capitaines viennent du Bordelais, un de Quimper et un de Pleurtuit – Quartier de Saint-Malo –. Les scribes ont omis de consigner le numéro matricule de deux capitaines.

²³ Le droit de commander au cabotage dépendait de l'obtention d'un brevet de maîtrise, obtenu jusqu'au XVIII^e siècle après examen et cooptation par des pairs ; au XIX^e siècle, il était obtenu après concours, au terme d'une période d'approfondissement des connaissances scientifiques appliquées à la navigation effectuée dans un des centres de formation de l'Arrondissement maritime dont dépendait l'Inscrit.

²⁴ Le brick-goélette *Le Bon Père*, de 77,84 tonneaux, armé au cabotage français sous ses ordres en 1875 (n° 90, *Rôles de désarmement du Quartier Maritime de Vannes, année 1876*, cote.4P8 (91), SHD-DM-ALt).

Tab. VIII – Matricule et lieu de résidence des capitaines

Capitaine	Domicile	Activité	Année(s)	Nb cmdts*	Années cmdts
BUISSON Émile, Auguste, Lorient n° 25	Lorient	cabotage national	1872-1873/1875	2	3
KERMORVANT Jean-Marie, Auray n° 223	Étel	cabotage national	1871-1872	2	2
LE CORRE Pierre-Marie, Vannes n° 640	Arzon	cabotage national	1877-1878	2	2
LE FLOCH François-Marie, Auray n° 260	Quiberon	cabotage national	1875-1876/1877	2	2
THOMAS Justin, Belle-Ile n° 94	Sauzon (Belle-Ile)	cabotage national	1871-1872/1877	2	3
ALLAIN Guillaume	Quiberon	cabotage national	1877	1	1
BRIÈRE François, Auguste, Belle-Ile n° 151	Locmaria (Belle-Ile)	cabotage national	1872	1	1
CORITON Joseph, Auray n° 156	Carnac	cabotage national	1877	1	1
DURY Jean-Louis, Belle-Ile n° 164	Le Palais (Belle-Ile)	cabotage national	1875-1878	1	4
FLEURANCEAU Jean, Blaye n° 60	Blaye	cabotage national	1875	1	1
JACOB	Quimper	cabotage national	1877	1	1
JÉGO Pierre-Marie, Auray n° 454	Arzon	cabotage national	1875	1	1
KERMORVANT Adolphe, Auray n° 189	Carnac	cabotage international	1875-1877	1	3
KERMORVANT Joseph, Auray n° 501	Carnac	cabotage national	1875-1877	1	3
LE BIHAN Joseph, Marie, Auray n° 329	Quiberon	cabotage national	1872	1	1
LE GRÉGAM Jean-Louis, Vannes n° 342	Ile aux Moines	cabotage national	1875-1877	1	3
LE PENDU Pierre, Joachim, Auray n° 140	Locmariaquer	cabotage national	1875-1878	1	3
LE ROUX Auguste, Royan n° 54	Lorient	cabotage national	1875	1	1
LUZÉ François, Saint-Malo n° 474	Pleurtuit	cabotage international	1877	1	1
MONGE Jean-Félix, capitaine au long cours BX n° 75	Bordeaux	cabotage national	1877	1	1
QUÉREL François-Marie, Belle-Ile n° 108	Locmaria (Belle-Ile)	cabotage national	1871	1	1
RAUDE Jean-François, Lorient n° 33	Lorient	cabotage national	1872-1874	1	3

- BX = Bordeaux
- Nb = nombre
- Cmdts = commandements
- Lorient, Hennebont

Si cinq capitaines commandent à deux reprises, il ne semble pas que la durée de ces commandements soit très longue, car la grande majorité d'entre eux passe seulement un an à la barre du navire qui lui a été confié.

Les équipages des borneurs et des caboteurs de Lorient et Hennebont entre 1871 et 1877.

Quelle que soit l'activité pratiquée, les capitaines, le plus souvent en charge de l'armement de leur navire, s'entourent de marins qu'ils connaissent, quand ils recrutent dans leur Quartier d'inscription. Il en vient une uniformité certaine de l'origine des matelots, souvent parents entre eux.

Le nombre de matelots varie en fonction du volume de l'unité. Ainsi, une double chaloupe de 20 tonneaux armée au bornage est montée par 2 à 3 hommes ; un brick-goélette de 171 tonneaux emportera 8 hommes ; tel autre, de 82 tonneaux sera mené par 5 hommes. Par contre, un vapeur de 116 tonneaux en prendra 8 : il faut ici tenir compte de la présence d'un mécanicien, d'un chauffeur et d'un soutier.

Retenons pat ailleurs l'embarquement d'un passager sur la goélette *Marie-Amélie*, qui quitte Oléron le 18 juillet 1871, chargée de fûts de vin destinés à Dunkerque²⁵.

Les trajets des borneurs et des caboteurs de Lorient et Hennebont entre 1871 et 1877.

Il importe de distinguer les parcours effectués au bornage, au cabotage national et au cabotage international.

Les parcours de bornage sont nécessairement limités en raison de l'obligation de respecter la distance maximale de 45 milles nautiques autour du port d'attache du navire. Le champ des déplacements des chaloupes pontées, chasse-marées, sloops et petits lougres autour de Lorient se trouve délimité au Nord par Quimper, au Sud par Pornic. Le Croisic, Vannes,

Belle-Ile, au Sud, Quimperlé et Concarneau, au Nord, font l'objet du plus grand nombre de passages (Tab. IX).

Tab. IX – Ports concernés par le bornage (les plus fréquentés sont surlignés).

Port	Parti de	Arrivé à	Port	Parti de	Arrivé à
Quimper		1	Le Palais	5	6
Pont-l'Abbé		2	Port-Philippe (Sauzon)	1	1
Concarneau	7	4	Vannes	6	4
Pont-Aven	1	1	La Roche-Bernard	1	1
Quimperlé	10	13	Redon	1	
Doëlan	2	3	Mesquer	1	1
Le Pouldu	2	2	Le Croisic	16	16
Lorient	13	9	Saint-Nazaire	2	1
Hennebont	2	4	Paimbœuf	2	1
Port-Louis	1		Le Pellerin	1	
La Trinité-sur-Mer		1	Basse-Indre		1
Auray		1	Nantes	1	2
Larmor-Baden	2	2	Pornic	1	1

On ne manquera pas de remarquer que nombre de ces ports sont situés sur des estuaires ou sur des cours d'eau navigables assez loin dans les terres²⁶.

L'aire de navigation du cabotage national, à l'évidence beaucoup plus vaste, s'étend de Dunkerque à Marseille, seul port de notre côte méditerranéenne qu'atteigne un caboteur du Quartier de Lorient (Tab. X). Il faut d'ailleurs remarquer que ce voilier, le brick-goélette *Aigrette*, est attaché à Hennebont²⁷; aucun des navires attachés à Lorient ne dépasse en effet la latitude de Bordeaux durant un parcours de cabotage français.

²⁵ N° 7, *Rôles de désarmement du Quartier Maritime de Lorient, année 1872*, cote.9P1 (2), SHD-DM-ALt.

²⁶ En raison de l'ensablement de la Laïta, la remontée jusqu'à Quimperlé devint néanmoins de plus en plus malaisée au cours du XIX^e siècle (cf Alain Pennec, Rémi Toupin, « *Histoire méconnue du port de Quimperlé et de sa construction navale, du XI^e au XXI^e siècle* », Société d'Histoire de Quimperlé, 2015).

²⁷ N° 515, *Rôles de désarmement du Quartier Maritime de Lorient, année 1877*, cote.9P1 (9), SHD-DM-ALt.

Tab. X – Ports concernés par le cabotage national (les plus fréquentés sont surlignés).

Port	Parti de	Arrivé à	Port	Parti de	Arrivé à	Port	Parti de	Arrivé à
Dunkerque	5	5	Larmor-Baden	1		La Rochelle	1	4
Boulogne-s/Mer	2		Auray	2	3	La Salle-Riberoux	1	1
Rouen	2	2	Le Palais	2	1	Tonnay-Charente		2
Le Conquet	1	1	Vannes	8	12	Saint-Savinien	7	6
Brest	2	4	Montsarrac		1	Migron		1
Landerneau	1		Redon	3	3	La Flotte-en-Ré	4	5
Pont-l'Abbé	2		Le Croisic	1	1	Saint-Martin de Ré	4	1
Quimper	2	1	Paimbœuf	1		Château-d'Oléron	1	1
Concarneau		1	Saint-Nazaire	2		Saint-Denis-d'Oléron	2	2
Quimperlé	2	2	Basse-Indre	2	2	Saint-Pierre-d'Oléron	21	24
Le Pouldu	1	1	Nantes	3	5	L'Éguille	2	
Lorient	33	31	Ile d'Yeu	1	1	La Tremblade		1
Port-Louis		1	Saint-Gilles-s/Vie	1	1	Bordeaux	15	16
Hennebont	5	3	Les Sables-d'Olonne	3	3	Libourne	3	2
Étel	2	2	Marans	3	3	Marseille	1	

Lorient s'avère bien la plaque tournante de cette activité, en s'appuyant sur les relais que constituent Hennebont et Vannes. Dunkerque, doublement visé par l'apport de sel et l'emport de houille belge représente la point extrême du trafic vers le Nord. Bordeaux – achalandé par son vignoble – constitue toujours la base de l'approvisionnement de la Bretagne en vins fins. Au détriment de Nantes, l'île d'Oléron reste la source d'un vin plus courant et de l'eau-de-vie destinés aux ports de pêche du Sud-Bretagne ; elle offre encore l'opportunité d'embarquer du sel, malgré une production inférieure à celle de sa voisine Ré. La réputation de la pierre de Saint-Savinien, au grain très fin, lui vaut toujours l'attention de bâtisseurs de monuments.

La présence dans cette liste de quarante et un ports situés sur le littoral atlantique ou des fleuves ou rivières proches de l'océan suffit à démontrer que le cabotage entre ports du Ponant reste essentiel à leur économie et à celle de leur proche hinterland.

L'aire du cabotage international recouvre une zone étendue de la Baltique à la Méditerranée (Tab. XI). Elle concerne particulièrement le Royaume Uni, où les ports charbonniers attirent tout spécialement. Lorient perd sa place de plaque tournante du trafic de cabotage, au bénéfice d'Hennebont, où le fonctionnement des Forges rend indispensable l'importation de charbon ; il semble d'ailleurs que Hennebont s'intéresse davantage à Newport²⁸ qu'aux autres ports charbonniers britanniques. Cork et Waterford font toujours l'objet d'importations de froment, comme durant les années de la Grande Famine d'Irlande. Quelques uns des ports français touchés par le cabotage national réapparaissent dans cette liste.

²⁸ Situé dans le comté de Monmouth, au Pays de Galles.

Tab. XI – Ports concernés par le cabotage national (les plus fréquentés sont surlignés).

Parti de	LO	HN	Arrivé à	LO	HN	Parti de	LO	HN	Arrivé à	LO	HN
Gothenburg (Sw.)	1		Gothenburg (Sw.)	1		Hennebont	1	19	Hennebont	2	19
Hamburg (All.)	2		Hamburg (All.)	2		Auray	2		Auray	1	
Antwerpen (Belg.)	1		Brussels (Belg.)	1					Vannes	2	
Sunderland (UK)	1		Newcastle (UK)	2		Redon	1		Redon	2	
Glasgow (UK)	2		Glasgow (UK)	2		Saint-Nazaire	1		Saint-Nazaire	1	
Waterford (UK)	1		Waterford (UK)	1					Basse-Indre	1	
			Cork (UK)	1		Nantes	4	1	Nantes	2	
Bristol (UK)	1		Bristol (UK)	1		Les Sables-d'Olonne	1				
Swansea (UK)	2		Swansea (UK)	1		La Rochelle	2		La Rochelle	2	
Cardiff (UK)	11		Cardiff (UK)	12		Royan	1		Royan	1	
Briton Ferry (UK)	1					Bordeaux	2		Bordeaux	2	
Newport (UK)	4	19	Newport (UK)	3	21	Bayonne	1		Bayonne	1	
			Boulogne-s/Mer	2		San Sebastian (Esp.)	1		San Sebastian (Esp.)	2	
Brest	2		Landerneau	1		Bilbao (Esp.)	5		Bilbao (Esp.)	5	
Lorient	8	1	Lorient	5		Bari (Ital.)	1		Bari (Ital.)	1	

LO = Lorient, HN= Hennebont

Le fret des borneurs et des caboteurs de Lorient et Hennebont entre 1871 et 1877.

Compte tenu du très petit nombre de navires armés au bornage dont les rôles mentionnent le chargement, le fret transporté se limite à du bois de chauffage, amené de Pont-Aven à Sauzon, du charbon, transporté de Saint-Nazaire à Lorient, des fûts de vin vides transitant entre Concarneau et Belon, et à du lest, à quatre reprises, y compris sur le petit vapeur à roues *Ville de Port-Louis*, parti de Lorient pour Nantes le 18 avril 1876²⁹.

Quatorze rôles d'armement, entre 1871 et 1878, concernent neuf caboteurs, dont le vapeur à hélice *Armide*, propriété des industriels et banquiers Ouizille. Vingt-deux variétés de fret sont consignées, dont du lest, à 25 reprises (Tab. XII). À dix-neuf reprises, de manière elliptique³⁰, le fret est qualifié de « diverses marchandises³¹ »

Le transport de vin entre les terroirs de production de Gironde ou des îles charentaises et les ports du Sud-Bretagne reste clairement l'une des activités clés du trafic de cabotage au long du littoral national (Tab. XII). On peut remarquer une différence sensible entre le nombre de cargaisons de vin transportées et le nombre des futailles ramenées chez les producteurs ; rien n'interdit cependant de penser que certains chargements de tonneaux vides aient pu être qualifiés de lest³².

²⁹ N° 699, *Rôles de sarmement du Quartier maritime de Vannes, année 1877*, cote 4P8 (87), SHD-DM-ALt. Ce vapeur effectuait le service de la Rade et appartenait au négociant Louis Bigot.

³⁰ Cette formule générale témoigne d'un laisser-aller fréquent dans les ports du sud-ouest et non sanctionné par la hiérarchie.

³¹ Il peut s'agir dans deux des cas de futailles de vin vides (N° 711 et n° 688, *Rôles de désarmement du Quartier Maritime de Lorient, année 1875*, cote.9P1 (6), SHD-DM-ALt.), dans un troisième de touries d'acide chlorhydrique destinées aux Forges d'Hennebont (n° 7, *Rôles de désarmement du Quartier Maritime de Lorient, année 1871*, cote.9P1 (2), SHD-DM-ALt.), dans un dernier de vin de Bordeaux en fûts et en caisses (n° 697, *Rôles de désarmement du Quartier Maritime de Lorient, année 1878*, cote.9P1 (9), SHD-DM-ALt.).

³² Le rôle n° 364 de la bisquine *L'Entreprise* mentionne en effet « lest (fûts vides) » (*Rôles de désarmement du Quartier Maritime de Vannes, année 1876*, cote.4P8 (92), SHD-DM-ALt.). Cependant, en règle générale, le lest consistait en sable, en gros galets, parfois en barriques remplies d'eau.

Tab. XII – Frets des caboteurs armés au trafic national

Fret	Fréquence	Fret	Fréquence
Vin	41	Traverses de rails de chemin de fer	2
Futailles vides	31	Bois à brûler	1
Lest	25	Briques	1
<i>Diverses marchandises</i>	19	Cercles de roues	1
Avoine	6	Guano	1
Froment	6	Houille	1
Pierres de taille	6	Huîtres	1
Chaux hydraulique	5	Phosphates	1
Farine	2	Rogue	1
Noir animal	2	Sel	1
Sardines en caisses	2	Terre de faïence	1

Les grains restent eux aussi des frets classiques, tout comme les matériaux de construction – pierres de taille et chaux hydraulique³³ –. Les traverses de rails – qui transitent de Bordeaux aux Sables-d’Olonne – témoignent de la lente mise en place du réseau ferré vendéen.

Douze rôles nous renseignent sur le fret transporté lors du trafic de grand cabotage (Tab. XIII). La prédominance du charbon – de la houille anglaise, écossaise ou galloise ou de l’anthracite gallois – signe la marche ininterrompue de l’industrialisation du territoire lorientais. L’exportation des poteaux de mine, tant depuis Hennebont – surtout – que Lorient, constitue son pendant, toutefois uniquement destiné au Pays de Galles.

Tab. XIII – Frets des caboteurs armés au trafic international

Fret	Fréquence	Fret	Fréquence
Charbon	43	Bois de pin du Nord	1
Poteaux de mine	35	Graines	1
Lest	14	Houille & fonte	1
Minerai de fer	5	Huile	1
Froment	3	« <i>Matières résineuses</i> »	1
<i>Diverses marchandises</i>	2	Merrains	1
Phosphates	2	Orge	1
« <i>Avec le reste de son chargement de charbon</i> »	1	Pommes de terre	1
À vide	1	Vin en fûts	1

Comme leur pareils des autres quartiers maritimes du Morbihan, les caboteurs de Lorient prennent part au transport du minerai de fer espagnol destiné aux hauts-fourneaux britanniques ou dunkerquois.

On peut encore relever une dernière trace de l’importation de pin scandinave destiné à la construction, sans doute navale, car la destination était Bayonne³⁴.

³³ Elle est utilisée comme mortier.

³⁴ N° 540, *Rôles de désarmement du Quartier Maritime d’Auray, année 1873*, cote.6P4 (62), SHD-DM-ALt).

L'armement au cabotage à Lorient & Hennebont, de 1886 à 1898.

Alors que la pêche thonière prend une place prépondérante en Bretagne-Sud, tout particulièrement en Morbihan, le cabotage traditionnel montre un net déclin ; le trafic chute, la vétusté des voiliers se profile, leur type évolue car la polyvalence apparaît privilégiée³⁵. Les investisseurs locaux les délaissent, préférant soutenir le développement d'une pêche nouvelle venue dont la rentabilité ne cesse d'augmenter. La vogue croissante de la conserve de thon blanc germon est loin d'être étrangère à cette progression et leur démontre le bien-fondé de cette reconversion. La demande en charbon, destiné aussi bien aux chaudières des usines qu'à l'industrie métallurgique qui les fournit en boîtes métalliques, suit cette évolution de la conserverie industrielle.

Des entrepreneurs, nouveaux venus à Lorient, convaincus du triomphe du machinisme à vapeur, renforcent l'emprise du trafic charbonnier, qu'ils pratiquent pour leur plus grand profit, en acquérant ou en affrétant des caboteurs à voiles, quoique la capacité d'emport de ces voiliers soit plus limitée que celle de vapeurs, très peu représentés dans le monde du cabotage. Les compagnies de transport de proximité, actives au bornage, commencent par contre à en faire un usage plus intensif.

Hennebont arme davantage au cabotage international que Lorient sur la période 1886-1898 – cinquante-cinq rôles contre quarante-cinq – tandis que Lorient reprend l'avantage au cabotage français – vingt-trois rôles contre huit – et domine totalement l'activité de bornage – vingt-trois rôles – (Tab. XIV).

Tab. XIV – Nombre d'armements par année à Lorient (LO) et à Hennebont (HN)

Activité	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	Ttx
Cabotage international HN		4	3	2	4	7	3	3	4	7	7	5	6	55
Cabotage international LO		3	4	3	2	4	2	3	5	5	4	5	5	45
Cabotage national LO	1	3	2	2	1		1	1	2	2	3	1	4	23
Cabotage national HN			1	1	1	1	1	1	1	1				8
Bornage		3	3	2	2	2	1	1	1	2	2	2	2	23
Totaux	1	13	13	10	10	14	8	9	13	17	16	13	17	154

L'aire d'activité des navires armés au bornage et au cabotage national reste inchangée, tandis que celle du grand cabotage s'élargit de la Scandinavie aux rivages d'Afrique du Nord, tout en restant centrée sur le Royaume Uni et en ignorant les ports de la Péninsule ibérique.

³⁵ Ainsi, le nombre de sloops à tapecul grées dundée augmente-t-il fortement ; ces voiliers à deux mâts, dont les capacités d'échouage sont supérieures à celles des goélettes et leurs capacités d'emport au moins égales, remplacent ces dernières dans de nombreux petits ports ; en outre, les dundées offrent l'avantage de pouvoir pratiquer la pêche du thon en été et le chalutage, ou « drague », en hiver, activités interdites aux goélettes en raison de leur manœuvrabilité très inférieure, due en particulier au nombre de matelots que le moindre changement d'allure nécessite.

La flottille attachée à Lorient et Hennebont armée au bornage et au cabotage.

Tab. XV – Navires armés à Lorient (LO) et Hennebont (HN)

	Nom du navire	Type du navire	Jauge	Machine	Constuit à, en	Chantier	Service en
HN	<i>Faune</i>	brick	127,83 tx		Méan, 1865		1890
LO	<i>G.G.M.</i>	brick	135,55 tx		Chantenay, 1868		1888
HN	<i>Paul</i>	brick	177,49 tx		Nantes, 1868		1890
HN	<i>Jean-Baptiste</i>	brick	188,00 tx		Nantes, 1868		1887
HN	<i>V.A.</i>	brick	193,07 tx		Chantenay, 1869		1891
LO	<i>Talma</i>	brick	194,01 tx		Rezé (Trentemoult), 1863		1883
HN	<i>Philosophe</i>	brick	197,59 tx		Vannes, 1877		1891
HN	<i>Julien-Gabrielle</i>	brick-goélette	97,73 tx		Granville, 1866		1895
LO	<i>Louis-Marie</i>	brick-goélette	111,21 tx		Saint-Vaast-la-Hougue, 1874		1896
LO	<i>La Bonne Julienne</i>	brick-goélette	117,50 tx		Lorient, 1858		1890
LO	<i>Roma</i>	brick-goélette	126,18 tx		Canada, 1874		1892
HN	<i>Émilienne</i>	brick-goélette	131,00 tx		Lorient, 1874		1875
HN	<i>Elisabeth</i>	brick-goélette	147,70 tx		Saint-Servan, 1875		1898
HN	<i>Aigrette</i>	brick-goélette	171,74 tx		Saint-Malo, 1865		1875
LO	<i>Le Pellerin</i>	brick-goélette	299,97 tx		Angleterre, 1871		1888
LO	<i>Camille</i>	brick-goélette à vapeur	86,49 tx	inconnu	London (UK), 1852		1882
LO	<i>Amour du Travail</i>	dundée	24,95 tx		Les Sables-d'Olonne, 1874		1890
LO	<i>Picard d'Estelan</i>	dundée	25,66 tx		Chantenay, 1895		1895
HN	<i>Colonel Cassaigne</i>	goélette	56,97 tx		Bayonne, 1861		1887
HN	<i>Olympe</i>	goélette	72,88 tx		Saint-Vaast-la-Hougue, 1877		1895
LO	<i>Caroline-Victoire</i>	goélette	79,88 tx		Cherbourg, 1860		1893
LO	<i>Marie</i>	goélette	80,28 tx		Libourne, 1855		1890
HN	<i>Marie</i>	goélette	89,50 tx		Camac, 1865		1891
LO	<i>Théophile-Marie</i>	goélette	112,15 tx		Rezé (Norkiouse), 1857		1889
LO	<i>La Blonde</i>	goélette	118,34 tx		Nantes, 1855		1886
HN	<i>Anna-Maria</i>	goélette	124,58 tx		Nantes, 1876	DUBIGEON	1895
LO	<i>May Flower</i>	goélette	163,86 tx		Ispwich (UK), 1870		1895
LO	<i>L'Expertise</i>	goélette	188,85 tx		Bathurst (Canada), 1868		1887
LO	<i>L'Armoricain</i>	goélette à vapeur	26,81 tx	inconnu	Southampton, 1876		1893
LO	<i>Tony</i>	goélette à vapeur	27,13 tx	inconnu	Chantenay, 1863		1889
LO	<i>Saint René</i>	lougre	15,68 tx		La Perrière, 1874	COYAC Joseph	1881
LO	<i>Le Commissionnaire</i>	lougre	20,57 tx		Le Palais, 1876	Enfants CONAN	1887
LO	<i>Utile</i>	lougre	21,67 tx		Redon, 1877		1896
LO	<i>Saint Jean</i>	lougre	45,47 tx		Lorient (La Perrière), 1878	COYAC Joseph	1878
HN	<i>Élisa</i>	lougre	72,76 tx		Dieppe, 1865		1887
LO	<i>Saint Joseph</i>	lougre	72,95 tx		Bayonne, 1849		1894
LO	<i>Jeune Félix</i>	lougre	111,73 tx		Vannes, 1857		1886
LO	<i>Saint Michel</i>	lougre regréé goélette	109,31 tx		Méan, 1870		1896
LO	<i>Nautilus</i>	sloop	19,46 tx		Paimpol, 1884		1895
LO	<i>Melya</i>	sloop à tapecul à vapeur	42,46 tx	inconnu	Inverkeiting (Écosse), 1878		1881
LO	<i>Saint Joseph</i>	sloop à vapeur	20,17 tx	16 Cv	Brest, 1873		1898
LO	<i>Charles</i>	trois mâts	212,96 tx		Saint-Servan, 1850	LENORMAND	1886
LO	<i>Eugénie</i>	trois-mâts	215,28 tx		Saint-Vaast-la-Hougue, 1890		1898
LO	<i>Célestine</i>	vapeur	32,81 tx	inconnu	Chantenay, 1884		1889
LO	<i>Abeille n°3</i>	vapeur	33,28 tx	20 Cv	Nantes, 1876		1888
HN	<i>Welsh Prince</i>	vapeur	80,81 tx	inconnu	Bristol (UK), 1871		1891
HN	<i>Cirages Français</i>	vapeur	633,39 tx	591 Cv	Middlesbrough (UK), 1891	CRAGGS R. & sons	1894
LO	<i>F.L.B.</i>	vapeur coque bois	128,50 tx	inconnu	Glasgow (Irvine), 1893	J.H. GILMOUR shipyards	1893

La flottille de bornage et de cabotage de Lorient et Hennebont se compose de 48 voiliers, voiliers mixtes et vapeurs purs (Tab. XV), dont le temps de navigation accuse en moyenne vingt années. Trois comptent plus de quarante ans de navigation, quatre plus de trente. Quatre, cependant, sont neufs, lancés au cours de l'année de leur mise en service. Il n'en reste pas moins que la flottille de caboteurs attachés et armés à Lorient et Hennebont est vieillissante, comme dans tous les Quartiers maritimes bretons, y compris Nantes.

Seuls les dundées (Fig. 14) et les vapeurs, qu'il s'agisse de goélettes (Fig. 15) ou de brick-goélette équipés d'une machine (Fig. 16) ou de « steamers » à coque d'acier (Fig. 17), constituent des nouveautés par rapport à la période précédente.

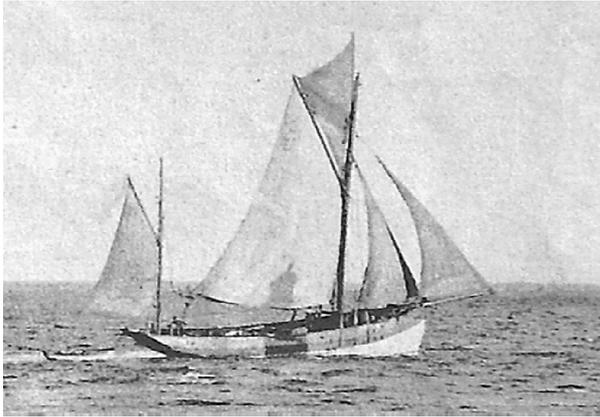


Fig. 14 – Dundée (Doc. M. Le Diraison)

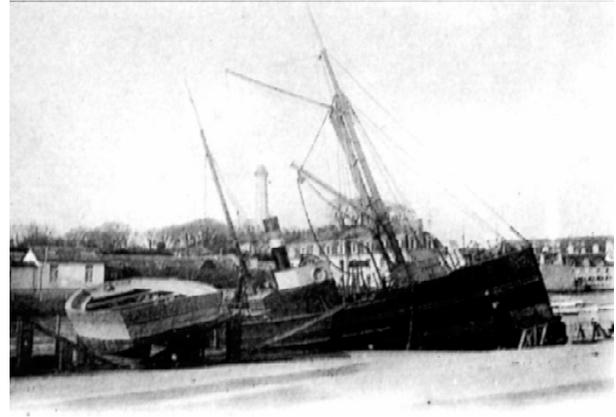


Fig. 15 – Goélette mixte Tony (Doc. P. Calloch)



Fig. 15 – Brick-goélette mixte (Coll. personnelle)

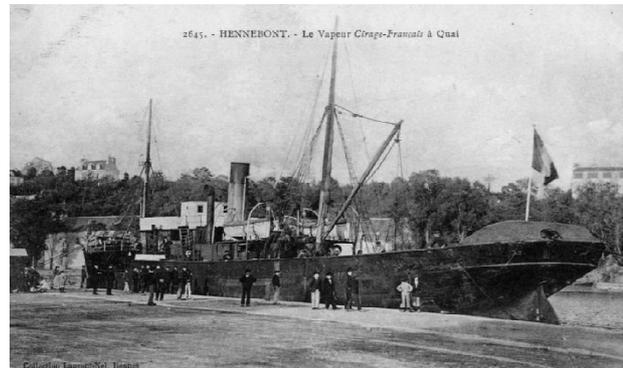


Fig. 17 – Vapeur Cirages Français (Doc. P. Calloch)

Le nombre de navires à vapeur a nettement augmenté : il représente un cinquième des caboteurs en service. Plusieurs sont mixtes. Certains sont récents, tel le steamer *Cirages Français*, voire neufs, comme le vapeur à coque de bois *F.L.B.* ; ces deux unités, d'une jauge supérieure à 120 tonneaux, proviennent de chantiers britanniques, de même que le vieillissant *Welsh Prince*. La puissance de leur machine reste mal connue, seule celle de *Cirages Français* – 591 Cv – et de deux petites unités sont citées. Vingt-huit navires ont été construits en Bretagne – 14 en Basse-Loire, contre 3 à Lorient et 3 à Saint-Malo-Saint-Servant – ; 8 viennent de Grande-Bretagne, 2 du Canada ; le Cotentin est à l'honneur – 3 à Saint-Vaast-la-Hougue, 1 à Cherbourg, 1 à Granville –, le Sud-Ouest – 2 à Bayonne, 1 à Libourne – assez peu concerné. De même qu'entre 1871 et 1878, peu de chantiers de construction sont connus : Joseph Coyac, installé à Lorient-La Perrière, Dubigeon, à Nantes, les Enfants de Pierre-Gérard Conan, au Palais, tous constructeurs de voiliers à un ou deux mâts, Louis-Yves Lenormand, de Saint-Servan, constructeur de terre-neuviens à trois mâts.

Les propriétaires et les quirataires des caboteurs de Lorient et Hennebont de 1886 à 1899.

La propriété partagée de navire reste d'actualité durant cette fin du XIX^e siècle ; toutefois, le nombre de quirataires et de propriétaires détenteurs en totalité d'un ou plusieurs navires a sensiblement diminué puisque le nombre de personnes physiques ou morales effectuant les déclarations de propriété légales – 107 au total, contre 187 entre 1871 et 1878 – n'est plus que de 76 – contre 171 –.

Tab. XVI – Propriétaires des caboteurs de Lorient (LO) et Hennebont (HN) armés entre 1886 et 1898

Port	Année	Propriétaire	Domicile	Nb		
				déclarations	quirats	propriétés
HN	1890-1898	JOUBERT Henry, armateur	Hennebont	8	2	6
HN	1887-1891	Compagnie des Cirages Français (TROTIER & Cie)	Paris & Hennebont	5		5
LO	1898	CORFMAT Édouard fils, négociant	Lorient	5	3	1
LO	1889	JOTTE-LATOUCHE & MARCESCHE, négociants-armateurs	Lorient	3	2	1
LO	1890-1894	HERVIAULT Jules, Hervé, négociant	Lorient	2		2
LO	1889-1893	Le BRISE François-Marie, négociant	Lorient	2		2
LO	1893-1895	NOMIKOS André, propriétaire	Paris (Cercle Militaire)	2		2
LO	1890	OUIZILLE & Cie, banquiers, négociants	Lorient	2	1	1
LO	1895	ROLLAND Eugène, Ange, Michel	Lorient	2	1	1
LO	1892	BIGOT Louis François-Marie	Lorient	1		1
HN	1895	CORLOBÉ Julien, négociant	Hennebont	1		1
LO	1886	COYAC Joseph, constructeur de navires	La Perrière (Lorient)	1		1
HN	1892	CRABOT	Hennebont	1		1
HN	1890	DEBICKI Charles, Ingénieur des Mines	Hennebont	1		1
LO	1897	DUBLÉ	La Rochelle	1		1
LO	1891	FÉO Jean-Marie	Pont-Aven	1		1
LO	1886	GROUHET Joseph, capitaine au long cours	Lorient	1		1
LO	1894	GUILHAUMON frères, négociants	Lorient	1		1
LO	1889	JAFFRÉ (veuve)	Lorient	1		1
LO	1887	LAREAU	Lorient	1		1
HN	1890	LARGOUËT Joseph, Marie, maître au cabotage VA n° 4020	Hennebont	1		1
LO	1895	Le BAIL Joseph	Lorient	1		1
LO	1894	MAHÉO Jean-Marie	Larmor-Baden	1		1
LO	1887	MORVAN François, capitaine de navire	Pont-Aven	1		1
LO	1892	NOBLANC Célestin	Lorient	1		1
LO	1893	ROUSSEL Eugène, armateur	Lorient	1		1
LO	1896	SATRE Frédéric, entrepreneur	Pont-Aven	1		1
LO	1888	SELLIN Guillaume	Lorient	1		1
LO	1893	Sté des Vapeurs Lorientais & Portlouisiens	Port-Louis	1		1
LO	1887	TRÉHAN Pierre-Marie, maître au cabotage Lorient n° 26	Riantec	1		1

Trente propriétaires (Tab. XVI) ont pu être recensés. L'armateur et négociant Henry Joubert, d'Hennebont, détient 6 caboteurs³⁶ et des parts sur deux autres voiliers³⁷ ; la Compagnie des Cirages Français³⁸ possède les vapeurs *Cirages Français* et *Welsh Prince*, les bricks *Jean-Baptiste* et *Philosophe* et le lougre *Élisa* ; le négociant en bois et charbons François-Marie Le Brise s'est fait construire en 1893 à Irvine (Écosse) le petit vapeur *F.L.B.*, a racheté la goélette *Théophile* et possède 540/1000^e du brick *G.G.M.*, dont l'unique activité consiste à exporter au Pays de Galles des poteaux de mine et importer du charbon gallois. MM. Jotté-Latouche et Marcesche se sont associés pour exercer le même négoce ; ils possèdent en propre le dundée *Irma*, 25/100^e du trois-mâts *Eugène* et 2/3 du brick-goélette *Louis-Marie*³⁹.

Relevons la présence parmi les propriétaires de cinq capitaines au commerce, dont deux commandent leur bien : Joseph Largouët, maître au cabotage du Quartier de Vannes, en 1890-1891, sur son brick *Le Faune*, de 127,83 tonneaux, lancé en 1865⁴⁰, et Jean-Marie Mahéo, maître au cabotage du Quartier d'Auray, sur son brick-goélette *Roma*, en 1894⁴¹.

On doit remarquer que certains propriétaires de caboteurs au cours de la période 1871-1878 le demeurent, soit directement, tels Louis Bigot, Joseph Coyac et les frères Auguste et Georges Ouizille, soit indirectement, tels les frères Émile et Henri Trottier, au travers de la Société des Cirages Français. Parmi les quirataires, seul reste le voilier Talhouarn, de Sarzeau.

Le nombre de quirataires a également fortement diminué ; il s'en compte en effet 49 (Tab. XVII et XVII bis). La plupart d'entre eux, quoique certains ne résident ni à Lorient, ni dans ses environs immédiats, acquièrent des parts de navires lorientais ; seuls MM. Joubert résident à Hennebont et y attachent les voiliers dont ils détiennent des quirats, qu'ils se partagent généralement entre membres de la famille, au niveau de 50% chacun, avec une exception notable, le brick *G.G.M.*, dont ils acquièrent 260/1.000^{e42}, les autres millièmes se partageant en 1891 entre François-Marie Le Brise – 540 – et le maître au cabotage Jean-Victor Mellin, de Plœmeur – 200 –.

Tab. XVII – Quirataires des caboteurs de Lorient d'Hennebont armés entre 1886 et 1898

Année	Propriétaire	Domicile	Déclarations	Quirats
1891	JOUBERT (MM.), armateurs	Hennebont	1	1
1898	JOUBERT Abel	Hennebont	1	1
1895	JOUBERT Henry fils	Hennebont	1	1
1895	JOUBERT Henry, armateur	Hennebont	2	1

À Lorient, le monde des entrepreneurs, des négociants, des banquiers, se reprend à trouver intérêt à l'investissement dans l'armement maritime au commerce, vraisemblablement stimulé par la réussite des investisseurs et des industriels d'Hennebont. Il est incontestable que ce port, grâce à l'activité des Forges, connaît un essor vigoureux ; ainsi, en 1879, les forges de Lochrist acheminent près de 11.000 tonnes de matières premières et de produits finis par an⁴³.

³⁶ Les bricks *Paul*, *Philosophe* et *V.A.*, le brick-goélette *Elisabeth*, les goélettes *Anna-Maria* et *Olympe*.

³⁷ Le brick *Louis-Marie* et la goélette *Procellaria*.

³⁸ Cette société a racheté les Forges d'Hennebont en 1882 ; les frères Trottier conservent cependant une minorité de blocage dans la nouvelle société.

³⁹ La belle-mère d'Émile Marcesche, Mme veuve Chamaillard, acquiert le 1/3 restant.

⁴⁰ N° 559, *Rôles de désarmement du Quartier Maritime de Lorient, année 1891*, cote.9P1 (23), SHD-DM-ALt).

⁴¹ N° 107, *Rôles de désarmement du Quartier Maritime de Lorient, année 1895*, cote.9P1 (33), SHD-DM-ALt)

⁴² N° 250, *Rôles de désarmement du Quartier Maritime de Lorient, année 1896*, cote.9P1 (34), SHD-DM-ALt)

⁴³ Amghar Julien, « *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.

Tab. XVII bis– Quirataires des caboteurs de Lorient armés entre 1886 et 1898

Année	Propriétaire	Domicile	Déclarations	Quirats
1889-1898	CORFMAT Édouard fils, négociant	Lorient	3	3
1895-1898	JOTTE-LATOUCHE & MARCESCHE, négociants-armateurs	Lorient	2	2
1890-1895	LIMBOUR Alexis	Pont-Aven	2	2
1889-1895	VANNIER René, entrepreneur, négociant	Port-Louis	3	2
1896	BIGER Arsène	Lorient	1	1
1887	BIONDEL Henry, Charles, Louis	Nantes	1	1
1887	BRETONNIÈRE Henry	Nantes	1	1
1896	CHAMAILLARD (Mme Vve Louis)	Lorient	1	1
1898	CHAMAILLARD Pierre, Marie	Lorient	1	1
1896	COADOU Guillaume	Lorient	1	1
1896	COSTIOU Alfred	Lorient	1	1
1889	COYAC Joseph, constructeur de navires	La Perrière (Lorient)	1	1
1887	DELAUNAY Jules, Auguste	Nantes	1	1
1896	DOCTAIRE Paul, négociant	Lorient	1	1
1896	GUÉRAND Henri	Lorient	1	1
1893	GUYON	Palais	1	1
1893	HAYS Louis	Auray	1	1
1887	LANCELOT Jacob	Nantes	1	1
1887	LANCELOT Mathurin	Nantes	1	1
1887	LANCELOT veuve BERTRAND	Trentemoult	1	1
1891	Le BRISE François-Marie, négociant	Lorient	1	1
1887	Le GOUIL (GOULT ?) Benoît	Lorient	1	1
1893	Le ROUX & fils	Nantes	1	1
1896	LIMBOUR Joseph	Lorient	1	1
1896	MAILLIET Aristide	Lorient	1	1
1888-1891	MELLIN Jean-Victor, maître au cabotage	Ploemeur	2	1
1895	MÉRY-Le BEUVE Charles	Lorient	1	1
1896	MÉRY-Le BEUVE Léon, armateur	Lorient	1	1
1895	MORVEZEN Yves, propriétaire	Pont-Aven	1	1
1895	MUTSCHLER Émile	Lorient	1	1
1889	NOBLET Mathurin, maître au cabotage Vannes n° 492	Séné (Keraden)	2	1
1888	OUIZILLE & Cie, banquiers, négociants	Lorient	2	1
1893	PÉCHANT François	Palais	1	1
1897	PÉRON Jules, comptable (5/130 de Guérand Henri)	Lorient	1	1
1898	PINAULT des LORMAIS Léon, propriétaire	Paris	1	1
1889	RAUD, boulanger	Lorient	2	1
1898	ROLLAND Eugène, Ange, Michel	Lorient	1	1
1894	SALMON (Mme)	Lorient	1	1
1896	SALMON Eugène	Lorient	1	1
1896	SANCEO François	Lorient	1	1
1889	SARDIN, fabricant de chaux	La Rochelle	2	1
1888	SELLIER Léon et fils, banquiers	Lorient	1	1
1889	TALHOUARN Alexis, voilier	Sarzeau	2	1
1893	THOMAS Hélène, vve MARIA François	Palais	1	1
1893	THOMAS Vincent	Palais	1	1

Où résident les propriétaires et les quirataires des caboteurs ?

On constate sans surprise que le plus grand nombre de quirataires résident à Lorient (Tab. XVIII). Quelques investisseurs extérieurs portent intérêt aux sociétés de caboteurs locaux, seuls deux résident hors de Bretagne.

Tab. XVIII – Lieu de résidence des quirataires de caboteurs de Lorient et Hennebont

Domicile	Nombre	Domicile	Nombre
Lorient	24	Lorient (La Perrière)	1
Nantes	6	Paris	1
Hennebont	4	Ploemeur	1
Le Palais (Belle-Ile)	4	Port-Louis (citadelle)	1
Pont-Aven	2	Rezé (Trentemoult)	1
Auray	1	Sarzeau	1
La Rochelle	1	Séné (Keraden)	1

En ce qui concerne les propriétaires, nous pouvons remarquer que la majorité d'entre eux résident soit à Lorient, soit dans son proche environnement. Les propriétaires-armateurs d'Hennebont y sont domiciliés, y compris la Compagnie des Cirages Français, dont le siège social se trouve comme de coutume à Paris.

Tab. XIX – Lieu de résidence des propriétaires de caboteurs de Lorient et Hennebont

Domicile	Nombre	Domicile	Nombre	Domicile	Nombre
Lorient	16	La Rochelle	1	Paris & Hennebont	1
Hennebont	5	Lorient (La Perrière)	1	Port-Louis	1
Pont-Aven	3	Paris (Cercle Mil.)	1	Riantec	1

Quel est l'état ou la profession des propriétaires et des quirataires des caboteurs ?

On ne doit pas s'étonner de constater la présence dans les rangs des propriétaires de plusieurs négociants ou marins du commerce, investisseurs coutumiers dans ces sociétés de navires.

Relevons que, alors que le lieu de résidence des propriétaires et des quirataires des caboteurs de Lorient comme d'Hennebont est clairement désigné, leur état ou leur profession restent trop fréquemment inconnus. Ainsi en est-il pour cinq des propriétaires, dont un détenteur d'un caboteur d'Hennebont (Tab. XX).

Tableau XX – États ou professions des propriétaires de caboteurs

État ou profession	Nombre	État ou profession	Nombre
Maître au cabotage	7	Constructeur de navires	1
Négociant	6	Entrepreneur	1
<i>Inconnu</i>	5	Compagnie industrielle ⁴⁴	1
Armateur	2	Ingénieur des mines	1
Commerçant	1	Propriétaire	1
Banquiers & négociants	1	Société de transport maritime ⁴⁵	1
Capitaine au long cours	1	Veuve	1

⁴⁴ Compagnie des Cirages français⁴⁵ Société des Vapeurs Lorientais et Portlouisiens

Il n'en va pas différemment pour les quirataires, parmi lesquels cette imprécision s'avère bien supérieure (Tab. XXI). Il peut étonner de revoir dans cette liste la mention « Banquiers & négociants » ; rappelons que MM. Ouizille cumulaient la propriété indivise d'un caboteur et celle d'un quirat dans la société d'un second.

Tab. XXI – États ou professions des quirataires de caboteurs

État ou profession	Nombre	État ou profession	Nombre
Inconnu	16	Banquiers	1
Négociant	6	Banquiers & négociants	1
Armateur	4	Boulangier	1
Marin	4	Comptable	1
Propriétaire	4	Constructeur de navires	1
Veuve	3	Fabricant de chaux	1
Maître au cabotage	2	Rentière	1
Négociant-armateur	2	Voilier	1

Le commandement des navires armés au bornage et au cabotage entre 1886 et 1898.

Les rôles de désarmement font ressortir peu de caboteurs armés au bornage, dit encore cabotage côtier ; trois Inscrits du Quartier de Concarneau, brevetés au bornage, sont patrons de petits voiliers : Louis-Marie Barzic et Louis Costiou, tous deux domiciliés à Pont-Aven, se succèdent à la barre du lougre *Utile*, en 1896 et 1897⁴⁶, Corentin Le Villain patronne en 1887-1888 et 1891-1892 le sloop *Nautilus*⁴⁷.

Les rôles d'armement au cabotage international démontrent une nette suprématie d'Hennebont sur Lorient (Tab. XXII). De même qu'entre 1871 et 1878, les capitaines du Quartier d'Auray sont sollicités.

Tab. XXII – Capitaines des caboteurs d'Hennebont (HN) et Lorient (LO) armés à l'international

Port	Capitaine	Domicile	Nb cmdts	Années cmdts	Période ou année
HN	Le GRAND Pierre-Joseph, maître au cabotage L n° 45	Lorient	2	2	1894/1895-1896
HN	ALLAIN Jean-Louis, maître au cabotage A n° 297	Carnac	1	1	1891
HN	CADIC Honoré, maître au cabotage A n° 230	Carnac	1	1	1890
HN	KERMORVANT Pierre-Marie, maître au cabotage A n° 296	Carnac	1	5	1894-1898
HN	DURAND Léon, capitaine au cabotage GR n° 180	Hennebont	1	2	1890-1891
HN	BRET Vincent, maître au cabotage L n° 40	Lorient	1	1	1897
HN	LANIEL François, maître au cabotage V n° 309	Ile d'Arz	1	3	1894/1896-1897
LO	BENOÏT Georges, maître au cabotage V n° 309	Ile d'Arz	1	4	1887-1891
LO	NICOLLO Alexis, maître au cabotage GR n° 190	Régneville	1	1	1898

A = Auray ; GR = Granville ; L = Lorient ; V = Vannes (Quartiers maritimes)

Nb = nombre ; cmdts = commandements

⁴⁶ N° 296 et n° 577, *Rôles de désarmement du Quartier maritime de Lorient*, cotes 9P1 (39) et 9P1 (43), SHD-DM-ALt.

⁴⁷ N° 464 et n° 503, *Rôles de désarmement du Quartier maritime de Lorient*, cotes 9P1 (12) et 9P1 (25), SHD-DM-ALt.

On peut relever par ailleurs la présence de deux capitaines du Quartier de Granville, nés tous deux à Régnéville (Manche), où l'un réside toujours alors que l'autre est venu se fixer à Hennebont. Arz, « l'île des capitaines », fournit son contingent, tandis que deux Lorientais commandent des navires d'Hennebont.

Les rôles d'armement au cabotage national constituent la majorité des pièces consultables. Lorient reprend ainsi l'avantage sur Hennebont (Tab. XXIII).

Tab. XXIII – Capitaines des caboteurs d'Hennebont (HN) et Lorient (LO) armés au cabotage national

Port	Capitaine	Domicile	Nb cmdts	Années cmdts	Période ou année
HN	Le PODER Charles, maître au cabotage VA n° 340	Arzon	1	1	1897
HN	KERMORVANT Pierre-Marie, maître au cabotage AY n° 549	Carnac	1	2	1889/1891
HN	KERMORVANT Zacharie, maître au cabotage AY n° 534	Carnac	1	1	1890
HN	Le PORT Jean-Marie, maître au cabotage AY n° 211	Carnac	3	4	1887/1895-1897
HN	LARGOUËT Joseph, Marie, maître au cabotage VA n° 420⁴⁸	Hennebont	1	1	1890
HN	SÉGALO Toussaint, maître au cabotage VA n° 436	Ile aux Moines	2	1	1893
HN	Le FLOC'H Adolphe, Marie, maître au cabotage VA n° 429	Ile d'Arz	1	2	1888-1889
HN	CRÉQUER Adrien, maître au cabotage VA n° 514	Ile d'Arz	1	1	1893
HN	LAGADEC Jean-Baptiste, maître au cabotage AY n° 17	Quiberon	1	2	1887-1888
HN	REGRENY Édouard, maître au cabotage AY n° 285	Quiberon	1	5	1891/1893/1895-1897
HN	NICOLAZO Claude, maître au cabotage VA n° 410	Saint-Gildas-de-Rhuys	3	2	1895/1898
LO	COUÉDEL Joseph, maître au cabotage, VA n° 321	Arzon	1	2	1896-1897
LO	FARDEL Ange, maître au cabotage VA n° 310	Arzon	1	1	1899
LO	LAYEC Jean-Marie, maître au cabotage VA n° 370	Arzon	1	1	1894
LO	BONEL André, maître au cabotage AY n° 266	Auray	1	2	1891-1892
LO	MAHÉO Jean-Marie, maître au cabotage AY n° 330⁴⁶	Baden	1	1	1894
LO	PENNÉ Jean-Marie, maître au cabotage AY n° 34 BS	Étel	1	2	1898
LO	BENOÏT Georges, maître au cabotage VA n° 359	Ile d'Arz	1	3	1894-1896
LO	COTUREL Pierre-Marie, maître au cabotage VA n° 312	Ile d'Arz	1	2	1897-1898
LO	Le SANT François, maître au cabotage VA n° 400	Ile d'Arz	1	1	1887
LO	GABORIT Stanislas, maître au cabotage ID n° 76	Ile d'Yeu	1	5	1895-1898
LO	SAMZUN Pierre, maître au cabotage BI n° 36	Locmaria (Belle-Ile)	1	1	1895
LO	RIO Jean-Marie, maître au cabotage CC n° 309	Lorient	1	2	1896-1897
LO	MELLIN Jean-Victor, maître au cabotage LO n° 17	Plœmeur	1	1	1895
LO	WAGNER Jean-Clément, maître au cabotage CC n° 70	Pont-Aven	1	2	1886-1887
LO	TRÉHAN Pierre-Marie, maître au cabotage LO n° 26	Riantec	1	1	1891
LO	CASSAC Jean-Marie, maître au cabotage VA n° 341	Sarzeau	1	1	1897
LO	NOBLET Mathurin, Marie, capitaine au cabotage BS VA n° 492	Séné	1	3	1889-1895

AY = Auray ; BI = Belle-Ile ; CC = Concarneau ; ID = Ile d'Yeu ; VA = Vannes (Quartiers maritimes)
BS = Brevet supérieur ; Nb = nombre ; cmdts = commandements

⁴⁸ Rappelons que Joseph Largouët, maître du brick *Faune*, et Jean-Marie Mahéo, maître du brick-goélette *Roma*, détiennent en totalité leur navire.

Tandis que les armateurs d’Hennebont font indifféremment appel aux capitaines du Quartier d’Auray et à ceux de Vannes, ceux de Lorient sollicitent surtout ceux du Quartier de Vannes, où l’île d’Arz est bien représentée ; outre un Riantécois, le Quartier de Lorient est représenté par un Plœmeurois, fait exceptionnel au XIX^e siècle⁴⁹. Relevons aussi le capitaine Gaborit, Inscrit de l’île d’Yeu, seul étranger à la Bretagne.

Les équipages des borneurs et des caboteurs de Lorient et Hennebont entre 1886 et 1898.

Comme durant la période 1871-1878, la composition des équipages reste fonction de la taille des voiliers et de l’origine administrative du capitaine. En ce qui concerne les vapeurs, ces critères restent valables, puisque le petit *Mélyla*, de 42,46 tonneaux, emporte de 5 à 7 hommes⁵⁰, tandis que *Cirages Français*, de 633,39 tonneaux, est mené par 13 à 15 hommes⁵¹ ; en ce qui concerne le quartier d’origine des officiers et des matelots, si la plupart d’entre eux dépendent des Quartiers du Morbihan et du Sud-Finistère, il s’avère que les chefs mécaniciens des deux vapeurs cités viennent du Quartier de Nantes⁴⁸⁻⁴⁹.

Les trajets des borneurs et des caboteurs de Lorient et Hennebont entre 1886 et 1898.

La plaque tournante du trafic de bornage reste toujours Lorient (Tab. XXIV), la pointe Nord se situe toujours à Quimper, de plus en plus fréquenté, tout comme Nantes, au pôle Sud de l’aire battue par les petits caboteurs côtiers. A l’évidence, certains ports d’estuaires aux appontements aménagés, répartis entre le Cornouaille et la Loire, enregistrent un trafic d’échanges suivis avec Lorient ; Belle-Ile, et ses deux ports dotés de conserveries, devient une escale importante sur la route de Nantes.

Tab. XXIV – Ports concernés par le bornage (les plus fréquentés sont surlignés).

Année	Port	Départ	Arrivée	Année	Port	Départ	Arrivée
1886-1898	Quimper	40	39	1888-1898	Hennebont	9	9
1887-1898	Pont-l'Abbé	27	26	1888	Étel		1
1891-1897	Le Guilvinec	5	5	1898	Saint-Philibert		1
1893	L'île-Tudy		1	1888-1890	Locmariaquer	3	3
1897	Loctudy		1	1888	Larmor-Baden		1
1898	Beg-Meil	1	1	1888	Auray	1	2
1898	La Forêt-Fouesnant	1	1	1887-1888	Quiberon	5	4
1887-1898	Concarneau	48	48	1887-1898	Sauzon (Port-Philippe)	69	71
1887-1898	Pont-Aven	52	58	1886-1897	Le Palais	17	16
1886-1896	Rosbras	17	7	1891-1897	Vannes	5	6
1887-1890	Belon	4	4	1895-1896	Montsarrac	5	5
1888-1896	Doëlan	24	23	1896	La Roche-Bernard	1	1
1891-1897	Quimperlé	4	5	1887-1897	Mesquer	16	15
1896	Le Pouldu		1	1896	La Turballe	1	1
1887-1898	Lorient	142	144	1887-1897	Le Croisic	9	10
1890-1897	Port-Tudy	8	7	1890-1897	Saint-Nazaire	3	2
1887-1898	Port-Louis	15	14	1889-1897	Nantes	37	38

On peut remarquer le délaissement des ports de la Laïta – Quimperlé, Le Pouldu –, de ceux du Golfe du Morbihan et du Croisic – ce dernier au bénéfice de Mesquer –.

⁴⁹ Signalons qu’au XVIII^e siècle, les « maîtres de barque » de Plœmeur étaient réputés et, de ce fait, recherchés (Michel Perrin, « Les caboteurs de la paroisse de Plœmeur au XVIII^e siècle », *Historique des activités maritimes du Kernevel au Fort-Bloqué*, Comité d’Histoire du Pays de Plœmeur, 2009).

⁵⁰ N° 257, *Rôles de désarmement du Quartier maritime de Lorient*, cotes 9P1 (28), SHD-DM-ALT.

⁵¹ N° 150, *Rôles de désarmement du Quartier maritime de Lorient*, cotes 9P1 (31), SHD-DM-ALT.

A l'exception de l'abandon du port de Marseille, l'aire du cabotage national n'a pas varié (Tab. XXV). Néanmoins, les échanges avec les ports de la Manche et du Pas-de-Calais se sont fortement réduits. Le nombre de passages dans ceux du Sud-Finistère, déjà desservis par le trafic de bornage, a également diminué. Il apparaît que le trafic s'est recentré vers l'estuaire de la Loire, Yeu, les ports charentais – en particulier Marans et La Rochelle – et Bordeaux.

Tab. XXV – Ports concernés par le cabotage national (les plus fréquentés sont surlignés).

Année	Port	Départ	Arrivée	Année	Port	Départ	Arrivée	Année	Port	Départ	Arrivée
1890-1898	Dunkerque	3	1	1894	Merrien	1	1	1894	Le Pellerin	2	2
1887-1894	Boulogne-s/Mer	3	3	1895	Doëlan	1	1	1898	Couëron	2	2
1890-1897	Le Tréport	2	2	1894-1895	Plcemeur (Kernevel)	2	1	1894-1896	Basse-Indre-Indret	2	1
1889-1898	Le Havre	4	4	1887-1898	Lorient	134	145	1888-1898	Nantes	31	1
1888-1892	Honfleur	5	5	1889-1894	Port-Tudy	3	2	1894	La Guérinière (Noirmoutier)	1	1
1889	Cherbourg	1	1	1889-1896	Port-Louis	6	3	1895-1898	Ile d'Yeu	14	8
1890	Saint-Malo	1	1	1894	Port-Louis (Locmalo)	1	2	1887-1898	Les Sables-d'Olonne	6	3
1894	Le Guildo	1	1	1888-1898	Hennebont	22	23	1895	Luçon		1
1894	Pontrieux	1	1	1894	Étel	1	1	1895-1898	L'Aiguillon-s/Mer	2	2
1889	Morlaix	1	1	1898	Quiberon	1	2	1887-1898	Marans-Le Brault	46	45
1894-1896	Plouescat (Kernic)	3	3	1887-1896	Le Palais	12	12	1888	Chatressac	1	
1894-1896	Brest	9	11	1895	Sauzon (Port-Philippe)	1	1	1888	Ars-en-Ré	1	1
1896	Landerneau	2	2	1895-1898	La Trinité-s/Mer	2	2	1889	Saint-Martin-de-Ré	1	1
1895-1898	Port-Launay	5	4	1888-1898	Auray	2	2	1887-1898	La Rochelle	54	49
1898	Camaret	1	1	1888	Larmor-Baden	1		1894-1898	La Pallice	9	12
1889-1896	Douamenez	6	5	1894-1896	Vannes	5	9	1889	Tonnay-Charente	1	1
1891-1895	Audieme	6	6	1894-1895	Séné	3		1889	Rochefort		1
1892-1898	Quimper	17	19	1898	Redon	2	2	1894-1895	Boyardville (Oléron)	3	3
1894-1896	Pont-l'Abbé	6	5	1891-1896	Mesquer	8	6	1888	La Tremblade	1	2
1896	Le Guilvinec	2	3	1894-1896	La Turballe	4	4	1896	Pauillac		1
1892-1896	Concarneau	12	12	1894-1898	Le Croisic	7	6	1889-1896	Blaye	5	5
1898	Beg Meil	1		1890-1898	Saint-Nazaire	3	28	1898	Mortagne-s/Gironde	1	1
1894-1898	Pont-Aven	13	14	1892	Paimbœuf		4	1887-1896	Bordeaux	20	19
1893-1895	Rosbras	4	1	1898	Chantenay	1	2	1887-1898	Bayonne	4	2

Lorient demeure le pivot des expéditions, tirant profit de sa flottille plus abondante que celle d'Hennebont et surtout de sa position de « porte d'entrée » vers l'hinterland proche ; il se confirme que ses liaisons maritimes avec Vannes ont atteint un point bas.

Le cabotage international favorise par contre la flottille hennebontaise, dont pratiquement toute l'activité apparaît centrée sur l'alimentation des hauts-fourneaux de Lochrist. Le plus clair des échanges s'effectue avec les ports charbonniers gallois ; Newport, chef-lieu du comté de Monmouth, maintient ses relations privilégiées avec les Forges

d’Hennebont et les négociants de la ville, qui y font débarquer l’essentiel de leurs expéditions de poteaux de mine, au détriment de Cardiff et de Swansea, que les négociants lorientais en bois et charbons paraissent préférer ; les autres ports charbonnier du Pays de Galles – Briton Ferry, Porthcawl, Port Talbot, Llanelly –, des Midlands – Liverpool, Garston –, d’Écosse – Glasgow, Ayr, Troon, Burntisland –, du Northumberland – Newcastle, Sunderland, Hartlepool, Middlesbrough, Blyth –, sont délaissés (Tab. XXVI). Il est intéressant de remarquer que, contrairement aux caboteurs des autres Quartiers du Morbihan, ceux d’Hennebont et Lorient sont dévolus au service presque exclusif de leurs ports d’attache en charbon.

Tab. XXVI – Ports concernés par le cabotage international (les plus fréquentés sont surlignés).

nnée	ort	épart	rivée	nnée	ort	épart	rivée	nnée	ort	épart	rivée
1894-1898	Vyborg (Ross.)	3	3	1895	Boston (UK)	1	1	1887	Quiberon	1	
1894-1898	Sankt Petersburg (Ross.)	2	2	1897	Grimsby (UK)	1	1	1887-1898	Le Palais	15	12
1891-1893	Riga (Ross.)	2	2	1897	Hartlepool (UK)		1	1888-1898	Vannes	14	11
1894	Libau (Ross.)	1	1	1896	King's Lynn (Norfolk) (UK)	1	1	1888-1897	Redon	3	4
1889-1890	Porsgrund (Sver.)	2	2	1895-1896	London (UK)	2	2	1887	La Roche-Bernard	1	1
1889	Söderhamm (Sver.)	1	1	1896	New Shoreham (UK)	3	2	1888-1896	Mesquer	2	2
1887-1889	Sundsvall (Sver.)	5	5	1894	Southampton (UK)	1	1	1888-1898	Le Croisic	3	2
1894	Bergen (Norg.)	1	1	1890-1898	Dunkerque	33	32	1894	Le Pouliguen	1	1
1894	Harburg (Deutsch.)	1		1888-1898	Boulogne-s/Mer	6	5	1891-1897	Saint-Nazaire	5	5
1897	Papenburg (All.)	1	1	1898	Gravelines	1	1	1894	Le Pellerin	1	1
1891-1893	Amsterdam (Neder.)	3	3	1890-1894	Le Havre	2	2	1894-1898	Basse-Indre	3	1
1897	Groningen (Neder.)	1	1	1896-1897	Saint-Valéry-en-Caux	2	2	1896	Indret		1
1887-1896	Antwerpen (Belg.)	4	4	1896	Dieppe	1	1	1887-1897	Nantes	11	9
1887-1895	Brussels (Belg.)	3	3	1887	Rouen	1	1	1897	Pornic	1	1
1898	Burntisland (UK)	1	1	1891-1894	Honfleur	5	5	1891-1896	Les Sables-d'Olonne	4	4
1894	Ayr (UK)	1	1	1890	Caen	1	1	1896	L'Aiguillon-s/Mer	1	1
1893-1898	Glasgow (UK)	5	4	1898	Carentan	4	3	1895	Luçon	1	
1893-1896	Troon (UK)	2	2	1898	Cherbourg	1	1	1895-1896	Marans	2	2
1896	Londonderry (UK)	1	1	1898	Jersey (UK)	1	1	1894-1895	La Rochelle		3
1887-1898	Liverpool (UK)	8	6	1894-1897	Le Légué	4	4	1896	Boyardville	1	1
1896-1898	Garston (près Liverpool) (UK)	3	5	1898	Morlaix	1	1	1890	Paulliac	2	2
1887-1898	Newport (Mon.) (UK)	391	406	1888	Lannilis	1	1	1890	Blaye	2	2
1887-1898	Cardiff (UK)	59	54	1895	Paluden	1	1	1890	Mortagne-s/Gironde	2	2
1891-1898	Swansea (UK)	32	33	1897	Le Conquet	1	1	1890-1896	Bordeaux	4	1
1894-1898	Briton Ferry (UK)	8	8	1889-1898	Brest	12	12	1888-1894	Arcachon		2
1890-1896	Porthcawl (UK)	7	6	1896-1898	Camaret	3		1888-1894	La Teste	2	
1897	Port Talbot (UK)	2	2	1891-1897	Douarnenez	5	5	1898	Bayonne	1	1
1890-1896	Llanelly (UK)	2	2	1894-1896	Audierne	2	2	1891	Santander (Esp.)	1	1
1897	Gloucester (UK)	1		1894	Loctudy		1	1896	Comillas (Esp.)	1	1
1890-1898	Par (UK)	4	4	1894-1897	Quimper	4	5	1891-1898	San Vicente de la Barquera (Esp.)	2	2
1891-1896	Falmouth (UK)	4	1	1887-1894	Pont-l'Abbé	3	1	1898	Lisboa (Port.)	1	1
1898	Fowey (UK)	1	1	1891-1898	Concarneau	7	6	1895	Setubal (Port.)	1	2
1896	Littlehampton (UK)	1	1	1891-1892	Belon	4	3	1895	Lagos (Port.)	1	1
1895	Plymouth (UK)	2	2	1891-1896	Doñlan	9	7	1898	Palma de Mallorca (Esp.)	1	1
1895-1898	Newcastle (UK)	12	14	1888-1898	Lorient	211	207	1893-1896	Sète	2	1
1894-1895	Middlesbrough (UK)	3	3	1889-1898	Port-Louis	5	6	1893-1896	Marseille	2	2
1895	Sunderland (UK)	3	3	1887-1898	Hennebont	358	360	1894-1897	Bari (Ital.)	2	2
1898	Blyth (UK)	1	1	1887-1896	Auray	10	13	1897	Oran (Alg.)	1	1

On peut relever quelques voyages en Baltique qui ont pour corollaire, comme les passages dans les ports allemands, néerlandais, belges et du Nord-Est de l'Angleterre, des escales à Dunkerque, fournisseur en phosphates et ciment. La rareté des voyages vers la péninsule ibérique et la Méditerranée doit être soulignée.

Le fret des borneurs et des caboteurs de Lorient et Hennebont entre 1886 et 1898.

Durant cette période, les borneurs effectuent un total de 568 emports de fret. Le lest représente plus d'un quart de ce dernier, un cinquième des cargaisons concerne l'industrie de la conserve (Tab. XXVII). Les « diverses marchandises » ne constituent pas une quantité négligeable, car elles représentent plus d'un sixième du fret transporté ; s'agit-il de caisses, vides ou pleines de boîtes de conserves, d'huile d'olive destinées aux conserveries ? Le terme était et demeurera opaque.

Tab. XXVII – Fret des navires armés au bornage entre 1886 et 1898

Année	Frets	Nombre	Année	Frets	Nombre
1886-1897	lest	152	1896-1898	poterie	7
1887-1898	<i>diverses marchandises</i>	89	1891-1898	farine	5
1890-1896	caisses de conserves	59	1887-1890	huîtres	5
1893-1894	huile d'olive, boîtes & caisses vides	44	1888	cidre en barriques	4
1888-1890	caisses vides	6	1887-1888	fûts vides	4
1888-1889	sardines en conserve (caisses)	5	1896-1897	à vide	3
1897-1898	conserves de petits pois	2	1888-1891	mobilier	3
1888-1897	conserves de sardines	2	1890	pierres à paver	3
1890	huile (8 barils) & divers	1	1887-1898	son	3
1891	huile	1	1891	bois de construction	1
1893	petit pois (60 T)	1	1890	fer (24 T)	1
1888	sardine fraîche (12 T)	1	1889	homards & crustacés	1
1887-1897	bois de chauffage	42	1897	houille	1
1887-1897	sel	35	1898	matériaux de construction	1
1886-1898	froment	25	1886	orge (10 T)	1
1887-1896	avoine	21	1897	pierres de taille (35 T)	1
1887-1898	rogue	17	1896	pommes de terre (20 T)	1
1896-1898	glace	11	1891	seigle (20 T)	1
1887-1891	pierres brutes	7	1898	tourteaux de lin	1

D'autres frets classiques du trafic de bornage, tels le bois de chauffage brûlé sur les îles morbihannaises, du sel et de la rogue destinés aux pêcheurs de sardines, des céréales à usage humain ou animal, transitent entre les ports du Sud-Bretagne. Le transport de glace apparaît moins banal. La rareté des cargaisons de cidre confirme le terrain perdu sur le vin rouge dans la consommation locale.

Signalons l'opportunité que saisissent des particuliers, au nombre de 36 – le plus souvent des marchands, parfois des marins – de profiter d'un voyage maritime (Tab. XXVIII).

Tab. XXVIII – Nombre de passagers embarqués sur les borneurs

Année	Frets	Passagers
1889	bois de chauffage (20 T), avec 2 hommes & 1 passager	1
1890	diverses marchandises, avec 2 hommes & le fils du capitaine	1
1890	lest, avec 3 hommes & 1 passager	1
1890	lest, avec 2 hommes & 2 passagers	2
1895	lest, avec 4 hommes & 1 passager	1
1896	bois de chauffage (24 T), avec 1 homme & 1 passager	1
1896	diverses marchandises, avec 3 hommes & 1 passager	1
1896	glace, avec 1 passager	1
1896	lest, avec 2 hommes & 1 passager	1
1896	lest, avec 2 hommes & 1 passager	1
1896	rogue (en tonnelets, 10 T), avec 1 passager	1
1897	glace, avec 2 hommes & 1 passager	1
1897	lest, avec 2 hommes & 1 passager	1
1897	glace (25 T), avec 2 hommes & 2 passagers	2
1898	matériaux de construction, avec 5 passagers	5
1898	diverses marchandises, avec 7 hommes & 10 passagers*	10

* Ces passagers ont pris place sur le vapeur *Célestine*, de la Société des Vapeurs Lorientais & Portlouisiens

Le nombre d'experts de fret au cabotage national s'avère moindre que celui du bornage : 526, alors que ce total regroupe Lorient et Hennebont. Le fret des caboteurs de ces deux ports présente les plus nettes similitudes, quoique l'on puisse noter des distorsions numériques (Tab. XXIX) ; il en va ainsi des chargements de chaux hydraulique, du lest ou du sel, où les Lorientais sont avantagés, tandis que Hennebont reprend le dessus dans le transport de couperose, probablement en raison de sa proximité des gisements.

Tab. XXIX – Fret des navires armés au cabotage national entre 1886 et 1898

Année	Frets	Lorient	Hennebont	Année	Frets	Lorient	Hennebont
1888-1898	à vide	14	3	1894-1898	ferraille (ancienne)	3	4
1888-1899	acide muriatique en touries		4	1898	fèves (95 T)	1	
1892	acide nitrique & chlorhydrique en touries		1	1890	fonte (70 T)		1
1893-1894	ardoises		2	1890	fonte & ferraille		1
1892-1896	avoine	6		1892-1898	froment	9	2
1893	avoine & futailles vides		1	1889-1898	fûts de pétrole vides	5	
1896	bois (50 T)	1		1894-1898	glace	8	
1890	bois de Campeche		1	1898	granit	1	
1896-1897	bois de châtaignier	5	2	1887-1896	houille	3	
1894-1898	bois de chauffage	7		1896	huile	3	
1895	bois de construction (30 T)	1	4	1892-1898	huile d'olive, boîtes & caisses vides	13	
1889	boîtes en fer blanc		1	1888	huîtres	3	
1895-1898	briques	3		1894	kaolin	1	1

L'armement au cabotage à Lorient et Hennebont de 1870 à 1938

Année	Frets	Lorient	Hennebont	Année	Frets	Lorient	Hennebont
1888	caisses & fûts vides	1		1888-1898	lest	130	16
1893-1896	caisses d'emballage vides	2		1896-1898	pétrole en barils	2	4
1892-1896	caisses de conserves	18		1894-1898	phosphates	6	3
1894	châtaignes	2	1	1889-1898	pierres	14	
1898	charbon (houille ?)	1		1895	planches	1	3
1888-1898	chaux hydraulique	97	3	1898	résine	1	2
1896	cidre	1		1888-1898	rogue	9	
1887	ciment	2		1896	sable	1	
1888	coke	2		1894	sardines en conserves (36 T)	1	
1896	conserves alimentaires	5		1887-1898	sel	27	
1895	conserves de petits pois (40 T)	1		1897	stores (?)	1	
1896	couperose (sulfate de fer)	5	13	1892	touries vides		3
1896	diverses marchandises	26	1	1887	vin	1	
1894	farine	1		1888-1889	vin & eau-de-vie	3	1

On peut s'étonner du peu de cargaisons de caisses de conserves, compte tenu du nombre incontestable de conserveries à Lorient et dans ses – proches – environs⁵². Peut-on en inférer que les usines recourent au chemin de fer pour leurs expéditions ? On peut le penser, car en dépit des tarifs réputés prohibitifs de la Compagnie d'Orléans, Paris, les grandes villes françaises à l'Est du pays et l'étranger – l'Europe centrale et orientale – sont friands de conserves bretonnes, acheminées par le rail.

Les voyages sur lest représentent pour leur part près du tiers des déplacements, tandis que la rareté des chargements de ciment démontre qu'on l'utilise très peu dans le mortier, pour lequel il est manifestement recouru à la chaux hydraulique.

Le nombre de passagers – 55 – montre quant à lui que le recours à la voie maritime reste chose courante en Basse-Bretagne (Tab. XXX). Signalons le cas particulier d'un remorquage, où trois « journaliers » – sans doute des marins disponibles sur les quais – embarquent sur le lougre *Élisa*, d'Hennebont, pour le convoyer de Lorient à son port d'attache⁵³.

Tab. XXX – Nombre de passagers embarqués sur les petits caboteurs de Lorient et d'Hennebont

Année	X Lorient x	Hennebont	Année	X Lorient x	Hennebont
1888	1		1894	4	1
1889	1		1895	2	
1890		3	1896	15	
1892	12		1898	16	

Relevons aussi la forte augmentation du nombre des passagers en 1892, 1896 et 1898, résultat de rapatriement de marins naufragés et de l'embarquement de techniciens sur deux petits vapeurs.

⁵² La commune de Plœmeur possède ainsi à l'époque 12 conserveries, réparties de Larmor au Courégant (Emmanuelle Yhuel-Bertin, Jean-Yves Le Lan, « De la presse aux conserveries sur le territoire plœmeurois », *Historique des activités maritimes du Kernevel au Fort-Bloqué*, Comité d'Histoire du Pays de Plœmeur, 2009).

⁵³ Ce lougre a été racheté aux frères Trottier par Charles Debicki, Ingénieur des Mines (N° 92, *Rôles de désarmement du Quartier maritime de Lorient*, cotes 9P1 (17), SHD-DM-ALt.)

Dans le Quartier maritime de Lorient, le cabotage international, entre 1886 et 1898, est dominé par les navires attachés à Hennebont (Tab. XXXI).

Tab. XXXI – Fret des navires armés au cabotage international entre 1886 et 1898

Année	Fret	HN	LO	Année	Fret	HN	LO
1890-1898	à vide	7	10	1895-1897	fonte usagée	8	
1887	acide muriatique en touries	3		1896	froment	3	
1887-1893	acide nitrique & chlorhydrique en touries	9		1887-1898	houille	307	221
1891	acide sulfurique & nitrique (220 tx)	1		1891	houille (225 T) & acide nitrique (5 tx)	1	
1889-1892	anthracite		4	1895	houille (240 T) & fer blanc (60 T)	1	
1894-1897	ardoises	3	1	1895	houille (800 T) & divers	1	
1894	argile	1		1893	huile & savon	1	
1894-1897	avoine	2		1894-1897	huile d'olive	2	1
1891-1894	bois de châtaignier	3		1891-1894	huile d'olive, caisses & boîtes vides	2	
1890-1898	bois de pin du Nord	6	7	1890-1898	kaolin	4	2
1892	boîtes en fer blanc vides	2		188-1896	lest	67	106
1895-1896	brai	1	2	1896	minerai de zinc	2	
1896	briques réfractaires	1		1896	orge	1	1
1891	calamine (210 T)	1		1897	pavés		1
1890-1891	châtaignes	2		1891-1898	phosphates	9	4
1898	ciment (200 T)	1	1	1896	phosphates & fonte usagée	1	
1898	coke en briquettes (120 T) & anthracite (20 T)		1	1895	pois		1
1896-1898	coke en briquettes		3	1890-1895	pommes de terre		4
1897	conserves alimentaires		1	1896	poteaux de mine	289	202
1893	couperose (300 T)	1		1896	pyrite de fer	1	
1891-1892	<i>diverses marchandises</i>	17	3	1897	résidus de fer	1	
1896	farine (300 T)		1	1894	rogue		4
1891-1898	fer blanc	6		1890-1898	sel	4	1
1891-1897	ferraille	2	2	1891	touries vides	13	
1894-1895	fonte	3		1898	vin		1

Le trafic – 790 emports de fret – est basé sur les échanges charbon-poteaux de mine : 309 cargaisons de houille galloise débarquent à Hennebont – la contribution du vapeur *Cirages Français* et ses plus de 630 tonneaux n'y est pas étrangère –, 289 chargements de troncs et de branches de pins maritimes débités partent pour le Glamorgan. Lorient peut justifier ses flux plus modestes – 585 cargaisons – par l'absence d'une industrie métallurgique civile aussi gloutonne en charbon que les Forges de Kerglaw⁵⁴.

Les autres frets, pourtant très diversifiés mais en quantités bien inférieures, n'appellent pas de commentaires particuliers. Il est néanmoins possible de signaler les touries d'acides « muriatique⁵⁵ », nitrique et sulfurique consommées par les Forges d'Hennebont pour le dérochage des pièces de fonderie.

Le nombre de passagers des caboteurs internationaux – 155 sur les Hennebontais, 37 sur les Lorientais (Tab. XXXII) – apparaît très supérieur à ceux des autres types d'activité maritime⁵⁶. Outre la nécessité occasionnelle de rapatrier de Grande-Bretagne des marins naufragés, cette inflation s'explique par la volonté des capitaines de faire voyager les membres de leur famille – celle-ci se compose à plusieurs reprises de 5 à 6 personnes –, d'aguerrir un fils ou un neveu tenté par une carrière maritime, de transporter un ou plusieurs négociateurs ou représentants au Pays de Galles délégués par les Forges ou la famille Joubert, à Hennebont, et par François-Marie Le Brise, à Lorient.

Tab. XXXII – Passagers embarqués sur les caboteurs armés à l'international

Année	Passagers HN	Passagers LO	Année	Passagers HN	Passagers LO
1887	12		1893		5
1888	32	14	1894	32	6
1889		1	1895	10	3
1890	5		1896	17	1
1891	1		1897	26	4
1892	1	1	1898	19	2

L'armement au cabotage à Lorient & Hennebont, de 1899 à 1913

Au cours de cette période, où l'appétit hégémonique des grands pays européens, américains et asiatiques continue de s'aiguiser, au point de menacer la paix mondiale, les techniques de propulsion mécanique des navires s'affinent, les vapeurs, de plus en plus volumineux, s'affirment au détriment des voiliers, qui, sauf en France, se voient évincés des grandes voies maritimes⁵⁷. En Bretagne, le cabotage traditionnel se maintient, puisant dans

⁵⁴ L'Arsenal de Lorient est bien évidemment un gros consommateur de charbon, qu'il importe en recourant à ses allèges, aux caboteurs locaux, à la Compagnie maritime Fives-Lille, aux vapeurs français extérieurs à Lorient ou étrangers et à la Compagnie du Chemin de Fer d'Orléans.

⁵⁵ Nom ancien de l'acide chlorhydrique.

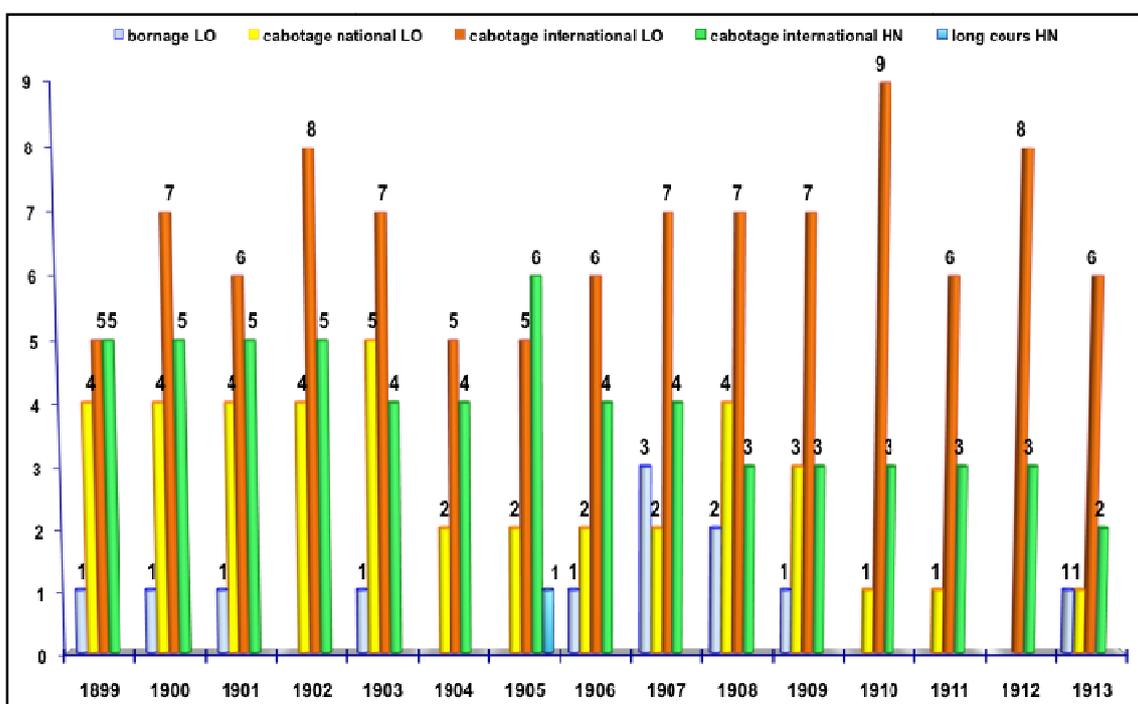
⁵⁶ Au cours de la période 1870-1878, les rôles de Lorient ne mentionnent aucun passager, ce qui doit étonner ; en effet, les caboteurs des autres quartiers embarquaient régulièrement des marins, des militaires, des membres de la famille des capitaines ...

⁵⁷ À la veille de la Première guerre mondiale, près d'un quart de la flotte marchande française navigue encore à la voile contre 8,1% de la flotte mondiale ... (Patricia Toucas-Truyen, « Patrons de la pêche à voile contre armateurs de chalutiers à vapeur au tournant du XX^e siècle : le tournant des associations », *Mutations techniques*

ses dernières forces pour poursuivre un combat d'arrière-garde. La pêche, à son tour, franchit le pas de la mécanisation : Lorient, Saint-Nazaire, peu convaincus jusqu'aux dernières années du XIX^e siècle, mettent en service leurs premiers chalutiers à vapeur. Il en résulte un accroissement supplémentaire des besoins de charbon, jusque là presque uniquement employé par les usines à gaz et les conserveries. Les négociants lorientais en bois et charbon, déjà importateurs de charbon britannique, renforcent leur flottille de caboteurs en faisant l'acquisition de cargo-boats à vapeur, tandis qu'à Hennebont, tant les voiliers de la famille Joubert que le dernier vapeur des Forges continuent leurs allers et retours vers le Pays de Galles.

De ce fait, le cabotage international devient dominant à Lorient (Fig. 18), au détriment du bornage et du cabotage national, devenus supplétifs. Hennebont n'arme qu'à l'international et, en 1905, au long-cours, pour deux voyages vers Saint-Pierre-et-Miquelon⁵⁸.

Fig. 18 – Fréquence et type des armements par année entre 1899 et 1913.



La flottille attachée à Lorient et Hennebont et armée au bornage et au cabotage.

Elle compte cinquante-sept unités (Tab. XXXIII), dont quatorze vapeurs et cinq navires à propulsion mixte, dont le trois-mâts goélette *Sylvana*, équipé d'un moteur auxiliaire à essence de 96 Cv.

des pêches maritimes: agir ou subir? Évolution des systèmes techniques et sociaux, actes du colloque de Lorient, 1999

⁵⁸ En 1905, Mme veuve Roger, négociante, envoie à Saint-Pierre sa goélette *Marie-Christine*, pour se fournir en morue salée (N° 42, *Rôles de désarmement du Quartier maritime de Lorient*, cotes 9P1 (2), SHD-DM-ALt.)

L'armement au cabotage à Lorient et Hennebont de 1870 à 1938

Tab. XXXIII – Borneurs, caboteurs et long-courrier de Lorient (LO) et Hennebont (HN)
entre 1899 et 1913

Port	Nom du navire	Type du navire	jauge brute	Machinerie à vapeur (Cv)	Moteur thermique (Cv)	Constitué à, en	Chantier	Année
LO	<i>G.G.M.</i>	brick	135,55 tx			Chantenay, 1868		1900-1902
HN	<i>Jean-Baptiste</i>	brick	188,00 tx			Nantes, 1868		1899-1905
HN	<i>Louis-Marie</i>	brick	187,62 tx			Trentemoult (Norkiouse), 1873	CLERGEAU	1901-1910
HN	<i>V.A.</i>	brick	193,07 tx			Chantenay, 1869		1899
HN	<i>Elisabeth</i>	brick-goélette	147,70 tx			Saint-Servan, 1875		1899-1907
LO	<i>Louis-Marie</i>	brick-goélette	111,21 tx			Saint-Vaast-la-Hougue, 1874		1899-1908
LO	<i>Blavet</i>	cargo à vapeur	1.010,07 tx	650		Nantes, 1912	Ateliers & Chantiers de Bretagne	1913
LO	<i>Arez</i>	cargo à vapeur	956,83 tx	770		Nantes, 1911	Ateliers & Chantiers de la Loire	1912-1913
LO	<i>Arvor II</i>	cargo à vapeur	961,26 tx	770		Nantes, 1909	Ateliers & Chantiers de la Loire	1909-1913
LO	<i>Irma</i>	cargo à vapeur	844,42 tx	675		Nantes, 1911	Ateliers & Chantiers de la Loire	1911-1912
LO	<i>Arvor I (futur Armonk)</i>	cargo à vapeur	482,49 tx	inc.		Adrossan ou Paisley (UK), 1902	CAMPBELL & Co	1902-1912
LO	<i>Coat Coal</i>	cargo à vapeur	302,95 tx	inc.		Argenteuil, 1898	CLAPARÈDE	1899-1906
HN	<i>Cirages Français</i>	cargo à vapeur	633,39 tx	591		Middlesbrough, 1891	CRAGGS R. & sons	1899-1913
LO	<i>Laita</i>	chalutier à vapeur	215,31 tx	450		Chantenay, 1908	DUBIGEON	1910
LO	<i>Le Scorff</i>	cargo à vapeur	665,38 tx	600		Bowling (UK), 1907	SCOTT & Co	1907-1913
LO	<i>Abertay</i>	cargo à vapeur	1.022,42 tx	600		Renfrew (UK), 1888	SIMONS W. & Co	1903-1912
LO	<i>Albatros</i>	chalutier à vapeur	203,09 tx	385		North Shields (UK), 1904	SMITH'S Dock Company Ltd.	1904-1905
LO	<i>Fives-Lille n° 3</i>	dragueur-porteur à vapeur	139,30 tx	inc.		Fives-Lille, 1884		1910
LO	<i>Porteur</i>	dragueur-porteur à vapeur	205,22 tx	inc.		Glasgow (UK), 1871		1905
LO	<i>Aurore et Jour</i>	dundée	26,99tx			Les Sables, 1887		1911
HN	<i>Brillante Étoile</i>	dundée	19,09 tx			Palais, 1890	GUILLAUME	1910
LO	<i>Amour du Travail</i>	dundée	24,95 tx			Les Sables-d'Olonne, 1874		1899-1901
LO	<i>Fleur de Marie</i>	dundée	42,50 tx			Le Palais, 1885		1906-1909
LO	<i>Flore</i>	dundée	65,34 tx			Boulogne, 1893		1908-1909
LO	<i>Françoise</i>	dundée	47,78tx			Le Palais, 1903		1903-1911
LO	<i>Irma</i>	dundée	46,23 tx			Boulogne, 1864		1900-1902
LO	<i>Joséphine-Madeleine</i>	dundée	55,64 tx			Le Palais, 1903		1903-1911
LO	<i>Petit Lucien</i>	dundée	26,81tx			Les Sables, 1891		1910-1922
LO	<i>Picard d'Estelan</i>	dundée	25,66 tx			Chantenay, 1895		1899
LO	<i>Vercingétorix</i>	dundée	40,00 tx			Le Palais, juin 1888		1913
LO	<i>Anna-Joséphine</i>	goélette	43,25 tx			Méan, 1875		1900
HN	<i>Anna-Maria</i>	goélette	124,58 tx			Nantes, 1876	DUBIGEON	1900-1912
LO	<i>Dacquoise</i>	goélette	103,73tx			Le Havre, 1889		1911-1916
LO	<i>Galathée</i>	goélette	121,21 tx			Dunkerque, 1865		1900-1905
LO	<i>Jeanne</i>	goélette	115,07 tx			Jersey (UK), 1875		1899-1902
LO	<i>Lilia</i>	goélette	103,95 tx			Dunkerque, 1865		1906-1908
HN	<i>Marie</i>	goélette	89,50 tx			Carnac, 1865		1899-1913
HN	<i>Marie-Christine</i>	goélette	123,07 tx			Paimpol, 1893		1905-1906
LO	<i>Marie-Émilie-Andréa</i>	goélette	102,48 tx			Saint-Malo, 1878		1912-1913
HN	<i>Marie-Eugénie</i>	goélette	129,42 tx			Saint-Malo, 1879		1911-1912
LO	<i>May Flower</i>	goélette	63,86 tx			Ispwich, 1870		1899-1905
LO	<i>Rachel</i>	goélette	116,36 tx			Fécamp, 1878		1910-1912
LO	<i>Rose</i>	goélette	97,02 tx			Stromness (UK), 1878		1912
LO	<i>Alfred (ex-Beaver)</i>	goélette à vapeur	32,97 tx	inc.		Greenock (UK), 1868		1907
LO	<i>Tony</i>	goélette à vapeur	27,13 tx	inc.		Chantenay, 1863		1903-1908
LO	<i>Saint Jean</i>	lougre	45,47 tx			Lorient (La Perrière), 1878	COYAC	1900-1903
LO	<i>Utile</i>	lougre (chaloupe non pontée ?)	21,67 tx			Redon, 1877		1899-1909
LO	<i>Maurice</i>	lougre regrée dundée	62,48 tx			Boulogne, 1894		1908-1909
LO	<i>Saint Michel</i>	lougre regrée goélette	109,31 tx			Méan, 1870		1899-1907
LO	<i>Nautilus</i>	sloop	19,46 tx			Paimpol, 1884		1913
LO	<i>Le Lorientais</i>	sloop à tapecul à vapeur	58,96 tx	inc.		Selby (UK), 1901		1901
LO	<i>Saint Joseph</i>	sloop à vapeur	20,17 tx	inc.		Brest, 1873		1899
LO	<i>Eugénie</i>	trois-mâts barque	215,28 tx			Saint-Vaast-la-Hougue, 1890		1909-1910
LO	<i>Rubens</i>	trois-mâts barque	180,21 tx			Fécamp, 1869		1902-1903
LO	<i>Biche</i>	trois-mâts barque	201,76 tx			Nantes, 1873	DUBIGEON	1899-1911
LO	<i>Sylvana</i>	trois-mâts goélette à moteur	297,91 tx		22/30	Saint-Malo, 1897	BURON	1913
LO	<i>Margaëtte</i>	vapeur à hélice	45,05 tx	30		Nantes, 1893		1903

Deux des unités à vapeur sont des chalutiers armés occasionnellement entre 1905 et 1910 au cabotage international, *Albatros*⁵⁹ (Fig. 19), de la Cie Lorientaise de Chalutage à Vapeur, et *Laïta*⁶⁰, de la Société des Pêcheries à Vapeur de Lorient.

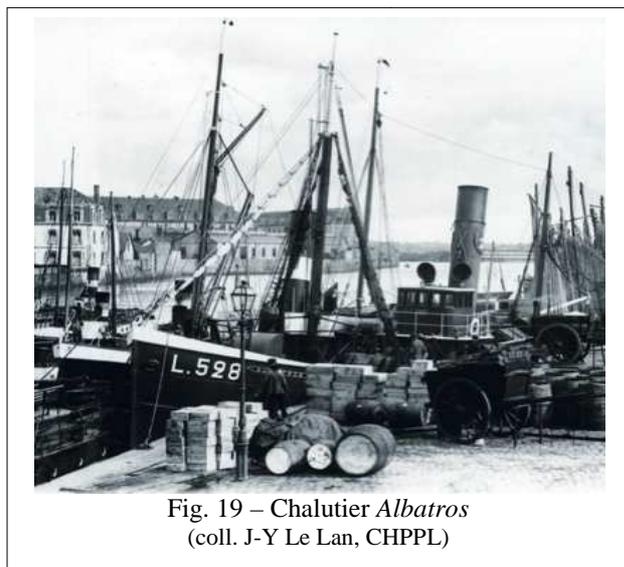


Fig. 19 – Chalutier *Albatros*
(coll. J-Y Le Lan, CHPPL)

Trente de ces navires ont été construits en Bretagne ; parmi eux, les quatre cargos à vapeur, *Arvor II* – 961,26 tonneaux, machine de 770 Cv, lancé en 1909 – , *Arez* – 956,83 tonneaux, machine de 770 Cv, lancé en 1911 – , *Irma* – 844,42 tonneaux, machine de 675 Cv, lancé en 1911 – , *Blavet* – 1.010,07 tonneaux, machine de 650 Cv, lancé en 1912 – , tous construits à Nantes par les Ateliers & Chantiers de Bretagne ; le chalutier à vapeur *Laïta*, de 215,31 tonneaux, est une production du chantier Dubigeon, de Chantenay, qui le lance en 1908. Le petit vapeur *Margaëtte* provient lui aussi de Nantes, où il a été lancé en 1893.

La plupart des autres vapeurs et voiliers mixtes à machine à vapeur ont été construits au Royaume-Uni, certains longtemps avant leur acquisition par un armateur lorientais, telle la goélette *Alfred*, lancée à Greenock (Écosse) en 1868⁶¹.

Affrété par les frères Dufihol⁶², le trois-mâts goélette *Sylvana*, un ex-terreneuvier construit en 1897 à Saint-Servan par le chantier Buron, est doté d'un moteur auxiliaire à essence de 22 à 30 Cv⁶³.

On ne manquera pas de remarquer que dix-sept des navires armés entre 1899 et 1913 à Lorient ou à Hennebont figurent déjà dans le répertoire des armements de 1886-1898⁶⁴. Ce fait illustre la difficulté de renouveler une flotte de caboteurs à voiles, déjà âgés de 20 ans ou davantage au moment de leur venue dans le Quartier de Lorient. Difficulté que souligne également l'augmentation du nombre de sloops à tapecul à gréement dundée, dont le total passe de 2 à 8 ; on le sait, ce type de voilier se substitue graduellement à la goélette et au lougre au cours des quinze dernières années du XIX^e siècle⁶⁵.

Cinq navires à vapeur, dont quatre mixtes, jaugent moins de 60 tonneaux, 28 voiliers de tous types jaugent de 19 à 135 tonneaux, 5 autres jaugent de 147 à 215 tonneaux, le trois-mâts à moteur *Sylvana* approche les 300 tonneaux. En dehors du dragueur-porteur *Fives-Lille* n° 3, aucun des cargos ou chalutiers à vapeur ne jauge moins de 200 tonneaux mais n'excède guère 1.000 ; ce dernier volume reste dans l'honnête moyenne de ses semblables attachés à Nantes ou Saint-Nazaire.

⁵⁹ N° 388, *Rôles de désarmement du Quartier maritime de Lorient*, cotes 9P1 (70), SHD-DM-ALT.

⁶⁰ N° 66, *Rôles de désarmement du Quartier maritime de Lorient*, cotes 9P1 (85), SHD-DM-ALT.

⁶¹ N° 487, *Registre de francisation du bureau de la Douane de Lorient, années 1899 à 1909*, cote P 1761, ADM Vannes.

⁶² Il est attaché à Lorient le 18 décembre 1919, sous le N° 63 (*Registre de francisation du bureau de la Douane de Lorient, années 1918 à 1924*, cote P 1763, ADM Vannes).

⁶³ *Registre du Bureau Véritas*, n° 264, années 1828 à 1921, SHD-DM-ALT

⁶⁴ Bricks G.G.M., Jean-Baptiste, Louis-Marie, V.A., bricks-goélettes *Elisabeth*, *Louis-Marie*, cargo à vapeur *Cirages Français*, dundées *Amour du Travail*, *Picard d'Estelan*, goélettes *Anna-Maria*, *Marie*, *May Flower*, lougre *Saint Jean*, lougre regréé goélette *Saint Michel*, sloop *Nautilus*, sloop à vapeur *Saint Joseph*, trois-mâts barque *Eugénie*.

⁶⁵ Michel Perrin, « Le cabotage dans l'arrondissement maritime de Lorient (1815-1914) », *Bulletin de la Société d'Archéologie & d'Histoire du Pays de Lorient*, n° 43, année 2014-2015, pp. 183-203.

La propriété de navires armés au commerce à Lorient et Hennebont entre 1899 et 1913.

De même qu'au cours de deux périodes précédentes, un négociant, un armateur, un marin ou une société commerciale ou d'armement maritime peuvent détenir un navire en totalité ou en partie, après acquisition d'un ou plusieurs quirats. Les propriétaires uniques de la totalité d'un navire constituent un groupe de 34 individus et sociétés (Tab. XXXIV), dont 8 sont également quirataires dans plusieurs sociétés de navire ; ce groupe effectue 48 déclarations de propriété. Il se dénombre 82 quirataires, qui effectuent 90 déclarations de copropriété de navire. Seuls trois sociétés de navire comptent plus de 10 quirataires : le cargo *Irma*, vapeur de 844,42 tonneaux, partagé entre 24 sociétés qui détiennent de 1 à 20/92, le dundée à vapeur *Le Lorientais*, de 58,96 tonneaux, où 21 copropriétaires se partagent 32 quirats – de 1/32 à 8/32 – et le dundée *Joséphine-Madeleine*, de 55,64 tonneaux, dont 12 quirataires détiennent en 1903 de 1 à 5/32 ; on ne peut que s'étonner en constatant que MM. Billette de Villeroche, négociant, ancien maire de Concarneau, 5/32, Boidor, négociant à Lorient, 4/32, Gardès, négociant-commissionnaire à Lorient, 4/32, Le Pichon, négociant à Lorient, 4/32, Sellin, armateur à Lorient, 4/32, Gauvin, négociant à Lorient, 3/32, Doctaire, négociant à Lorient, 2/32 et Pierre-Henri Le Marié, négociant et usinier à Concarneau et à Port-Louis, 2/32, détiennent la part du lion ; on peut dès lors avancer qu'il s'agit pour eux beaucoup plus d'épauler « leur » capitaine, Le Mignant, maître au cabotage d'Étel, tout en négligeant pas les dividendes d'un investissement sans énormes risques.

Tab. XXXIV – Propriétaires de la totalité d'un ou plusieurs navires (1899-1913)

Année	Nom du propriétaire	Domicile	Propriétés
1899-1900	JOTTE-LATOUCHE & MARCESCHE, négociants-armateurs	Lorient	2
1901-1902	Société MARCESCHE & Cie	Lorient	6
1902-1911	Éts Emile MARCESCHE & Cie	Lorient	3
1903-1913	Sté Anonyme de Bois & Charbons François-Marie Le BRISE	Lorient	4
1899-1910	GUIBOT Jules, entrepreneur de T.P.	Lorient	2
1905-1908	Le CLAINCHE François-Marie, entrepreneur de T.P.	Lorient	2
1901-1911	SELLIN Charles, capitaine au cabotage	Pont-Aven	2
1899-1905	Cie des Cirages Français (TROTIER frères)	Hennebont	1
1901-1912	JOUBERT Henri & Abel, négociants	Hennebont	1
1900	HERVIAUT (Mme Vve)	Lorient	1
1900	MÉRY-Le BEUVE Léon, armateur	Lorient	1
1901	BIGOT Alexandre, négociant	Lorient	1
1903	Société des Vapeurs Lorientais & Portlouisiens	Port-Louis	1
1903	WAGNER Antoine Clément, marin	Pont-Aven	1
1904	BERTHOU Michel, maître au cabotage	Riec sur-Belon	1
1904	Cie Armoricaïne de Chalutage à Vapeur (MARCESCHE)	Lorient	1
1905	ROGER (Vve Lucien)	Hennebont (Loquiam)	1
1908	JOUBERT Henry, armateur	Hennebont	1
1908	M. GUÉHOT Jules, entrepreneur	Lorient	1
1908	Société des Pêcheries à Vapeur de Lorient	Lorient	1
1909	CORNIC Louis	Lorient	1
1909	DELARUE-LAFONTAINE (M & Mme), armateurs	Port-Louis	1
1909	GUILHAUMON frères, négociants	Lorient	1
1910	BRUYÈRE (Vve) & fils	Hennebont	1
1910	Cie Lorientaise de Chalutage (VERHOEVE-MARCESCHE)	Lorient	1
1910	HERLÉDAN Yves, marin du commerce	Pont-Aven	1
1910	QUILLIEN Joseph	Lorient	1
1910	SATRE Théophile, négociant	Pont-Aven	1
1911	CANEVET Yves, marin du commerce	Riec-sur-Belon	1
1911	CARADEC Yves, négociant	Bénodet	1
1912	Le GAL Joséphine (Mme veuve)	L'Île-Tudy	1
1912	SAMSON Joseph, commerçant	Arzon	1
1913	AUNIS Arthur, négociant	Lorient	1
1913	DUFILHOL Charles & Raymond, négociants, armateurs	Lorient	1

Les propriétaires de caboteurs.

Au début du XX^e siècle, une hiérarchie s'est établie à Lorient, grâce au commerce du charbon ; l'ascension d'Émile Marcesche (Tab. XXXIV), résultat de son esprit d'entreprise, l'a mené à la tête du négoce local ; il y étend son emprise au travers de diverses sociétés, sans pour autant étouffer la concurrence⁶⁶. La famille Joubert domine toujours le trafic maritime dans son fief hennebontais ; ses voiliers alimentent en anthracite les Forges, demeurées propriétaires du vapeur *Cirages Français* et d'une demi-douzaine de chalands qui, tractés par un remorqueur, transportent de Lorient à Hennebont le combustible des hauts-fourneaux.

François-Marie Le Brise prospère également grâce aux échanges avec le Pays de Galles. Le chalutage à vapeur occupe une place de moins en moins modeste dans le paysage maritime lorientais et, à l'occasion, ses navires assurent des transports entre Lorient et les ports gallois, en complément des caboteurs. Plusieurs capitaines du commerce se reconvertissent dans l'armement maritime, sans nécessairement prendre la barre des dundées ou des sloops qu'ils affectent au bornage et au petit cabotage. On peut remarquer que plusieurs d'entre eux résident en Sud-Finistère, la plupart dans le pays d'Aven-Belon, d'autres plus au Nord.

Pour ne pas rompre avec une pratique courante, des dames veuves financent l'achat ou l'entretien d'un caboteur, dont elles sont le propriétaire nominal et très probablement le gestionnaire.

Les quirataires.

Parmi les 81 quirataires que comptent Lorient et Hennebont, seuls 7 possèdent plus d'un quirat (Tab. XXXV).

Tab. XXXV – Quirataires de navires de Lorient et Hennebont (1899-1913)

Année	Quirataire	Domicile	Nb quirats	Année	Quirataire	Domicile	Nb quirats
1901-1911	CHAMAILLARD (Mme Vve Louis)	Lorient	3	1903	MALLET Pierre, entrepreneur de transport	Lorient (Kergroise)	1
1903	DOCTAIRE Paul, négociant	Lorient	2	1903	RUBAN Ernest, avoué	Quimperlé	1
1903	GARDES Gaston, Maurice, négociant-commissionnaire	Lorient (Nelle V.)	2	1903	RUBAN Joseph, propriétaire	Lorient (Merville)	1
1902	PIERRE	Lorient	2	1903	SAUVAGE <i>Allain</i> , médecin	Lorient	1
1901	Société MARCESCHE & Cie	Lorient	2	1903	SELLIN Guillaume, armateur	Lorient	1
1903	Sté Anonyme de Bois & Charbons François-Marie Le BRISE	Lorient	2	1903	THOMIN	Lorient	1
1903-1909	URO Guillaume, capitaine de la Marine Marchande, armateur	Lorient	2	1903	URVOY Marie Achille, propriétaire	Lorient (Nelle V.)	1
1899	AUFFRET	Pont-Aven	1	1904	JEGO, maître au cabotage	Étel	1
1899	CORFMAT Édouard fils, négociant	Lorient	1	1905	RIO Jean-Marie, capitaine au cabotage	La Trinité s/Mer	1
1899	JOTTÉ-LATOUCHE & MARCESCHE, négociants-armateurs	Lorient	1	1909	ALLIOUET Hubert	Nantes	1
1899	LIMBOUR Alexis	Pont-Aven	1	1909	LEJEAN Joseph	Nantes	1
1899	RAUD, boulanger	Lorient	1	1909	LEMETAYER & CELLIER	Nantes	1
1901	BIGOT Louis & Cie, négociant-armateur	Lorient	1	1909	MORVAN Jean-Marie, marin du commerce	Riec-s/Belon	1
1901	BIGREL Marie (Mlle)	Lorient	1	1909	ROUDEAU Jules	Nantes	1
1901	CHAMAILLARD Pierre, Marie	Lorient	1	1911	BEDIN Henri	Mortagne (Gironde)	1
1901	Le MOING Eugène	Langonnet	1	1911	BELLANGER François	Angers	1
1901	MARCESCHE Émile	Lorient	1	1911	BEZARD Louis	Mortagne (Gironde)	1

⁶⁶ Pascal Boisson, *Émile Marcesche, capitaine d'industrie à Lorient*, Collection **Mémoire et Histoire**, Ville de Lorient, 2012, 229 p.

L'armement au cabotage à Lorient et Hennebont de 1870 à 1938

Année	Quirataire	Domicile	Nb quirats	Année	Quirataire	Domicile	Nb quirats
1901	ROLLAND Eugène, Ange, Michel	Lorient	1	1911	BOUCHER (veuve de Hubert)	Pontivy	1
1902	LIMBOUR Alexis	Pont-Aven	1	1911	CANEVET Yves, marin du commerce	Riec-s/Belon	1
1902	MELLIN Jean-Victor, maître au cabotage	Ploemeur	1	1911	CARADEC Yves, négociant	Bénodet	1
1902	QUILLIEN Joseph	Lorient	1	1911	CHARRUYER Eugène	Paris	1
1903	BIGOT Alexandre, négociant	Lorient	1	1911	GOUIN Théophile	Saintes	1
1903	BIGOT Louis, François-Marie	Lorient	1	1911	HOWE & Cie	Cardiff	1
1903	BILLETTE de VILLEROCHÉ Samuel, négociant	Concarneau	1	1911	HOWE Frédéric	Cardiff	1
1903	BOIDOR, négociant	Lorient	1	1911	JOHNSON Thomas	Cardiff	1
1903	BOURNEL	Lorient	1	1911	KERHUEL Adeline (Vve)	Quimper	1
1903	BOYER Victor, propriétaire	Lorient	1	1911	KERHUEL Adolphe, officier de Marine ER	Lorient	1
1903	CATHERINE Alexandre, publiciste	Lorient	1	1911	L'HEVEDER Céleste	Lorient	1
1903	CHARTIER, officier d'Administration de la Marine	Lorient	1	1911	Éts Emile MARCESCHE & Cie	Lorient	1
1903	FORGER Louise Adèle vve Delory Fréd.	Lorient	1	1911	MARCHAL Marie	Lorient	1
1903	FOURNIER-LORAY (Mme)	Lorient	1	1911	MARCHAL Maurice	Lorient	1
1903	GANNE Jean, négociant fleuriste	Lorient	1	1911	OIZAN Albert	Lorient	1
1903	GAUVIN Édouard, négociant	Lorient	1	1911	PAUVERT Émile	Bordeaux	1
1903	GOSSE Albert, négociant-commissionnaire	Lorient	1	1911	PELLETIER Adrien	Bordeaux	1
1903	GUIGNARD Aimé, propriétaire	Lorient	1	1911	POIDEVIN Jean	Angers	1
1903	Le CORRE Théophile, greffier au Tribunal Civil de Lorient	Lorient	1	1911	POIDEVIN Louis	Trélazé	1
1903	Le MIGNANT, maître au cabotage	Étel	1	1911	VERDIAUX Georges	Mortagne (Gironde)	1
1903	Le PICHON Émile, négociant	Lorient	1	1912	Le MARIE Pierre-Henri, négociant	Concarneau	1
1903	LESNEVEN Eugène	La Trinité-s/Mer	1	1913	COUIC Joseph, maître au cabotage	Riec-s/Belon	1
1903	LOHERIC Joachim Louis Mie, négociant	Lorient	1	1913	JOUBERT Henry fils	Hennebont	1
1903	LUCAS George, avoué près le Tribunal Civil de Lorient	Lorient	1	1913	JOUBERT Henry, armateur	Hennebont	1

Madame Chamaillard, belle-mère d'Émile Marcesche, participe tout naturellement à ses investissements ; elle possède un quirat de 25/100 du trois-mâts *Eugénie*⁶⁷, de 7/12 sur la goélette *Jeanne*⁶⁸, tous deux acquis en 1901, et de 1/92 du vapeur *Irma*⁶⁹, en 1911.

Paul Doctaire, négociant de Lorient, possède en 1903 des intérêts dans les sociétés créées par Émile Marcesche et fera ultérieurement partie du conseil d'Administration de la Cie Lorientaise de Chalutage à Vapeur.

La Société de Bois & Charbons de François-Marie Le Brise, par ailleurs propriétaire en totalité des vapeurs *Coat Coal*, *Abertay* – 1903 –, *Scorff* – 1907 –, *Blavet* – 1913 –, possède également en 1903 1/32 du dundée à vapeur *Le Lorientais*⁷⁰ et détient toujours 54/100 du brick *G.G.M.*⁷¹.

⁶⁷ N° 419, folio 199, *Registre de francisation de la Douane, Lorient, années 1876 à 1899*, cote P 1760, ADM Vannes

⁶⁸ N° 424, folio 9, *Registre de francisation de la Douane, Lorient, années 1899 à 1909*, cote P 1761, ADM Vannes

⁶⁹ N° 556, folio 71, *Registre de francisation de la Douane, Lorient, années 1909 à 1918*, cote P 1762, ADM Vannes

⁷⁰ N° 380, folio 117, *Registre de francisation de la Douane, Lorient, années 1876 à 1899*, cote P 1760, ADM Vannes

⁷¹ N° 438, folio 37, *Registre de francisation de la Douane, Lorient, années 1899 à 1909*, cote P 1761, ADM Vannes

Unique non-négociant à détenir deux quirats, le capitaine au cabotage Guillaume Uro acquiert en 1903 la moitié de la goélette *La Dacquoise* – qu’il attache à Lorient en 1911⁷² –, et en 1909 892/1000 du trois-mâts barque *Biche*, dont il cède 592 en 1910⁷³.

Il peut paraître intéressant de remarquer, sans que l’on puisse établir de corrélation avec une particulière prospérité de l’armement au cabotage à Lorient, que vingt-sept des quirataires procèdent à une acquisition en 1903.

Où résident les propriétaires et les quirataires des caboteurs ?

On ne peut s’étonner de constater que Lorient héberge plus de la moitié d’entre eux (Tab. XXXVI). La présence de résidents de Pont-Aven s’explique par la relative proximité de Lorient, la présence de sujets britanniques résulte des liens commerciaux établis par Émile Marcesche avec Cardiff.

Tab. XXXVI – Répartition des lieux de résidence des propriétaires et des quirataires

Année	Domicile	Nombre	Année	Domicile	Nombre
1899-1913	Lorient	61	1901	Langonnet	2
1899-1910	Pont-Aven	7	1903-1906	Port-Louis	2
1901-1913	Hennebont	5	1912	Arzon	1
1909	Nantes	4	1911	Bénodet	1
1904-1913	Riec sur-Belon	4	1912	L’Ile-Tudy	1
1911	Cardiff (UK)	3	1911	Paris	1
1911	Mortagne-sur-Gironde	3	1902	Plœmeur	1
1911	Angers	2	1911	Pontivy	1
1911	Bordeaux	2	1911	Quimper	1
1903-1912	Concarneau	2	1903	Quimperlé	1
1903	Étel	2	1911	Saintes	1
1902-1903	La Trinité sur-Mer	2	1911	Trélazé	1

Quel est l’état ou la profession des propriétaires et des quirataires des caboteurs ?

Premiers intéressés par le fonctionnement harmonieux du commerce maritime, les négociants figurent en nombre élevé. On peut par contre déplorer le nombre de quirataires dont la profession ou l’état restent inconnus.

Tab. XXXVII – État ou profession des propriétaires et des quirataires de navires

Profession ou état	Nombre	Profession ou état	Nombre
négociant	26	boulangier	1
<i>inconnu</i>	23	entrepreneur de Travaux Publics	1
capitaine au cabotage	9	entrepreneur de transport routier	1
maître au cabotage	6	épouse	1
propriétaire	8	greffier au Tribunal Civil de Lorient	1
veuve	8	industriel	1
rentière/rentier	4	médecin	1
société d’armement à la pêche	3	négociant fleuriste	1
armateur	2	négociant-armateur	1
entrepreneur	2	officier d’Administration de la Marine	1
négociant-commissionnaire	2	officier de Marine ER	1
société industrielle	2	directeur de journal (“ publiciste ”)	1
avoué à la Cour	1	Sté Anonyme de Bois & Charbons	1
avoué près le Tribunal Civil de Lorient	1	société de navigation à vapeur	1

⁷² N° 401, *Registre des rôles d’équipage du Quartier de Lorient, années 1911*, cote 9P1 (99), SHD-DM-ALT

⁷³ N° 516, folio 194, *Registre de francisation de la Douane, Lorient, années 1899 à 1909*, cote P 1761, ADM Vannes

Les marins du commerce, qu'ils soient capitaines ou maîtres au cabotage⁷⁴, constituent un autre groupe dense, renforcé par deux officiers de la Marine militaire. Le monde maritime apparaît d'ailleurs très présent, avec trois sociétés d'armement à la pêche, trois armateurs et une compagnie de transports maritimes, la Société des Vapeurs Lorientais & Portlouisiens.

La mention de veuves, de propriétaires, de rentiers, d'entrepreneurs, d'industriels, d'avoués, d'une épouse⁷⁵, d'un boulanger, d'un directeur de journal⁷⁶, d'un greffier et d'un médecin, confirme des usages en vigueur depuis le XVII^e siècle.

Le commandement des navires entre 1899 et 1913.

Les rôles d'équipage mentionnent trente-neuf noms de capitaines ou maîtres au cabotage, nombre qui, eu égard aux cinquante-quatre navires en service, peut étonner. Ce total résulte de la constance des armateurs, manifestement satisfaits des prestations de leurs salariés et qui leur confient le commandement de plusieurs de leurs voiliers, de leurs vapeurs ou encore d'une seule unité pendant de nombreuses années (Tab. XXXVIII). Remarquons par ailleurs que deux de ces commandants sont, soit propriétaire unique de leur bâtiment – Michel Berthou, de Riec-sur-Belon, possède en effet en totalité le dundée *Fleur de Marie*⁷⁷ —, soit quirataire principal – c'est le cas de Guillaume Uro, détenteur de 892/1.000 du trois-mâts *Biche*⁷⁸, en 1909 –.

Tab. XXXVIII – Commandants, nombre et durée de leurs commandements.

Capitaine	Domicile	Nb ordts	Années ordts	Année(s)
BENOÎT Georges, Marie, capitaine au cabotage BS HS V 398	Ile d'Arz	2	10	1903-1906/1907-1908/1910
HERVIS Jean-Marie, maître au cabotage V 499	Locmariaquer	2	10	1900/1901-1902/1905-1909/1913
JEAN Georges, capitaine au cabotage BS V 615	Lorient	2	6	1907-1910/1911-1912
DRESSAY Léon, capitaine au cabotage V 613	Port-Navalo	2	5	1908-1910/1911-1912
HERVIS Émile, capitaine au cabotage BS V 590	Port-Navalo	2	5	1903-1906/1913
SÉGALO Toussaint, maître au cabotage V 436	Hennebont	1	11	1903-1913
BERTIC Henri, Marie, capitaine au cabotage A 347 & BS L 50	Étel & Lorient	3	14	1900/1902-1908/1909-1913
REGRENY Édouard, maître au cabotage A 285	Hennebont	1	7	1899-1905
NOBLANC Célestin, capitaine au cabotage BS V 43	Lorient	1	5	1909-1911/1912-1913
FARDEL Henri, capitaine au cabotage V 647	Lorient	1	4	1913
JÉGO François, maître au cabotage BS A 386	Étel	1	4	1905-1907/1910

⁷⁴ Les deux appellations restent en usage après 1900, en raison de modifications incessantes des conditions d'accès au brevet de commandement entre 1893 et 1909, année où le brevet de maître est remplacé par celui de capitaine au cabotage (site capitaineslongcours.online.fr, consulté le 19/2/2016 à 18h.)

⁷⁵ L'affirmation de propriété ne mentionne pas, contrairement à l'obligation alors légale (!), si elle agissait sous tutelle de son époux (Minute 220 du 11 juillet 1912, *Actes du Tribunal de Paix de Belz*, cote 2U 2084, ADM Vannes).

⁷⁶ Un journaliste était alors dit publiciste ; Alexandre Catherine, imprimeur, dirigeait aussi le *Le Nouvelliste* de Lorient (Minute 647 du 27 novembre 1909, *Actes du Tribunal de Paix de Port-Louis*, cote 2U 2007, ADM Vannes).

⁷⁷ Folio 468, *Registre de francisation, années 1899 à 1909, Douanes de Lorient*, cote P 1761, ADM Vannes et n° 113, *Rôles d'équipages du Quartier Maritime de Lorient*, cote 9P1 (76), SHD-DM-ALT

⁷⁸ Folio 516, *Registre de francisation, années 1899 à 1909, Douanes de Lorient*, cote P 1761, ADM Vannes et n° 346, *Rôles d'équipages du Quartier Maritime de Lorient*, cote 9P1 (86), SHD-DM-ALT

Capitaine	Domicile	Nb cmdts	Années cmdts	Année(s)
KERMORVANT Pierre-Marie, maître au cabotage A 96	Carnac	1	4	1899-1902
Le PORT Jean-Marie, maître au cabotage A 211	Quiberon	1	4	1901-1902/1904/1907
BERTHOU Michel, maître au cabotage CC 3160	Riec-sur-Belon	1	3	1906-1908
CRÉQUER Adrien, capitaine au cabotage V 514	Ile d'Arz	1	2	1900-1901
FAUCHÉ Ange-Marie, maître au cabotage V 481	Ile aux Moines	1	2	1900-1901
LANIEL François-Marie, maître au cabotage V 606	Ile d'Arz	1	2	1904-1905
TEXIER Laurent, capitaine au cabotage BS V 10.001	Lorient	1	2	1911-1912/1913-1914
BEAUVERGER Yves, maître au cabotage P 413	Lézardrieux	1	1	1905
BERNARD Pierre, maître au cabotage LRR 121	La Rochelle	1	1	1902
BERTIC Jean-Marie, ID L 891, autorisé à commander au bornage	Locmalo	1	1	1907
BIHAN Maurice, capitaine au cabotage BS G 10	Groix (Locmaria)	1	1	1912
CAMENEN Théophile, ID A 453, autorisé à comm. au bornage	Locmariaquer	1	1	1901
COCHÉ Georges, capitaine au long cours N 133	Lorient	1	1	1909
COTUREL Joseph, maître au cabotage V 312	Ile d'Arz	1	1	1903
FARDEL Louis-Marie, capitaine au cabotage BS V 636	Arzon	1	1	1913
GUILLEVIN Louis-Amédée, capitaine au cabotage A 414	Saint-Pierre-Quiberon	1	1	1912
LAEC Louis-Marie, capitaine au cabotage BS A 2303	Baden	1	1	1911
LAMARRE Auguste, maître au cabotage BS L 51	Lorient	1	1	1904
Le BÉAN Pierre-Marie, ID L 3533	Lorient	1	1	1910
Le BOT Joseph, maître au cabotage V 191	Ile aux Moines	1	1	1901
Le PORT François-Marie, maître au cabotage A 353	Quiberon	1	1	1907
Le TALLEC Jules, maître au cabotage T 34	Trouville	1	1	1899
NICOLAZO Claude, maître au cabotage V 410	Saint-Gildas-de-Rhuys	1	1	1899
PENNÉ Jean-Vincent, maître au cabotage A 356	Lorient	1	1	1904
SAMSON Joseph, capitaine au cabotage V 639	Arzon	1	1	1912
SURZUR Bernard, capitaine au cabotage BS V 631	Arzon	1	1	1910
URO Guillaume, capitaine au cabotage L 54	Lorient	1	1	1909

V=Vannes ; BS=brevet supérieur ; HS=Hors Service ; A=Auray ; CC=Concarneau ; L=Lorient ; P=Paimpol ; LRR=Ré ; ID=Inscrit Définitif ; G=Groix ; N=Nantes ; T=Trouville ; nb=nombre ; cmdts=commandements.

Dix-huit des trente-neuf commandants sont des Inscrits du Quartier maritime de Vannes, dix viennent du Quartier d'Auray, cinq de Lorient ; remarquons que plusieurs de ces capitaines détiennent le Brevet Supérieur, ce qui leur confère le droit de commander des vapeurs⁷⁹. Seuls trois capitaines sont étrangers au Sud-Bretagne, l'un est inscrit à Lézardrieux, un autre à La Rochelle, un dernier à Trouville ; tous commandent des voiliers⁸⁰.

Les capitaines résident toujours dans leur Quartier maritime d'origine (Tab. XXXIX).

⁷⁹ Site capitaineslongcours.online.fr, consulté le 19/2/2016 à 18h.

⁸⁰ Yves Beauverger commande la goélette *Marie-Christine* (rôle 42, cote 9P1 (72), SHD-DM-ALt), Pierre Bernard commande la goélette *Anna-Joséphine* (rôle 89, cote 9P1 (54), SHD-DM-ALt), Jules Le Tallec commande la goélette *Jeanne* (rôle 700, cote 9P1 (57), SHD-DM-ALt).

Tab. XXXIX – Lieux de résidence des capitaines (1899-1913)

Domicile	Nombre	Domicile	Nombre	Domicile	Nombre	Domicile	Nombre
Lorient	9	Ile aux Moines	2	Carnac	1	Port-Louis (Locmalo)	1
Ile d'Arz	4	Locmariaquer	2	Étel & Lorient	1	Riec-sur-Belon	1
Arzon	3	Port-Navalo	2	Groix (Locmaria)	1	Saint-Gildas-de-Rhuys	1
Étel	2	Quiberon	2	La Rochelle	1	Saint-Pierre-Quiberon	1
Hennebont	2	Baden	1	Lézardrieux	1	Trouville	1

Les équipages des borneurs et des caboteurs de Lorient et Hennebont entre 1899 et 1913.

Le recrutement de ces derniers reste généralement localisé au Sud-Bretagne – y compris pour les chefs-mécaniciens – et demeure fonction du tonnage des navires.

Les trajets des borneurs et des caboteurs de Lorient et Hennebont entre 1899 et 1909.

➤ *Le trafic de bornage.*

Toujours focalisé autour de Lorient (Tab. XL), il apparaît de plus en plus restreint. Seuls cinq navires – 2 petits vapeurs, 2 petits lougre et 1 sloop – se livrent à cette activité de complément. Les limites extrêmes demeurent Pont-l'Abbé et Nantes.

Tab. XL – Ports touchés par les « borneurs »

Port	Expédié de	Arrivé à	Port	Expédié de	Arrivé à
Pont-l'Abbé		1	Port-Tudy	1	1
Concarneau		1	Le Palais	1	
Pont-Aven	1	1	Sauzon		1
Doëlan	1	1	Mesquer	1	
Quimperlé	2	1	Penerff	1	
Lorient	3	2	Nantes		1
Auray		1			

➤ *Le trafic de cabotage national.*

Lorient reste encore la plaque tournante d'une activité manifestement étiolée (Tab. XLI).

Tab. XLI – Ports touchés au cabotage national

Port	Expédié	Arrivé	Port	Expédié	Arrivé	Port	Expédié	Arrivé
Dunkerque	1		La Trinité-s/Mer	1		Marans	1	4
L'île Grande	1		Larmor-Baden		1	Le Brault		3
Brest	1	3	Vannes	1	1	Ars-en-Ré	1	
Port-Launay		1	Le Palais	2		Saint-Martin-de-Ré	2	4
Pont-l'Abbé	1	1	Pénerff	2	2	La Pallice		1
Le Guilvinec		1	Saint-Nazaire	2	1	La Rochelle	5	4
Kéerty-Penmarc'h	1		Nantes		1	Rochefort		1
Quimper		1	Noirmoutier	1		Boyardville	2	2
Concarneau		1	Ile d'Yeu	3	1	Blaye		1
Lorient	16	6	Les Sables-d'Olonne	1	4	Bordeaux	1	1

Les incursions au-delà de la pointe Saint-Mathieu deviennent exceptionnelles et l'on peine à mentionner deux incursions sous la latitude de Rochefort. Les échanges avec la côte

sud de Bretagne apparaissent limités à la portion congrue ; seule l'île de Ré et Marans paraissent encore attirer un trafic anémique de caboteurs lorientais.

➤ *Le trafic de cabotage international.*

Les limites de l'aire du cabotage international forment un vaste quadrilatère incluant le littoral de la Mer Baltique, la Scandinavie, le Royaume Uni, la Péninsule Ibérique et l'Afrique du Nord (Tab. XLII). Lorient et Hennebont se partagent – de plus en plus inégalement⁸¹ – le trafic de cabotage charbonnier⁸² ; on peut d'ailleurs observer que Hennebont persiste à s'intéresser davantage à Newport qu'aux autres ports gallois, ce qui permet au chef-lieu du Gwent de précéder tous ses voisins.

Tab. XLII – Ports touchés au grand cabotage et à l'international.

Année	Port	Parti de	Arrivé à	Année	Port	Parti de	Arrivé à	Année	Port	Parti de	Arrivé à
1900	Sankt Petersburg (Ross.)	1	1	1904-1908	Penarth (UK)	1	4	1902	Quiberon	1	
1909	Wiborg (Rossia)	1	1	1905	Bristol (UK)	1	1	1900-1911	Le Palais	20	21
1909	Kotka (Suomi)	1	1	1906	Charlestown (UK)	1	1	1907-1912	Port-Navalo	4	
1901-1902	Hämösand (Sver.)	2	2	1906-1909	Fowey (UK)	1	2	1900-1912	Vannes	19	19
1902	Kyrkten (Sver.)	1	1	1903-1904	Plymouth (UK)	3	3	1901-1906	Redon	3	3
1902	Malmö (Sver.)	1	1	1899-1912	Dunkerque	20	18	1901-1912	La Roche-Bernard	2	2
1902	Storfors (Sver.)	1	1	1901	Calais	1	1	1901	Le Croisic	1	1
1900	Vestea (Sver.)	1	1	1900-1911	Boulogne-s/Mer	7	5	1912	Le Pouliguen	2	2
1901	Bergen (Nor.)	1	1	1907	Le Tréport	2	2	1901-1913	Saint-Nazaire	39	40
1911	Rotterdam (Ned.)	1	1	1906	Dieppe	1	1	1905-1911	Chantenay		2
1902-1913	Glasgow (UK)	46	44	1899-1906	Rouen	5	3	1905-1913	Nantes	18	16
1912	Ardrossan (UK)		1	1899-1910	Le Havre	4	4	1900	Pomic	1	
1909-1910	Ayr (UK)	3	3	1903-1906	Caen	6	6	1903-1912	Les Sables-d'Olonne	22	22
1900	Irvine (UK)	1	1	1906	Honfleur	1		1899	L'Aiguillon-s/Mer	1	1
1900-1912	Troon (UK)	4	4	1903-1904	Saint-Servan	2	2	1912-1913	Marans	5	5
1904	Workington (UK)	1	1	1899	Saint-Malo	1	1	1901	Boyardville	1	1
1910-1912	Manchester (UK)	2	1	1913	Binic	1		1905	Château-d'Oléron	1	1
1899-1913	Liverpool (UK)	14	10	1899-1913	Brest	10	6	1906	La Pallice	1	
1910-1912	Methil (UK)	5	5	1904-1905	Landerneau	2	2	1900-1902	La Rochelle	2	2
1899-1913	Garston upon Mersey (UK)	4	7	1909-1910	Le Faou	2	2	1904-1912	Tonnay-Charente	3	3
1903	Ellesmere Port (UK)	1	1	1901-1908	Camaret	5		1901-1904	Blaye	2	2
1905-1912	Preston (UK)	13	13	1907	Douamenez	1	1	1904-1913	Mortagne-s/Gironde	7	7
1911	Grangemouth (UK)	1	1	1903-1907	Loctudy	1	2	1899-1913	Bordeaux	9	8
1899-1910	Newcastle (UK)	18	17	1903-1912	Audierme	3	3	1910-1913	Pauillac	16	16
1901	Sunderland (UK)	1	1	1903	Pont-l'Abbé	1		1904-1909	Arcachon	7	6
1903	Belfast (UK)	1	1	1899-1907	Quimper	7	7	1905	Le Boucau		1
1900-1903	Dublin (UK)	2	2	1899-1912	Concarneau	5	5	1903-1905	Bayonne	2	1
1899-1904	Briton Ferry (UK)	5	6	1899-1912	Doëlan	18	15	1904	Bilbao (Esp.)	2	2
1901-1911	Llanely (UK)	67	67	1899-1913	Lorient	1291	1270	1899-1901	La Requejada (Esp.)	8	8
1899-1913	Swansea (UK)	286	286	1899-1908	Port-Louis	15	17	1904	Pasajes (Esp.)	1	1
1901-1913	Port Talbot (UK)	14	13	1899-1913	Hennebont	645	649	1902-1909	Porto (Port.)	6	6
1899-1913	Cardiff (UK)	485	330	1907-1912	Étel	15	14	1901	Lisboa (Port.)	1	1
1901-1913	Barry Docks (UK)	411	572	1899-1908	Auray	17	17	1901	Setubal (Port.)	1	1
1899-1913	Newport (UK)	816	824	1907-1908	La Trinité-s/Mer	2	2	1906-1911	Oran	3	4

⁸¹ En raison de capacités d'emport accrues depuis la mise en service des cargos à vapeurs à Lorient.

⁸² Remarquons toutefois que les autres ports bretons possédant une flottille de cabotage armée à l'international continuent à prendre part au trafic charbonnier, plus modestement car dépourvus de ces vapeurs.

La recherche de fret pour le trajet aller vers le Pays de Galles conduit certains des caboteurs charbonniers à venir embarquer à Doëlan, Étel, Auray, Blaye ou Pauillac des tronçons de pins équarris pour confectionner des poteaux de mine. Si l'on excepte Saint-Nazaire, la fréquentation des autres ports bretons.

Relevons le nombre de fréquentations à Glasgow et dans les ports voisins de l'estuaire de la Clyde, passages destinés à suppléer l'impossibilité de se fournir en charbon dans les principaux ports du Pays de Galles ; ce blocage temporaire justifie le passage à Briton Ferry, Port Talbot ou Liverpool et ses satellites, et aussi le retour en grâce de Newcastle.

Le trafic vers le nord de l'Europe et les ports baltes persiste à demeurer des plus limités : peut-on y voir la concurrence des quatre-mâts norvégiens qui amènent dans les ports bretons les grands troncs de pins destinés à la construction domestique ou navale ?

Malgré plusieurs incursions vers le sud, le trafic à destination de la Péninsule ibérique et surtout des ports d'Algérie apparaît très réduit.

➤ *Le trafic au long cours.*

Ce dernier se limite à un voyage triangulaire de la goélette *Marie-Christine* entre Morlaix, Saint-Pierre-et-Miquelon et La Rochelle, en 1905, pour ramener de la morue « verte »⁸³.

Le fret des borneurs et des caboteurs de Lorient et Hennebont entre 1899 et 1913.

➤ *Le fret et le passager du bornage.*

Ces navires transportent des produits pondéreux sur de courts circuits entre continent et îles du Morbihan ; un passager, le matelot novice Yves Le Strat, embarque sur le navire à vapeur *Margaëtte*, de la Cie des Vapeurs Port-Louisians, qui se rend de Lorient à Nantes sur lest⁸⁴.

Tab. XLIII – Fret des « borneurs »

Année(s)	Fret	Nombre	Année(s)	Fret ou passager	Nombre
1899-1900	bois de chauffage	2	1901	caisses de boîtes métalliques	1
1903-1908	lest	5	1903	passager	1
1909-1913	sel	2	1908	sable	1

➤ *Le fret et les passagers du cabotage national.*

Le lest constitue le plus gros du fret emporté par les caboteurs (Tab. XLIV) ; sa nature n'est jamais précisée, mais on peut penser qu'il s'agit dans la plupart des cas de sable, plus stable et plus facile à répartir que des pierres. En dehors des pondéreux et des frets « classiques », relevons en 1903 trois cargaisons d'huîtres, transférées de la Rivière d'Étel à l'île d'Yeu, et deux autres, parties de Pénéff vers Boyardville, vraisemblablement pour réensemencer les parcs de leurs lieux de destination.

⁸³ N° 42, *Rôles d'équipage du Quartier maritime de Lorient, année 1906*, cote 9P1 (72), SHD-DM-ALt.

⁸⁴ N° 81, *Rôles d'équipage du Quartier maritime de Lorient, année 1903*, cote 9P1 (63), SHD-DM-ALt.

Tab. XLIV – Fret des navires armés au cabotage national

Année	Fret	Nombre	Année	Fret	Nombre
1899-1913	lest	26	1904-1909	sel	2
1903	huîtres	5	1899	briques	1
1901-1911	chaux hydraulique	4	1902	coke en briquettes	1
1900-1908	<i>diverses marchandises</i>	4	1902	froment	1
1904-1907	fûts vides	3	1900	phosphates	1
1903	sardines fraîches	3	1908	rogue	1
1899-1903	houille	2	1908	vins	1

Trois chargements de sardines fraîches repartent d'Yeu vers Étrel pour approvisionner les conserveries locales. La goélette à vapeur *Tony* assure ces transports⁸⁵.

Quelques passagers – l'épouse du capitaine du lougre *Saint Jean*⁸⁶, sept marins cherchant un embarquement et trois permissionnaires de la Marine de l'État – voyagent par mer⁸⁷.

➤ *Le fret et les passagers du cabotage international.*

L'exportation de poteaux de mines à destination des ports gallois et l'importation du charbon nécessaire à l'industrie de Lorient et de sa région représente l'essentiel des échanges entre les deux principaux ports de commerce du Morbihan et la Grande-Bretagne (Tab. XLV).

Tab. XLV – Fret des navires armés au cabotage international

Année	Fret	Nombre	Année	Fret	Nombre
1899-1913	poteaux de mine	1.724	1909-1910	fûts vides	3
1899-1912	houille	1.201	1912	turbines	3
1899-1913	lest	662	1911	vin	3
1903-1913	anthracite	569	1909	brai & pois	2
1909-1913	coke (briquettes)	137	1903	farine de froment	2
1899-1906	chaux hydraulique	63	1903	ferraille	2
1903-1913	scories brutes	22	1906-1909	kaolin	2
1909-1910	<i>diverses marchandises</i>	19	1911	calcaire réfractaire	1
1905-1913	brai	15	1905	extrait tannique	1
1899-1900	minerai de zinc	8	1910	fûts vides & lest	1
1899-1905	houille & fer blanc	6	1905	houille & coke en briquettes	1
1899-1903	sel	6	1912	lest (poussière de charbon ?)	1
1899-1902	fonte	5	1901	pétrole	1
1900-1906	phosphates	5	1909	pierres	1
1906-1908	houille & brai	5	1906	pierres calcaires	1
1900-1906	ciment	4	1908	poteaux de mine & pommes de terre	1
1899-1900	minerai de fer	4	1909	pyrite de fer	1
1906-1909	bois de pin du Nord	3	1901	rogue	1
1909	bois sciés	3	1911	sable	1

⁸⁵ N° 342, *Rôles d'équipage du Quartier maritime de Lorient, année 1903*, cote 9P1 (62), SHD-DM-ALt.

⁸⁶ N° 352, *Rôles d'équipage du Quartier maritime de Lorient, année 1903*, cote 9P1 (61), SHD-DM-ALt.

⁸⁷ *Rôles d'équipage du Quartier maritime de Lorient, années 1908 & 1909*, cote 9P1 (83) & (87), SHD-DM-ALt.

Si le tonnage de 151 cargaisons d'antracite, 34 de coke et 450 de houille reste inconnu, faute d'annotation, il s'avère cependant que les caboteurs de Lorient et Hennebont ont transporté 537.344 tonnes de houille, entre 1899 et 1913, ils ont acheminé 72.640 tonnes de coke en briquettes – confectionné à Swansea et Cardiff – entre 1900 et 1913 et, entre 1903 et 1903, ce sont 368.064 tonnes d'antracite qui ont transité entre les ports gallois et le Sud-Bretagne. Les statistiques de la Chambre de Commerce⁸⁸ nous apprennent que, de 1910 à 1913, les navires de la Compagnie Paris-Orléans – d'une jauge de 4.000 tonneaux, selon Charles Robert-Müller⁸⁹ – ont importé en Morbihan 193.656 tonnes de houille ; les navires de la Cie Marcesche, de la Société Le Brise et les caboteurs d'Hennebont en auraient transporté 155.030 tonnes ; toutefois, l'ensemble des importations de ces navires en anthracite, coke et houille s'élève à 445.226 tonnes.

Les exportations de poteaux de mine atteignent pour leur part 475.329 tonnes entre 1899 et 1913. Entre 1910 et 1913, les navires de la Compagnie Paris-Orléans en transportent 207.085 tonnes⁹⁰, contre 162.888 aux caboteurs de Lorient et Hennebont.

Les tonnages d'autres frets sont mentionnés ; ainsi, les caboteurs transportent 29.785 tonnes de chaux hydraulique entre 1899 et 1906, 8.908 tonnes de brai entre 1902 et 1913, 8.235 tonnes de scories brutes entre 1910 et 1912, 1.800 tonnes de farine de froment en 1903, 1.600 tonnes de pierres calcaires en 1906, 840 tonnes de ciment entre 1901 et 1903, 575 tonnes de phosphates entre 1900 et 1907, 500 tonnes de pyrite de fer en 1909 et 120 tonnes de pierres en 1909.

En ce qui concerne les passagers transportés, on peut constater que les capitaines ou les officiers des vapeurs et les capitaines des voiliers n'hésitent pas à embarquer les membres de leur famille ; à seize reprises, l'épouse d'un capitaine profite d'un voyage à l'étranger, par cinq fois, cette dame est accompagnée de sa progéniture ; le neveu du capitaine Herviaud fait le voyage de Lorient à Cardiff en 1904⁹¹ ; le fils du chef-mécanicien du vapeur *Cirages Français* embarque en 1905⁹², l'épouse du 2^e mécanicien du même vapeur, en 1907⁹³.

Des marins transitent également sur les caboteurs ; en 1904, le cargo *Arvor* emmène à Northshields l'équipage qui va convoyer à Lorient de chalutier à vapeur *Albatros*⁹⁴ ; l'équipage de la goélette *Marie*, vendue à Newport en 1900, embarque sur le vapeur *Cirages Français*⁹⁵ ; celui du brick-goélette *Jeanne*, vendue à Cardiff en 1902, rentre à Lorient sur le même vapeur⁹⁶, qui transporte de Newport à Hennebont un M. Charolet⁹⁷. Deux marins gagnent leur passage sur des bricks de Lorient et 153 passagers divers transitent de Bretagne au Pays de Galles ou vice-versa entre 1899 et 1913.

L'armement au cabotage à Lorient & Hennebont, de 1914 à 1938

Cette dernière période débute dans les rumeurs d'une guerre proche et s'achève dans une lourde atmosphère de crise européenne majeure. Commencé le 2 août 1914, le premier conflit mondial ne provoque aucun arrêt du trafic charbonnier entre Lorient et les ports

⁸⁸ *Dossiers de la CCI du Morbihan*, cote 5ETP 581, ADM Vannes

⁸⁹ Charles Robert-Müller, *Lorient port charbonnier et la vie économique de la Bretagne*, Paris, 1926

⁹⁰ *Dossiers de la CCI du Morbihan*, cote 5ETP 581, ADM Vannes. Toutefois, le tableau récapitulatif établi au départ de Lorient ne mentionne pas la destination précise de ces poteaux de mine.

⁹¹ N° 212, *Rôles d'équipage du Quartier maritime de Lorient, année 1905*, cote 9P1 (68), SHD-DM-ALt.

⁹² N° 160, *Rôles d'équipage du Quartier maritime de Lorient, année 1905*, cote 9P1 (68), SHD-DM-ALt.

⁹³ N° 174, *Rôles d'équipage du Quartier maritime de Lorient, année 1908*, cote 9P1 (76), SHD-DM-ALt.

⁹⁴ Ces deux unités appartiennent aux entreprises dirigées par M. Marcesche (N° 262, *Rôles d'équipage du Quartier maritime de Lorient, année 1905*, cote 9P1 (68), SHD-DM-ALt.)

⁹⁵ N° 101, *Rôles d'équipage du Quartier maritime de Lorient, année 1901*, cote 9P1 (60), SHD-DM-ALt.

⁹⁶ N° 139, *Rôles d'équipage du Quartier maritime de Lorient, année 1903*, cote 9P1 (64), SHD-DM-ALt.

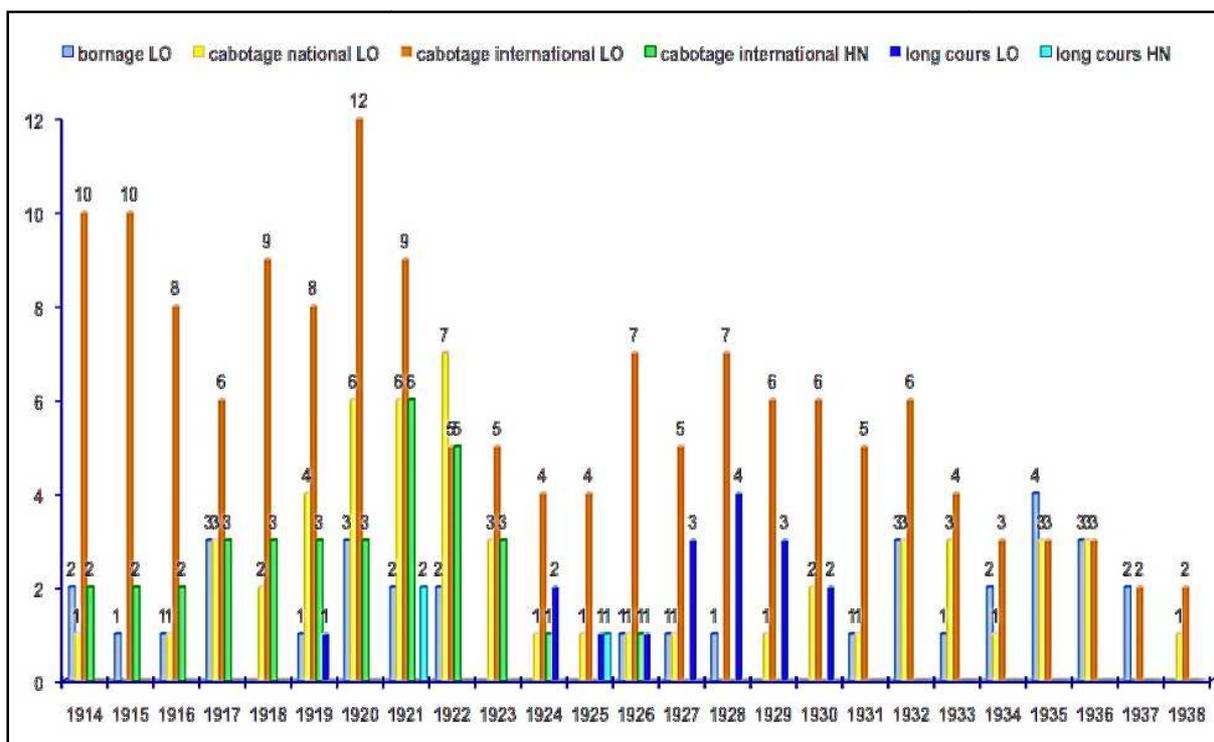
⁹⁷ N° 108, *Rôles d'équipage du Quartier maritime de Lorient, année 1900*, cote 9P1 (57), SHD-DM-ALt.

gallois ; l'occupation des bassins houillers belge et français par les troupes allemandes, dès les premiers mois des combats, amène à multiplier les échanges avec les ports du Glamorgan et du Gwent, sur des routes maritimes jugées sûres jusqu'en 1916. Les attaques des U-Boote, destinées à couper l'approvisionnement allié, ne parviennent pas à désorganiser les flux montants et descendants entre les ports gallois et la côte atlantique. La flottille caboteuse du Quartier de Lorient subit des pertes en 1916, 1917 et 1918, tant du fait des submersibles que d'impondérables. Elle se reconstitue sans difficultés particulières et reprend ses allers-retours vers les îles britanniques. Hennebont s'efface en 1927. Dans les années 1930, les rôles enregistrent les dernières traversées des cargos charbonniers, le règne du moteur diesel se précise, les jours de la machine à vapeur sont manifestement comptés.

Les navires de Lorient et Hennebont armés au bornage, au cabotage et au long cours.

Entre 1914 et 1939, les registres du Quartier Maritime de Lorient font état d'un total de 292 armements à Lorient et Hennebont : soit 34 au bornage, 55 au cabotage national, 183 au cabotage international et 20 au long-cours (Fig. 20). Le bornage et le petit cabotage concernent uniquement Lorient. Lorient arme 149 fois au grand cabotage, contre 34 à Hennebont, et 17 fois au long-cours, contre 3 à Hennebont. Ce net déclin d'Hennebont après la Première guerre mondiale, avec la vente en 1917 du cargo *Cirages Français*, donne à penser que, graduellement, les armateurs locaux délèguent peu ou prou aux armements lorientais la charge d'approvisionner en charbon les Forges ; en outre, la famille Joubert transfère entre 1923 et 1927 à Lorient ses dernières goélettes, pour les revendre à des particuliers amateurs de plaisance⁹⁸.

Fig. 20 – Armements au bornage, au cabotage et au long-cours à Lorient et Hennebont



⁹⁸ Folio 9, *Registre de comptes ouverts du bureau de la Douane d'Hennebont, années 1897 à 1935*, cote P 1572, ADM Vannes.

Ce trafic est assuré par 84 navires de vingt types différents (Tab. XLVI & XLVII). Dix de ces caboteurs ont déjà servi durant la période 1899-1913⁹⁹(Tab. XLVII).

Tab. XLVI – Types des navires en service à Lorient et Hennebont de 1914 à 1938

Type du navire	Jauge (J) (tonneaux)	Nombre	En service de, à
Brick regrée dundée	88,45	1	1917-1921
Brick-goélette	225,95	1	1916-1921
Cargo à moteur diesel	119,72 < J < 174,24	2	1932-1938
Cargo à machine à vapeur	352,01 < J < 3.420,62	16	1914-1938
Chaloupe non pontée	12,61	1	1917
Chalutier à vapeur	164,40 < J < 306,09	8	1914-1932
Goélette	86,58 < J < 169,41	9	1914-1926
Goélette à moteur auxiliaire à essence	118,72 < J < 249,31	3	19320-1936
Goélette regrée dundée	117,67	1	1918-1936
Goélette regrée dundée à moteur auxiliaire diesel	109,43	1	1931-1935
Sloop	21,35 < J < 24,93	3	1914-1930
Sloop à moteur à essence	22,30	1	1935
Sloop à tapecul grée dundée	19,34 < J < 107,97	21	1914-1937
Sloop à tapecul à moteur à essence	21,03 < J < 64,85	4	1917-1936
Sloop à tapecul à vapeur	75,00	1	1922-1924
Trois mâts barque	428,98	1	1916-1920
Trois-mâts goélette	213,29 < J < 480,01	3	1921-1930
Trois-mâts goélette à moteur à essence	213,29 < J < 263,00	2	1919-1929
Vapeur (dragueur-porteur)	188,63 < J < 505,00	3	1914-1926
Vedette à moteur diesel	93,33 < J < 119,62	2	1931-1938

On ne peut que constater la persistance de la prééminence des voiliers purs – 40 – sur les vapeurs, en dépit de 16 cargos à machine à vapeur suppléés épisodiquement par 8 chalutiers, 3 dragueurs-porteurs et un sloop à tapecul mixte. La motorisation se cantonne dans un premier temps dans l'emploi d'auxiliaires à essence, le diesel peine clairement à s'imposer.

Le succès du sloop à tapecul grée dundée, déjà signalé dans les autres quartiers maritimes du Morbihan¹⁰⁰, apparaît évident à Lorient ; ce voilier polyvalent, d'une manœuvre relativement aisée, d'un échouage commode, y détrône les goélettes, bricks et autres lougres sur les trajets de cabotage national et s'impose à peu près totalement dans le trafic côtier. Si le port d'Hennebont reste fidèle à la goélette¹⁰¹, on y arme néanmoins *Amphitrite*, un brick regrée en dundée¹⁰².

Les réquisitions de chalutiers à vapeur durant la Première guerre mondiale affectent leur activité de pêche, également perturbée par la menace des torpillages perpétrés par les U-Boote dès les premiers mois de 1917 ; leur volume les y expose, en dépit de leur tirant d'air

⁹⁹ Les cargos à vapeur *Arez*, *Arvor II*, *Blavet*, *Cirages Français*, *Irma*, *Le Scorff* ; le chalutier à vapeur *Albatros* ; le sloop *Nautilus* ; le sloop à tapecul *Joséphine-Madeleine* ; le vapeur dragueur-porteur *Porteur*.

¹⁰⁰ Michel Perrin, « Le cabotage dans l'arrondissement maritime de Lorient (1815-1914) », *Bulletin de la Société d'Archéologie & d'Histoire du Pays de Lorient*, n° 43, année 2014-2015, pp. 183-203.

¹⁰¹ La famille Joubert, contrairement à très grande majorité des capitaines-armateurs bretons, acquiert des goélettes récentes entre 1914 et 1921 ; quatre de ces voiliers disparaissent entre mars 1917 et octobre 1925, par fait de guerre ou en cours de tempêtes.

¹⁰² Folio 7, *Registre de comptes ouverts du bureau de la Douane d'Hennebont, années 1897 à 1935*, cote P 1572, ADM Vannes et registres des rôles d'équipage du Quartier de Lorient, cotes 9P1 (105), (107), (109), (110), SHD-DM-ALt.

très inférieur à celui des cargos, qui les rend – en principe – moins visibles par les U-Boote ; dès lors, le Ministère de la Marine tire profit de cette dernière caractéristique et prend en compte leur jauge non négligeable pour faire transporter de la houille galloise¹⁰³ dans leurs soutes ou de la viande congelée¹⁰⁴ dans leurs chambres froides. Leur relative vitesse¹⁰⁵ les rendrait, aux yeux des stratèges, moins vulnérables que les voiliers, contraints de naviguer en convois protégés¹⁰⁶.

On remarque des écarts de jauge très sensibles dans la catégorie des cargos à vapeur comme dans celle des dundées à voiles, à des échelles à l'évidence très différentes (Tab. XLVI & XLVII). Les navires d'autres types montrent des écarts nettement moins importants, dépassant rarement un rapport de jauge du simple au double.

La puissance motrice des machines à vapeur s'inscrit dans la norme de l'époque (Tab. XLVIII), où la vitesse était le plus souvent sacrifiée au bénéfice de l'endurance, du fait de la nécessité d'économiser le plus possible un combustible qui représentait une incontestable surcharge.

Tab. XLVIII – Puissances des machines en service sur les divers vapeurs de Lorient et Hennebont

Nom du navire	Type du navire	Jauge	Machine	Nom du navire	Type du navire	Jauge	Machine
<i>Glacière</i>	cargo à vapeur	3 420,62 tx	1 720 ch	<i>Arménier</i> ¹⁰⁷	cargo à vapeur	914,17 tx	500 ch
<i>Réfrigérant</i>	cargo à vapeur	3 420,62 tx	1 720 ch	<i>Pierrot</i>	cargo à vapeur	352,01 tx	500 ch
<i>Mousse Le Moyec</i> ¹⁰⁷	cargo à vapeur	2 038,33 tx	1 200 ch	<i>Bisson</i>	chalutier à vapeur	259,68 tx	500 ch
<i>Arez</i> ¹⁰⁷	cargo à vapeur	956,83 tx	770 ch	<i>Du Couëdic</i>	chalutier à vapeur	259,68 tx	500 ch
<i>Arvor (II)</i> ¹⁰⁷	cargo à vapeur	961,26 tx	770 ch	<i>Isole</i>	chalutier à vapeur	215,31 tx	450 ch
<i>Tourneur</i>	cargo à vapeur	1 113,69 tx	748 ch	<i>Lorientaise</i>	vapeur (dragueur-porteur)	505,00 tx	450 ch
<i>Bolivia</i>	cargo à vapeur	817,63 tx	720 ch	<i>Halicor</i>	chalutier à vapeur	198,38 tx	440 ch
<i>Irma</i>	cargo à vapeur	844,42 tx	675 ch	<i>Eider</i>	chalutier à vapeur	164,40 tx	420 ch
<i>Blavet</i>	cargo à vapeur	1 010,07 tx	650 ch	<i>Albatros</i> ¹⁰⁷	chalutier à vapeur	203,09 tx	385 ch
<i>Le Scorff</i>	cargo à vapeur	665,38 tx	600 ch	<i>Vulcain</i>	chalutier à vapeur	241,60 tx	345 ch
<i>Cirages Français</i> ¹⁰⁷	cargo à vapeur	633,39 tx	591 ch	<i>Fez</i>	cargo à vapeur	493,80 tx	300 ch
<i>Pellegrini</i>	cargo à vapeur	892,49 tx	565 ch	<i>Alice-Anne (ex-Max)</i>	vapeur (dragueur-porteur)	188,63 tx	300 ch

¹⁰³ Nos 31 et 61, *Congés de la Douane de Lorient, années 1915 à 1918*, cote P 377, ADM Vannes.

¹⁰⁴ *Rôles d'équipages du Quartier maritime de Lorient, année 1919*, cote 9P1 (108), SHD-DM-ALt.

¹⁰⁵ Celle-ci se situait entre 10 et 13 nœuds, vitesse incontestablement très supérieure à celle des dundées surchargés de charbon (au point que les équipages en jetaient une partie dans le bassin de Cardiff avant d'appareiller : Chantal Tubaut, « Les dundées caboteurs, 1916-1921 », *Cahiers de l'Île de Groix*, mai 2004, pp ; 73-94)

¹⁰⁶ Michel Perrin, « Le cabotage à Groix : stratégie de temps de crise ? », *Chronique d'Histoire Maritime*, n° 64, juillet 2008, p. 121-138.

¹⁰⁷ Fig. 21 : *Mousse Le Moyec* ; Fig. 22 : *Arez* ; Fig. 23 : *Arvor II* ; Fig. 24 : *Cirages Français* ; Fig. 25 : *Arménier* ; Fig. 26 : *Albatros* ; Fig. 27 : *Pen Men* ; Fig. 28 : *Pen er Vro*.

L'armement au cabotage à Lorient et Hennebont de 1870 à 1938

Tab. XLVII – Navires armés à Lorient et à Hennebont de 1914 à 1938 - HN=Hennebont ; LO=Lorient

Port	Nom du navire	Type du navire	Jauge	Machine à vapeur	Moteur thermique	Constitué à	Constitué en	Chantier	En service
HN	<i>Amphitrite</i>	brick gréée dundée	88,45 tx			Païmpol	1911		1917-1921
LO	<i>Galanthy</i>	brick-goëlette	225,95 tx			Savone (Ita.)	1901		1916-1921
LO	<i>Virgo Fidelis</i>	cargo à moteur	119,72 tx		Deutz 95 Cv	Oostende (Belg.)	1932		1932-1937
LO	<i>Olga</i>	cargo à moteur	174,24 tx		Boinders 135 Cv	Groningen (Neder.)	1928		1938
LO*	<i>Ima</i>	cargo à vapeur	844,42 tx	675 Cv		Nantes	1911	Ateliers & Chantiers de la Loire	1914-1916
HN*	<i>Cirages Français</i>	cargo à vapeur	633,39 tx	591 Cv		Middlesbrough (UK)	1891	CRAGGS R & sons	1914-1916
LO*	<i>Blavet</i>	cargo à vapeur	1.010,07 tx	650 Cv		Nantes	1912	Ateliers & Chantiers de Bretagne	1914-1916
LO*	<i>Arvor (II)</i>	cargo à vapeur	961,26 tx	770 Cv		Nantes	1909	Ateliers & Chantiers de la Loire	1914-1918
LO	<i>Montjoie</i>	cargo à vapeur	413,65 tx	inc.		Renfrew (UK)	1879		1914-1920
LO	<i>Arez</i>	cargo à vapeur	956,83 tx	770 Cv		Nantes	1911	Ateliers & Chantiers de la Loire	1914-1932
LO*	<i>Le Scoff</i>	cargo à vapeur	665,38 tx	600 Cv		Bowling (UK)	1907	SCOTT & Co	1914-1933
LO	<i>Bolivia</i>	cargo à vapeur	817,63 tx	720 Cv		Paisley (UK)	1906	BOW Mc LACHLAN & Co	1917-1923
LO	<i>Tourneur</i>	cargo à vapeur	1.113,69 tx	748 Cv		Saint-Nazaire	1919	Chantiers & Ateliers de St-Nazaire	1919-1922
LO	<i>Glacière</i>	cargo à vapeur	3.420,62 tx	755 Cv		West Hartlepool (UK)	1918	GRAY W. & Co	1919-1930
LO	<i>Refrigerant</i>	cargo à vapeur	3.420,62 tx	1.720 Cv		West Hartlepool (UK)	1919	GRAY W. & Co	1919-1930
LO	<i>Pierrot</i>	cargo à vapeur	352,01 tx	500 Cv		Le Hâvre	1918	Forges & Chantiers de la Méditerranée	1920-1929
LO	<i>Arménier</i>	cargo à vapeur	914,17 tx	500 Cv		Groningen (Neder.)	1919		1922-1938
LO	<i>Pellegrini</i>	cargo à vapeur	892,49 tx	565 Cv		North Shields (UK)	1909	PILE & Co	1924
LO	<i>Mousse Le Moyec</i>	cargo à vapeur	2.038,33 tx	1200 Cv		Lorient	1922	Arsenal de la Marine	1925-1938
LO	<i>Fez</i>	cargo à vapeur	493,80 tx	300 Cv		Geffe (Sver.)	1889		1927-1930
LO	<i>Petite Marie</i>	chaloupe non pontée	12,61 tx			Port-Louis	1910		1917
LO	<i>Eider</i>	chalutier à vapeur	164,40 tx	420 Cv		Aberdeen (UK)	1897		1914
LO	<i>Bisson</i>	chalutier à vapeur	259,68 tx	500 Cv		North Shields (UK)	1908		1914-1915
LO	<i>Du Couëdic</i>	chalutier à vapeur	259,68 tx	500 Cv		North Shields (UK)	1908		1914-1915
LO	<i>Isole</i>	chalutier à vapeur	215,31 tx	450 Cv		Chantenay	1908		1914-1932
LO*	<i>Albatros</i>	chalutier à vapeur	203,09 tx	385 Cv		North Shields (UK)	1904	SMITH'S Dock Company Limited.	1915-1918
LO	<i>Vulcain</i>	chalutier à vapeur	241,60 tx	345 Cv		Hull (UK)	1898		1915-1921
LO	<i>Breïagne</i>	chalutier à vapeur	306,64 tx	inc.		Tonning (Dld)	1899		1916-1917
LO	<i>Halcor</i>	chalutier à vapeur	198,38 tx	440 Cv		North Shields (UK)	1903		1920
LO	<i>Dacquoise</i>	goëlette	103,73 tx			Le Havre	1889		1914-1915
HN	<i>Marie</i>	goëlette	126,11 tx			Binic	1889	MINIER Louis	1914-1917
HN	<i>Procellaria</i>	goëlette	123,11 tx			Binic	1894	MINIER Louis	1916-1923
HN	<i>Henry</i>	goëlette	134,50 tx			Païmpol (Kérity)	1918	BONNE & LESUEUR	1918-1919
HN	<i>Nénette et Rintintin</i>	goëlette	127,52 tx			Païmpol (Kérity)	1918	BONNE & LESUEUR	1920-1925
HN	<i>Vigilante</i>	goëlette	169,41 tx			Binic	1904	MINIER Louis	1921-1922
HN	<i>Saint Caradec</i>	goëlette	146,27 tx			Antibes	1920		1921-1924
HN	<i>Korrigane (ex-Revanche)</i>	goëlette	129,17 tx			Païmpol (Kérity)	1915	BONNE & LESUEUR	1921-1926
LO	<i>Judelle</i>	goëlette	86,58 tx			Antwerp (Belg.)	1908		1922-1923
LO	<i>Jocelyn</i>	goëlette à moteur	221,75 tx		diesel 90 Cv	Harlingen (Ned.)	1918		1920
LO	<i>Sophia</i>	goëlette à moteur	249,31 tx		diesel 120-130 Cv	Groningen (Ned.)	1919		1920
LO	<i>Sydney</i>	goëlette à moteur auxiliaire	118,72 tx		essence 70 Cv	Appledore (UK)	1897		1931-1936

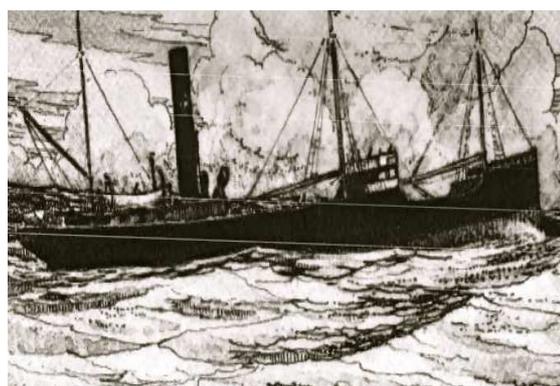
Port	Nom du navire	Type du navire	Jauge	Machine à vapeur	Moteur thermique	Construit à	Construit en	Chantier	En service
LO	Boulonnaise	goélette gréée dundée	117,67 tx			Paimpol	1911	BUHOT de LAUNAY	1918-1936
LO	Idéros	goélette gréée dundée	109,43 tx		Deutz 70 Cv	Paimpol	1913	BUHOT de LAUNAY	1929-1935
LO*	Nautilus	sloop	21,35 tx			Paimpol	1884		1914
LO	Louise et Jean (ne ?)	sloop	24,71 tx			Lorient	1922		1926-1927
LO	M.J.B. 1	sloop	24,93 tx			Paimbœuf	1897		1928-1930
LO	Le Progrès	sloop à moteur à essence	22,30 tx			Lanester (Le Rohu)	1928		1935
LO	Aurore et Jour	sloop à tapecul	26,99 tx			Les Sables-d'Olonne	1887		1914-1919
LO*	Joséphine-Madeleine	sloop à tapecul	55,64 tx			Le Palais (Belle-Ile)	1903		1915
LO	Si j'étais Roi	sloop à tapecul	29,97 tx			Les Sables-d'Olonne	1892		1917
LO	Ville d'Étel	sloop à tapecul	40,95 tx			Le Palais (Belle-Ile)	1900	GUILLAUME	1917
LO	Amiral Avellan	sloop à tapecul	39,38 tx			Les Sables-d'Olonne	1894	GUIGNARDEAU	1917-1919
LO	Amis Réunis	sloop à tapecul	19,34 tx		Deutz 30/35 Cv	Les Sables-d'Olonne	1915		1918
LO	Neptune	sloop à tapecul	44,58 tx			Les Sables-d'Olonne	1890	GUIGNARDEAU frères	1918-1922
LO	Louis-Madeleine	sloop à tapecul	39,77 tx			Paimpol	1897		1919
LO	Ancre de Salut	sloop à tapecul	21,96 tx			Le Palais (Belle-Ile)	1905	GUILLAUME	1919-1920
LO	Petit Lucien	sloop à tapecul	29,94 tx			Les Sables-d'Olonne	1891		1919-1920
LO	Milfred	sloop à tapecul	100,63 tx			Poole (UK)	1891		1919-1921
LO	A.B.	sloop à tapecul	23,63 tx			Auray (Le Bono)	1904		1920-1921
LO	Martial	sloop à tapecul	40,16 tx			Gravelines	1905		1920-1923
LO	Anna-Marie (Anna-Maurice ?)	sloop à tapecul	42,44 tx			Le Palais (Belle-Ile)	1900		1921-1922
LO	Cairan	sloop à tapecul	21,96 tx			Le Palais (Belle-Ile)	1903	GUILLAUME	1921-1922
LO	Le Poilu	sloop à tapecul	45,31 tx			Oostende (Belg.)	1907		1921-1923
LO	Frère et Sœur	sloop à tapecul	47,07 tx			Paimpol	1888	LABOUREUR	1921-1927
LO	Roger	sloop à tapecul	107,97 tx			Danemark	1891		1924-1926
LO	Cinquanteaire	sloop à tapecul	55,18 tx			Les Sables-d'Olonne	1908	BARRE & PITRA	1929-1930
LO	Avenir des Deux Frères	sloop à tapecul	30,65 tx		essence 30 Cv	Trentemoult	1907		1932
LO	Lulu	sloop à tapecul	31,14 tx			Les Sables-d'Olonne	1906		1932-1937
LO	Frédéric	sloop à tapecul à moteur à essence	21,03 tx		35 Cv	Les Sables-d'Olonne	1917		1917
LO	Chalor	sloop à tapecul à moteur à essence	58,80 tx		inc.	Cancale (La Houle)	1919		1921
LO	Andrée-Françoise	sloop à tapecul à moteur à essence	64,85 tx		40 Cv	Lorient	1929	Chantiers Maritimes Lorientais	1932
LO	Jeune Marie	sloop à tapecul à moteur à essence	44,98 tx		inc.	Paimbœuf	1898		1936
LO	Fedhala	sloop à tapecul à vapeur	75,00 tx	inc.		Paimbœuf	1898		1922-1924
LO	Etoile Polaire	trois mâts barque	428,98 tx			Christiansund (Norvège)	1896		1916-1920
LO	Madeleine Tristan	trois-mâts goélette	213,29 tx			Saint-Malo	1922		1926-1930
LO	Rarahu	trois-mâts goélette	480,01 tx			Nystad (Suomi)	1919		1928-1929
LO	Pierre Tristan	trois-mâts goélette	323,98 tx			Canada	1917		1921
LO	Anne et Marie	trois-mâts goélette à moteur à essence	263,00 tx		120 Cv	Alphen (Ned.)	1918	BOOT D.	1919-1920
LO	Joseph Tristan	trois-mâts goélette à moteur à essence	213,29 tx		Sulzer 180 Cv	Saint-Malo	1922		1928-1929
LO	Lorientaise	vapeur (dragueur-porteur)	505,00 tx	450 Cv		Nantes	1909		1920-1921
LO*	Porteur	vapeur (dragueur-porteur)	203,45 tx	inc.		Glasgow (UK)	1871		1914
LO	Alice-Anne	vapeur (dragueur-porteur)	188,63 tx	300 Cv		Bremerhaven (Dtd)	1903		1926
LO	Pen-Men	vedette à moteur	93,33 tx		Sulzer 150 Cv	Lorient (Keroman)	1931	Union Ouvrière & Maritime	1931-1938
LO	Pen-er-Vro	vedette à moteur	119,62 tx		diesel 500 Cv	Tamise (Belg.)	1934		1934-1938

En raison de leur puissance généralement faible, les moteurs utilisant des combustibles liquides sont le plus souvent cantonnés au rôle d'auxiliaire de manœuvres portuaires, en ce qui concerne les propulseurs à essence, ou de suppléant de la voilure en cas de calme plat, pour les moteurs diesels (Tab. XLIX). Seuls les navires construits après 1930 en France ou après 1914 à l'étranger reçoivent dès l'origine leur moteur diesel Bolinders, Deutz ou Sulzer.

Tab. XLIX – Puissance des moteurs à combustible liquide en service sur les divers caboteurs de Lorient

Nom du navire	Type du navire	Jauge	Construit	Moteur thermique	Posé en
<i>Sydney</i>	goélette à moteur auxiliaire	118,72 tx	1897	essence 70 ch	1907
<i>Avenir des Deux Frères (ex-G.J.P.)</i>	sloop à tapecul	30,65 tx	1907	essence 30 ch	1907
<i>Amis Réunis</i>	sloop à tapecul	19,34 tx	1915	Deutz 30/35 ch	1927
<i>Frédéric</i>	sloop à tapecul à moteur à essence	21,03 tx	1917	35 ch	1917
<i>Anne et Marie</i>	trois-mâts goélette à moteur à essence	263,00 tx	1918	120 ch	1918
<i>Jocelyn</i>	goélette à moteur	221,75 tx	1918	diesel 90 ch	1918
<i>Sophia</i>	goélette à moteur	249,31 tx	1919	diesel 120-130 ch	1919
<i>Joseph Tristan</i>	trois-mâts goélette à moteur à essence	213,29 tx	1922	Sulzer 180 ch	1929
<i>Olga</i>	cargo à moteur	174,24 tx	1928	Bolinders 135 ch	1928
<i>Andrée-Françoise</i>	sloop à tapecul à moteur à essence	64,85 tx	1929	40 ch	1929
<i>Pen-Men27</i>	vedette à moteur	93,3 3 tx	1931	Sulzer 150 ch	1931
<i>Idéros</i>	goélette regréeée dundée	109,43 tx	1913	Deutz 70 ch	1932
<i>Virgo Fidelis</i>	cargo à moteur	119,72 tx	1932	Deutz 95 ch	1932
<i>Pen-er-Vro28</i>	vedette à moteur	119,6 2 tx	1934	diesel 500 ch	1932

L'origine des navires, souvent rachetés après de multiples années de service à la mer, devient de plus en plus variée même si les ports du Royaume Uni – 16 unités – et de Bretagne – 38 unités – dominant (Tab. L). Belgique¹ et Pays-Bas apparaissent plus fréquemment qu'au cours des périodes précédemment étudiées.

Fig. 21 – Vapeur charbonnier *Mousse Le Moyec*
(cliché collection Pol Calloch)Fig. 22 – Vapeur charbonnier *Arez*
(cliché fonds privé Mme Martinie)

¹ Les chantiers d'Oostende et Tamise se voient sollicités dès le début des années 1930 par les patrons-armateurs indépendants du Quartier maritime de Lorient pour construire des unités à moteur diesel destinées à se substituer aux chalutiers à vapeur qu'ils jugent condamnés à l'obsolescence. Les sociétés de chalutage les mieux assises sur la place – telle la Compagnie Lorientaise de Chalutage – se refusent à prendre ce tournant de la modernité.

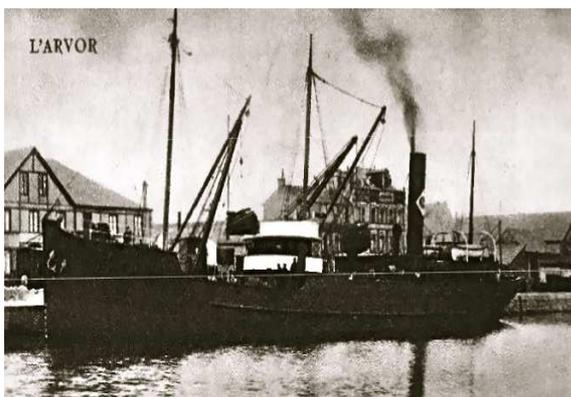


Fig. 23 – Vapeur charbonnier *Arvor II*
(cliché fonds privé Mme Martinie)

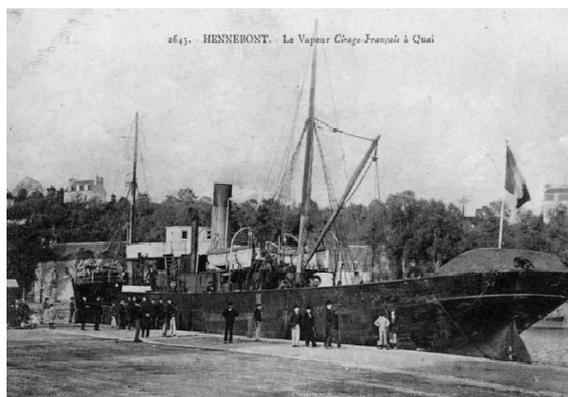


Fig. 24 – Vapeur charbonnier *Cirages Français*
(cliché collection Pol Calloch)

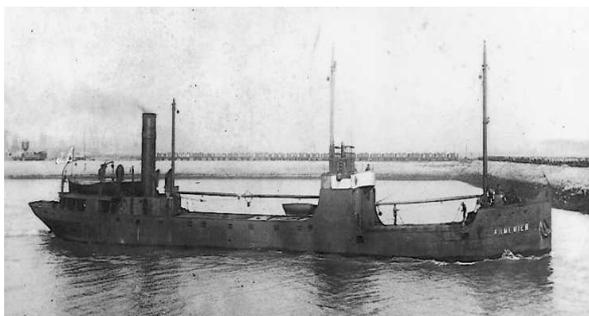


Fig. 25 – Vapeur charbonnier *Arménier*
(cliché collection Pol Calloch)

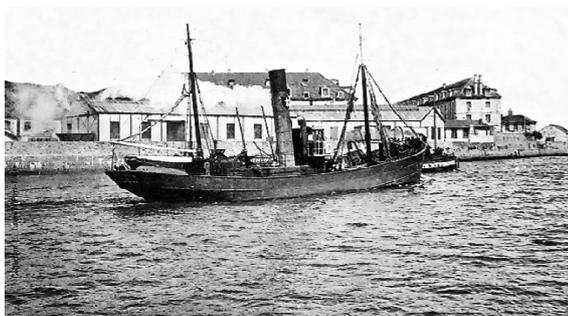


Fig. 26 – Chalutier à vapeur *Albatros*
(cliché collection J-Y Le Lan)

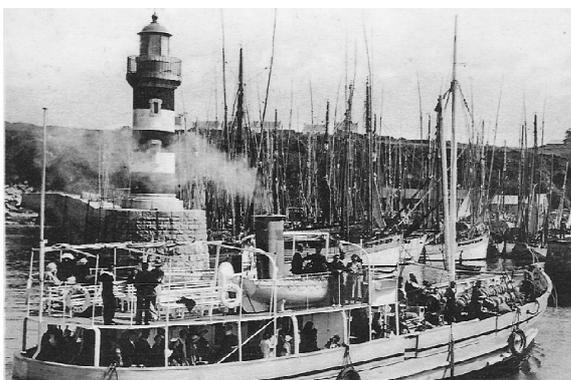


Fig. 27 – Courrier de Groix *Pen Men*
(cliché collection Pol Calloch)



Fig. 28 – Courrier de Groix *Pen er Vro*
(cliché collection Pol Calloch)

Tab. L – Ports de construction des caboteurs et longs-courriers du Quartier de Lorient.

Constuit à	Constuit en	Nombre	Constuit à	Constuit en	Nombre
Canada	1917	1	Appledore (UK)	1897	1
Nystad (Suomi)	1919	1	Bowling (UK)	1907	1
Geffe (Sver.)	1889	1	Gravelines	1905	1
Christiansund (Norge)	1896	1	Le Havre	1889-1918	2
Danemark	1891	1	Saint-Malo	1922	2
Bremerhaven (Dld)	1903	1	Cancale (La Houle)	1919	3
Tonning (Dld)	1899	1	Binic	1889-1904	6
Groningen (Neder.)	1919-1928	3	Paimpol	1884-1913	3
Alphen (Ned.)	1918	1	Paimpol (Kéridy)	1915-1918	5
Harlingen (Ned.)	1918	1	Lorient (Keroman)	1922-1931	3
Antwerp (Belg.)	1908	1	Lanester (Le Rohu)	1928	1
Oostende (Belg.)	1907-1932	2	Port-Louis	1910	1
Tamise (Belg.)	1934	1	Auray (Le Bono)	1904	1
Aberdeen (UK)	1897	1	Le Palais (Belle-Ile)	1900-1905	5
Glasgow (UK)	1871	1	Saint-Nazaire	1919	1
Paisley (UK)	1906	1	Paimbœuf	1897-1898	1
Renfrew (UK)	1879	1	Chantenay	1908	1
North Shields (UK)	1903-1909	5	Nantes	1909-1912	4
West Hartlepool (UK)	1918-1919	2	Trentemoult	1907	1
Middlesbrough (UK)	1891	1	Les Sables-d'Olonne	1887-1917	9
Hull (UK)	1898	1	Antibes	1920	1
Poole (UK)	1891	1	Savone (Ita.)	1901	1

Quoique les chantiers de construction soient davantage mentionnés qu'auparavant – vingt-et-une fois sur quarante-quatre –, la disparition des affirmations de propriété conservées au greffe des deux tribunaux de Paix de Lorient² nous empêche de connaître le nom de tous les constructeurs (Tab. LI).

Tab. L – Chantiers de construction des caboteurs et longs-courriers du Quartier de Lorient.

Constuit à	Constuit en	Chantier	En service	Nombre
Nantes	1909-1811	Ateliers & Chantiers de la Loire	1911-1914	3
Middlesbrough (UK)	1891	CRAGGS R. & sons	1914	1
Bowling (UK)	1907	SCOTT & Co	1914	1
Nantes	1912	Ateliers & Chantiers de Bretagne	1914	1
Binic	1889-1904	MINIER Louis	1914-1921	3
North Shields (UK)	1904	SMITH'S Dock Company Limited.	1915	1
Paisley (UK)	1906	BOW, Mc LACHLAN & Co	1917	1
Les Sables-d'Olonne	1890-1894	GUIGNARDEAU frères	1917-1918	2
Le Palais (Belle-Ile)	1900-1905	GUILLAUME	1917-1921	3
Paimpol (Kéridy)	1915-1918	BONNE & LESUEUR	1918-1921	3
Paimpol	1911-1913	BUHOT de LAUNAY	1918-1922	2
Alphen (Ned.)	1918	BOOT D.	1919	1
West Hartlepool (UK)	1918-1919	GRAY W. & Co	1919	2
Saint-Nazaire	1919	Chantiers & Ateliers de St-Nazaire	1919	1
Le Hâvre	1918	Forges & Chantiers de la Méditerranée	1920	1
Paimpol	1888	LABOUREUR	1921	1
North Shields (UK)	1909	PILE & Co	1924	1
Lorient	1922	Arsenal de la Marine Nationale	1925	1
Les Sables-d'Olonne	1908	BARRÉ & PITRA	1929	1
Lorient (Keroman)	1931	Union Ouvrière & Maritime	1931	1
Lorient	1929	Chantiers Maritimes Lorientais	1932	1

² Lorient était divisé administrativement en deux cantons, Est et Ouest, dotés chacun d'un Tribunal de Paix ; les bombardements de janvier à mars 1943 ont détruit l'essentiel des actes.

Les propriétaires et les quirataires des navires armés entre 1914 et 1938.

On compte 64 propriétaires, dont 9 possèdent aussi des quirats de divers navires (Tab. LI).

Tab. LI – Propriétaires de navires armés au bornage, au cabotage et au long cours (1914-1938)

Port	Port	Année	Propriétaire	Domicile	Déclarations	Quirats	Propriétés
	LO	1916-1928	Éts Emile MARCESCHE & Cie	Lorient	6		6
	LO	1919-1923	MAUGÈRE Valentin	Lorient	7	2	5
	LO	1921-1927	TRISTAN Firmin	Lorient	4		4
	LO	1919-1924	DUFIHOL Charles & René, armateurs	Lorient	3		3
	LO	1920-1924	HACQUARD Virgile, armateur († en 1938)	Lorient	3		3
	LO	1930	Société des Abeilles d'Arvor	Port-Louis (La Pointe)	3		3
	LO	1931-1934	Union Lorientaise, Groisillonne & Port-Louisienne (ULGPL)	Port-Louis	3		3
	LO	1920-1921	Cie des Vapeurs Lorientais & Portlouisiens	Port-Louis	2		2
	LO	1924	Cie Maritime de Transports Frigorifiques	Paris	2		2
LO	HN	1924-1924	EON Jules, capitaine au cabotage ER	Quimperlé	5	3	2
	HN	1915-1920	JOUBERT Henry, armateur	Hennebont	7	5	2
	LO	1920	État (Ministère de la Marine Marchande)	Paris	2		2
	LO	1920	ORVOËN Joseph-Marie, usinier, négociant	Bourg de Groix	2		2
	LO	1920	SA. des Pêcheries Maritimes Françaises	Paris	2		2
	LO	1924	Société des Chalutiers & Glaciers de Lorient	Lorient	2		2
	LO	1928-1937	VERHOEVEN Jules, armateur	Lorient	2		2
	LO	1917	AMIEUX frères & Cie	Nantes (Chantenay)	1		1
	LO	1931-1934	AUDREN Louis, François, capitaine au long cours, armateur	Lorient	3	1	1
	LO	1919	BALLIAS & Cie, armateurs	Lorient	1		1
	LO	1917	BÉZIERS & Cie, conserves alimentaires	Lorient	1		1
	LO	1918	BLONDEL Georges, armateur	Paris	1		1
	LO	1932	BONNIN Jean, capitaine au cabotage,	Noirmoutier	1		1
	LO	1920	Cie Lorientaise de Chalutage, SA	Lorient			1
	LO	1917	Cie Sardinière Lorientaise	Lorient	1		1
	LO	1935	CONAN Pierre-Marie, caoitaire breveté au bornage	Larmor-Plage	1		1
	LO	1920	COURTAULT (Mme veuve) & Cie	Lorient	1		1
	LO	1916	CUILLER de MAINDREVILLE Victor	Tanger	1		1
	LO	1933	COSTE Caroline épouse CUISSARD Jean	Lorient	1		1
	LO	1924	CUISSARD Jean & Mme, née COSTE, mareyeurs	Lorient	1		1
	LO	1932	CUISSARD Régis	Lorient	1		1
	LO	1916	DELCHER Justin, négociant	Lorient	1		1

L'armement au cabotage à Lorient et Hennebont de 1870 à 1938

Port	Port	Année	Propriétaire	Domicile	Déclarations	Quirats	Propriétés
	LO	1918	GARNIER Louis, capitaine au cabotage	Lorient	4	3	1
	LO	1935	GOUJON Roger	Lorient	1		1
	LO	1914	GUIBOT Jules, entrepreneur de T.P.	Lorient	1		1
	LO	1921	HERSANT Georges & Jeanne	Lorient-Paris	1		1
	LO	1920	JOUBEAU Léon	Lorient	1		1
	HN	1918-1920	JOUBERT-LABOISSIÈRE Henry	Hennebont	3	2	1
	LO	1916	Le CLANCHE-DANJOU	Lorient	1		1
	LO	1923	Le CORRE Joachim, maître au cabotage, armateur	Lorient	1		1
	LO	1930	Le CRAS Alain, armateur	Lorient	1		1
	LO	1929-1937	Le GOURRIERE Yvon, Marie, sableur, armateur	Lorient	5	1	1
	LO	1924	Le PORT Alexandre	Lorient	1		1
	LO	1930	Le RUN Joseph, patron de pêche	Lorient	1		1
	LO	1915	Les Pêcheries à Vapeur de Lorient	Lorient	1		1
	LO	1919	MORVAN Jean-Pierre	Lorient	1		1
	LO	1914	MORVAN Pierre-Joseph, caotaine breveté au bornage	Loctudy	1		1
	LO	1919	NORMAND Jean, Médecin Principal de la Marine	Lorient	1		1
	LO	1920	OLLIVE Francis, capitaine au cabotage	Lorient	1		1
	LO	1916	PAILLUSSEAU Georges, capitaine au cabotage, armateur	Lorient	2		1
	LO	1926	POULICHET Nicolas	Lorient	1		1
	LO	1927	SA Ouest Métaux	Paris	1		1
	LO	1931-1938	SALAHUN Maurice, capitaine au cabotage, boulanger en retraite	Groix (bourg)	2	1	1
	LO	1931	SALAHUN Maurice & Mme	Groix (bourg)	1		1
	LO	1932-1938	SALAHUN Pierre-Marie, capitaine au cabotage, armateur	Groix (Locmaria)	2	1	1
	LO	1935-1936	Société BIZIEN & VARRON, armateurs au chalutage	Lorient (Keroman)	2		1
	LO	1917	Société de Gérance Maritime	Paris	1		1
	LO	1922	Société Anonyme de Bois & Charbons François-Marie Le BRISE	Lorient	1		1
	LO	1916	Société Armoricaïne de Charbonnage	Lorient	1		1
	LO	1921	Société BADON & MARTIN	Nantes	1		1
	LO	1926	Société d'Armement & des Pêcheries de l'Atlantique	Lorient	1		1
	LO	1933	Société des Pêcheries Industrielles	Lorient	1		1
	LO	1920	Société des Pêcheries Maritimes Françaises	Paris	1		1
	LO	1926	TRISTAN Joseph	Lorient	1		1
	LO	1928	TRISTANT Désirée	Lorient	1		1

LO = Lorient ; HN =Hennebont

Forte de ses six cargos, la Société Marcesche³ domine le monde de l'armement lorientais. A Hennebont, la famille Joubert entame par contre son désengagement, précipité par le naufrage de ses goélettes *Saint Caradec*, jetée à la côte le 24 décembre 1924⁴, et *Nénette et Rintintin*, perdue elle aussi à la côte le 14 octobre 1925, au retour de Saint-Pierre-et-Miquelon, et disparue avec tout son équipage⁵.

Relevons les fortes participations de Valentin Maugère, armateur lorientais impliqué tant dans la pêche thonière – à Groix comme à Étél⁶ – que dans le cabotage national, et de l'homme politique et armateur groisillon Firmin Tristan, dont les trois-mâts *Joseph Tristan*⁷, *Madeleine Tristan*⁸ et *Pierre Tristan*⁹ effectuent quelques trajets au long-cours entre Lorient et Terre-Neuve et surtout du cabotage charbonnier, comme sa goélette *France*¹⁰.

Plusieurs armements à la pêche envoient des chalutiers se ravitailler en charbon et viandes congelées au Pays de Galles et continuent à en expédier dans le même but durant l'Entre-deux-guerres. Pendant cette dernière période, des entrepreneurs du mareyage, tels les époux Cuissard, leur fils Régis, Roger Goujon perpétuent cette activité, apparemment rentable.

Durant les hostilités, les frères Béziers, industriels de la conserve installés à Douarnenez, et à Lorient, font l'acquisition du dundée à voiles *Amiral Avellan*¹¹ et – par le biais de leur société la Compagnie Sardinière Lorientaise – du dundée à moteur *Frédéric*¹², navires qu'ils arment au bornage et au petit cabotage entre Lorient, les ports sardiniens et/ou producteurs de sel en Bretagne-Sud et en Vendée.

Plusieurs brevetés au bornage, au cabotage ou au long cours possèdent en totalité leur instrument de travail : Louis Audren, Pierre-Marie Conan, Jules Éon¹³, Louis Garnier, Joachim Le Corre, Pierre-Joseph Morvan, Georges Paillusseau.

Relevons deux sociétés de transport de passagers : la Compagnie des Vapeurs Lorientais & Portlouisiens qui, par fusion avec l'Union Groisillonne, est devenue l'Union Lorientaise, Groisillonne & Port-Louisienne, et la Société des Abeilles d'Arvor, créée en 1930.

La Compagnie Maritime de Transports Frigorifiques attache à Lorient entre 1924 et 1931 ses deux cargos à vapeurs *Réfrigérant*¹⁴ et *Glacière*¹⁵.

Le nombre de quirataires s'avère moindre que précédemment (Tab. LII) : il s'en compte 39, possesseurs d'une part plus ou moins importante d'une ou deux sociétés de navire.

³ Il convient de rappeler qu'Émile Marcesche était le fondateur de la Compagnie Lorientaise de Chalutage, dont il devenait administrateur quand Jules Verhoeven en prenait la présidence.

⁴ N° 25, *Rôles d'équipage du Quartier maritime de Lorient, année 1925*, cote 9P1 (117), SHD-DM-ALT.

⁵ N° 90, *Rôles d'équipage du Quartier maritime de Lorient, année 1926*, cote 9P1 (119), SHD-DM-ALT.

⁶ Il est quirataire de deux dundées à Étél (*Petite Thérèse* et *Bély-Jaja*) et du thonier-chalutier *Annie-Lucette*-à-Groix.

⁷ N° 90, *Rôles d'équipage du Quartier maritime de Lorient, année 1932*, cote 9P1 (126), SHD-DM-ALT.

⁸ N° 108, *Rôles d'équipage du Quartier maritime de Lorient, année 1930*, cote 9P1 (124), SHD-DM-ALT.

⁹ N° 47, *Rôles d'équipage du Quartier maritime de Lorient, année 1921*, cote 9P1 (112), SHD-DM-ALT.

¹⁰ Folio 53, Registre de francisation de la Douane de Lorient, années 1925 à 1931, cote P 1764, ADM Vannes.

¹¹ N° 75, *Rôles d'équipage du Quartier maritime de Lorient, année 1917*, cote 9P1 (105), SHD-DM-ALT.

¹² N° 564, *Passavants de la Douane de Lorient, année 1917*, cote P 376, ADM Vannes

¹³ Ce dernier attache le dundée *Roger* à Hennebont, en 1924, puis à Lorient, en 1926.

¹⁴ *Rôles d'équipage du Quartier maritime de Lorient, année 1925 à 1931*, cotes 9P1 (110) à (130), SHD-DM-ALT.

¹⁵ *Rôles d'équipage du Quartier maritime de Lorient, année 1925 à 1931*, cotes 9P1 (110) à (128), SHD-DM-ALT.

L'armement au cabotage à Lorient et Hennebont de 1870 à 1938

Tab. LII – Quirataires des borneurs et des caboteurs du Quartier de Lorient (1914-1938)

Port	Port	Année	Propriétaire	Domicile	Déclarations	Quirats
	LO	1915-1918	Le PICHON Émile, négociant	Lorient	2	2
	LO	1915-1923	QUÉRÉ Julien, négociant	Lorient	2	2
	HN	1917-1921	JOUBERT Henry fils	Hennebont	2	2
	HN	1918	LEMAÎTRE Fernand	Hennebont	2	2
	LO	1919-1920	BAUMAL Désiré, libraire	Lorient	2	2
	LO	1915	Société BONARDEL Antoine & LÉONARD Paul, entrepreneurs	Nantes	1	1
	LO	1917	QUERTIER Denis	Lorient	1	1
	LO	1918	AUDREN (AUDRAN ?) Émile, négociant	Lorient	1	1
	LO	1919	DUPUIS d'ANJAC Noël	Angers (Lorient ?)	1	1
	HN	1919	LABOISSIÈRE veuve de Henry	Blois	1	1
	LO	1919	Le BOURHIS Jean	Lorient	1	1
	LO	1919	Le FOURNIER Alexandre	Lorient	1	1
	LO	1919	LOHÉZIC Joachim	Lorient	1	1
	LO	1919	LORHO Henri, capitaine au long cours	Auray	1	1
	LO	1919	ROBERT	Lorient	1	1
	LO	1920	ALLAIN Émile, capitaine au long cours	La Trinité-s/Mer	1	1
	LO	1920	BOSSUET Charles	Lorient	1	1
	LO	1920	BUQUEN Charles	Cléguer	1	1
	LO	1920	COURSET Antoine	Lorient	1	1
	HN	1920	KERNILIS Pierre	Hennebont	1	1
	LO	1920	PICHON Louis	Paris	1	1
	LO	1920	REDOR Henri	Lorient	1	1
	LO	1920	SASTRÉ Pierre	Valrézan (Aude)	1	1
	LO	1922	FOUGARAS, propriétaire	Plœmeur	1	1
	LO	1922	MOLLO, mécanicien	Lorient	1	1
	LO	1922	MOULIN Henri	Lorient	1	1
	LO	1923	BEUNAÏCHE (Mme Veuve), née Jenny SABOURIN	Lorient	1	1
	LO	1923	LAURENT Lucien	Paris	1	1
	LO	1923	ROPART Louis	Lorient	1	1
LO	HN	1924	JOSSO Joseph, négociant	Hennebont	2	1
	LO	1929	Le GOURRIEREC François, sableur, armateur	Lorient	2	1
	LO	1930	CALLOCH Adolphe, célibataire, marin pêcheur	Le Méné (Groix)	1	1
	LO	1930	CALLOCH Joseph, capitaine au cabotage, armateur, époux NOËL	Route de Port-Tudy (Groix)	1	1
	LO	1930	CALLOCH Marie-Ange épouse Le BRIEL Ange, /autoris. maritale	Bagnolet (Seine)	1	1
	LO	1931	MOREAU Julien	Pomic	1	1
	LO	1931	YVON veuve Victor CORVEST	Groix	1	1
	LO	1933	BODIN épouse Louis AUDREN	Lorient	1	1

LO=Lorient ; HN=Hennebont

Relevons que le négociant Joseph Josso, d'Hennebont, garde ses 50% du dundée *Roger*, en copropriété avec le capitaine Jules Éon, qui finit par acquérir le voilier en 1926¹⁶.

Où résident les propriétaires et les quirataires des navires ?

La majorité des propriétaires et des quirataires portent nettement leur choix sur Lorient (LO) (Tab. LIII) et délaissent Hennebont (HN).

Tab. LIII – Répartition des lieux de résidence des propriétaires et des quirataires

Domicile	LO	HN	Domicile	LO	Domicile	LO	HN
Lorient	59		Chantenay	1	Noirmoutier	1	
Paris	10		Cléguer	1	Plœmeur	1	
Groix (bourg)	4		Dinan	1	Pornic	1	
Port-Louis	3		Groix (Le Méné)	1	Quimperlé	1	1
Nantes	2		Groix (Locmaria)	1	Rennes	1	
Hennebont	1	7	La Trinité-s/Mer	1	Route de Port-Tudy (Groix)	1	
Angers	1		Larmor-Plage	1	Tanger (Maroc)	1	
Auray	1		Loctudy	1	Valrézan (Aude)	1	
Bagnolet (Seine)	1		Lorient (Keroman)	1	Blois		1

Deux d'entre eux, MM. Éon, résident de Quimperlé, et Josso, habitant d'Hennebont, attachent dans un premier temps leur dundée *Roger* à Hennebont, puis le transfèrent à Lorient¹⁷.

La présence de résidents de Groix s'explique par la dissolution du Quartier maritime de l'île et le rattachement de tous ses navires au Quartier de Lorient¹⁸.

Relevons l'intérêt d'investisseurs parisiens, au nombre de dix et la présence d'une majorité de propriétaires et de quirataires résidant en Bretagne. L'acquisition du dundée *Henriette* par le courtier tangérois De Maindreville peut étonner¹⁹.

Quel est l'état ou la profession des propriétaires et des quirataires des navires ?

Quoique ceux de 21 de ces 103 possédants à titre individuel ou en copropriété restent inconnus (Tab. LIV), l'importance du milieu maritime ne peut échapper : plus de la moitié des intéressés ont avec lui un rapport direct. Le fait que des armements à la pêche prennent

¹⁶ Folio n° 793, *Registre des matricules des navires de commerce et de pêche du Quartier maritime de Lorient, années 1910 à 1918*, cote 9P2 (13), SHD-DM-ALt.

¹⁷ Ce qui explique l'apparent doublon dans les colonnes du tableau.

¹⁸ Décret du 28 février 1927.

¹⁹ Il convient de préciser que les propriétaires du dundée ont eu recours à ses services en 1912, au retour des Canaries. En effet, le voilier a participé à la désastreuse expédition de pêche « à la manne d'Afrique », grande idée du Professeur Gruvel, à qui le Ministère des Colonies et celui du Commerce et de la Marine Marchande ont confié une mission exploratoire en Afrique, après la promulgation de la Loi du 26 février 1911 portant encouragement aux grandes pêches. Le rapport de Gruvel fut enthousiaste, si bien que la capture et le séchage des poissons susceptibles d'être préparés comme la morue donnèrent ainsi lieu à l'obtention d'une prime de 12 francs par kilo de poisson capturé. Pourtant, en dépit de l'investissement humain et financier consenti, le résultat fut déplorable : la part s'éleva à 305,00 francs par homme, pour six mois de pêche ; une saison jugée médiocre de pêche au thon rapportait en quatre mois largement deux fois plus et une bonne saison près de cinq fois plus. L'impréparation de l'expédition et les taxes douanières prohibitives créées par le gouvernement espagnol pour protéger le revenu des pêcheurs canariens furent responsables de ce fiasco économique (Dépêche du 1^{er} août 1913, *Correspondance du Quartier maritime de Concarneau*, cote 7P5 (36), SHD-DM-ALt)

part au trafic maritime commercial avec le Royaume Uni ne doit pas étonner : le volume des chalutiers et la présence de chambres froides à leur bord justifient cette participation.

Tab. LIV – État, activité ou profession des propriétaires et des quiritaires

État ou profession	Nombre	État ou profession	Nombre
<i>inconnu</i>	21	Ministère (Marine Marchande)	2
Armateur	12	Boulangier en retraite	1
Négociant	11	Société de transports frigorifiques	1
Armement à la pêche	10	Courtier maritime	1
Capitaine au cabotage	5	Entrepreneur de Travaux Publics	1
Mareyeur	4	Libraire	1
Propriétaire foncier	4	Marin	1
Usinier (conserves de poissons)	4	Marin pêcheur	1
Veuve	4	Mécanicien	1
Capitaine au long-cours	3	Médecin Principal de la Marine	1
Société de transports de passagers	3	Patron au bornage	1
Sableur	3	Patron de pêche	1
Entrepreneurs	2	Société de Gérance Maritime	1
Épouse	2	Société de récupération de métaux	1

Le commandement des navires entre 1914 et 1938.

Le nombre des capitaines s'élève à 102 (Tab. LV), ce qui, compte tenu de l'armement de 84 navires au cours de la période concernée, indique que certains d'entre eux ont commandé plusieurs années et deux ou trois navires.

De fait, le capitaine Hervis, d'Hennebont, tient entre 1914 et 1920 la barre des goélettes *Procellaria*, *Henry* et *Marie*, toutes trois propriétés de MM. Joubert, tandis que Prosper Rio, de l'Île d'Arz, commande quatre cargos charbonniers de la Compagnie Marcesche : *Arez*, en 1917, *Tourneur*, de 1919 à 1922, *Arvor*, en 1924, *Mousse Le Moyec*, de 1925 à 1929, puis en 1931.

Plusieurs capitaines possèdent tout ou partie du navire qu'ils commandent, pour la plupart de petits caboteurs du type dundée tels Louis Audren, Jules Éon, Louis Garnier, Joseph Calloch, Joachim Le Corre, Georges Paillusseau²⁰, parfois de fortes goélettes motorisées, comme Émile Allain, Maurice Salahun, Pierre Salahun²¹, voire un petit cargo à moteur diesel, le *Virgo Fidelis*, propriété de Jean Bonnin, capitaine de la Marine Marchande domicilié à Noirmoutier.

La Compagnie Maritime de Transports Frigorifiques, armateur-gérant des cargos *Glacière* et *Réfrigérant*, embauche ses capitaines hors de Lorient ; on relève deux commandants inscrits à Rouen, un Bordelais, un Briochin, un Paimpolais, un Malouin, un Bastiais, un Marseillais et un Toulonnais.

Plus d'un quart des capitaines résident à Lorient (Tab. LVI) et ceux de l'Île d'Arz sauvegardent leur réputation. On peut aussi constater que le recrutement concerne un nombre non négligeable de quartiers maritimes éloignés de la Bretagne.

²⁰ Patrons et propriétaires ou copropriétaires des dundées *Lulu*, *Roger*, *Le Poilu*, *Cinquantenaire*, *Frère et Sœur*, *Aurore et Jour*, *Martial*.

²¹ Capitaines et propriétaires ou copropriétaires des goélettes *Jocelyn*, *Sydney* et *Idéros*

Tab. LV – Capitaines des navires armés à Lorient et Hennebont de 1914 à 1938 (le soulignement indique que l'intéressé possède tout ou partie du navire qu'il commande)

Capitaine	Domicile	Nombre cmdts	Années cmdts	Capitaine	Domicile	Nombre cmdts	Années cmdts
RIO Prosper, capitaine au cabotage BS VA 640	Ile d'Arz	4	11	<u>EON Jules, capitaine au cabotage</u>	Quimperlé	1	1
AUFFRET Georges, patron au bornage breveté, ID LO n° 3463	Port-Louis	1	7	FÉO Jean-Marie, ID n° 4234 CC, autorisé à commander au bornage	Pont-Aven	1	1
HERVIS Émile, capitaine au cabotage BS VA 590	Hennebont	3	7	FIÉVET Louis, capitaine au long cours n° 224 P	Paimpol	1	1
<u>MORVAN Pierre-Joseph, HS AY 488 (Breveté au bornage)</u>	Lorient	1	7	FOURNIER Charles, ID Gravelines 1160, (Brevet de bornage)	Dunkerque	1	1
NOBLANC Vincent, capitaine au cabotage BS, VA 10.053	Séné	1	7	GARMENÉ Auguste, capitaine au long cours Toulon 61	Toulon	1	1
BEVEN Georges, capitaine de la Marine Marchande, LO 71	Lorient	1	6	GENDRON Florimond, capitaine au cabotage n° 1.288 LSNO	Noirmoutier	1	1
BIHAN Maurice, capitaine au cabotage BS LGX 10	Hennebont	1	6	GICQUEL François, HS Vannes n° 717 (1/2 soldier)	Ile d'Arz	1	1
NOBLANC Aimé, Jean, capitaine au cabotage BS VA 10.022	Séné	1	6	GUÉNANTIN Louis-Pierre, capitaine au cabotage VA n° 10.023	Hennebont	2	1
<u>BONNIN Jean, capitaine de la Marine Marchande, LSNO 1.560</u>	Noirmoutier	1	5	GUÉNO Antoine, capitaine au cabotage n° 607 VA	Lorient	1	1
AUDREN Louis, capitaine de la Marine Marchande, CC.19.705	Lorient	1	4	GUÉNO Antoine, Marie, Cptne au cabotage BS VA N° 607	Lorient	1	1
GOUSSET Eugène, capitaine de la Marine Marchande, VA 12.304	Ile d'Arz	1	4	GUILBAUD Félix, capitaine de la Marine Marchande n° 61.202 LSD	Yeu	1	1
<u>Le CORRE Joachim, maître au cabotage VA 701</u>	Lorient	1	4	GUILLAUME Jean-Louis, capitaine au cabotage AY 401	Auray	1	1
BOURGE Émile, capitaine au long cours SM 747	Saint-Suliac	1	3	GUILLAUME Jean, capitaine au cabotage BS ID n° 2077 GX	Groix	1	1
<u>PAILLUSSEAU Georges, capitaine au cabotage SN 368</u>	Lorient	1	3	HOUELLEBECQ Jules, capitaine au cabotage Le Havre n° 251	Le Havre	1	1
ROBERT Raymond, capitaine de la Marine Marchande SM 557	Dinard	1	3	KERGOZIEN Adolphe, capitaine au cabotage n° 419 AY	Locmariaquer	1	1
<u>SALAHUN Maurice, capitaine de la Marine Marchande LO 2442</u>	Groix (Bourg)	1	3	Le BÉHÉREC Laurent, breveté au bornage autorisé, ID GX 999	Groix (Le Méné)	1	1
<u>SALAHUN Pierre, capitaine de la Marine Marchande LGX 1370</u>	Saint-Tudy	1	3	Le BLEIZ François, capitaine au long cours P	Loguivy	1	1
TOCQUET Jean-Louis, brevet de bornage, ID n° 5911 CC	Névez	1	3	Le BLOCH Georges, capitaine au cabotage BS VA 581	Ile d'Arz	1	1
BOCÉNO Pierre, ID n° 7486 LO	Ploemeur	1	2	Le BOURDAIS	Guiberon	1	1
CALLOCH Joseph, patron au bornage, 1/2 soldier HS LGX 2039	Lorient	2	2	Le COHÉLEACH Georges	Arzon	1	1
CHARRIER Ludovic, capitaine au long cours LS 63	Les Sables-d'Olonne	1	2	Le COURANT Armand, capitaine au cabotage CC 19	Pont-Aven	1	1
COSTIOU Jean-Louis, capitaine au cabotage BS LO 69	Ploemeur	1	2	Le DIRAISON Calixte, Georges, capitaine au cabotage AY 2808	Étel	1	1
FARDEL Louis-Marie, capitaine au cabotage BS VA 636	Arzon	2	2	Le GOURRIEREC Jean-Marie, HS 1/2 soldier n° 1563 LO	Lorient	1	1
FOGARAS Louis, ID n° 7121 LO	Ploemeur	1	2	Le MAIGAT Xavier, capitaine au cabotage n° 348 PP	Plouézec	1	1
<u>GARNIER Louis, capitaine au cabotage n° 113 LSNO</u>	Lorient	1	2	Le MAO Yves-Marie, patron diplômé au bornage ID n° 2460 DZ	Lorient	1	1

L'armement au cabotage à Lorient et Hennebont de 1870 à 1938

Capitaine	Domicile	Nombre cmdts	Années cmdts	Capitaine	Domicile	Nombre cmdts	Années cmdts
Le BÉRIGAUT Jean-Marie, capitaine au cabotage VA 10.038	Izenac'h	2	2	Le MATELOT Vincent, Félix, Georges, optme au cabotage BI N° 113	Lorient	1	1
Le GOURRIEREC François, ID n° 12.205 LO	Lorient	1	2	Le MEUR Louis, ID LO 1187, autorisé à commander au cabotage	Lorient	1	1
Le GREL Théophile ID GX 2079, apte à commander les bx à vapeur	Port-Louis	1	2	Le MOING François	Lorient	1	1
MINY Jean-Pierre, maître au cabotage régime 1913 n° 5 CC	Lorient	1	2	Le ROUZÉS Yves-Marie, capitaine au cabotage BS n° 434 PP	Lézardieux	1	1
NOBLANC Aimé, capitaine de la marine marchande n° 65 LO	Lorient	1	2	Le VEUX Julien, capitaine au cabotage n° 10.008 VA	Ile d'Arz	1	1
OFFRÉTE Pierre-Marie	Larmor-Kernevel	1	2	LEROUX Gildas, capitaine de la Marine Marchande, n° 190 LO	Lorient	1	1
ROPERH Alphonse, ID LO n° 7664	Kernevel	1	2	LEVEAU Ernest, capitaine au long cours n° 63 SN	Piriac	1	1
SURZUR Bernard, capitaine au cabotage BS VA 10.017 (autorisé)	Arzon	2	2	IMAZÉ Paul, HS Groix n° 1228, 1/2 soldier (Le Méné)	Groix (Le Méné)	1	1
<u>ALLAIN Émile, capitaine au long cours AY 79</u>	La Trinité-s/Mer	1	1	MEUDAL Baptiste, capitaine au cabotage BS TR 125	Lorient	1	1
ALLAIRE Robert, capitaine au long cours Rouen n° 157	Rouen	1	1	MINY Jean-Pierre, maître au cabotage régime 1913 n° 5 CC	Lorient	1	1
ALTIERI Pierre, capitaine au cabotage BS Bastia 295	Bastia	1	1	MOBÉ Mathieu, capitaine de la Marine Marchande n° 2330 LGX	Groix (Le Méné)	1	1
BARBOTIN Théodule, ID Ré 966 (autorisé à commander)	Locmiquélic	1	1	MOBÉ Mathieu, patron breveté au cabotage n° 2330 LGX	Groix	1	1
BARON Joseph, LGX n° 1775	Groix	1	1	MOBÉ Mathurin, patron diplômé au bornage, ID n° 2330 GX	Groix (Locmaria)	1	1
BATTISSÉ Félix, capitaine au long cours 1/2 soldier, 10.216 LH	Rouen	1	1	MOLLO Piere-Marie, capitaine au cabotage LO 64	Locmalo	1	1
BELZ Gustave, capitaine au cabotage BS AY 416	Quiberon	1	1	OLIVIER Émile, capitaine au long cours, n° 146 SB	Saint-Brieuc	1	1
BERDOT Paul, capitaine au long cours, n° 477 BX	Paris	1	1	QUERTIER	Nantes	1	1
BIGOT Philippe, capitaine de la Marine Marchande n° 28 LR	Lorient	1	1	RAOULT Jean-Augustin, capitaine de la Marine Marchande n° 1720 CN	Caen	1	1
BOUTON Alexandre, ID BI 268	Lorient	1	1	REGRENY Jean-Alexandre, Mtre au cabotage AY 380	Quiberon	1	1
BULOT Adrien, capitaine au cabotage BS n° 562 VA	Ile d'Arz	1	1	RENEZÉ Émery, capitaine au cabotage BS BI 20	Lorient	1	1
<u>CALLOCH Joseph, capitaine au cabotage n° 1915 LGX</u>	Bourg	1	1	RIO Jean-Marie, HS LO N° 1.202 (Autorisé à commander)	Lanester	1	1
CAUGAN Joseph, capitaine au cabotage n° 10.055 VA	Arzon	1	1	RIOUAL François, patron breveté au bornage ID n° 2321 LO	Lorient	1	1
CAVALIN Jules, capitaine au cabotage LC 181	Le Pouliguen	1	1	ROCHAIS Jean, patron au bornage breveté, ID LO n° 1545	Lanester	1	1
<u>CONAN René, ID LO 7115</u>	Larmor-Kernevel	1	1	SALAHUN Maurice, capitaine de la Marine Marchande n° 2442 LO	Groix	1	1
DANEL Armand, capitaine au cabotage n° 594 VA	Arz	1	1	TASCON André, 1/2 soldier n° 711 LO	Lorient	1	1
DUBÉ Joseph	Locmiquélic	1	1	VARY Vincent, capitaine de la Marine Marchande n° 50.219 HS (1/2 soldier)	Lorient	1	1
DUCRUET Pierre, capitaine au long cours n° 1.015 MA	Marseille	1	1	VÉDIEU Maurice, capitaine au cabotage BS n° 276 Fécamp	Saint-Pierre-en-Port	1	1

Tab. LVI – Lieux de résidence des capitaines

Lieu de résidence	Nombre	Lieu de résidence	Nombre
Lorient	26	Groix (Locmaria)	1
Ile d'Arz	7	Ile aux Moines	1
Groix (Bourg)	6	La Trinité-s/Mer	1
Arzon	4	Le Havre	1
Groix (Le Méné)	3	Le Pouliguen	1
Hennebont	3	Les Sables-d'Olonne	1
Larmor (Kernevel)	3	Lézardrieux	1
Plœmeur	3	Locmariaquer	1
Quiberon	3	Loguivy	1
Lanester	2	Marseille	1
Locmiquélic	2	Nantes	1
Noirmoutier	2	Névez	1
Pont-Aven	2	Paimpol	1
Port-Louis	2	Paris	1
Rouen	2	Piriac	1
Séné	2	Plouëzec	1
Auray	1	Port-Louis (Locmalo)	1
Bastia	1	Quimperlé	1
Bourg	1	Saint-Brieuc	1
Caen	1	Saint-Pierre-en-Port	1
Dinard	1	Saint-Suliac	1
Dunkerque	1	Toulon	1
Étel	1	Yeu	1

Les équipages des navires armés à Lorient et Hennebont entre 1914 et 1938.

La seule dérogation aux règles d'embauche pluriséculaires des équipages résulte de l'exploitation des cargos frigorifiques. *Glacière* et *Réfrigérant* partent en effet en Extrême-Orient en empruntant le canal de Suez ; au passage, les équipages se renouvellent avec le concours de matelots ou chauffeurs égyptiens ou indiens, remplacés en Chine par des autochtones, dont certains restent à bord jusqu'à Rotterdam ou Hambourg ; il en va de même quand ces deux navires descendent en Argentine, escalant au Brésil ou au Surinam, où se recrutent des matelots de diverses nationalités¹.

Les trajets des navires de Lorient et Hennebont.

Les trajets des borneurs de Lorient².

Ces navires, d'une jauge rarement supérieure à 30 tonneaux, restent cantonnés dans le secteur d'un rayon de 45 milles marins autour de Lorient qui leur est assigné par les règlements de l'Inscription Maritime (Tab. LVII).

¹ Rôles d'équipages du Quartier maritime de Lorient, n° 81, 9P1 (126), n° 276, 9P1 (127), n° 320, 9P1 (128), n° 107, 9P1 (130).

² Aucun navire attaché à Hennebont n'est armé au bornage entre 1914 et 1938 (seuls figurent dans les rôles d'équipages les chalands des Forges d'Hennebont remorqués entre Lorient et Kerglaw).

Tab. LVII – Ports fréquentés par les navires armés au bornage à Lorient

Année(s)	Port	Parti de	Arrivé à	Année(s)	Port	Parti de	Arrivé à
1928	Audierne	1	1	1922-1923	Auray	1	1
1914-1920	Pont-l'Abbé	2	2	1922-1937	La Trinité-s/Mer	17	17
1914	Saint-Guénolé	1	1	1921-1930	Larmor-Baden	3	3
1914-1936	Loctudy	15	11	1933-1934	Port-Navalo	2	2
19164-1922	Quimper	8	10	1920	Quiberon	1	
1914-1936	Concarneau	20	20	1914-1937	Le Palais	103	62
1914-1920	Brigneau	7	10	1914-1930	Sauzon	7	8
1915	Rosbras	1	1	1914	Banaster en Sarzeau	2	2
1920-1921	Pont-Aven	2	2	1916-1924	Vannes	4	3
1919-1921	Riec-s/Belon	1	2	1914-1924	Mesquer	13	13
1918-1932	Doëlan	4	7	1920-1932	La Turballe	6	8
1920	Quimperlé	1		1914-1937	Le Croisic	14	17
1914-1937	Lorient	246	276	1914	Le Pouliguen	1	
1914-1934	Port-Tudy	24	23	1917-1933	Saint-Nazaire	3	3
1932	Port-Louis	2	1	1918	Pirmil	1	
1934	Hennebont		1	1920	Couéron	1	1
1914-1933	Gâvres	2	2	1922	Paimbœuf		1
1927	Le Magouër		1	1917-1937	Nantes	111	108
1918-1936	Étel	6	11	1920	Pornic	1	1

Le trafic au départ de Lorient concerne souvent Nantes et Belle-Ile, où Le Palais enregistre beaucoup plus de passages que Sauzon. Dans la mesure où Lorient arme une flottille de pêche essentiellement composée de chalutiers après 1919, on ne peut s'étonner du peu d'échanges avec Le Croisic et Mesquer, fournisseurs de sel attitrés des ports et des havres sardiniens – tels Brigneau, Belz-Étel, Doëlan, Gâvres, Port-Louis ou Sauzon –, desservis par leurs propres chaloupes. L'approvisionnement des conserveries en boîtes fabriquées à Hennebont ou Nantes, en huile et en caisses venues des maisons-mères de Nantes explique les escales dans les ports bien dotés en usines ; le retour des produits finis vers le port ligérien en justifie la forte fréquentation.

Les trajets des navires de Lorient armés au cabotage national.

L'aire du cabotage national reste vaste (Tab. LVIII). Elle conserve les mêmes « têtes de pont » qu'aux périodes précédentes ; Lorient demeure le pivot du trafic, Bordeaux et l'île de Ré délivrent toujours leurs chargements de vin et d'alcool. Blaye, port de débarquement du pétrole américain et de raffinage, et Cavernes, où s'est installée en 1883 la raffinerie Deutsch de la Meurthe³, fournissent en essence et en pétrole lampant Lorient et Vannes. Saint-Nazaire relaie vers les petits havres du Sud-Bretagne les cargaisons venues du Pays de Galles.

³ Plaquette Patrimoine n° 3, 2010, www.saint-loubes.fr (consulté le 3 février 2013 à 21.40)

Tab. LVIII – Ports fréquentés au cabotage national

Année	Parti de	Parti de	Arrivé à	Année	Parti de	Parti de	Arrivé à
1919-1930	Boulogne-s/Mer	11	10	1920-1935	Vannes	39	34
1923/1933	Gravelines	1	1	1922	Mesquer	1	1
1919-1932	Le Havre	2	1	1922-1930	La Turballe	3	2
1922	Cherbourg	3	3	1922-1936	Le Croisic	3	4
1930	Saint-Malo		1	1923-1935	Le Pouliguen	7	7
1930	Le Légué	1	1	1916-1936	Saint-Nazaire	40	39
1930	Saint-Quay-Portrieux	1	1	1935	Paimbœuf	2	2
1930	Paimpol	1	1	1916-1935	Nantes	65	65
1932	Pontrieux	1	1	1921-1936	Noirmoutier	13	15
1930	Tréguier		1	1919	Barbatre (Noirmoutier)	1	1
1932-1933	Lannion	6	5	1922	L'Herbaudière (Noirmoutier)	1	1
1919-1933	Morlaix	8	9	1924	Croix-de-Vie	1	1
1916-1935	Brest	28	29	1923	Saint-Gilles-s/Vie	1	1
1933	Landemeau	2	1	1920-1936	Ile d'Yeu (Port-Joinville)	3	3
1921-1933	Douarnenez	10	10	1916-1935	Les Sables-d'Olonne	22	19
1930-1936	Loctudy	8	8	1922	La Tranche-s/Mer	1	1
1932	Audiernne	1	1	1935	Le Brault	2	1
1922-1933	Pont-l'Abbé	6	4	1921-1935	Marans	3	3
1922-1933	Benodet	2	1	1918-1936	La Rochelle	32	29
1917-1935	Quimper	19	15	1918-1936	Rochefort	5	5
1918-1936	Concarneau	15	14	1919-1936	La Pallice	15	14
1932	Rosbras	1	1	1918	La Tremblade	1	
1919-1932	Doëlan	5	2	1932-1936	Tonnay-Charente	3	3
1916-1936	Lorient	215	259	1922-1933	Boyardville	4	4
1920	Port-Louis	1	3	1921-1922	La Flotte-en-Ré	3	4
1934-1936	Hennebont		2	1918-1930	Saint-Martin-de-Ré	33	33
1918-1936	Port-Tudy	13	13	1922-1935	Ars-en-Ré	4	3
1918-1932	Étel	3	6	1935	Port-du-Plomb		1
1922	Quiberon		1	1920-1933	Blaye	89	92
1920-1932	La Trinité-s/Mer	5	4	1921-1922	Cavernes	18	20
1922-1923	Port-Navalo	2	4	1922-1935	Mortagne-sur-Gironde	8	7
1922-1923	Locmariaquer	3	3	1917-1936	Bordeaux	77	40
1920-1922	Larmor-Baden	3	2	1922-1935	Libourne	4	4
1923	Auray	1	1	1918-1919	Saint-Jean-de-Luz	7	7
1917-1936	Le Palais	11	12	1918-1932	Bayonne	4	4
1921-1930	Sauzon	2	2	1916	Oran	1	

Surlignage dans les tableaux LVIII, LIX et LX : Lorient Hennebont

Les trajets des navires de Lorient et Hennebont armés au cabotage international.

Lorient, dont la flottille de vapeurs ne cesse de croître en dépit des pertes subies durant les hostilités, s'arroge désormais l'essentiel des cargaisons de charbon britannique au détriment d'Hennebont (Tab. LIX). Nantes conserve ses relations avec Lorient grâce aux conserveries.

L'armement au cabotage à Lorient et Hennebont de 1870 à 1938

Tab. LIX – Ports fréquentés au cabotage international

Année	Port	Parti de	Arrivé à	Année	Port	Parti de	Arrivé à
1926-1928	Bremerhaven (Deutsch.)	2	2	1914-1934	Hennebont	154	167
1926	Emden (Deutsch.)	2	2	1914-1936	Nantes	63	55
1926	Dantzig (Deutsch.)	1	1	1916-1932	Saint-Nazaire	33	32
1920-1937	Rotterdam (Neder.)	63	61	1920-1932	Vannes	21	24
1926	Amsterdam (Neder.)	1		1914-1936	Brest	15	13
1920	Flessingen (Ned.)		1	1914-1928	Auray	11	13
1930	Terneuzen (Neder.)	1	1	1915-1936	Étel	8	5
1920-1932	Genth (Belg.)	56	54	1915-1926	La Trinité-s/Mer	4	4
1919-1938	Antwerpen (Belg.)	52	52	1932-1934	Loctudy	4	3
1916-1929	Ardrossan (UK)	2	2	1920	Port-Louis	4	2
1914-1930	Ayr (UK)	23	23	1920-1930	Saint-Malo	4	3
1930	Barnstaple (UK)	1	1	1921-1930	Erquy	3	3
1914-1938	Barry Dock (UK)	534	595	1921-1929	Le Légué	3	2
1930	Bideford (UK)	1	1	1932-1935	Quimper	3	6
1916-1932	Briton Ferry (UK)	27	22	1932-1935	Douarnenez	2	3
1929	Burntisland (UK)	1	1	1919-1920	Morlaix	2	1
1914-1938	Cardiff (UK)	1184	1222	1920-1930	Paimbœuf	2	1
1931	Cardiff (East Dock) (UK)	1		1918-1934	Paimpol	2	3
1933	Cardiff (Roath Dock) (UK)	1		1914-1934	Pont-l'Abbé	2	3
1926-1930	Charlestown (UK)	2	2	1932	Port-Tudy	2	2
1917	Falmouth (UK)	1	1	1926	Roscoff	2	2
1920-1930	Fowey (UK)	2	2	1918	Aber Wrac'h	1	
1926	Galway (Eire)	1	1	1926-1927	Basse-Indre	1	3
1914-1931	Garston (UK)	3	2	1922	Camaret	1	
1914-1929	Glasgow (UK)	28	28	1914-1926	Concarneau	1	2
1921-1932	Goole (UK)	9	8	1923	Dahouët	1	
1914	Grimsby (UK)	1		1914	Doëlan	1	1
1930	Guernesey (UK)	1	1	1923	La Roche-Bernard	1	1
1914	Immingham (UK)		1	1929	La Turballe	1	1
1915	Liverpool (UK)	2	2	1932-1933	Landerneau	1	2
1915-1932	Llanelly (UK)	23	24	1914	Le Croisic	1	1
1915	Manchester (UK)	1	1	1918	Palais	1	
1925	Maryport (UK)	1	1	1914	Pont-Aven	1	1
1925-1928	Methil (UK)	5	5	1931	Quiberon	1	1
1914-1930	Middlesbrough (UK)	12	12	1920-1931	Redon	1	2
1920-1931	Mumbles (UK)		9	1923	Saint-Brieuc		1
1915-1922	Neath Abbey (UK)	18	20	1915	Saint-Pierre-Quiberon	1	1
1934-1937	Newcastle (UK)	5	5	1930	Tréguier	1	
1926-1930	Newlyn (UK)	1	5	1914-1937	Les Sables-d'Olonne	18	18
1914-1938	Newport (UK)	432	360	1924-1930	La Tremblade	9	9
1914	Par (UK)	1	1	1925-1933	La Pallice	6	5
1922-1930	Penarth Dock (UK)	21	24	1916-1933	La Rochelle	2	4
1926	Penzance (UK)	1	1	1930-1931	Marans	2	2
1923	Plymouth (UK)	1	1	1922	Boyardville	1	1
1923	Polperro (UK)	1	1	1922	Rochefort	1	
1926	Poole (UK)	1	2	1924	Saint-Martin-de-Ré	1	1
1914-1937	Port Talbot (UK)	221	197	1921-1933	Bordeaux	29	32
1914-1915	Preston (UK)	1	2	1923-1931	Blaye	15	11
1922-1929	Sharpness (UK)	7	7	1924-1931	Arcachon	8	8
1914-1936	Swansea (UK)	197	190	1926-1928	Bayonne	7	7
1915	Troon (UK)	1	1	1914-1932	Pauillac	7	6
1926	West Port (UK)	1	1	1922-1930	Mortagne-s/Gironde	4	5
1929	Workington (UK)	1	1	1918	Saint-Jean-de-Luz	1	1
1934-1937	Dunkerque	8	7	1926	Bilbao (Esp.)	1	1
1926-1936	Calais	3	3	1918	Pasajes (Esp.)	1	1
1919-1923	Boulogne-s/Mer	2	3	1920-1933	Lisboa (Port.)	8	7
1923-1933	Gravelines	1	2	1922-1933	Porto (Port.)	5	5
1919-1929	Rouen	10	9	1921-1930	Setubal (Port.)	2	3
1915-1930	Le Havre	3	3	1920-1921	Tanger (Maroc)	4	4
1916-1921	Fécamp	2	2	1921	Meiilla (Esp.-Maroc)	1	1
1923	Caen	1	1	1916	Oran		1
1918	Granville	1	1	1916	Alger	1	
1914-1938	Lorient	2369	2359	1921	Larache (Maroc esp.)	1	1

Compte tenu de l'ouverture d'une agence de la Société Marcesche à Cardiff (Fig. 29), on ne peut s'étonner de constater l'importance du nombre de passages des caboteurs armés à Lorient dans ce port. Voisin immédiat de Cardiff, Barry (Fig. 30), tire profit de l'assiduité des caboteurs lorientais en le suppléant régulièrement.



Fig. 29 – Docks de Cardiff
(cliché yourcardiff.mediawales-1.titaninternet.co.uk)



Fig. 30 – Docks de Barry
(cliché map.coflein.gov.uk)

La flottille d'Hennebont a subi une nette baisse numérique, si bien que Newport ne peut rivaliser avec Barry. Port Talbot (Fig. 31) et Swansea (Fig. 32) enregistrent pour leur part un nombre non négligeable de passages des caboteurs lorientais et surpassent largement tous autres ports charbonniers britanniques.



Fig. 31 – Docks de Port Talbot
(cliché map.coflein.gov.uk)



Fig. 32 – Docks de Swansea
(cliché map.coflein.gov.uk)

Antwerpen⁴, Genth⁵ et Rotterdam suppléent occasionnellement les ports gallois quand les navires lorientais ne peuvent y charger par suite de grèves des dockers ou des mineurs.

⁴ Anvers

⁵ Gand

Les trajets des navires de Lorient et Hennebont armés au long cours.

Ce type d'activité est pratiqué de manière soutenue entre 1920 et 1930 par deux vapeurs équipés de chambres froides, *Glacière* et *Réfrigérant*, attachés à Lorient par la Compagnie Maritime de Transports Frigorifiques. Ces deux cargos de plus de 3.000 tonnes effectuent de 1920 à 1924 plusieurs voyages vers les Antilles et l'Amérique du Sud. De 1926 à 1930, ils partent pour un périple qui les mène de Lorient en Grande-Bretagne puis en Méditerranée d'où ils rejoignent Shanghai via le Canal de Suez ; ils effectuent ensuite divers trajets en Mer de Chine et rentrent en Europe en suivant leur route aller, escalent à Gibraltar (probablement en relâche), Londres, Rotterdam et terminent leur voyage à Hambourg (Tab. LX).

Tab. LX – Trajets des longs-courriers

Année	Port	Parti de	Arrivé à	Année	Port	Parti de	Arrivé à
1920-1924	Oran	3	3	1919-1920	Dunkerque	3	3
1920	Arzew	1	1	1920-1927	Le Havre	6	3
1920-1926	Alger	2	2	1928-1929	Dahouët	1	1
1926	Bizerte	1	1	1928	Brest	1	1
1926-1929	Port-Saïd (Egypt.)	5	3	1920-1929	Lorient	1	4
1924	Durban (Sth Af)	1	1	1928	Le Palais	1	1
1927	Dairen (Chine)	1	1	1920	Saint-Nazaire	2	2
1927-1930	Hankeou (China)	5	4	1919-1920	Nantes	3	3
1925-1930	Tsing-Tao (China)	7	6	1920	La Pallice	1	1
1925-1930	Shanghai (China)	20	22	1920	Rocheport	1	1
1928-1929	Sabang (Philipp./USA)		4	1920-1928	Bordeaux	4	6
1924-1930	Gibraltar (UK)	9	1	1925-1927	Barry Port (UK)	2	1
1926-1930	London (UK)	6	8	1919	Blyth (UK)	1	1
1928-1930	Antwerpen (Belg.)	6	6	1919-1927	Cardiff (UK)	1	1
1919-1920	Rotterdam (Ned.)	2	2	1925-1926	Glasgow (UK)	1	1
1926-1930	Hambourg (Deutsch.)	9	9	1924	Liverpool (UK)	1	1
1921-1929	Saint-Pierre-&-Miquelon	7	9	1924	Manchester (UK)	1	1
1924	Sao Vicente (Cabo Verde)	1		1929	Campbeltown (UK)		1
1928	Fort-de-France	1	1	1930	Leith (UK)		1
1928	Turk & Caïcos Islands (UK)	1	1	1924-1927	Newport (Mon.) (UK)	3	4
1929	Turk Islands (UK)	2	2	1919	Hull (UK)	1	
1919	Rio do Janeiro (Bras.)	1		1929	Newry (UK)	1	
1919	Montevideo (Urug.)	1	1	1927-1929	Lisboa (Port.)	2	1
1924	Rio Gallegos (Argent.)	1	1	1921-1927	Setubal (Port.)	3	
1919	Rosario (Arg.)	1	1	1924	Venezia (Ital.)	1	2

Les goélettes *Saint Caradec* et *Nénette et Rintintin*, de l'armement Joubert, et les trois-mâts *Rarahu*, armé par Jules Verhoeven, *Joseph Tristan* et *Madeleine Tristan*, propriété de la famille Tristan, font pour leur part la liaison avec Saint-Pierre-&-Miquelon pour alimenter en morue Bordeaux ou Le Havre.

Le fret des borneurs, des caboteurs et des longs-courriers de Lorient et Hennebont.

Les « borneurs ».

Les navires armés au bornage assurent toujours la desserte locale afin d’approvisionner en boîtes métalliques, huile et caisses d’emballage les conserveries installées entre Le Croisic et Concarneau, de fournir en sel et en roque les chaloupes sardinières des ports où sont implantées ces usines, de ramener vers Lorient les produits finis – en l’occurrence les conserves de sardines de maquereaux et de merlans (Tab. LXI). Rien n’interdit de penser que le fret désigné sous l’appellation « *Diverses marchandises* » ait pu consister en fournitures des conserveries ou en produits emballés acheminés vers Lorient et Nantes aux fins d’expédition ferroviaire vers Paris. Par contre les quantités de charbon, qu’il se présente sous forme d’antracite, de coke ou de houille, apparaissent insignifiantes au regard de la consommation des conserveries ; ce fret paraît, comme les pommes de terre, le bois de chauffage, l’essence, le pétrole, le vin ou les matériaux de construction, beaucoup plus destiné à des consommateurs locaux isolés du trafic de cabotage du fait de l’insuffisance de l’équipement portuaire ou de hâvres difficilement praticables par des navires d’une jauge supérieure à 20 tonneaux.

Relevons par ailleurs le nombre de trajets effectués sur lest : ce chargement représente près du tiers du fret a priori non commercial⁶.

Tab. LXI – Fret des navires armés au bornage

Année	Fret	Nombre	Année	Fret	Nombre
1914-1936	<i>Diverses marchandises</i>	191	1917	Maquereaux & merlans en boîte	2
1914-1936	Lest	156	1922	Sable	2
1914-1937	Conserves en caisses	31	1920	Agglomérés	1
1914-1937	Rogue	30	1917	Avoine	1
1922-1937	Boîtes de conserves vides, caisses vides & huile d'olive	28	1917	Bidons & caisses d'essence	1
1914-1936	Sel	27	1934	Bois & anthracite	1
1914-1920	Pommes de terre	24	1917	Câble d'acier	1
1922-1935	Anthracite	17	1920	Caisses	1
1915-1937	Bois de chauffage	11	1917	Caisses de conserves	1
1934	Cailloux	11	1917	Caisses de couvercles	1
1932-1937	Poussier de charbon	11	1917	Chariot de fer	1
1917	Caisses vides	9	1916	Chiffons	1
1917-1918	Fûts vides	9	1918	Cidre	1
1915-1922	Houille	8	1919	Ciment	1
1914-1937	Coke en briquettes	7	1917	Coffre	1
1932-1934	Pierres	7	1922	Cuivre (objets)	1
1917	Caisses d'essence	6	1933	Emballages vides	1
1917	Maquereaux & sardines en boîte	5	1917	Essence (bidons)	1
1920-1923	Bois	4	1917	Farine (sacs)	1
1917-1920	Huile	4	1920	Fer & cuivre	1
1921-1930	Briques	3	1936	Ferraille	1
1917	Maquereaux en boîte	3	1922	Froment	1
1917-1918	Sacs vides	3	1933	Madriers	1
1922-1934	Vin	3	1922	Pétrole	1
1919-1920	Charbon	2	1917	Sardines & merlans en boîte	1
1919	Huîtres	2	1920	Son	1
1917	Liège	2	1920	Vernis	1

⁶ Jusqu’au dernier quart du XIX^e siècle, le lest, qui consistait en sable ou en galets, pouvait être vendu dans un port d’escale, afin de libérer la cale du navire.

On constate toujours la présence de passagers sur les « borneurs » – 42 au total –, sans toutefois disposer d'une explication permettant de justifier la hausse étonnante de leur nombre en 1932, voire en 1934 (Tab. LXII), ni le hiatus entre 1923 et 1930. L'épouse du capitaine – il serait plus exact, dans la plupart des cas – d'utiliser du vocable « patron » – se prend assez souvent part au voyage.

Tab. LXII – Nombre de passagers par année

Année	Passager(s)	Année	Passager(s)	Passagère(s)
1920	1	1932	9	3
1921	2	1933	5	
1922	2	1934	6	2
1923	1	1935	2	
1930	1	1936	3	1
1931	1	1937	2	1

Le fret des navires armés au cabotage national.

Le fret des navires armés au cabotage français (Tab. LXIII) apparaît très voisin de celui des « borneurs ». Tout au plus peut-on noter des différences quantitatives.

On ne manquera pas de relever qu'en 1934 et 1935 les rôles de désarmement n'ont pas mentionné la nature de quatre cargaisons, fait assez rare pour mériter d'être signalé.

Tab. LXIII – Fret des navires armés au cabotage national

Année	Fret	Nombre	Année	Fret	Nombre
1916-1936	Lest	234	1918-1920	Huîtres en sacs	3
1921-1933	Barils vides	93	1919-1932	Tabac	3
1916-1936	Diverses marchandises	78	1922-1932	Avoine	2
1920-1933	Essence & pétrole	77	1920	Bois	2
1921-1936	Ciment	51	1919-1935	Charbon	2
1916-1937	Blé	50	1923	Coke en briquettes	2
1916-1933	Vin	45	1919-1923	Houille	2
1919-1933	Chaux hydraulique	43	1932-1936	Poussier (de charbon)	2
1919-1932	Pétrole	38	1917	Arbres de couche (3)	1
1919-1936	Sel	32	1917	Bidons d'essence (11)	1
1919-1933	Fûts vides	25	1917	Canot	1
1921-1936	Sable	18	1921	Chaux hydraulique & essence	1
1921-1932	Rogue	14	1921	Chaux hydraulique & pétrole	1
1923-1935	Farine	10	1922	Chaux hydraulique & vin	1
1921-1935	Anthracite	9	1932	Engrais	1
1932-1935	Conserves	9	1917	Fût d'huile de noix	1
1918-1932	Pommes de terre	7	1923	Huile de foie de morue	1
1921-1931	Essence	6	1921	Huile, boîtes vides & caisses	1
1917-1920	Caisses	5	1922	Pierres	1
1920	Caisses & fûts vides	5	1919	Pommes	1
1934-1935	Inconnu	4	1918	Sacs vides	1
1917	Rhum	4	1917	Savon (60 caisses)	1
1921	Bidons vides	3	1917	Soufre	1
1920-1921	Bois de chauffage	3	1919	Tôles	1
1920-1932	Ferrailles	3	1917	Vermouth en caisses	1
1922	Huile d'olive	3	1921	Vin & eau-de-vie	1

Le nombre de passagers embarqués – 43 – ne dépasse que d'une unité celui des passagers de borneurs. Le nombre de passagers enregistrés en 1922 résulte d'un transfert entre Lorient et Port-Tudy de dix marins pêcheurs groisillons rejoignant leurs embarquements respectifs sur des chalutiers à vapeur de Lorient et du retour à Groix de l'équipage de huit

hommes d'un dundée thonier de l'île en réparation à La Perrière. Le nombre d'épouses embarquées par leur capitaine de mari apparaît limité.

Tab. LXIV – Nombre de passagers par année

Année	Passager(s)	Passagère(s)
1916	3	
1922	18	2
1932	8	
1933	6	
1934	1	1
1935	1	
1936	1	1
1937	1	

Le fret des navires armés au cabotage international.

Près du tiers des cargaisons transportées consistent en lest, une est inconnue (Tab. LXV). Le transport de charbon sous forme d'anhracite, de coke ou de houille fait l'objet de deux mille cinq cent soixante et onze voyages et celui de poteaux de mine de mille deux cent trente et un, ce qui témoigne d'un net déséquilibre ; il apparaît en effet que mille trois cent quarante des mille neuf cent trajets sur lest correspondent à des passages à destination des ports charbonniers britanniques. Les échanges poteaux de mine contre charbon alimentent les deux tiers du trafic entre Lorient et la Grande-Bretagne⁷.

Tab. LXV – Fret des caboteurs armés à l'international

Année	Fret	Nombre	Année	Fret	Nombre
1914-1938	Lest	1.900	1932	Houille & brai	2
1914-1938	Poteaux de mine	1.231	1927-1933	Morue salée	2
1914-1938	Houille	1.166	1936	Pyrite de cuivre	2
1914-1938	Anthracite	1.115	1929	Sable	2
1914-1936	Coke en briquettes	269	1922	Vin & sel	2
1914-1916	Viande congelée	24	1930	Ardoises	1
1914-1936	<i>Diverses marchandises</i>	21	1922	Chaux hydraulique	1
1916-1937	Brai	20	1926	Chlorhydrate d'ammonium	1
1921-1933	Sel	11	1923	Ciment	1
1920-1930	Kaolin	8	1922	Fruits en caisses	1
1922-1936	Coke en briquettes & anthracite	7	1922	Fûts vides	1
1922-1926	Pommes de terre	6	1918	Houille & bicyclette	1
1920	Vin	4	1931	Houille & coaltar	1
1928-1929	Anthracite & coke en briquettes	3	1918	Houille & rogue	1
1922-1936	Coke en briquettes & houille	3	1923	Houille, brai & fonte	1
1915-1922	Scories	3	1935	<i>Inconnu</i>	1
1920-1930	Avoine	2	1926	Minerai de fer	1
1933	Blé	2	1921	Pétrole	1
1928-1929	Brai & fonte	2	1930	Phosphates	1
1924-1925	Brai & houille	2	1922	Poteaux de mines & fruits en caisses	1
1920-1923	Farine	2	1928	Pyrite de fer	1
1923-1926	Ferraille	2	1922	Tôles	1
1926-1930	Fonte	2	1931	Turbines	1

⁷ En ne comptabilisant que les échanges poteaux de mine contre charbon.

Il est intéressant de remarquer que l'apostille « *Diverses marchandises* » n'est mentionnée qu'à vingt et une reprises, témoignant d'une précision rarement rencontrée jusque là sur les rôles de désarmement.

La comparaison des échanges basés sur le charbon avec les autres types de frets fait ressortir un déséquilibre patent ; une impression de « cargaisons de complément » ressort de l'analyse du tableau LXV.

En ce qui concerne les passagers, on constate que lors des années 1922, 1923 et 1928 les caboteurs ont embarqués plusieurs dizaines de voyageurs, qui s'avèrent être soit des équipages de chalutiers partant prendre livraison d'un navire commandé par la société lorientaise qui les a engagé, soit les équipages de caboteurs ou de bateaux de pêche de quartiers maritimes bretons naufragés sur les côtes britanniques (Tab. LXVI).

Tab. LXVI – Répartition des passagers des caboteurs

année	Passager(s)	Passagère(s)	année	Passager(s)	Passagère(s)
1914	3		1927	19	
1915	13		1928	22	1
1920	10	7	1929		1
1921	11		1931	16	3
1922	31		1932	1	
1923	25		1933	14	
1924	6	4	1934	10	
1925	18	2	1936	1	
1926	6	3	1937	2	

La famille des capitaines ou d'officiers des caboteurs est admise relativement peu fréquemment sur les navires.

Le fret des navires armés au long cours.

« *Diverses marchandises* » et lest dominant les divers autres frets (Tab. LXVII). Les passagers restent rares jusqu'en 1928, où le trois-mâts lorientais *Joseph Tristan* ramène de Saint-Pierre-et-Miquelon une équipe de sauteurs de morues⁸.

Tab. LXVII – Frets et passagers des longs-courriers

Année	Fret	Nombre	Année	Passagers
1920-1930	Diverses marchandises	41	1921	2
1919-1930	Lest	29	1925	2
1926-1930	Oeufs	19	1927	2
1919-1930	Viande congelée	13	1927	1
1921-1929	Morue salée	9	1928	13
1921-1929	Sel	6	1929	1
1920	Fer (minerai)	3		
1924	Houille	2		
1920	Bois	1		
1926	Fer blanc	1		
1920	Ferrailles	1		
1924	Poteaux de mine	1		
1920	Tôles	1		

⁸ N° 112, *Rôles d'équipages du Quartier maritime de Lorient, année 1929*, cote 9P1 (126), SHD-DM-ALt.

Faute d'en connaître les destinataires, les cargaisons d'œufs que ramènent de Chine les cargos équipés de chambres froides *Réfrigérant* et *Glacière* laissent perplexes ; doit-on comprendre que des négociants commandaient ces œufs pour la consommation des colonies chinoises fixées en Allemagne ?

Les naufrages des caboteurs ou longs-courriers d'Hennebont et de Lorient.

Tab. LXVIII – Caboteurs et longs-courriers perdus entre 1872 et 1936

Port	Nom du navire	Type du navire	Formalités administratives
LO	<i>Saint Pierre</i>	brick-goélette	coulé en mer le 13 février 1872
LO	<i>Nouveau Saint-Émilien</i>	bisquine	perdue sur la côte d'Espagne, le 16 avril 1876
LO	<i>Jeune Mathilde</i>	goélette	perdue en mer le 14 mai 1881
LO	<i>Marie-Isidore</i>	goélette	perdue en mer le 28 avril 1882 près du Conquet
LO	<i>Marie-Amélie</i>	goélette	perdue sur la côte anglaise, le 1 février 1883
LO	<i>Louise</i>	lougre	perdu en mer le 22 novembre 1886
HN	<i>Paul</i>	brick	échoué s'un banc de la baie de Dungarvan (Eire), nuit du 22 au 23 février 1892
LO	<i>Saint Joseph</i>	lougre	coulé en mer le 28 septembre 1894, à 12 milles environ au NNW de Morte Point (canal de Bristol)
HN	<i>Émilienne</i>	brick-goélette	naufage à Morte Point (Devon) le 19 mars 1895
HN	<i>Philosophe</i>	brick	perdu corps & biens entre Lorient & Hartlepool ; sans nouvelles depuis le 22 novembre 1897
HN	<i>V.A.</i>	brick	naufage à Camaret le 13 février 1900
LO	<i>Irma</i>	dundée	naufage le 10 décembre 1902
LO	<i>Rubens</i>	trois mâts	perdu le 17 janvier 1903 sur la côte anglaise, à Milford Haven
HN	<i>Philosophe</i>	brick	échoué dans le port d'Hennebont et dépecé sur place en 1904
HN	<i>Marie-Christine</i>	goélette	naufage sur les côtes anglaises le 15 février 1906
LO	<i>Galathée</i>	goélette	perdu corps & biens le 3 avril 1906
HN	<i>Elisabeth</i>	brick-goélette	coulé en mer le 29 décembre 1907, dans la traversée Swansea-Le Palais
LO	<i>Saint Michel</i>	goélette	perdu corps & biens entre Lorient et Swansea ; aperçu le 2/1/1908 par le vapeur <i>Abertay</i>
HN	<i>Louis-Marie</i>	brick	échoué dans port de Swansea le 9 mars 1910
HN	<i>Marie-Eugénie</i>	goélette	coulée en mer le 29 décembre 1912, 30 milles dans le NO de l'île Vierge
LO	<i>Rose</i>	goélette	naufage le 26 mars 1913
LO	<i>Marie-Émilie-Andréa</i>	goélette	naufage le 28 mars 1913
LO	<i>Vercingétorix</i>	dundée	naufage le 19 septembre 1913 (voie d'eau), 22 milles dans SE du Grand Phare de Goulphar (Belle-Ile)
HN	<i>Anna-Maria</i>	goélette	coulée en mer aux Glénans, 22 janvier 1914
LO	<i>Dacquoise</i>	goélette	naufage le 23 février 1916 (voie d'eau)
LO	<i>Irma</i>	vapeur	coulé au canon, U-boot U 38, le 30 septembre 1916, 25 milles au sud de Wolf Rock
LO	<i>Blavet</i>	vapeur	coulé au canon, U-boot U 38, le 1 octobre 1916, 24 milles dans le SSE de Longships
HN	<i>Marie</i>	goélette	coulée au canon par U-boot U-62 le 10 mars 1917, 15 milles au large de Seven Stones ; équipage perdu
LO	<i>Arvor</i>	vapeur	torpillé le 21 juillet 1918 au nord d'Ouessant
HN	<i>Henry</i>	goélette	perdue corps et bien le 16 janvier 1920, dans la traversée de Bénodet à Cardiff
LO	<i>Henriette</i>	dundée	naufagé le 9 mai 1920
LO	<i>Frédéric</i>	dundée mixte	naufage le 16 juin 1920 (incendie du moteur à 1.30 h du matin, dans les parages du Toulinguet)
LO	<i>Sophia</i>	goélette mixte	naufage en 1920
LO	<i>Ville d'Étel</i>	dundée	naufage le 1 août 1922, à 14.15 h, 10 milles dans le 1/4 SW des rochers du Corbeau (île d'Yeu)
HN	<i>Saint Caradec</i>	goélette	perdue à la côte anglaise (baie de Carmarthen) le 24 décembre 1924
HN	<i>Nénette et Rintintin</i>	goélette	perdue sur les côtes anglaises le 14 octobre 1925 venant de St-Pierre-et-Miquelon
LO	<i>Louis-Madeleine</i>	dundée	naufage le 15 avril 1925 entre les Birvideaux et Belle-Ile
LO	<i>Madeleine Tristan</i>	trois-mâts	naufage le 20 septembre 1930, parages de Penzance
LO	<i>Arez</i>	vapeur	perdu en mer le 8 octobre 1932
LO	<i>Louise et Jean(ne ?)</i>	sloop	perdu en mer le 19 novembre 1932
LO	<i>Boulonnaise</i>	goélette	perdu corps & biens en janvier 1936 au cours de la traversée entre Étel & Cardiff

Entre 1872 et 1930, 41 navires – 13 d'Hennebont et 28 de Lorient – disparaissent au cours d'un naufrage, victimes de la tempête, d'une voie d'eau, d'un incendie ou d'une attaque de sous-marin (Tab. LXVIII).

Entre le 13 février 1872 et le 19 novembre 1932, 16 caboteurs coulent en mer pour une cause non déterminée ; la position de 9 d'entre eux n'est pas précisée. La tempête jettent 9 navires à la côte entre le 16 avril 1876 et le 20 septembre 1930 ; la totalité de l'équipage de la goélette *Nénette et Rintintin*, d'Hennebont, disparaît lors de son naufrage, le 14 octobre 1925. Le même sort tragique échoit à 7 voiliers, entre le 22 novembre 1886 et le mois de janvier 1936. Au cours de la Première guerre mondiale, 4 navires sont attaqués par des U-Boote ; 3 sont attaqués en plein jour au large de la Cornouaille britannique et coulés au canon : les vapeurs lorientais *Irma*, de la Cie Marcesche, et *Blavet*, de la Société de Bois & Charbons F.-M. Le Brise, sont victimes du même U-38 à un jour d'intervalle le 30 septembre et le 10er octobre 1916 ; la goélette *Marie*, de l'armement Joubert, d'Hennebont, est elle victime du U-62 le 10 mars 1917 ; le 21 juillet 1918, le vapeur *Arvor II*, de la Cie Marcesche, est torpillé au large d'Ouessant. Entre le 22 février 1892 et le 9 mars 1909, 3 bricks de l'armement Joubert s'échouent et ne peuvent être renfloués. Le 19 septembre 1913, le dundée *Vercingétorix* et, le 23 février 1916, la goélette *Dacquoise*, de Lorient, sont victimes d'une voie d'eau et coulent au large ; les équipages sont recueillis par des navires de passage, tout comme celui du dundée mixte *Frédéric*, victime de l'incendie de son moteur, le 16 juin 1920.

Bilan et conclusion.

Entre 1870 et 1938, 210 navires immatriculés dans le Quartier maritime de Lorient – 179 attachés à Lorient et 31 à Hennebont – sont armés au bornage, au cabotage français, au cabotage international et au long-cours. Durant le dernier tiers du XIX^e siècle, les flottilles se composent essentiellement de voiliers, auxquels se mêlent quelques petits vapeurs, actifs sur les parcours de proximité. Dès les premières années 1890, des cargos à vapeur d'une jauge régulièrement croissante au fil du temps entrent en service. Leur présence sur le trafic charbonnier s'impose au début du XX^e siècle, sans parvenir à en évincer les voiliers purs. Quelques unités – plus encore les vapeurs que les voiliers – sont victimes de la Première guerre mondiale, sans le trafic Lorient-Pays de Galles cesse. La paix revenue, les vides des flottilles lorientaises se comblent avec l'aide du Ministère de la Marine. Ce dernier met en effet à la disposition des armateurs des vapeurs construits dans ses Arsenaux ou acquis à l'étranger ; sont ainsi immatriculés à Lorient le *Mousse Le Moyec*, lancé localement en 1922⁹, et deux cargos réfrigérants longs-courriers, acquis en 1920 par l'État, et attachés en 1924¹⁰. Le cabotage côtier et le trafic vers les ports charbonniers britanniques reprennent activement dès 1919, avant de fléchir durant les années 1930, victimes de la concurrence des navires extérieurs à Lorient, plus gros porteurs, ou, en ce qui concerne le petit cabotage et le bornage, de la vétusté des flottilles et du transport ferroviaire.

L'armement à Hennebont concerne fondamentalement une société familiale pluricéphale, les Joubert, et une entreprise industrielle, les Forges. Quelques indépendants possèdent des voiliers dont l'activité s'oriente vers le cabotage national. Jusqu'à la dernière

⁹ L'entreprise Marcesche bénéficie ainsi d'une cession à taux bonifié, entérinée par un sous seing privé (Folio 144, *Registre de francisation de la Douane de Lorient, années 1918 à 1924*, cote P 1763, ADM Vannes).

¹⁰ La Compagnie des Transports Frigorifiques, dont le siège se trouve à Paris, attache à Lorient les cargos *Glacière* et *Réfrigérant*, qu'elle a acquis dans les mêmes conditions que la Cie Marcesche et qu'elle revend à l'étranger en 1931 (Folios 124 et 125, *Registre de francisation de la Douane de Lorient, années 1918 à 1924*, cote P 1763, ADM Vannes).

décade du XIX^e siècle, le trafic d'Hennebont à l'international dépasse celui de Lorient, avant de lui céder le pas jusqu'à la Première guerre mondiale, après laquelle il décline nettement.

L'armement lorientais montre deux aspects. D'abord basé sur la société quirataire, pratique ancienne en Morbihan, il tend à la fin du XIX^e siècle vers une concentration dans les mains d'entreprises dont l'influence économique s'appesantit grâce à des échanges accrus avec le Royaume Uni – basés sur l'importation de charbon et l'exportation de poteaux de soutènement pour les mines galloises – ainsi que quelques échanges avec les ports d'Europe du Nord, de la Péninsule ibérique et d'Afrique du Nord ; ces négociants contrôlent le cabotage international, laissant à des capitaines au cabotage ou à de petites associations le soin d'armer des borneurs ou des caboteurs actifs au « tramping » entre ports français, pour des échanges traditionnels. Le poids économique du port de commerce de Lorient, construit à Kergroise entre 1910 et 1920, va croissant ; il connaît son pic d'activité en 1929, avec le débarquement d'un total de 438.000 tonnes de fret, dont 218.354 de charbon ; ce dernier chiffre s'accroît encore en 1930, passant à 261.954 tonnes, puis en 1931, où il atteint 270.385 tonnes¹¹. Durant l'Entre-deux guerres, Lorient surpasse clairement ses rivaux du Sud-Bretagne, à l'exception du pôle Saint-Nazaire-Nantes. La Seconde guerre mondiale brise une mécanique bien rodée quoiqu'elle montre des signes d'essoufflement depuis 1933¹³⁹.



¹¹ *Statistiques de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Morbihan*, cote 5ETP 832, ADM Vannes.

