

MARINS ET OUVRIERS DU QUARTIER DE PORT-LOUIS / LORIENT 1734 -1787

Louis Le Ruyet

*« Ah ! Ne jamais sortir des nombres et des êtres »
Ch. Baudelaire*

Introduction

Pourquoi aborder un sujet qui a été étudié en partie dans une thèse de doctorat¹ ? Pour tenter, dans la période du milieu du XVIII^e siècle, la plus cruciale pour que la France, pour qu'elle puisse continuer à tenir son rang parmi les puissances maritimes, de déterminer et de décrire les ressources humaines dans des quartiers maritimes des « Classes » de Port-Louis et de Lorient. Même si un quartier maritime, territoire particulier du « régime des Classes » institué par le roi, ne peut donner qu'une image particulière des ressources humaines du royaume, celui de Port-Louis et de Lorient qui lui succède, est celui auquel le roi met à la disposition de la grande compagnie de commerce française, celle des Indes, la totalité de ses ressources. Des nombres, des chiffres, des nombres d'individus qui quantifient pour l'essentiel, la capacité à produire des navires et de les armer pour le commerce et pour la guerre contre l'ennemi principal l'Angleterre. Les flottes marchandes et militaires des marines des grandes puissances commerciales européennes s'accroissent encore puisqu'entre 1762 et 1787, alors qu'il faudrait 350 navires pour renouveler les flottes, la production atteint près de 520. Il va de soi que ces nombres s'appliquent aux hommes de chantiers (charpentiers, perceurs, calfats, voiliers, cordiers, poulieurs), mais aussi à ceux qui naviguent : mousses, novices, et surtout matelots professionnels et leur maîtrise, dont les maîtres d'équipages, levés par le roi pour servir selon la contrainte des Classes. Avec les conflits commerciaux et coloniaux aux Indes entre La France et l'Angleterre, les navires de la Compagnie française des Indes qui partent de Lorient, transportent 6100 soldats² ; les relevés des rôles par les Amis du SHD à Lorient indiquent plus de 22000 embarquements de soldats, sur 125000 embarquements vers les îles, escales et comptoirs de la Compagnie en Asie ou en Amérique. Pendant la Guerre de Sept ans, (1756-1763), les navires anglais tiennent la mer par tous les temps et parviennent, surtout après la défaite de la flotte du Ponant, dans le combat naval de la bataille des Cardinaux, en baie de Quiberon, au Sud de Lorient, en 1759, à assurer le blocus des ports français. La prise des vaisseaux marchands français, particulièrement celle de l'Amiral Boscawen en 1755, qualifiée de rafle, puisqu'effectuée avant la déclaration de guerre, remplissant les pontons-prisons anglais de Plymouth, a été la grande réussite navale anglaise. En 1757, après le combat de la prise du *Duc d'Aquitaine* par les Anglais après son escale de Lisbonne, la mortalité sur ce navire atteint après le combat près de 14% des

¹ ZERATHE (Ph.), Les Gens de mer du département maritime de Vannes, fin XVII^e siècle, fin XVIII^e siècle, métier, statut, identités, Doctorat d'Histoire, Paris I, 1999-2000,

² ASHDL (Amis du Service historique de la Défense (SHD) Lorient) La vie à Bord, in R. Estienne, Les Compagnies des Indes, p.136, Gallimard, 2013 voir aussi la mise en ligne sur le site mémoire des hommes du SHDL

navigants, (pour une moyenne 8,6% sur 125000 embarquements du début de la compagnie aux années 1780). La répartition catégorielle des mousses, novices et pilotins révèle des besoins insatisfaits en nombre de personnels matelots qualifiés. Il faut former des matelots. Sur *Le Phélippeau* qui navigue pour l'Île de France, entre mars 1755 et février 1757, le nombre de novices embarqués, atteint 33 pour 42 matelots confirmés. Sur *Le Brillant*, allant au Québec en 1758, pour 80 matelots, 71 novices sont embarqués, dont 11 charpentiers, mais ces derniers, même s'ils embarquent pour la première fois, sont qualifiés, comme les calfats, dans leur métier à terre. Sur ce navire, le nombre des officiers mariniers, 86, renforce l'idée du besoin de formation de ces novices. Ce navire est un véritable navire école. Sur les 125000 embarquements, la Compagnie, forme, sur ses navires 10000 mousses et près de 8000 novices que la marine du roi pourrait utiliser. La course, sur les navires frétés par le roi, ne forme pas, elle conduit des hommes avides de parts de prises, à tenter une aventure, mais la tentative s'arrête souvent à la perception des avances. En 1779, sur le corsaire nantais *Le Housard*, 65 hommes désertent sur 135 embarqués, 6 mousses sur 14, 5 novices sur 38, alors qu'il n'y a qu'un seul mort, on peut se demander s'il a « servi ».

Le nombre, donc, car il a décidé de l'issue des conflits sur mer au XVII^e comme de ceux du XVIII^e siècle. J.R. DULL en fait le constat en fin de ce siècle : « *Toutes les marines du XVIII^e siècle étaient limitées par le nombre de leurs marins* ». Nombre des marins qui mesure la force navale britannique. Nombre des marins français qui s'approche de celui de la Navy durant la guerre d'Indépendance américaine³. Au XVII^e siècle, comme au XVIII^e, « *il n'est de richesse que d'hommes* (Vauban) ». Mais ces hommes, ces individus, êtres de chair, ont humainement vécu ces conflits dans leur propre chair, mais aussi en pensée lorsqu'ils furent emprisonnés, éloignés des leurs. Ils ont compté, ils méritent donc que leur histoire soit contée et « *comptée* ». Il est temps de tenter de résumer par le nombre l'histoire de ces hommes qui ont constitué la base de la société lorientaise et le substrat démographique du « territoire » maritimo-fluvial de Port-Louis - Lorient au XVIII^e siècle, un territoire littoral de compétences humaines, dans les métiers de la navigation à la pêche et au commerce, mais aussi dans ceux de la construction navale.

Les armements commerciaux ont fait de Lorient un port de commerce et militaire. Les compétences des marins à la pêche constituaient un vivier de ressources pour la navigation. Mais les constructions de navires sur les rives du Scorff en ont fait un chantier, vraie manufacture pour l'époque, de navires de commerce, et de navires de guerre en même temps, lorsque le roi reprend l'arsenal.

Les constructeurs, puis les ingénieurs-constructeurs, et les hommes de la construction navale, les autres maîtres ou ouvriers du port, associés à cette activité ont marqué de leur pas les premières marches de la création de Lorient. Et pourtant, qui sait le rôle joué au XVIII^e siècle par Groignard, Cambry, Caro, les constructeurs et les personnels maîtres entretenus par la Compagnie, les Costiou, Bretteville, Perrin, Mottelonde⁴ et leurs confrères dans la formation de ces hommes de métiers⁵. Qui sait l'importance de ces « Gens de mer » dans le destin des activités commerciales du port de Lorient, et le rôle de leurs capitaines, souvent des Malouins, dans la formation de leurs enseignes, de leurs lieutenants, des pilotes, des officiers mariniers, sans minimiser celui de l'administration des Classes du quartier maritime du Port-Louis avec les Clairambault, Delavigne-Buisson, Bourhis et bien d'autres commissaires, commis et écrivains des « Classes », qui vivent dans leur profession, un attachement à ces êtres.

³ DULL (J.R.), Choiseul, sauveur et reconstruteur de la marine française, in *Les Marines de la Guerre d'indépendance américaine*, Histoire maritime, PUPS, 2013.p.56

⁴ LE RUYET, in Endogamie. De l'élite ouvrière de la construction navale ... in Bulletin SAHPL N° 38, 2009-2010.,pp 137-144

⁵ BEAUCHESNE,(G.), Histoire de la construction navale à Lorient de 1666 à 1770,Vincennes, SHM, 1980

Des historiens se sont penchés sur l'étude des « Gens de mer » : en particulier, A. Cabantous⁶, T.J.A. Le Goff⁷, sans oublier ceux qui ont fouillé et creusé, gravé les sillons de l'histoire des navigations. On ne saurait tous les citer de manière exhaustive pour celles méditerranéennes, mondiale des compagnies de commerce européennes. Mais pour l'épopée des navigations et des navigants dans le quartier du Port-Louis, deux noms émergent Philippe Haudrère⁸ et Gérard Le Bouédec⁹. Un mémoire de maîtrise de Philippe Zérathe¹⁰ a aussi été consacré, en 2000, aux « Gens de mer » du Quartier du Port-Louis entre 1751 et 1764 étendu dans sa thèse à ceux du département de Vannes jusqu'en 1776. Geneviève Beauchesne a réalisé un ouvrage qui décrit les travaux des premiers et les actes professionnels sur les chantiers qui aboutissent à la réalisation du navire¹¹. D. Robin fait de même pour la pêche dans ce quartier, tandis que les marins de la Compagnie des Indes apparaissent en pleine clarté dans les travaux de Philippe Haudrère¹². L'édition des travaux de la thèse de Catherine Guillevic vient heureusement s'ajouter à cette belle bibliographie¹³. Des passionnés d'histoire, les Amis du Service Historique de la Défense à Lorient, (ASHDL)¹⁴ se sont investis dans les travaux de saisie des rôles des armements de la Compagnie des Indes, travaux préparés, mise en ligne incluse par Jean-Michel André¹⁵. Ce dernier réalisant un ouvrage sur les engagés de la Compagnie des Indes. Une brillante étude généalogique de Christian Le Duic¹⁶ nous donne une relation précise de la vie de ses ancêtres pêcheurs et navigants de la Compagnie des Indes dans le quartier du Port-Louis mérite d'être aussi signalé.

Cet article apporte ici une bien modeste part à leur contribution à la mémoire collective de ces « Gens de mer », hommes qui constituent une société à part dans le flot des migrants qui viennent à Lorient gagner leur pain quotidien. « *Regardez déferler la vague de l'océan et vous apprendrez à connaître la mer, observez le mouvement des hommes et vous pourrez chercher à les comprendre* ».

Il faut reconnaître que les chiffres et les nombres qui servent pour les compter ne passionnent pas intrinsèquement. Les nombres éclairent les sentiments, comme des échelons du degré de la souffrance que la plupart de ces hommes ont ressentie dans l'exercice d'un métier difficile, marin ou ouvrier. Et comment intéresser à l'étude de groupes sociaux sans dénombrer, pour marquer l'importance numérique, pour contrebalancer l'effet d'une originalité ou du génie d'un personnage dont la célébrité s'impose d'elle-même et attire de nombreux biographes. La foule ennuie, le personnage éblouit, mais les expériences de vies multiples se brouillent dans l'impersonnalité du groupe. Alors, fions-nous à la perspicacité de Ch. Baudelaire qui nous conseille « *Ah ! Ne jamais sortir des Nombres et des Êtres* », et

⁶ CABANTOUS (A.), *Dix mille marins face à l'océan. Les populations maritimes de Dunkerque au Havre., Étude sociale*, Paris, Publisud, 1991. *Les citoyens du large*, Paris, Aubier 1994.

⁷ LE GOFF (T.J.A.), « Le recrutement géographique et social des Gens de mer bretons à la fin de l'Ancien Régime », in *La Bretagne une province à l'aube de la Révolution*, colloque de Brest, CRBC et SAF, 1989

⁸ HAUDRERE (Ph.), *La Compagnie française des Indes au XVIIIe siècle*, Paris, Les Indes savantes, 2005

⁹ LE BOUEDEC (G.), *Le port et l'arsenal de Lorient, de la Compagnie des Indes à la marine cuirassée*, Paris, Librairie de l'Inde, 1994

¹⁰ ZERATHE (Ph.), *Les inscrits maritimes du quartier du Port-Louis. Origines géographiques et sociales des matelots et officiers marins du Port-Louis et de Riantec.*, Rennes II, NE (non éditée)

¹¹ BEAUCHESNE (G.), *ibid.*

¹² HAUDRERE (Ph.), *ibid.*

¹³ CATHERINE GUILLEVIC, *L'impact d'une ville nouvelle : Lorient et la Compagnie des Indes dans la Bretagne du XVIIIe siècle*, PUR, Rennes, 2015

¹⁴ ASHDL, *Mémoires des Hommes*, travaux publiés sur le site internet de la Défense, www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr

¹⁵ ANDRE (J.M.), *Les engagés de la Compagnie des Indes. Marins et ouvriers 1717-17770*, Service Historique de la Marine, Vincennes, 2003.

¹⁶ DUIC (C.), *La famille LE DUIC, trois siècles d'aventures maritimes et de pêches en Bretagne Sud*, Duic auto édition, 2002

méditons aussi, avec V. Hugo : « *Oh ! Combien de marins...* », pour enfin compter nos « Gens de mer du quartier de Port-Louis / Lorient », avant de tenter de saisir des bribes de l'histoire de ces êtres, « gens d'ici », qui, par la présence à Lorient de la Compagnie des Indes sont les témoins de la naissance de la mondialisation du commerce.

Prétendre connaître le milieu des Gens de mer, ne peut se justifier par l'écriture d'un mémoire¹⁷ voire d'une thèse, mais vivre dans ce milieu le temps d'une vie parmi celui des ouvriers de la construction navale à Lorient et dans les communes dans lesquelles ils sont encore présent, est particulier à l'auteur. Ce qu'il apprend à la lecture des auteurs cités, et par l'étude des « matricules » des « Gens de mer » dans lesquelles ils sont dénombrés, celles, instituées dans le régime dit « des Classes », est maintenant disponible pour les navigants dans les lieux de mémoire¹⁸. L'ajout des connaissances des matricules des ouvriers de la construction navale permet de chercher à dresser un essai de synthèse des événements majeurs de leurs existences dans la période étudiée.

Pour raconter cette histoire, il faut définir en premier lieu, ce qu'est le « Système des Classes » : un outil pour la maîtrise du territoire, évoquer ses objectifs et son fonctionnement. Pour illustrer, il convient de présenter ensuite les matricules du quartier du Port-Louis dressées en 1751 (dont deux registres cotés 2P72 & 2P73 au SHD Lorient et le supplément découvert à la lecture de la table alphabétique). L'existence d'un troisième registre mis au jour¹⁹, (que l'on peut reconstituer numériquement et alphabétiquement), est prouvée, puis une matricule des ouvriers de la ville de Lorient, établie en 1764 (2P72), est étudiée.

Une analyse quantitative récapitulative de ces matricules s'intéressant à la démographie du Port-Louis, des villages de Riantec, sa « paroisse mère », puis à celle du quartier et de la ville de Lorient permet de mieux connaître les inscrits. Enfin une conclusion essaie de présenter une vision plus élargie du quartier dans le temps, en examinant la pêche, la navigation au long cours et les ouvriers qui y sont immatriculés avant 1741 et après, jusqu'en 1787.

Les chiffres, qui sont annoncés peuvent être retrouvés dans le mémoire de maîtrise d'histoire moderne sur les ouvriers de la matricule au XVIII^e siècle²⁰, dans le master qui le suit²¹, et dans la thèse de doctorat de Philippe Zérathe déposés au Service Historique de la Défense à Lorient. Ce travail essaie d'aider à compléter la connaissance des milieux sociaux des ouvriers et navigants qui sont à l'origine de la majorité du peuplement du grand Lorient d'aujourd'hui.

1 - Le « Système des Classes ». Les objectifs. Un outil pour la maîtrise des populations littorales du royaume.

1-1 Le contexte historique du siècle

La mondialisation du commerce apparaît dès le XVI^e siècle mais s'inscrit, par les conflits de puissance sur mer qu'elle génère, dans la fin de celui-ci, mais aussi au cours du XVIII^e siècle. On peut ainsi qualifier un grand siècle de combats qui s'étend jusqu'au début du XIX^e siècle. Il a pour vecteur une européanisation de la compétition pour la suprématie commerciale, mais aussi pour le prestige culturel, réel de « l'esprit français », qui apparaît

¹⁷ LE RUYET (L.), Les ouvriers de la matricule à L'Orient, de 1750 à la veille de la Révolution, sd. G. LE BOUEDEC, UBS Lorient, 2003

¹⁸ SHD, Site Mémoire des Hommes du SHD, ibid.

¹⁹ LE RUYET (L.), Les ouvriers de la matricule à L'Orient, de 1750 à la veille de la Révolution, Master I, sd G. L. BOUEDEC, UBS Lorient, 2003

²⁰ LE RUYET (L.), ibid.

²¹ LE RUYET (L.), Migrations ... des immatriculés... de 1666 à la Révolution dans les quartiers de Port-Louis et Lorient, Master II, sd G. Le BOUEDEC, UBS Lorient, 2005

dans la « République des Lettres ». Ce siècle révèle l'apparition de la sensibilité dans les arts, et de l'hygiène parmi le peuple qui s'instruit et commence à goûter aux produits exotiques de la course commerciale, apportant ainsi à certaines classes populaires, actives dans ces mouvements, quelques parts de jouissance de l'existence, état jusqu'alors réservé à la bourgeoisie, au clergé «titré » et à la noblesse.

1-1-1 Des nombres.

Le XVI^e siècle place les rivages atlantiques au cœur de la lutte des nations occidentales qui s'affirment maritimes. La Hollande, qui a bénéficié de l'aide des « merchant adventurer » anglais pour sa libération du joug espagnol, a tout de suite cherché à imposer son hégémonie sur la mer ouverte, par l'irruption, dans les espaces maritimes, des découvertes portugaises et les possessions des deux puissances ibériques. La France, avec Richelieu a attendu ensuite le XVII^e siècle pour se lancer dans cette course à la puissance maritime. Louis XIV et Colbert en ont fait un élément de leur stratégie et de leur politique économique, commerciale et industrielle. Après l'Angleterre et les Provinces Unies, les chantiers navals et les manufactures, industries d'un commerce omniprésent, composent alors le paysage français. Pour situer le commerce français, les importations des « colonies » d'Amérique et d'Afrique passent, de 1716 à 1754, de 12 à 34%, les exportations de 4 à 15% des importations et exportations totales qui sont toutes deux multipliées par 6 entre ces deux dates (et multipliées par 10 en 1787). La longue « seconde guerre de cent ans » (1689 -1815) entre la France et l'Angleterre révèle que, si les industries peuvent rivaliser, la contrainte démographique gouverne les conflits. La France perd sa séculaire avance sur ce plan. Richelieu avait compris qu'il fallait, pour armer une flotte commerciale ou royale, recruter et former un personnel de navigants et de spécialistes de la construction navale. Le « Système des Classes » constitue une originalité qui dote la France d'un moyen de recensement de l'existant, qui va, par l'activité maritime, se développer. Ce mode de recrutement des personnels pour armer les vaisseaux de la marine royale atteint son apogée à la fin du XVIII^e siècle, lors de la guerre d'Indépendance américaine. Hélas, avec la guerre de Sept Ans, au milieu du siècle, la France disparaît des grandes nations coloniales pour un siècle. Les « Gens de mer » constituent cependant pour le pays un atout décisif dans cette course à la puissance maritime qui durera plus d'un siècle. Scipion de Castries le relève dans ses *Souvenirs maritimes*, cité par Philippe Bonnichon²² « *Sans le commerce, outre que la marine de guerre deviendrait inutile, elle [ne] pourrait pas exister car elle n'aurait pas de matelots. C'est le commerce qui forme les matelots et la marine les emploie pour l'utilité du commerce* »

En premier, lieu parce que l'importance numérique de cette population, qui constitue un volant de professionnels limités en nombre, va influencer considérablement l'issue des conflits sur mer du milieu du XVIII^e et qu'elle décide du sort réservé à nos possessions aux deux Indes. La France ne disposait plus d'une croissance démographique supérieure à celle des autres nations et ce fait est à l'origine de notre déclin commercial et politique, alors que nos connaissances scientifiques et notre système économique colbertiste pouvaient nous valoir de distancer nos adversaires. Notre conviction est que la victoire des Anglais fut celle de la formation de leurs équipages. Le nombre de leurs matelots et la discipline à bord sont les deux critères qui déterminèrent leur succès. La Bretagne depuis le début du XVI^e siècle, voire même lors de la fin du siècle précédent pour l'Espagne en guerre avec les Provinces Unies, avec ses ports militaires, Brest et de commerce, Saint-Malo et Nantes, est devenue un territoire décisif de l'enjeu maritime international. Le port de Saint Malo s'avère être, après ceux normands du Havre et de Honfleur, un précurseur en Bretagne dans la fourniture des armateurs et des équipages qui vont découvrir les espaces ibériques et portugais. Une nuée de

²² BONNICHON (Ph.), Les missions de la Marine française, in Les Marines. De la guerre de l'indépendance américaine, 2013

petits ports bretons arment au cabotage mais surtout à la pêche à la sardine pour ceux du Sud - Bretagne. La naissance de Lorient, port mixte (Lorient et Nantes sont aussi militarisés par leurs chantiers de constructions navales pour le roi), renforce le pôle commercial malouin comme celui militaire de Brest. Le quartier des Classes du Port-Louis fait selon l'ordonnance du 30 novembre 1734 partie du département de Vannes qui inclut aussi les quartiers de Vannes, Belle-Île, Auray, Hennebont. Il deviendra plus tard en 1771 le quartier et département de Lorient qui supervisera dès 1775 les autres quartiers effectifs : Vannes-Auray (51 paroisses), Belle-Île (6 paroisses), Le quartier de Port-Louis - Hennebont devenu de Lorient comprenant 15 paroisses. Le quartier initial du Port-Louis va jouer un rôle important dans la fourniture des « Gens de mer » aux navires de la marine royale. Jugeons en :

-1629 : La marine du Ponant recensée par Leroux d'Infreville peut fournir 5630 matelots

-1671 : Le département de Vannes fournit 2165 inscrits dont 800 pour le seul quartier du Port-Louis

-1751 : La matricule des paroisses du quartier du Port-Louis atteint 1944 inscrits à la fin des inscriptions de celle commencée en 1750, mais celle spécifique à la paroisse Saint-Louis de Lorient en rajoute 2400 de 1751 à 1760.

On mesure l'importance du quartier dans le système de recrutement des équipages de la marine royale. Même sans l'existence de la Compagnie des Indes à Lorient, mais avec une hypothétique présence d'une compagnie malouine qui eut pu opérer au (ou du) Port-Louis comme avant la seconde Compagnie, les inscrits du quartier du Port-Louis ont plus que doublé en 80 ans. Avec Lorient et la présence de la « Grande Compagnie », leur nombre est multiplié par 6.

1-1-2 Des hommes

Par décision royale d'un souverain qui veut aussi régner sur les mers par le commerce, comme les Provinces Unies, ils sont qualifiés par l'État de « Gens de mer ». Duhamel du Monceau remarquera « *la simplicité et l'économie avec lesquelles le Hollandais font leur navigation, ils n'en sont pas moins grands hommes de mer, bons soldats dans l'occasion : les Anglais paraissent...ils en valent moins encore* ». Quant au Français il considère que l'homme qui a fait quatre ou cinq campagnes « *est plus marin que sa mère* »²³ !

Au moment où s'engagent les hostilités avec l'Angleterre, en 1742, après trente ans de paix à l'issue de la guerre de succession d'Espagne (1701 à 1713), l'art de la construction navale et la qualité de nos navires égalent celle de nos concurrents. Mais le nombre de nos marins, et sans doute un peu leur manque de formation technique et disciplinaire, ne peut forger des équipages qui « tiennent la mer » par tout temps. Les prises de nos navires par les ennemis, dans les parages de Sumatra par le commodore Barlet en 1745, puis celle en particulier lors de la rafle « l'attentat » de novembre 1755, par l'Amiral Boscawen, accroissent ce handicap (6000 hommes et 1500 soldats sur 300 navires de commerce et de pêche, pris avant le conflit) accélèrent l'issue des conflits. Après le « honteux » traité de Godeheu, négocié aux Indes orientales en octobre 1754, pour la paix avec l'Angleterre, la France renonce à un empire, paix que les Anglais rompent deux ans après ! Le conflit de la guerre Sept Ans est un véritable désastre pour la France. Mais ce qui nous conforte dans la valeur de la Marine de la France, lorsque le roi le décide, est le formidable redressement de notre puissance maritime accompli sous les secrétariats d'État des Choiseul, Praslin, Sartines, qui nous permet de vaincre en Amérique et d'espérer à nouveau une grande compagnie de commerce en fin de siècle, pour le moins une marine de découverte et de progrès des sciences. Nous pensons que la formation de nos marins s'est améliorée et que la flotte a atteint un niveau convenable pour rivaliser à matériel égal avec nos adversaires. Les « Gens de mer »

²³ Expression qui indique que les femmes ne peuvent exercer le métier de marin

en France mieux formés à la guerre, valaient bien ceux des Anglais et des Hollandais, particulièrement ceux du quartier du Port-Louis qui s'étaient formés au long cours au commerce et à la course grâce aux malouins.

Essayons donc de définir le nombre de nos marins, ceux qui firent partie des 55000 hommes que l'on pourrait lever et que la nation espérait à la mise en vigueur du « Système des Classes ».

1-2 Le système des classes

1-2 -1 Historique

La connaissance des usages du « Système des Classes » au XVIII^e siècle est difficile à acquérir par l'examen sommaire des matricules, ces documents de type registres, sur lesquels sont portés les identités et les caractères principaux des marins et des ouvriers que le roi a décidé d'enrôler pour constituer les équipages des navires de sa marine. Dès 1627²⁴, l'Édit de Richelieu prévoit le format de la Marine qui sera de 45 navires de 400 à 500 tonneaux. Les « états » des équipages devront comprendre « *les capitaines, maître conducteurs, pilottes, charpentiers, callefacteurs, canonniers, matelots, mariniers, manouvriers, et tous les hommes des métiers de la mer* » ainsi sont définis « *les Gens de mer* ».

En 1629, l'inspection du commissaire général de la marine Leroux d'Infreville permet d'obtenir, pour les Gens de mer du Ponant, un état de « 5630 matelots, 60 capitaines, 16 patrons de barques, 500 maîtres d'équipages, 500 charpentiers et 200 canonniers ». Bien que ne représentant au XVIII^e siècle que près de 7% des « Gens de mer » les charpentiers sont déjà nombreux parmi ceux-ci. Remarquons que nous ne savons pas si l'effectif des matelots inclut celui des mousses et des novices. Les ordonnances suivantes de 1631, 1647 et 1655 jettent les bases de la discipline et des privilèges consentis à ces premiers inscrits. Mais on ferme encore les ports du Poitou par ordonnance en 1665, pour rafler les marins, les recrutements n'étant pas suffisants pour les guerres du début de règne de Louis XIV.

L'Ordonnance de 1647 prévoit des « *exemptions aux pilotes, mariniers, matelots, canonniers au service de Sa Majesté dans les armées navales de toute contribution d'étape, de logement des gens de guerre, guet, garde côte, de poursuites pour dettes, d'accepter tutelles et curatelles, collecte des tailles, séquestres, garde de biens et régimes de fruits et autre charges de la ville, mis pas de dégrèvement de taille, pendant leur temps de leur service* ». Les exemptions et les omissions d'inscriptions, voire les corruptions, ne facilitent pas l'application, et le recours à la « presse » s'avère encore nécessaire, (particulièrement en 1672, année de la grande presse, jusqu'en 1674 à Saint-Malo, et selon Zérathe jusqu'au début du XVIII^e siècle).

Les Ordonnances de Saint-Germain en Laye, de 1667 à 1668 constituent les premières Ordonnances sur les Classes. Celle de septembre 1669 prévoit « l'enrollement » de 55000 marins. Cette liste nominative des matelots de Bretagne et de leur division en classes, des *rolles* ²⁵ établis par les lieutenants généraux, aidés d'un commissaire de la marine, reçoivent les inscriptions dans les paroisses maritimes. Celles-ci sont divisées par évêchés en autant de fractions « *qu'il est nécessaire pour former des équipages de 300 hommes chacun, de tous les officiers mariniers...* ».

Celle du 6 mars 1671 divise la Bretagne en trois départements des classes, Saint-Malo, Brest, Vannes. Dans l'évêché de Vannes, les classes étaient appelées en mars. Au total, entre 1672 et 1676, elles constituaient un réservoir d'inscrits de 2060 hommes soit environ 4% de l'objectif initial de recrutement. Sur ceux-ci le quartier de Port-Louis comptait 800 inscrits.

²⁴ CAPTIER (J.), *Etude historique et économique sur l'inscription maritime*, Paris, V. Giard & E. Brière, 1907

²⁵ JOUAN DE KERVANOEL (M.M.), *Le système des classes à Saint-Malo au XVIII^e siècle XXXX ?* Thèse d'histoire du droit, sd Petiot, Paris

En 1686, T.J.A. Le Goff estime, selon Botta, Buti, Lespagnol²⁶ un enrégimentement de 43000 hommes, les 55000 ne seraient atteints qu'en 1787. Sur ceux-ci le quartier du Port-Louis représente près de 2% en 1686.

« En 1671 déjà, nous avons pu relever les premières inscriptions au Port-Louis, à Plœmeur, à Groix, divisés en cinq classes et à Hennebont en quatre²⁷ ». Celles-ci servaient à tour de rôle.

Les contraintes et les contreparties liées à l'inscription se résument ainsi:

- la durée de l'embarquement ne dépasse pas 6 mois mais la solde entière n'est versée que pour cette période. Lors de la levée (appel de la classe), ils perçoivent 3 mois de solde d'avance. Ils ne peuvent abandonner le service tant qu'ils n'ont pas été payés par l'écrivain du roi embarqué et congédiés,
- les matelots doivent demander un bulletin sur parchemin avec leur signalement, domicile, classe, année de service. Sans bulletins, si non enrôlés ils ne peuvent s'embarquer sur les vaisseaux marchands. Dès la publication du rôle de service, les matelots ne peuvent s'absenter sans prévenir le commissaire qui a signé le rôle,
- les patrons et maîtres de barque qui entretiennent à bord un garçon de 15 à 22 ans sont exemptés. Les officiers marins doivent se présenter deux fois l'an devant le commissaire des Classes.

Toutes ces dispositions seront modifiées par nécessités pécuniaires avec les modifications concernant d'une part, la demi-solde qui ne fut plus octroyée qu'aux marins âgés et hors d'état de servir, après un minimum d'années de service au lieu d'être versée à toute attente de levée de la classe. D'autre part, suite à la nouvelle revue générale des « Gens de mer » (Maurepas, 1724-1727), les appels ne sont plus au tour, mais de ceux qui n'ont pas été levés les années précédentes. Après 1741 puisque la classe de service ne représente plus que le quart ou le tiers des besoins, on appelle ceux qui ont le moins et le plus anciennement servi dans quelque classe qu'ils fussent distribués.

Il convient maintenant de définir plus précisément quelques distinctions des inscrits, celles des *mousses*, *novices*, *matelots* et *officiers marins* :

- mousse, (Ordonnance de 1681), nom des garçons qui balaient et servent sur le navire n'étant pas assez forts pour être matelots,
- novices : (Ordonnance de 1647) sont des garçons âgés de 15 à 22 ans entretenus à bord par des patrons et maîtres de barque, qui après 6 mois de service sont couchés sur le rôle des classes et qui ne sont incorporés à la classe de service qu'après 2 ans au service des maîtres. L'Ordonnance de 1681 fixe à 18 ans la limite d'âge du garçon qui devient matelot. Ceci suggère que le garçon qui commence à naviguer à 15 ans est inscrit comme novice entre 15 ans et demi et 17 ans et peut donc être incorporé à partir de 17 ans et demi à la classe de service,
- Matelot : s'entend à partir de 1681 comme âgé de plus de 18 ans, mais on vérifie que la première ordonnance est encore appliquée dans la matricule des matelots et officiers marins²⁸,
- officier marinier : ce sont les bas officiers, issus du corps des matelots, et qui les commandent sous l'autorité des officiers de l'état major. Dans les matricules figurent

²⁶ BOTTA (J), BUTI (G), LESPAGNOL (A), Les moyens de l'échange maritime, in Les Français, la terre et la mer XIIIe, XXe SD de Cabantous (A), Lespagnol (A), Péron (F.)

²⁷ LE DUIC (Ch.), communication verbale source non précisée mais sûre

²⁸ 2P73, matricule des officiers marins et matelots de service, février 1753, extraction de la matricule des novices de René Cadiou de Plougonvelin, âgé de 22 ans

les officiers de métiers : charpentiers, calfats et voiliers qualifiés « non mariniers » dans l'encyclopédie de Duhamel Du Monceau, mais qui ont acquis le statut d'officiers mariniers : « *aristocratie ouvrière de la maistrance, proche des matelots dont elle était issue, apprentis et ouvriers propres aux travaux des ports* ».

Les levées pour le roi, « *sont d'autorité* » pour la course, les équipages sont d'engagements et les étrangers sont acceptés. Les volontaires pour la Compagnie des Indes reçoivent un quart de la paie en sus. Selon l'Ordonnance, sont exemptés :

- les capitaines, maîtres et pilotes après 4 ans de navigation, mais lors de leur réception ils sont quand même portés sur la matricule,
- les maîtres de chaloupe s'ils ont à bord un garçon (apprenti, novice) de 6 de 18 ans, mais s'ils s'arrêtent un an, ils perdent l'exemption.

Dans les faits en situation de paix ou de guerre, on préserve : les célibataires chargés et les « vieux », mais aussi les maîtres de gabarres, à qui on délivre des autorisations de naviguer en temps de paix, les matelots « *passagers* » des bacs mais pour lesquels l'officier des classes sait qu'il devra obtempérer au prochain rappel. Pour exemple, au début de la guerre de Succession d'Autriche, en 1742, le roi refuse la levée de 30 pêcheurs à Groix. Mais pendant la guerre de Sept Ans, Charles Clairambault (fils) ²⁹, officier des classes au Port-Louis est incité par le ministre à lever tous les sujets en état de servir.

Les gardes côtes des îles, dont certains reçoivent une formation de canonier sont aussi préservés.

On mesure ici la difficulté de la tâche de l'officier des Classes qui doit à la fois tenir compte des contraintes réelles des inscrits et du devoir à satisfaire à sa mission. Le père de Clairambault, prénommé aussi Charles, commissaire aux classes du Port-Louis, qui avant son fils avait exercé la tâche, se retira au Port-Louis pour y mourir en 1725, « *aimé de ses inscrits* ».

1-2-2 Le travail des officiers des classes du quartier et des commis

L'officier des classes du quartier se débrouille pour obtenir un consentement, plutôt qu'une justice dans les conflits qui peuvent naître entre les inscrits qui le sollicitent, (les marins considéraient d'ailleurs plus les avis du commissaire). Les justices seigneuriales ne s'exerçaient pas ou s'exerçaient mal à Lorient et au Port-Louis. Lors de la levée, le commissaire ou le commis, se rend dans les paroisses, verse les avances, conduite comprise (frais de déplacement). Une part est versée aux familles, le reste sert à l'équipement du marin. Le rôle définitif de levée est envoyé à l'officier du Port qui, à leur arrivée au port, distribue les recrues sur les vaisseaux. A Brest, nourris et logés les marins reçoivent la demi-solde, mais participent à l'armement du navire sur lequel ils sont embarqués. Ils ne recevront la solde entière qu'à l'armement. Au retour ils seront munis d'un congé.

Après ce rappel du statut, que l'on peut donc attribuer aux inscrits qui subissent le système réglementaire des classes, il faut reconnaître l'honnêteté et la qualité du travail des bureaux « des Classes et des commissaires » (qui durent plus tard se faire aider de syndics). Ces qualités ne furent jamais réellement mises en cause. Verdier, en tournée d'inspection en 1747 dans le quartier, fit même les éloges de Bourhis et de Vaillant, les commis en poste au Port-Louis. Pourtant le Comte d'Estaing estimait en 1764³⁰, évoquant les gratifications secrètes versées par les négociants, ou les mesures de faveur dont bénéficiaient certains marins, que les commissaires étaient vertueux, mais que cela ne préjugait pas de la qualité de leur travail : « *Il est incroyable que l'on se soit flatté que des gens à qui l'on donne trop peu pour vivre puissent s'abstenir de s'assurer une existence honnête, et soient en général assez*

²⁹ LE RUYET, CLAIRAMBAULT (1645-1720) in Naissance d'une paroisse, Naissance d'un chantier, Histoire & Mémoire, N°2 chap.2 page 16, Archives Municipales de Lorient, 2009

³⁰ PERRICHET (M.), opus cité

vertueux pour empêcher les autres de voler et pour ne pas le faire eux-mêmes ». Toutefois, Bourhis fut, en 1770, très critiqué « pour le désordre dans lequel se trouvent les registres des matricules ».

On ne peut éviter de signaler ici, le rôle des employés, soit commis, soit écrivains dont les origines ne sont pas forcément bretonnes. Lorsque la question est posée à l'inscrit de prononcer son nom, il répond, selon l'idiome breton « je suis un Jégo » prononcé « *me zo me ur Jigaou* » le commis peut écrire Jégou comme Jégo. Les articles ou particules sont ainsi parfois non entendus. Mais globalement les erreurs d'orthographe des noms propres restent mineures bien que gênantes pour le généalogiste. Le Gottelier se trouve ainsi inscrit sous Le Coutelier...Cela ne peut que favoriser les rares doubles inscriptions qui apparaissent néanmoins. La saisie des paroisses des nouveaux inscrits peut voir apparaître le mot « Centurion » pour Saint-Thuriau.

Un examen plus attentif des documents d'enregistrement peut permettre de découvrir la manière dont ils sont construits, et, à partir de quelques hypothèses, d'exploiter leur richesse. Il convient de définir les paroisses touchées par le système, de s'assurer du nombre de registres édités dans le quartier qui les regroupent, voire ceux qui s'appliquent au département constitué par ces quartiers.

1-2-3 Les matricules qui existent, celles qui n'existent pas

Intéressons nous aux matricules existantes au Service Historique de la Défense à Lorient, (SHDL). Le tableau suivant permet de les récapituler.

Années et matricules	1751 à 1762	Reg.	Mat.	1764 à 1775	Reg.	Mat.	1776 à 1787	Reg.	Mat.
Officiers mariniers & matelots de service	2P72 2P73 Non	1 ^{er} 2 nd 3 ^{ème} supl.	Pa Lo Pa dont Lo	2P75	1	Q Pt-Louis Sauf Lo	2P82 2P83 (1783 à 1786) 2P84 2P85	1 ^{er} 2 nd	Lo Lo Sauf Plœ Pa Pa
Novices	Non	1		2P76	1	Q Pt-L/Hnt	2P86		
Mousses	Non	1		2P77	1	Q Pt-L/Hnt	2P87		
Ouvriers	Non	1		2P79 (1769)	1	Lo	2P88 (1776-1782)	Q Lo	
Gens de mer Hors des classes de service							2P91	Dpt Lo	

Tableau 1

Légende du tableau : Dpt : Département Mat : Matricule, Reg. : Registre, Q : Quartier, Pt-L/Hnt : Port-Louis/Hennebont, Lo : Lorient, Pa : paroisses, Plœ : Plœmeur, 2PXX cote de l'archive au SHD Lorient

Au service Historique de la Défense à Lorient (SHDL), il faut donc constater l'absence des registres des matricules :

- de 1751 à 1762 des novices, mousses et ouvriers,
- après 1760 des officiers mariniers et matelots de service inscrits dans les paroisses et à Lorient,
- de 1776 à 1787 de la paroisse de Plœmeur.

1-2-4 Les matricules du quartier du Port-Louis - Quels types de documents ? Descriptif.

Les registres des quartiers sont pour la plupart constitués de folios (format) brochés reliés. Ils sont en 300 feuilles contenant, par paroisses, la liste des matelots et officiers mariniers, mousses, novices, selon la nature des individus inscrits. Les folios peuvent contenir 6 ou 4 cases limitées par des lignes horizontales, chacune relative à un individu.

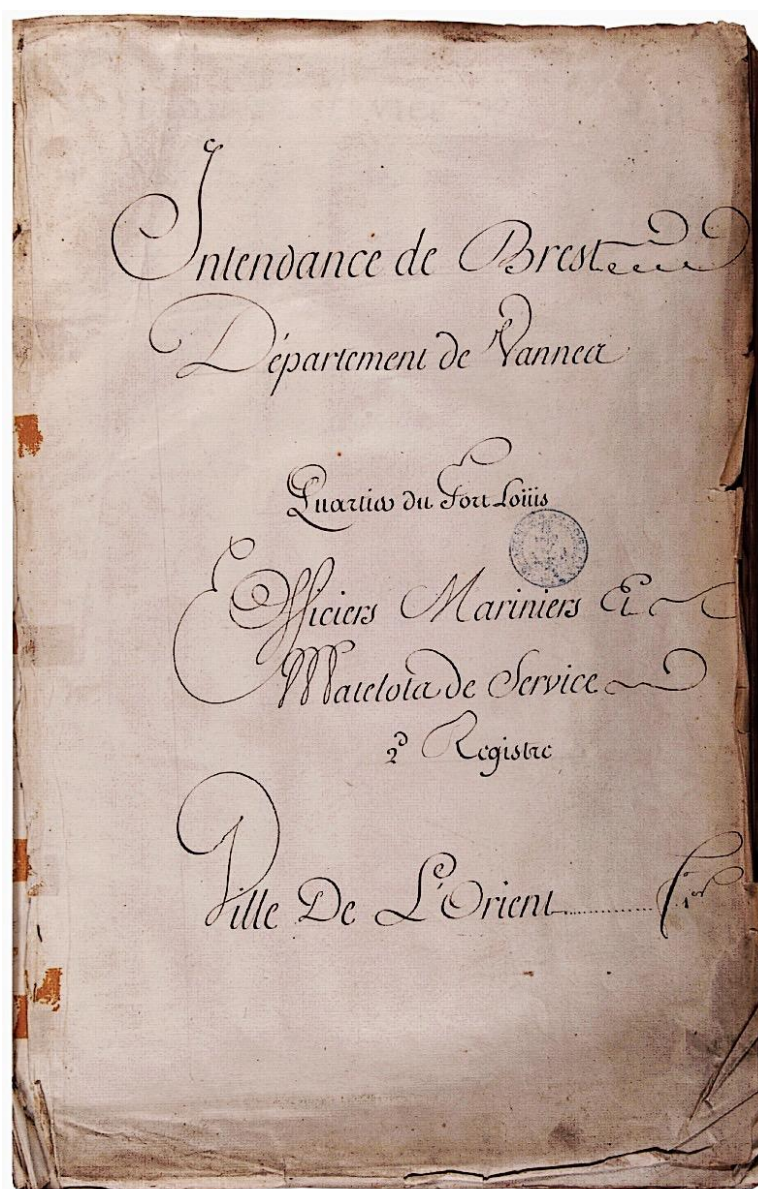


Photo 1

Page de garde de la matricule précisant le registre, le type de personnel, les « ressorts » des Classes concernés : Intendance, département, quartier, paroisses, MINDEF- Service historique de la Défense, Lorient-cote ML-2P73

Les trois premières colonnes de la page de gauche contiennent les données identitaires. Cette page du folio, comme la suivante porte des apostilles de contrôle ou de retrait du service. Sur les quatre dernières colonnes de la page de gauche l'affectation de l'intéressé

MINDEF- Service historique de la Défense, Lorient-cote ML-2P73

1.	2.	3.	4.	1.	2.	3.	4.
1755.	1756.	1757.	1758.	1759.	1760.	1761.	1762.
Mars 101	Mars 102	Mars 103	Ly	Ly	Ly	Ly	Ly
Mars 104	Mars 105	Mars 106	Ly	Ly	Ly	Ly	Ly

Celles de la page de droite, séparées par années, sont portées à la suite des états de services dans la période de validité de la matricule (en général 12 ans, mais parfois moins)
MINDEF- Service historique de la Défense, Lorient-cote ML-2P73

1-2-5 Les inscriptions et la reprise des documents

Celles des officiers mariniers et matelots de service – 2P73 - Cette page (photo 3), est la première du registre de la paroisse Saint Louis de Lorient.

Son N° de folio, F° 301 l'atteste, (cf. photo 3) c'est le premier folio du second registre, le premier de la paroisse de la ville de Lorient. Il fait suite au 1^{er} registre, celui des autres paroisses du quartier du Port-Louis.

On découvre maintenant, par l'examen du récapitulatif alphabétique figurant en fin du second registre, qu'il existait un troisième registre des paroisses et de Lorient confondues. Les matricules des mousses et novices manquent en 1751, mais ce que l'on sait c'est quelles sont par folios de quatre inscrits pour les premiers, par 6 pour les seconds. Nous chercherons à définir leur nombre, en utilisant les numéros d'inscription de leurs anciennes matricules dans les nouvelles. Quoiqu'il en sera du succès de cette démarche, on pourra la poursuivre en retrouvant leurs matricules dans les rôles d'armement sur les vaisseaux de la Compagnie des Indes à Lorient, même s'ils y sont rarement indiqués.

On peut d'ores et déjà indiquer les emplois qu'auront les inscrits, officiers mariniers et matelots de service, engagés de gré ou levés par les Classes sur ces navires (On n'indique pas ici les officiers d'État-major, ni les officiers non mariniers qui n'apparaissent pas sur les matricules) :

- De service engagé « de gré », car même s'ils sont de service et ne sont pas levés d'autorité, ils peuvent être embarqués (comme souvent les officiers surnuméraires, mais eux ne sont pas rétribués, ce sont des volontaires non rémunérés, alors que les volontaires engagés le sont à partir de 1738).
- Parmi les officiers mariniers et matelots de service, les grades côtoient les professions. Les grades élevés constituent le groupe des officiers mariniers.
- Les matelots à la pêche ou autres nouveaux inscrits doivent d'abord être novices et effectuer un premier embarquement. Les mousses ne sont pas matelots, mais vont le devenir à 16 ans. Ils sont mousses s'ils sont comme chez les Anglais pour les ouvriers, « à la jaquette » d'un officier, maître d'équipage, canonnier... ou d'ouvrier spécialisé comme le charpentier, le calfat, le voilier, le poulieur. Les armuriers figurent sur les listes des équipages mais sont non mariniers.
- Les embarquements d'autres ouvriers professionnels non immatriculés sont rares : forgeron, menuisier, taillandier, serrurier..., sauf pour les engagés par la Compagnie. Les ouvriers sont « apprentis », mousses, novices, ou matelots dans ces spécialités ou culminent les contremaîtres et maîtres, dont le maître canonnier et les maîtres charpentiers calfats ou le tonnelier qui assurent la sécurité du navire. Le rôle des timoniers, pilotes, et leurs apprentis pilotins issus souvent d'honorables voire de nobles familles, des patrons de canots qui obéissent aux maîtres d'équipages et au contremaître bosseman, reste cependant primordial dans la conduite du navire. Cet équipage dans l'équipage obéit aux officiers supérieurs : Capitaine, lieutenants et enseignes ces derniers en nombre variable selon la taille du navire et l'importance de sa mission.

1-3 Des Nombres, au Port-Louis et à Lorient, une démographie des inscrits ?

1-3-1 Mais comment retrouver le nombre des inscrits avant 1751 ?

Si on veut obtenir quelques indications sur le nombre des inscrits pour les matricules manquantes, il faut recourir aux indicateurs d'activité ou aux tendances conjoncturelles. Il faut définir dans les périodes de ruptures, guerres ou changements dans l'application des

dispositions des ordonnances sur les Classes, les besoins importants ou le relâchement dans l'application lié à une période paix. La difficulté est réelle pour les années antérieures à 1751, puisqu'il n'y a pas de matricules.

Pour 1764, on obtient des informations sur la démographie des inscrits par l'inspection de Faissoles de Villeblanche³¹ signalées par Captier³² : « *Le nombre de marins a très peu augmenté depuis un recensement fait en 1764, la diminution sensible du commerce, le petit nombre d'armement du Roy, le naufrage de plusieurs bâtiments du Roy et du commerce en sont la cause* ». Mais il n'y voit pas grand mal, car « *la quantité de marins classés est déjà trop forte... l'accroître eut été rendre plus vive l'indigence des matelots déjà grande par le manque de paiement des salaires à la fin de chaque campagne* ».

On a ici la confirmation de l'importance du nombre, mais aussi de la cause la plus certaine de désaffection et de refus des classes : les retards de paiement des salaires par le roi. Elle est d'un effet égal à toutes les périodes, elle est chronique.

1-3-2 Après 1741 un tournant dans le mode de recrutement des équipages et des ouvriers

Le but du système des classes est de permettre aux officiers de « *réserver le nombre d'hommes qu'ils peuvent avoir à fournir pour le service des vaisseaux du roi* ». Les ordres de levées leur étaient donnés par les intendants et transmis par les commissaires des départements, ou, « *dans les cas urgents* », directement par le secrétariat d'État à la Marine.

Le ministère ne demandait pas seulement des hommes pour la Marine royale mais aussi pour la Compagnie des Indes, « *à qui ne suffisaient point les deux mille matelots du quartier du Port-Louis, entièrement affectés à ses armements* ». Mais le service de la Compagnie était si peu prisé, « *qu'il désertoit plus de la moitié de ceux qu'on levoit ainsi d'autorité* ». Aussi le ministère s'était décidé au milieu du XVIII^e siècle, à compléter surtout les équipages par des engagements de « *gré à gré* », et à ne plus effectuer de levées pour L'Orient que dans les départements des Classes de Saint-Malo, Brest et Vannes, « *qui ont plus d'inclination pour ce service* ». Pourtant la Compagnie paye régulièrement.

L'affectation entière des matelots du quartier à la Compagnie est confirmée par la correspondance de Clairambault³³, le fils, commissaire au Port Louis, en date du 11 novembre 1757, à Monsieur de Moras qui est à la tête du département de Vannes : « *Quoique les Gens de mer du quartier soient exempts de levées qu'on ordonne dans les autres départements et des quartiers des classes dans le service des vaisseaux du roi ...* ». Mais, en 1761, Clairambault prescrit quand même au sieur Regnault (commis aux classes au Port-Louis), de déroger à cette règle, pour former des équipages à la course, en prenant ceux d'entre eux qui reviennent des prisons d'Angleterre.

Comme pour les équipages, les effectifs ouvriers de ce quartier ne peuvent satisfaire les besoins de la Compagnie en certaines périodes de charges importantes. Les levées ont dû avoir lieu dans les départements cités ci-dessus, en particulier au début des hostilités de la guerre de Sept Ans, puisque le directeur de L'Orient demande, par lettre du 1^{er} octobre 1756³⁴, de renvoyer chez eux avant l'hiver 200 des 1200 qui ont rejoint le port, peu satisfait de leurs services « *jusqu'au point d'inspirer la fainéantise aux charpentiers ordinaires de Marine* ». Après ce conflit une demande de levée a été formulée par le directeur à Lorient, puisque les directeurs parisiens lui donnent des instructions³⁵ afin de ne pas recourir à ce mode de recrutement pour faire venir des calfats de Saint-Malo, la Compagnie ne souhaitant

³¹ AN, C4 139, Mémoire sur divers objets concernant les classes, Brest, septembre 1775

³² CAPTIER (J.), *Etude historique et économique sur l'inscription maritime*, Giard (V.) & Brière (E.), p. ? Paris, 1907.

³³ AML, 1P279, liasse 25, pièce 39

³⁴ AML, 1P279, liasse 23, pièce 35

³⁵ AML, 1P250, liasse 26, pièce 54, Lettre des syndics du 26 avril 1766 à Lavigne-Buisson

pas payer les frais de conduite (acheminement des personnes et des outillages, qui sont très coûteux), mais « *insinuer à ceux de ces ouvriers qui peuvent se trouver sans occupation de se rendre à leur gré à l'Orient où ils seront employés aux travaux du port* ».

1-3-3 Le contexte des périodes de conflits pour les constructions et les navigations

La meilleure illustration des conséquences des conflits sur le nombre des inscriptions, donc sur l'activité du quartier, est d'utiliser les nombres communiqués par le tableau suivant³⁶; il récapitule le nombre de Gens de mer prisonniers pendant les deux conflits majeurs du XVIIIe siècle. On note toutefois que Lorient, port de commerce est moins fournisseur de marins pour la Marine du roi, mais que le tribut des marins du commerce reste élevé.

Conflits	Prisonniers	Moyenne annuelle	morts	renvoyés
Guerre de succession d'Autriche				
1744	4220	2621		370
1745	7397	4317		6091
1746	9253	5748		1876
1747	11829	7753		5400
1748	1998	?		12818
1749	0	0		12
TOTAL	34698	20439		27567
Guerre de Sept Ans				
1755	7065	4826	135	
1756	6506	7261	1527	
1757	13912	14767	2078	
1758	8756	19632	1917	
1759	6365	20878	453	
1760	4024	22177	554	
1761	8840	24571	995	
1762	6095	26157	790	
TOTAL	61562		8449	

Tableau 2 : Prisonniers français emmenés dans les îles Britanniques durant deux conflits majeurs du XVIIIe siècle. À partir de données recueillies par TJA Le Goff (cf. note de bas de page).

Quelles incidences sur les matricules ? Les absences des marins loin de leurs familles, la mort. Sur les 150 premiers reportés de la matricule de 1740 de la ville de Lorient, reportés sur celle de 1751, les longs courriers de la Compagnie, font 850 voyages pour 75 au service du roi, 10 prisonniers rentrent des prisons d'Angleterre. Parmi les 150, 16 meurent de toutes causes, mais certains au retour des prisons. Lorient avec près de 10% de mortalité sur cet échantillon, subirait moins les captures anglaises que les corsaires des autres ports. Nous pouvons cependant imaginer ces absences des marins du quartier dont nous avons quelques

³⁶ G. LE BOUËDEC, Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique 1690-1790 A Colin 1997, p. 192-193. (D'après T.J.A. Le Goff, *L'impact des prises...sur la capacité en hommes de la marine française au XVIIIe siècle*, in *Les Marines de guerre européennes*).

témoignages dans les matricules. Jean Mainguy, qui est de Lorient mais qui va travailler à Nantes, est remarquable, lui, par le nombre d'années de navigation au service du Roy : 10 ans ; étant sur « *Le Sage* », il rentre par Lisbonne en 1745. En 1748, il est à nouveau pris sur « *Le Modeste* » et rentre des prisons anglaises en 1758, 10 ans après !

En 1749, on constate, que ces absences peuvent devenir très pénalisantes pour l'activité générale du port de Lorient, celle commerciale en particulier. Le peuplement, en ouvriers, même conjoncturel de la ville, s'en ressent.

Aux conséquences liées à l'attaque de la ville par la flotte anglaise, s'ajoutent le départ des ouvriers renvoyés des chantiers de la Compagnie pendant la Guerre de Succession d'Autriche 1744-1748, car sans approvisionnement des matériaux, les constructions se réduisent et les personnels sont réservés à d'autres tâches. La guerre a épuisé les ressources humaines du quartier. Geneviève Beauchesne³⁷ nous détaille cependant l'ampleur des congédiements de 1746-1747 sur les chantiers de la Compagnie :

1746-1747- Congédiements - Nbre			
Avant	Après	objectif	
PERSONNEL TOTAL			
3581		1973	
OUVRIERS			
1452	822	700	total des ouvriers immatriculés
600	330	300	Charpentiers
200	160	150	Calfats
90	80	50	Perceurs
277	252	200	Cordiers
2334	1644	1400	Nbre maximum d' ouvriers de la construction navale à Lorient
1247	650	573	Autres métiers du port

Tableau 3
Congédiements de 1746-1747 sur les chantiers de la Compagnie à Lorient

La guerre de Sept ans s'avère encore plus catastrophique pour nos marins. Ici, le nombre permet de donner une échelle de mesure des inquiétudes de la population locale par l'absence des prisonniers de guerres ou les décès dans les prisons. Au commerce la durée de l'absence pour un voyage vers l'Inde ou la Chine est en moyenne de 600 jours, soit moins de deux ans. Les marins naviguent de 40 à 60% de ce temps d'absence. La situation se dégrade lors des conflits qui obligent les navires à se réfugier dans les ports neutres. Mais lorsque la prise d'un navire conduit l'équipage (sauf les officiers) dans les prisons ou sur les pontons anglais, certains, pris après plus d'un an d'absence de navigation, ne rentrent d'Angleterre qu'en mai 1763. L'absence peut donc durer beaucoup plus longtemps lorsqu'elle ne s'éternise pas par la mort.

Pour illustrer notre propos sur *le Duc d'Aquitaine* pris au départ de Lisbonne, le 30 mai 1757, en pleine guerre de Sept ans, les prisonniers des Anglais sont répartis dans les prisons à Plymouth, l'ancienne et la nouvelle. Les Anglais remplissent la première, puis la seconde qui en reçoit moins 62 pour 72, mais dans la première, on meurt davantage : 2 pour 11. On peut imaginer les causes de la mortalité dans la promiscuité des pontons, bien que l'on

³⁷ BEAUCHESNE (G.), *ibid.* p. 117

connaisse la rigueur des Anglais sur la tenue et l'hygiène de leurs navires. La mortalité jusqu'au combat inclus est de 13,8% sur les 671 membres d'équipage (y compris les remplacements), la mort en détention n'ajoute que 2% aux 14%. L'inquiétude des familles pendant la détention de leurs époux, frères ou fils, s'accroît lorsque la compagnie communique des informations du type, « *on le dit mort, mais paraît exister en prison en Angleterre* », c'est le cas d'Hippolythe Béral, charpentier, qui réapparaît en octobre 1762, après 5 ans de détention, il est vivant. Des deux « Chattons » de Plœmeur, un seul, le novice calfat revient, après un emprisonnement de 5 ans, l'autre le coq, meurt après le départ du vaisseau. Pierre Scolan, le contremaître de l'Achille, (capitaine Lesquelin), embarqué avec son équipage sur le *Duc d'Aquitaine*, meurt dans la vieille prison.

Ce qu'il faut retenir c'est qu'une année de guerre tue presque deux fois plus d'hommes qu'en temps de paix. Les chiffres du tableau suivant permettent de fixer quelque peu les idées sur la mortalité. Geneviève Beauchesne³⁸, bien qu'elle annonce des extrêmes en temps de paix (dus sans doute à des épidémies, 55 (36) morts sur (130) 190 hommes d'équipage en deux années sur *l'Argonaute*, 91 (102) sur 225 sur le *Duc de Chartres* entre 1733 et 1735, 84 (98) sur 171 sur le *Héron* entre 1741 et 1742), fixe comme minimum 16 (19) sur 135 hommes du *Triton* entre décembre 1732 et juillet 1735. Elle annonce que « *grosso modo, un matelot au départ de France a 8 ou 10 sur cent de chance (sic) de mourir en route* ». Ce chiffre moyen de 8,4% de mortalité est confirmé par les amis du SHD Lorient (ASHDL)³⁹. Sur le long terme, la paroisse de Riantec enregistrerait 288 paroissiens « décédés » lors des campagnes atlantiques ou indiennes sur 1044 embarqués entre 1763 et 1772 dont 29 en 1744 et 20 en 1762. Un autre auteur fixe la mortalité des marins du quartier embarqués (12220) vers ces destinations à 24%. Mais les différences qui apparaissent dans ces chiffres sont dues aux différentes périodes d'examen qui peuvent aller jusqu'à 12 ans après les embarquements, le report des mortalités se faisant sur les matricules des marins.

Pour affiner nos hypothèses, sur la population des inscrits dans le quartier du Port-Louis, avant 1751, pendant ce conflit, à défaut d'informations complètes, peut-on, quand même, obtenir des données fiables sur la population des Gens de mer ?

2- Les matricules du quartier du Port - Louis dressées en 1751. Un essai sur la démographie du quartier du Port-Louis

2-1 La géographie du quartier

Sans recourir aux cartes, T.J.A. Le Goff⁴⁰ décrit dans son ouvrage :

«La diversité du Vannetais... reflétait la dialectique éternelle de la mer et des terres, leur pénétration et leur exclusion mutuelle, le contraste entre l'environnement exclusivement agricole de l'intérieur des terres, et le caractère maritime des paroisses peuplées de pêcheurs... A une culture cloisonnée de l'intérieur, ou les migrations permanentes au-delà des limites de la paroisse restaient chose rare, répondait la civilisation commerciale de la côte et de la ville, ouverte au large... Ville et campagne, côte et arrière pays, commerce et agriculture, français et breton, l'ensemble de ces oppositions, interférences, renforcements, conférait à cette région au XVIII^e siècle une richesse et un cachet particulier qui en font pour l'historien un objet de recherche passionnant.»

³⁸ BEAUCHESNE (G.), *Les matelots de la Compagnie des Indes* in La mer et la navigation cahier du Musée de la Compagnie des Indes, N°3-1998, p.62- 63. Les chiffres entre parenthèses sont ceux des ASHDL

³⁹ ASHDL (Amis du SHD Lorient), *La vie à Bord*, in R. Estienne, *Les Compagnies des Indes*, p.136, Gallimard, 2013

⁴⁰ LE GOFF(T.J.A.), *ibid.*, p.26

Que rajouter à cette description que nous reprenons volontiers pour le quartier du Port-Louis ?

Ainsi pour les « Gens de mer » dont on a défini le statut par des Ordonnances comme nous l'avons précisé plus haut⁴¹, celle d'août 1681 assoit le pouvoir royal sur un littoral qui devient stratégique. Les administrations royales occupent ce territoire pour le roi seigneur foncier (Édit de 1710). L'armée (le Gouverneur qui siège au Port-Louis, représenté par un lieutenant), la ferme royale, les Classes, les amirautés, qui étendent leurs ressorts administratifs et judiciaires jusqu'aux rivages « *où le plus grand flot de mars se peut étendre* », y compris aux îles et presqu'îles (LV, titre VII, art 1, ord. 1681), institutions qui semblent fonctionner, malgré les conflits de juridictions, mais qui reprennent des pouvoirs qu'ils exercent. Parmi l'examen des « Gens de mer », tout au plus pouvons nous ressentir comment le quartier maritime, a reçu ce choc de l'arrivée de la compagnie et de l'implantation du chantier? Il a déjà été marqué par les premières compagnies qui utilisaient Le Port-Louis comme port d'armement. Les premières enquêtes, l'inspection de Louis Le Roux d'Infreville (1629), ou de Béchamel de Nointel, suivie des missions de des Gallois de la Tour et de Lemasson du Parc (transporté dans la chaloupe de Le Duic), un siècle plus tard (1727-1730), nous fournissent quelques indices sur les « Gens de mer » du « *Gouvernement du Port-Louis* », inclus dans le recensement des classes de l'évêché de Vannes⁴².

Elles nous décrivent une société sous l'emprise de l'État, du secrétaire d'État à la marine, et des intendants, dont ceux de la marine.

En 1671, le pays de Lorient, avec la ville du Port-Louis, trêve de Riantec (qui inclut Gâvres), la paroisse de Saint-Caradec en Hennebont (pour 17 inscrits seulement), Plœmeur et l'île de Groix (qui totalisent près de 780 inscrits), est beaucoup plus dense en « Gens de mer » que les paroisses du golfe du Morbihan. Le reste de l'évêché avec 1430 recensés dans 11 paroisses (dont de nombreuses sont des îles, dont Belle-Île), ne compte en moyenne que 130 recensés par paroisse pour près de 155 par paroisse du golfe. Dans le territoire des trois ports, l'un côtier, Le Port-Louis, les deux autres de fond d'estuaire, il est utile de donner les caractéristiques essentielles du quartier des Classes (il n'est dressé pas de carte). Trois des agglomérations portuaires, Hennebont, le Port-Louis, et Pont-Scorff peuvent être qualifiées de villes, au sens d'un classement selon des critères définis par les historiens et géographes.

Les différences entre ces petites villes proviennent aussi de la nature des métiers dominants, révélateurs et amplificateurs de l'économie locale. Pour le Port-Louis, comme pour Lorient nous disposons de données, mais pour les localités que nous pouvons qualifier d'adjacentes, qui n'entrent pas dans ces critères nous ne chercherons qu'à décrire leur apport en « Gens de mer » à la matricule.

Les géographes et historiens modernes : Expilly, Ogée, et contemporains, Alain Croix, nous fournissent des éléments de démographie.

Depuis 1667, lorsque la première Compagnie des Indes s'installe sur les rives du Scorff, la densité de peuplement évolue sensiblement, sauf à Hennebont. Le groupement Port-Louis et Riantec régresse pour croître considérablement à Riantec, après les épidémies de pestes des années 1698 à 1700 (où elles causent environ 1000 décès dans les paroisses limitrophes du quartier : Caudan, Quéven, Guidel, Kervignac et Nostang ; on évalue les décès à Plœmeur par comparaison avec ceux de Languidic qui perd seule près de 800 âmes). Hennebont et Lesbin - Pont-Scorff décroissent régulièrement jusqu'à la fin de notre période d'étude. Plœmeur double de densité et d'habitants, mais a perdu un peu de territoire. Lorient évolue peu entre 1764 et 1770, ce qui est logique compte tenu de l'étroitesse de la période et d'un tissu urbain qui s'est déjà bien rempli.

⁴¹ CAPTIER (J.), *Étude historique et économique sur l'inscription maritime*, Giard (V.) & Brière (E.), p. ? Paris, 1907.

⁴² LE DUIC (Ch.), déjà cité, voir note 11

Tableau 4

Données démographiques des bourgs et villes du secteur étudié

POPULATION		A.Croix		Expilly		Ogée		Crépeau
DATES	~1667		1690		1764		1770	1789
DONNEES	Hab.	d/Km ²	Hab.	d/Km ²	Hab.	d/Km ²	Hab.	Hab.
PORT-LOUIS	inclus	3029	2120	2289	1602		inclus	3150
RIANTEC	4200			41	1530	86	3200	3190
KERVIGNAC,	2000	51	2000	63	2470	50~75	2400	1870
HENNEBONT	6200	370	5860				6000	3600 ¹
CAUDAN				25	1930			2030 ³
LESBIN-PT-SC	1400	66	1590	83	1980	100	2400	1370
PONT-SCORFF								
QUEVEN						62	~1500	920
PLOEMEUR								
	3000	61	3950					5400
		49		59	3830	124	8000	
LORIENT				2547	15000	2716	16000	29700 ²

1-SANS Saint-Caradec 720 et Saint Gilles 450 2- AVEC Plœmeur 3- Caudan serait plus peuplée, quelques décennies plus tôt, sur une mention de registres paroissiaux : « 3000 communians ». Estimation entre 2800 et 3000 vers 1750

En 1690, Hennebont est la paroisse la plus peuplée, compte tenu de l'importance de la ville. Moins d'un siècle plus tard, Plœmeur (qui comprend les quartiers peuplés d'ouvriers proches de Lorient), et Lorient, dépassent Hennebont, qui a perdu de son attrait et de son dynamisme, et même toutes les paroisses réunies entre 1760 et 1770. Pour Lorient, on peut estimer ainsi l'évolution de sa population⁴³.

Population P	Capitation C	Habitants en ville H H= 5*C	H Intra-muros (y compris migrants logés) Mini = 1,5 H/ /maxi = 1,66 H	H Avec la banlieue mais sans migrants
1748	1850	9250	13875/15355	12330
1760	2080	10400	15600/16870	13870
1776	2150	10750	16075/17845	13990

Tableau 5

Évolution de la population lorientaise entre 1748 et 1776. H : habitants

⁴³ LE RUYET (L.) *ibid.*, master I, tableau 22, p.79

2-2 Analyse quantitative des matricules

2-2-1 Avant 1751- La conjoncture de la Guerre de succession d'Autriche (1744-1748).

D'autres sources qui s'apparentent à des matricules, mais qui n'en sont pas, car elles n'indiquent pas de numéros d'immatriculation de type Folio- N°, sont utiles pour cerner la réalité du nombre des inscrits du quartier:

a - Un registre de la Compagnie, cote 1P66 au SHDL, donne une indication sur la population des navigants du quartier qu'elle emploie entre 1733 et 1745. Il contient 2924 enregistrements alphabétiques de la lettre A à MAY. On peut donc ainsi estimer, d'après ce registre, à 4200 le nombre de marins du quartier employés par la Compagnie dans cette période. Pourtant, la Compagnie recrute environ 1700 hommes d'équipage par an pour ses armements.

Même si on sait qu'elle utilise préférentiellement les marins du quartier du Port-Louis, ceux-ci ne dépassent pas 25 % des navigants⁴⁴. Pourtant les officiers mariniers spécialistes, charpentiers, calfats et autres originaires du quartier constituent 83 % de l'équipage des officiers mariniers, il n'y a donc pas de pénurie pour ce type de marin, la Compagnie trouve sur place ce dont elle a besoin et pas exclusivement parmi les ouvriers du chantier. Ceux-ci sont inscrits à Lorient pour 78%. Dans l'enclos du port, en 1739, la Compagnie fait ramoner 440 cheminées de maisons qui lui appartiennent. Il est vrai qu'elle paie plus de 300 personnes entretenues en 1737⁴⁵. Les paroisses du Port-Louis et de Plœmeur fournissent elles dix fois moins de ces rares employés, que Lorient. Ce constat expliquera la prééminence des fils d'officiers mariniers des métiers du port dans la matricule de la ville, que nous allons constater et détailler plus loin sur les matricules de 1750 à 1776.

b - Un autre registre, celui des mousses⁴⁶ : « *Table des mousses du Port-Louis et de Vannes...avec registre des mousses de différents quartiers avec leurs mouvements et les bâtiments sur lesquels ils ont embarqué de 1735 à 1742, de 1 à 1546 inscrits* ».

Cette table est intéressante, car elle porte le nom de la paroisse d'origine du mousse. Le risque de confusion avec celle où il est « habitué » (par ce mot il faut entendre où il réside habituellement) existe bien. Toutefois, la mention d'habitué est peu portée à ce registre, ce qui signifie que la paroisse d'une longue habitude, devient celle d'origine, dès lors que l'habitué se marie, fonde ainsi une famille qui vit alors dans son lieu de résidence habituelle.

L'analyse des 500 premiers mousses inscrits révèle la bipolarité des ressources de la Compagnie : Lorient fournit 23% des mousses et Saint-Malo en fournit 24%. Formés à la pêche à la morue, « *pépinière de matelots, ces Malouins ont les meilleurs équipages du monde* ». Une compétition se dessine entre les villes du quartier. Lorient prend la tête puisqu'elle fournit 125 mousses des 502 premiers relevés. Le Port-Louis n'en fournit qu'à peine la moitié, 58, et Hennebont, 20, soit un peu moins de un sixième que Lorient.

Ce qui nous intéresse reste cependant la répartition des 27% restants du quartier du Port-Louis.

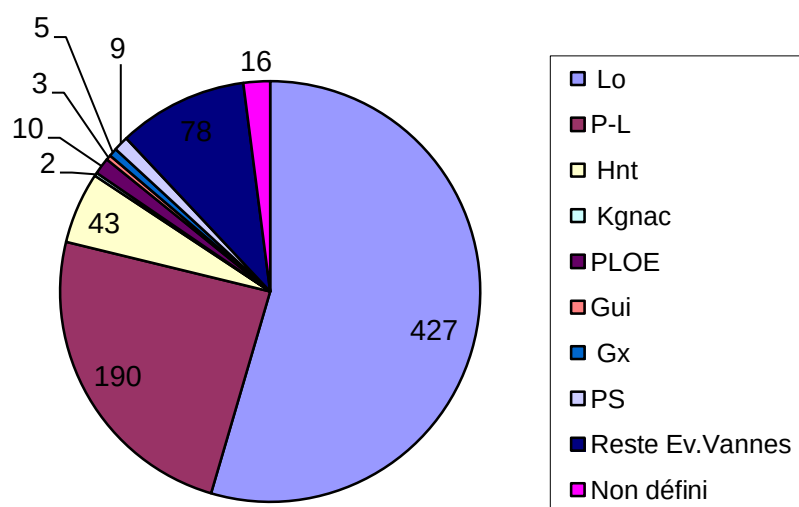
Dressons les graphes de répartition de la totalité des inscriptions des mousses.

⁴⁴ LE RUYET(L.) EVEN (J.P.), La Compagnie des Indes, des navires les hommes, in L'activité industrielle et commerciale dans le pays de Lorient, Archives municipales de Lorient, 2011

⁴⁵ SHML, 1P16, Dépenses, 22 janvier 1737

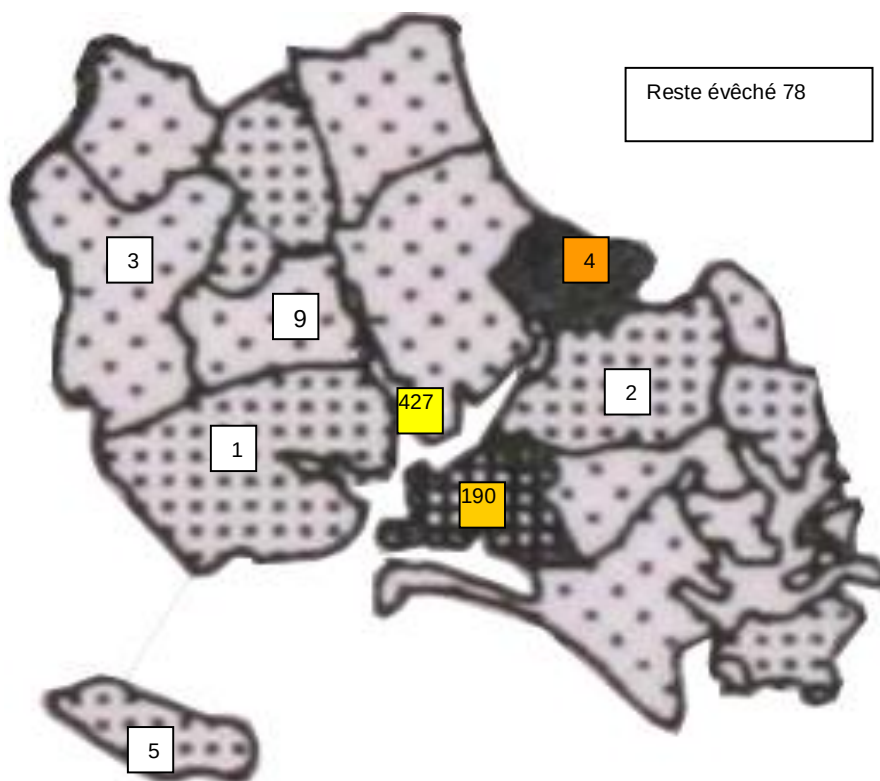
⁴⁶ SHML, 1P250, Liasse 8

Graphe 2
767 mousses de l'évêché de Vannes, inscrits de 1735 à 1742



767 Mousses de l'évêché de Vannes
1735 à 1742

Carte1, associée au graphe 2



Des mousses, on ne retrouve que quelques-uns de ceux-ci sur les matricules des navigants de 1751, car la mortalité affecte aussi ces jeunes adolescents. Sur les 377 premiers relevés, 36 décèdent entre 1737 et 1742. On en note certains parmi les noms des ouvriers navigants sur la matricule des ouvriers de 1764. Sans être exhaustif, pour exemple, Jacques Dartigue de Lorient, certainement le fils ou le neveu de celui qui est dédommagé en septembre 1738 pour la maison qu'il doit abandonner « *le N° 152 situé dans l'enclos de la Compagnie estimée par Monsieur de Saint Pierre* »⁴⁷, dont l'épouse ou l'une des filles ou nièces deviendra maîtresse de petite école à Lorient. On relève aussi Jean Coutelier (Gottelier déjà cité) un charpentier d'origine brestoïse qui apparaîtra sur la matricule des ouvriers en 1764, et travaillera comme constructeur au chantier du Kernevel. Quelques autres nous deviendront familiers...

2-2-2 Les 367, tirés des matricules précédentes (1740-1741?) et reportés sur celle de 1751(cote 2P72 au SHDL, voir tableau 1)

Heureusement, pour ces 367, les matricules portent les anciens numéros de matricules de leur inscription sur les matricules précédentes. On trouve ainsi un moyen de reconstituer au moins numériquement ces matricules antérieures⁴⁸. En prenant l'exemple de 2P72, le schéma est le suivant :

Il suffit de se rappeler qu'un N° de matricule d'un inscrit est constitué du N° de folio et du N° d'inscription à suivre dans la paroisse. Si les folios sont par 6 inscrits, il suffit de diviser le N° par 6 pour retrouver le folio de départ pour une paroisse. On retranche ensuite le résultat de la division au N° de folio de l'ancienne inscription.

Tableau 7
Schéma de reconstitution des nombres des inscrits sur les matricules précédentes inexistantes.

OFFICIERS MARINIERS ET MATELOTS DE SERVICE					
		2P72			900
1					
Avant mai 1751					
					N° de 1 à 367
2		ensuite	Après mai 1751		
On tire de la	On inscrit	Sur la	de		
MATRICULE		MATRICULE	1751	N° 368 à 900	en cours
de 1741?		mousses	en cours	novices	
367		211		193	404
matelots	matelots	SUPPLEMENTAIRES			129

2-2-3 Les résultats de la méthode de recherche des nombres d'inscrits avant 1751, (supposer en 1741 à un an près).

Ainsi la matricule de Lorient (paroisse Saint Louis) commence au Folio N° 257, ce qui donne sur le premier registre (de 300 folios), soit 256 fois 6 inscrits aux paroisses, soit 1536 inscriptions. Groix commence au folio 133, Plœmeur à 181. On peut de la même manière

⁴⁷ SHML, 1P16, Dépenses, 14 septembre 1738

⁴⁸ Avec Jean-Michel André un chercheur des Amis du SHDL, le report des matricules sur les rôles des navires de la Compagnie des Indes, travail nominatif, est en cours en 2015

constituer ainsi un effectif minimal. Pour retrouver le maximum, il faut achever le travail. On suppose que l'effectif du quartier du Port-Louis a cru, puisque le commis leur réservait moins de folios : 257 en 1741, pour 300, en 1751. Cela est moins vrai pour Lorient, car il entrevoyait forcément d'ouvrir un second registre. Il raisonne comme si la paix devait durer. Or il faudra ouvrir trois registres pour le quartier pour enregistrer jusqu'en 1761.

Les tableaux qui suivent donnent les résultats :

Tableau 8

Version après reconstitution de la matricule de 1741 d'après celle de 1751 (2P72)
et recherche de la matricule des ouvriers de 1751 d'après celles de 2P73 et 2P79
(récapitule ces constats sur la seconde partie de la période de vie de la 2^{nde} Compagnie des Indes Orientales
(1719-1769))

Légende : -Pa. :paroisses -Lo : Lorient- inf. : inférieur à, < - charp. :charpentiers cal. : calfats

Années et matricules	1740-1750 Nbre d'inscrits	Nbre de Registres Existant/ <i>Estimé</i> 0/5 ?	1751-1762 Nombre	Nbre de Registres Existant/ <i>Estimé</i> 2/6	Matricule et origines
Officiers mariniens & matelots de service	<u>~3600</u>	Lorient Max. 1385 relevé sur TIRE de 2P73, SUP44 & - 620 de TIRE de 2P72 Soit ~2000	1800 1800 4344 (+144) <i>Lo-report novices</i> 275 (+600)	<u>Complet</u> <u>Complet</u> <u>P-L&Riantec (49/900)</u> Ile deGroix (3/408) Plœmeur (92/492)	Paroisses Lorient Paroisses & Lorient
Novices	?1160		1110 inf. 1400 Lo inf. 755 Pa <409 2P72 : 284 ~1160	Lo<820 OK pour 1800 Off. mariniers & matelots de service	1
Mousses	Plus de 700 Sup 960 inf 1460	Celle de 1735 à 1742 Vannes et Port-Louis = 1460	960 > 850 ? OK Lo ~600 Pa =363 2P72 :363	<u>Lo>590</u> <u>Pa<291</u> <u>Lo>587</u>	1
Ouvriers	<i>matricule Lorient totale</i> ~ 800	<i>matricule Lorient</i> Charpentiers <390 Calfats <404	<u>>1040 ?</u> <u>Lo&Pa?</u> <u>total >1360^d</u> <i>Lo >540</i> <i>Charp.</i> <i>Lo>86Cal</i>	Charp. Lo: 788 Calfat Lo : 192 Perc. Lo : 175 Cord. Lo: 47 Poul. Lo: 29 Hors 128 supplémentaires	1
Total brut Mousses et novices	~2100		Pa<700 Lo<1350 <i>P~1010 (1)</i> 2050		Pa Lo
Total brut connu inscrits hors ouvriers	<u>~5700</u>	1P66 Navigants 4200 Tous quartiers confondus (3) dont ¼ du quartier. Si ¼ naviguent soit 1250, c'est cohérent	<u>~6460</u>		

Tableau 9
Effectifs des Matricules de 1751, rectifiés d'après liste alphabétique du 1^{er} registre

Cote SHDL		Inscriptions Sur les deux premiers registres			Inscriptions Sur le registre ? complémentaire			Inscriptions totales
		F° de début	F° de fin	Nbre	F° de début	F° de fin	Nbre	Nbre total
2P72	Le Port- Louis & Riantec	1	150	900	611	618	49*	949
	Ile de Groix	151	218	408	623	623	3	411
	Plœmeur & Guidel	219	300	492	691 801	700 806	92*	584
2P73	Ville de Lorient	301	600	1800	701	800	600	2400
TOTAL				3600			744*	4344

Total estimé yc ouvriers	4650 <u>6550</u>			7500, hors ouvriers des Paroisses	Pa Lo
-------------------------------------	---------------------	--	--	--	------------------

Le tableau ci-dessus donne la correction des 2 matricules de 1751 (2P72 et 2P73), il tient compte de la liste alphabétique révélant de nouvelles inscriptions. Celles des paroisses et celle de la ville de Lorient entre 1750 et 1762. Celle des paroisses est minime, alors que celle de Lorient est importante. Il permet de visualiser l'importance relative des inscriptions.

**Le tableau du mémoire de master I, LE RUYET, UBS Lorient se corrigerait par les mêmes chiffres*

On note que Le Port-Louis - Riantec inscrit presque autant que Groix, Plœmeur et Guidel réunis, mais pas plus que 38% des inscrits à Lorient, Lorient ville, qui elle regroupe plus de 55 % des inscrits. Nous ne possédons pas de matricule pour le sous-quartier d'Hennebont, Hennebont-St-Caradec, Lesbin-Pont-Scorff, Quéven, Caudan, Cléguer, mais sa typologie peut, à une échelle moindre, être comparable à celle de Lorient, sauf que les matelots et ouvriers qui habitent la ville d'Hennebont s'y trouvent en moindre proportion par rapport aux professions commerciales et de l'agriculture qui dominent. Mais l'écart de typologie s'amointrit si l'on prend en compte l'augmentation des ouvriers à Caudan et à Quéven. Lorient est donc représentative de ce sous quartier qui n'excède pas pour les mousses et novices (selon Ph. Zérathe 10% des inscrits, selon nous 6%). La matricule du Port-Louis en 1751, 2P72, celle étudiée, atteint 900 inscrits en 1671, on peut donc assurer qu'elle fait plus que doubler en 90 ans. Entre 1671 et 1761, elle gagne à peu près de 450 inscriptions de matelots, navigants et ouvriers, soit du même ordre qu'à Plœmeur.

On peut donner ainsi une mesure de l'évolution du nombre des inscrits sur un grand siècle, pour les deux paroisses les plus proches de L'Orient. Depuis 1750, pour Le Port-Louis il est multiplié par 2,5, par plus de 2 depuis 1671. Ceci s'explique par deux phénomènes : l'un, la composition de la population constituée de nombreux pêcheurs, l'autre, l'afflux plus précoce des navigants vers la paroisse de Riantec.

Pour Plœmeur elle est multipliée par 4,5, ce qui explique de manière claire l'impact de la proximité de Lorient sur la démographie de cette dernière paroisse, mais plus tardif qu'au Port-Louis. Cette croissance s'explique à Plœmeur, non pas par la croissance des inscrits pêcheurs et des caboteurs, comme au Port - Louis où l'on peut admettre qu'ils croissent dans les mêmes proportions, mais par celle des embarqués au long cours et au cabotage et aussi par celle des ouvriers.

Zérathe indique⁴⁹ dans son mémoire sur le quartier qu'il y a, selon 2P72, 2.539 officiers mariniers et matelots inscrits disponibles dans le quartier en 1757. A l'issue du calcul, on estime, vers 1760 (compte tenu de la disparition du troisième registre) et en rajoutant donc ceux de la liste alphabétique du second registre qui portent les numéros de ceux du troisième, un total de 4.350 pour le quartier, dont 2.400 à Lorient en 1761 (2P73 et les 600 supplémentaires).

Les variations d'inscriptions au quartier du Port-Louis : avec 415 inscrits en 1671, 367 inscrits reportés en 1750, les inscriptions atteignent environ 650 en 1757⁵⁰ et un total de 900 en 1762, le pic des inscriptions se situant en 1758 avec 135 novices et mousses, (pour 60 novices et 65 mousses).

2-2-4 L'épisode de la guerre de Sept Ans

L'épisode de la guerre de Sept Ans, aura des conséquences majeures sur l'avenir de la Compagnie. Après la grande rafle de 1755, 64000 marins furent capturés, et 8500 laissèrent leur vie sur les pontons de Portsmouth et Plymouth ce conflit tue quand même le quart des marins les plus jeunes du quartier du Port-Louis. Sur le navire *Le Duc d'Aquitaine*, pris le 13 mai 1757 par les Anglais à la sortie de Lisbonne, les marins furent internés dans les prisons de Plymouth, la vieille prison, et la prison neuve. Sur l'effectif de 672 embarqués, le taux de mortalité est de 13,8% (hors prisonniers qui vont mourir). Ce taux s'accroît car, sur les 132 bretons emprisonnés, 13 vont mourir dans ces prisons, 2 dans la neuve, 11 dans la vieille dont Pierre Scolan contremaître de l'*Achille*.

Certains d'entre eux auront qui ont « voyagé » à l'intérieur de l'Inde au service de princes indous (nos canons y étaient appréciés), y ont déjà fait l'objet d'emprisonnements plus « exotiques », dans le Fort de Golconda par exemple (nous en avons relevé un), réputé pour la proximité avec les mines d'extraction de pierres précieuses, dont peut-être le célèbre « Océan de Flammes », le gros diamant poire de 133 carats, bleu comme l'Océan avec une flamme rouge au centre.

Ce qui peut encore donner une idée des absences de ces marins prisonniers : Jean Joseph Sceau, le mousse du Port-Louis ne se manifeste qu'en février 1963, soit 8 ans d'absence, auprès du commis des Classes du quartier pour être payé, ! Pour d'autres l'absence peut durer jusqu'à 12 ans !

Pour les ouvriers du chantier, après un programme annuel qui voit l'achèvement de quatre navires de forts tonnages pour le roi, l'épidémie dite de Brest en 1757 et 1758, aggrave l'anxiété des travailleurs qui voient la fin des constructions du « *Comte d'Argenson* », de « *Le Fortuné* », du « *Brillant* », de 1100 tonneaux et de « *La Baleine* », un 600 tonneaux. Les licenciements de 1759 confirment leurs inquiétudes. Plus généralement s'ajoute la crainte dans cette même année, d'un manque d'approvisionnement des boulangers en grains, mais elle est endémique. Plus tard, la mauvaise récolte de 1765, suivie de la révolte et des pillages de 1766 à Hennebont, des disettes de 1770 et 1772, qui à Auray accompagnent en 1773 « une fièvre putride et maligne »⁵¹ marquent les esprits prompts à s'engager dans la révolte du papier timbré et créent de bonnes raisons pour quitter le port... Et pourtant, l'effectif des inscrits est maximal à cette période. Mais revenons en 1751 aux premières inscriptions sur les matricules.

⁴⁹ ZERATHE (Ph.), *Les Gens de mer du département maritime de Vannes, fin XVIIe- fin XVIIIe, métier, statut, identité*, Doctorat d'Histoire Paris I, 1999-2000, p.149

⁵⁰ ZERATHE (Ph.), *Les inscrits maritimes du quartier du Port-Louis. Origines géographiques et sociales des matelots et officiers mariniers du Port-Louis et de Rianteq*, mémoire de maîtrise, Rennes II, NC, ch. 5

⁵¹ LE GOFF (A.), opus cité, p. 199

3 Un essai sur la démographie du Port-Louis et sa « paroisse mère » dans les villages de Riantec.

3-1 L'étude des inscrits de la matricule de Port-Louis - Riantec

A partir de l'étude détaillée des matricules des officiers mariniers et matelots de service de 1751 et 1764, elle s'avère intéressante car elle est à la fois celle d'une paroisse littorale (comme Plœmeur), mais qui inclut la ville du Port-Louis, ancienne trêve de Riantec. Elle est empruntée pour majeure partie au mémoire de maîtrise de Ph. Zérathe⁵², pour le reste aux travaux personnels de l'auteur pour l'étude détaillée sur les nombres et la reprise de ceux de la matricule corrigée et les détails suivants.

On rappelle qu'en 1671 Riantec et sa trêve du Port-Louis représentent le cinquième de la population du département de Vannes. Il est donc intéressant de voir comment après un siècle de présence de l'État ou de la Compagnie des Indes, l'arrivée de nouveaux inscrits qui résident à Riantec est le résultat de l'urbanisation de Lorient par ces acteurs centraux. La répartition de la population littorale se trouve ainsi bouleversée dans une logique de maritimisation au delà du cabotage traditionnel de l'espace littoral.

a) A partir de 1750, 533 inscriptions sont portées à la matricule en sus des 367 reports de la matricule antérieure, vraisemblablement celle de 1741, ce qui constitue le contenu du 1^{er} registre. Les matelots inscrits se répartissent annuellement ainsi :

Tableau 10

1750 reports	1751	1752	1753	1754	1755	1756	1757	1758	1759	1760	1761	1762
367	19	19	87	18	17	64	48	135	39	36	18	30

Sur le tableau et sur le graphe suivant, on distingue :

- En italique les années de faible amplitude 1751, 52, 54, 55, 61
- En lettres normales, les moyennes amplitudes 1759, 60, 62.
- En gras les années pleines : 1753, 56, 57, 58.

Le nombre des inscriptions sur la matricule révèle à la fois la croissance de l'activité de la pêche en 1753, mais aussi dès 1756, à l'ouverture des hostilités avec l'Angleterre, le besoin impérieux de personnel sur les navires du roi, qui culmine en 1758.

Tableau 11

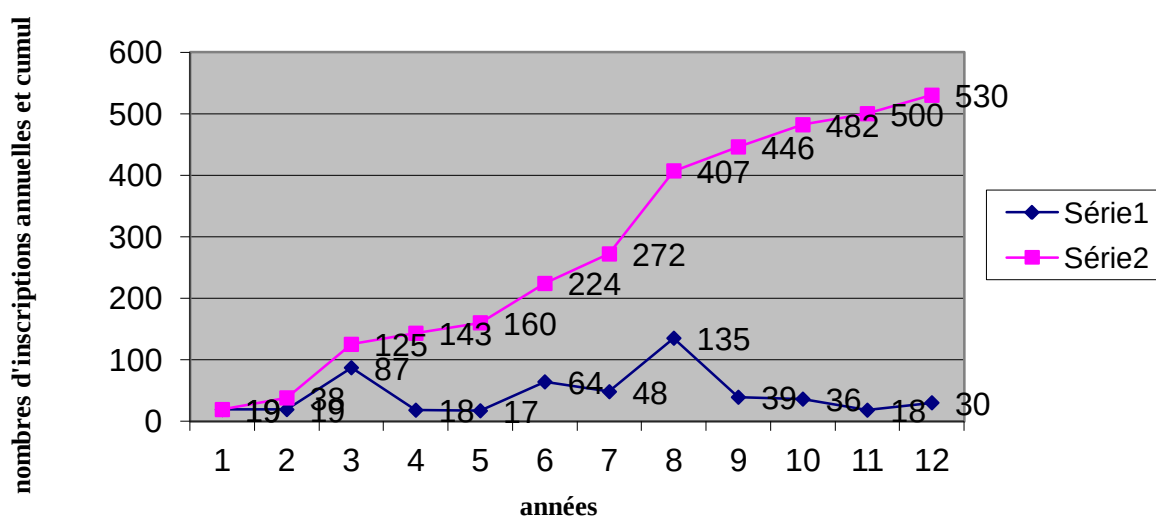
Année	1751	1752	1753	1754	1755	1756	1757	1758	1759	1760	1761	1762
193 Novices	7	15	30	10	19	25	12	60	10	5	0	1
211 Mousses	0	0	21	5	6	27	23	65	10	25	15	35

⁵² ZERATHE (Ph.) (+Source mémoires et masters : ZTH065 au SHDL) - 1ère PARTIE, Chapitre 5, présentation du corpus, p.31)

Entre 1750 et 1762, 193 novices passent ainsi matelots (en moyenne 13 par an sur 9 ans, 1758 exclu), après un an de navigation, pour 211 mousses inscrits dans la même période (en moyenne 15 par an sur 9 ans, 1758 exclu). Le reste des matelots inscrits, 129, provient aussi d'autres quartiers avec la permission du commissaire de ces quartiers, ou change de lieu de résidence et s'inscrit dans une nouvelle paroisse du quartier.

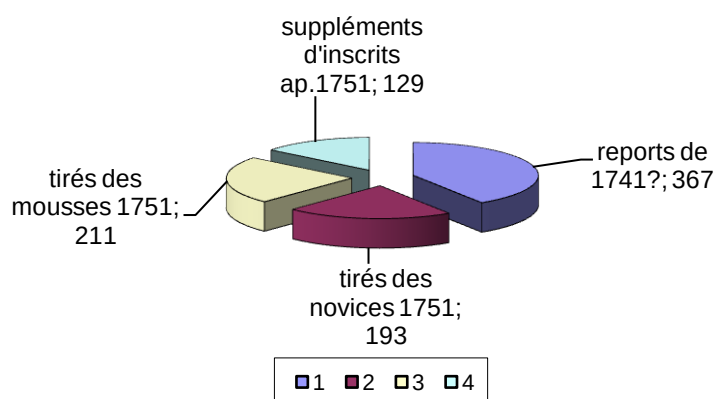
Graphe 5

2P72- Enregistrements après reports en mai 1751 des 367 de la matricule des officiers mariniers et matelots de service de la matricule précédente



Graphe associé au graphe 5

Matricule des Officiers mariniers et matelots de service (1751-1762) - 2P72



b) Les caractéristiques du recrutement sont les suivantes⁵³

Tableau 12

(chacune des localisations des 2^e, 3^e, 4^e lignes le % excluant celles des lignes précédentes)
Évolution de l'origine géographique entre 1751 et 1776 : la part du département reste constante, celle de Riantec-Le Port-Louis croît de 5 points. Le total des locaux varie de 90 à 95%

Origine géographique des inscrits de la paroisse de Riantec avec le Port-Louis	%1750	%1776
367 en 1750 et 1337 en 1776	100	100
Riantec avec le Port-Louis	75	80,5
Département maritime	15	14,6
Bretagne	5,7	3,1
France	2,7	1,3
Outre-Mer		
Etranger	1,2	0,4
Non localisé	0,2	0,1

Tableau 13

Origine sociale des inscrits de la paroisse de Riantec avec le Port-Louis	%1750	%1776
Agriculture	23,1	19,2
Artisanat/Commerce	11,8	14,2
Métiers du bâtiment, bois et portuaires	7,4	9,8
<i>Domestiques</i>	0,2	0,8
Journaliers		
Marins	54,8	53,7
<i>Officiers civils</i>	05	0,2
<i>Officiers militaires</i>		
<i>Professions libérales</i>	0,6	0,4
<i>Soldats</i>	2,7	1,7

Riantec et sa trêve urbaine associent des marins issus de la pêche à ceux au long cours présents au Port-Louis depuis le début de l'implantation des premières compagnies dans la ville. Entre 1751 et 1776, ce que perd l'agriculture est gagné par l'artisanat et le commerce et les métiers, ce qui traduit à la fois une urbanisation et une augmentation des activités industrielles. La part des marins reste constante.

⁵³ ZERATHE (Ph.) *ibid.* :, Source : ZTH101-1^{ère} Partie, Chapitre 5, présentation du corpus p.39 tab8&9

3-2 A Analyse sociologique des 900 inscrits dans les paroisses du Port –Louis et de Riantec

Il apparaît utile de rappeler, que les matelots du quartier du Port-Louis sont recrutés par « *levée* », c'est la contrainte du service du roi, les matelots embarquent alors sur les navires de la Compagnie, ou ils sont « *de gré* ». « *Levés d'autorité* » par le roi, pour la Compagnie, ou volontariat et d'engagement « *de gré* », ils seraient intéressés par le niveau de salaire qu'ils percevraient, un quart supérieur à celui sur les navires du roi. La question reste posée car les rôles d'armements ne précisent pas toujours ces mentions. On le voit, selon les circonstances on pouvait aussi avoir trop de matelots pour le commerce, alors que la marine du roi en avait besoin. La Compagnie payait régulièrement et faisait en cela l'envie du commissaire ordonnateur de Brest incapable de verser les soldes des marins eux, « levés pour le roi », « parfaits » paiements qu'ils attendent bien longtemps, des mois, voire près de deux ans. Les avances perçues à l'armement et le parfait paiement des salaires au désarmement, régulièrement payés, sont ainsi un élément de l'acceptation de leur sort... Si l'on écarte le critère de la contrainte, les « *premiers voyages* » constituent aussi une formation dans un métier, celui de matelot, qu'ils ont peut être choisi en s'embarquant comme mousse. Car, dans un navire armé, toutes les forces humaines qui assurent des fonctions vitales de la Compagnie sont présentes. Elle doit donc assurer la permanence de celles-ci par la formation des jeunes gens qui prendront la relève pour former les équipages. L'embarquement du mousse est le point de départ d'une vie de marin.

Le recrutement est donc une préoccupation permanente de la Compagnie dans un contexte le plus fréquent de pénurie de matelots. En 1686, on rappelle que la France dispose d'environ 45000 navigants mobilisables par le « *Système des Classes* », 55000 la fin du XVIIIe siècle. La formation des équipages oblige à aborder dans quelles conditions s'opère le recrutement et la naissance ou non de la vocation des marins. Les officiers marinières et non marinières, constituent la membrure vivante de l'équipage, ils sont choisis parmi les spécialités essentielles pour la marche et la sécurité du navire. Sur notre corpus ils représentent 17% de l'équipage. C'est auprès d'eux que les officiers majors recueillent les avis les plus sûrs sur l'état du navire, sa position, (pilotes et pilotins), sa marche ou son stationnement, (le maître d'équipage, le bosseman), l'état des composants du navire (les maîtres charpentiers et calfats, et le voilier), l'état de l'arrimage de la cargaison et l'état des vivres avec le maître valet ou le commis aux vivres et le tonnelier. La santé physique et mentale de l'équipage est directement l'affaire du chirurgien et de l'aumônier, tous deux aussi officiers majors.

L'élément central de cette équipe est le maître d'équipage. Il est, pourrait-on dire, le capitaine des matelots, dont « *les meilleurs sont les gabiers* ». Bien que nous ne puissions préciser le mode de la permanence de la conduite du navire, c'est lui qui fixe pour l'équipage, avec les officiers lieutenants et enseignes, la permanence des « *quarts* » à la mer ». Ce type de fonctionnement donne ainsi son nom au quartier- maître. Il est difficile en effet de distinguer dans l'équipage le grade qui fixe le rang, la hiérarchie et la fonction. Cette ambiguïté peut être levée en examinant les Ordonnances du roi. Le rang est celui dans les vaisseaux, la fonction au commerce : du maître dans les vaisseaux du roi, à contremaître sur ceux marchands. Mais le terme maître est aussi utilisé au commerce ! Son rôle, essentiel est, reflété par le salaire qui lui est octroyé.

La vie à bord de ces navigants, matelots, novices, mousques est assez bien précisée dans deux articles d'ouvrages, par les amis du SHD Lorient dans celui de René Estienne⁵⁴ et par celui de Geneviève Beauchesne dans le cahier N°3 de la Compagnie des Indes. Philippe Zérathe dans son mémoire classe sociologiquement les inscrits (classement difficile à effectuer tant les inscrits peuvent exercer ces activités aux différents âges de leur existence) :

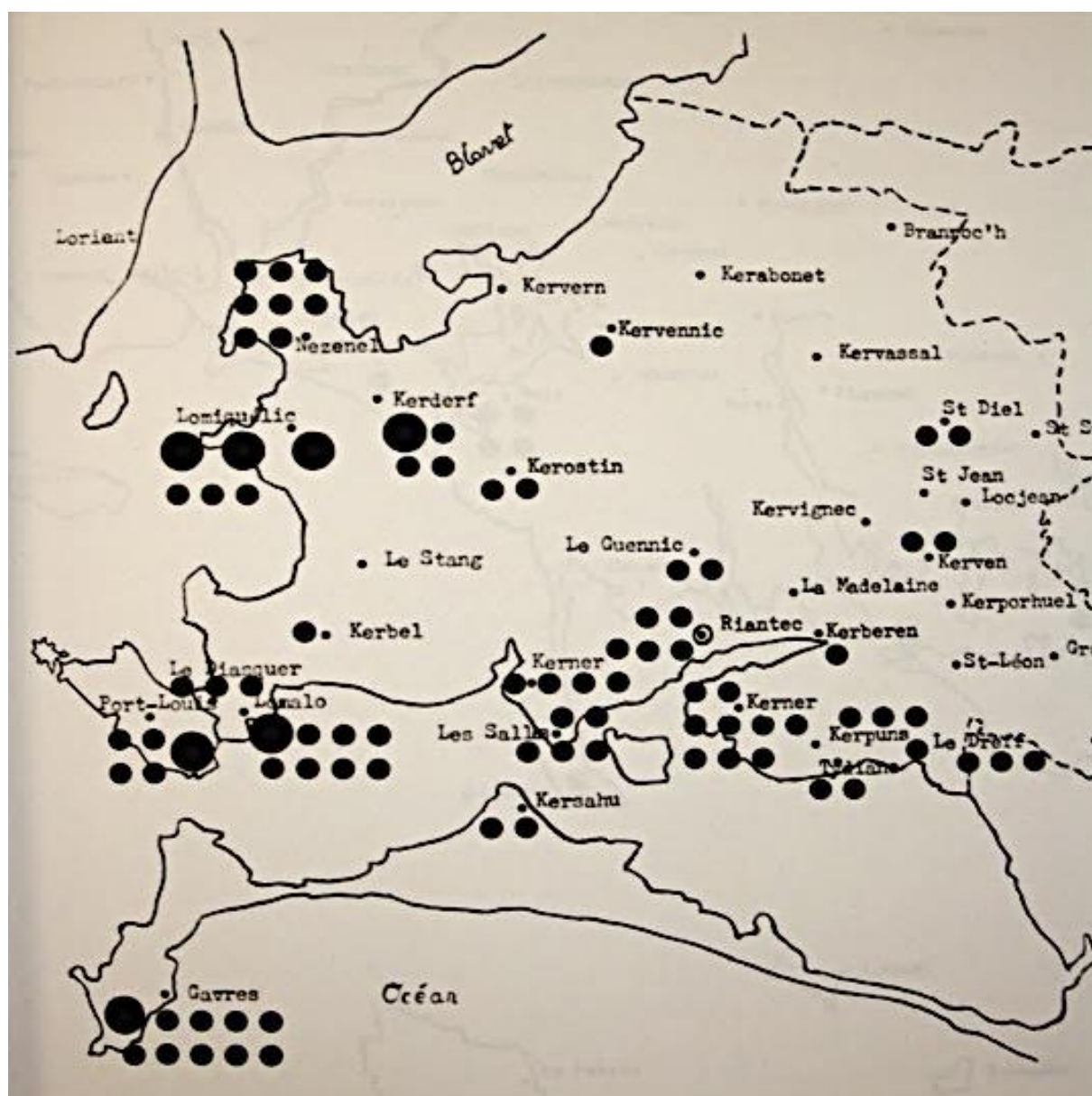
⁵⁴ ESTIENNE (R.), les Compagnies des Indes, p.119-139, Ministère de la Défense, Gallimard, 2013

Les fils de matelots, les pêcheurs, les caboteurs, les officiers mariniers et pilotes de la matricule de Riantec (il n'est fourni que des cartes locales pour les répartitions).

-a) Les fils de matelots : 219 soit près d'un quart.

192 sont de Riantec et du Port-Louis, mais 16 seulement habitent la ville (14 à Locmalo, le port des Riantecois, et 2 au Driasker), pour 150 de Riantec, 19 à Gavres. Le quartier de Vannes fournit 7 inscrits, celui d'Auray 4, Plouhinec et Merlevenez fournissent chacune un inscrit. Pour celui qui peut embrasser d'un regard la carte de Riantec, la diagonale des villages Nézenel, Kerderff, Kerhostin, Le Guennic, Kerberen, Le Dreff, constitue une limite des résidences de la majorité des inscrits. Limite que l'on peut visualiser comme une droite joignant Pen Mané de Locmiquélic au fond de la petite mer de Gavres.

Carte 1 ZTH - Origine géographique des fils de matelots - Paroisse de Riantec



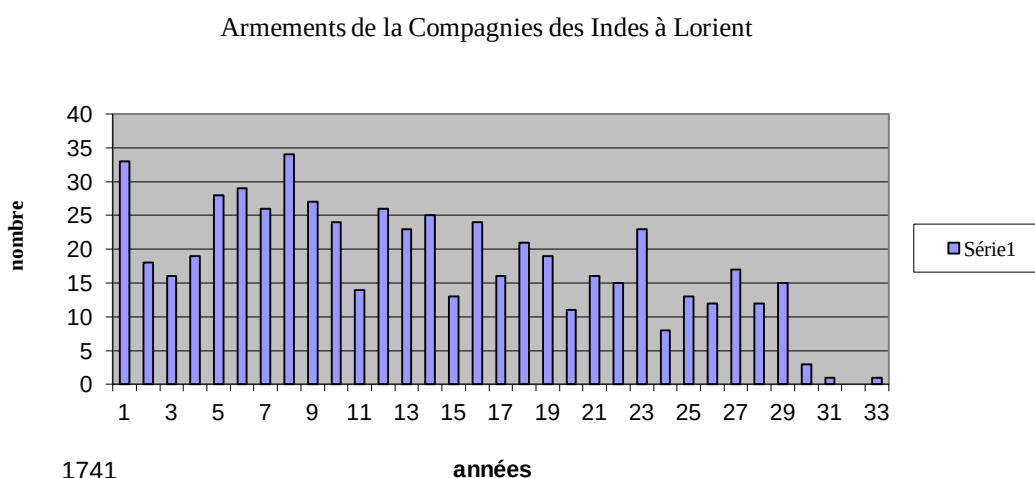
Les inventaires après décès de leurs pères révèlent leur pauvreté puisque les biens de 50 d'entre eux, ne dépassent pas 200 Livres. 26 sur 32 ont une activité secondaire, agricole, élevage, ou production frumentaire, ou tissage, ou parfois de cabaretiers, les épouses sont parfois servantes ou femmes de ménage. Cette activité complémentaire d'un métier dangereux et aléatoire est quasiment indispensable pour obtenir un revenu juste suffisant, pour ne pas déchoir dans la misère. Une vache est prise à 20 jours de travail d'un matelot à la Compagnie. La mortalité moyenne des matelots navigants à la Compagnie est proche de 10%. Elle peut doubler selon les circonstances (naufages, combats) en temps de guerre sur les navires de combat qui les reçoivent.

Ces marins constituent un groupe social, surtout caractérisé par un statut officiel dû à l'administration « Gens de mer », plutôt que par leurs occupations professionnelles diverses et changeantes.

-b) Les inscrits à Riantec qui embarquent au long cours font en moyenne 3,2 campagnes pour la Compagnie et 1,9 pour le roi. Ceux de Groix, par comparaison, embarquent moins : 1,9 campagne pour la Compagnie et 1,1 pour le roi. Ceci est à comparer aux campagnes des longs courriers de la ville du Port-Louis 6,8 campagnes dont 1,8 pour le roi. On remarque le peu de service de ces longs courriers pour le roi, alors qu'ils sont particulièrement formés.

Pour le long cours nous donnons ici, (aimablement communiqué par René Estienne) le graphe des armements des navires de la Compagnie à Lorient.

Graphe 6



Il est intéressant de comparer ici les inscrits de Riantec avec ceux de Plœmeur au regard de ceux qui embarquent sur les vaisseaux de la Compagnie des Indes. Ceux de Plœmeur représentent 2% des embarquements, ceux de Riantec 1% seulement, mais avec une population dans le rapport de 1,7 seulement. Plœmeur fournit donc moins de navigants à la Compagnie. Mais elle fournit plus de charpentiers et calfat navigants, compte tenu de sa proximité aux chantiers de Lorient. Riantec fournit donc beaucoup plus de matelots que Plœmeur, ce que confirme le nombre de chaloupes à la pêche 89 (comme à Groix), pour 12 à Plœmeur. L'effectif des inscrits de Plœmeur-Guidel entre 1751 et 1760, est de 584 marins.

A Plœmeur, dès le début du siècle en 1703⁵⁵, une partie des matelots pratique le cabotage (comme à Lorient 6 sur les 150 premiers inscrits du quartier en 1751), «*Guillaume Raule qui maître de barque de vingt tonneaux, la Bonne-aventure du dit lieu du port chargé onze tonneaux de sardine et quatorze cent livres de congre pour aller à Bourdeau ... avec trois hommes et un garçon*». Ce Guillaume est déjà inscrit sur le recensement de 1671, il est né en 1653, doit exercer ce métier de maître de chasse-marée depuis son enfance et embarque des compatriotes. Pendant la guerre de Sept ans, les barques de Plœmeur, *la Société* (Julien Rio), le *Saint-Bernard*, (Guillaume Guégan), le *Louis-Jacques* (François Chaton), transportent des affûts et munitions de Nantes pour les batteries côtières, on ne doute pas de leurs armements en matelots de Plœmeur. Alors qu'une seule le *Saint Guillaume* (Jean Guimarho) est originaire du Port-Louis.

Nous n'aborderons pas davantage ce sujet parce que nous ne possédons pas de données matriculaires particulières sur Plœmeur. Nous savons cependant les participations des Plœmeurois dans le cabotage et leur part importante parmi les ouvriers qu'emploie la compagnie.

- c) Les fils de pêcheurs

On se souvient des 87 mousses inscrits en 1753. En effet cette année-là est une excellente année, elle a multiplié les armements. Entre 1751 et 1754, la moyenne est de 50 armements pour la pêche, pour seulement 16 en 1750. A raison de 4 à 5 par chaloupe, cela nous fait environ 250 inscrits potentiels.

Tableau14
Origines et Nombres de chaloupes sardinières à Riantec

Année	Nézenel	Loc Mikaelic	Riantec	La Trinité	Les Salles	Kersahu	Gâvres	Loc Malo	Port- Louis	Kerbel
1728	8	18	3	7	4	0	8	7	0	0
1753	4	15	5	12	6	1	22	10	1	2

Les chaloupes sardinières ont migré depuis 1728 vers le littoral au sud. En particulier, même si l'on ne connaît pas l'origine de 3 chaloupes sur les 81 recensées, vers Gâvres, La Trinité (Riantec) et Locmalo (port des Riantecois avec La Trinité), au détriment des villages de l'embouchure du Blavet vers les « Begou » (nom breton pluriel de beg : l'embouchure). Les chaloupes se rapprochent de leurs lieux de pêche. Mais Ph. Zérathe indique que les caboteurs se groupent alors dans ce secteur géographique des pointes, près des embouchures, en breton aussi « bégou », (qui a laissé son nom à la pointe du *Bégo* actuellement sur le territoire de la commune de Locmiquélic, face au port de commerce de Lorient) sans doute par attraction pour le grand port de Lorient. En 1731, les 55 chaloupes sont armées, à peu de choses près, par la moitié de la matricule du Port-Louis et Riantec, 250 à 275 inscrits. Une chaloupe qui a déjà navigué est estimée à l'équivalent de 20 mois d'embarquement d'un matelot sur un navire de la Compagnie.

⁵⁵ ZERATHE (Ph.), *ibid.* p. 39

Par comparaison, encore avec Plœmeur, au regard des lieux de recensement des pêcheurs, entre 1704 et 1709, près de la moitié sont originaires des villages côtiers. : 19 inscriptions de navires sont relevées⁵⁶, mais deux ont le même patron, ce qui ferait environ 90 pêcheurs. Toutefois, le nombre des inscrits en 1671 : 137, est extrêmement faible par rapport à celui des inscrits de 1751 à 1761, 584. Il y aurait pendant ces années plus de 450 inscriptions supplémentaires, de navigants au commerce, au cabotage, ou d'ouvriers à Plœmeur. Même si on a sous estimé le nombre recensés en 1671, il ne pouvait y avoir plus d'une vingtaine de chaloupes à Plœmeur. Ce que l'on sait des « Gens de mer » de Plœmeur : parmi 90 inscrits en 1751, 38 d'entre eux sont allés à la pêche, jeunes le plus souvent, ou viendront ou reviendront à la pêche. Ce que nous savons aussi, c'est que le nombre d'ouvriers spécialistes, navigants ou non, s'élève à 10 % de la matricule pour les spécialités navigantes, charpentiers, calfats, voiliers. A Groix le nombre d'inscrits maritimes de la matricule de 1751 : 408 inscrits sans les mousses et les novices, permet de supposer qu'on est proche de 80 chaloupes, nous l'avons précisé plus avant.

Mais on verra à l'examen des chaloupes en 1780, qu'à Plœmeur, le nombre de pêcheurs est très réduit, alors qu'à Riantec et à Locmalo il est très important. Les apports plœmeurois sont donc majoritairement dus et aux ouvriers et en faible part au cabotage. Continuons donc l'analyse de la cote 2P72, la matricule du Port-Louis

- d) Les caboteurs

Sur les 24 maîtres de barque du corpus 5, naviguent sur des navires qui ne leur appartiennent pas ou dans lesquels, ils n'ont pas de parts en quirats. Sur la matricule du Port-Louis on ne retrouve pas Guimarho, que nous avons aperçu à Nantes. Forbin et Similier y sont portés, l'un d'eux navigue sur une barque de la Compagnie.

Tableau 15

Origines	Riantec	Port-Louis	Plouhinec	Quiberon	Penerf	Arz	Ambon	Indét.
Maîtres	11	1	1	1	1	5	1	1
Dont 16 pères de matelots	9	3		2	1	1		

Tableau 16

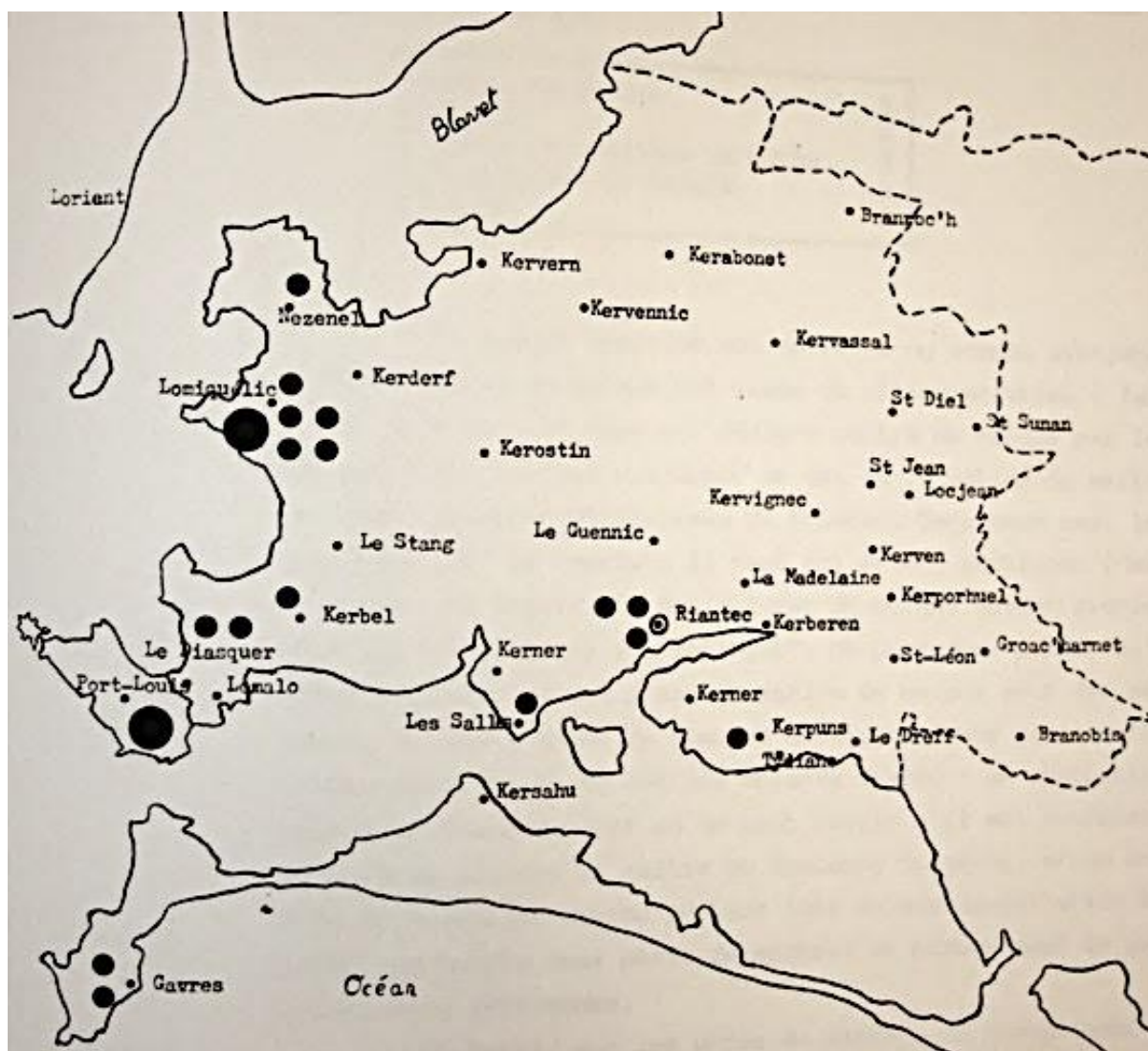
Origines	Nézenel	Loc Mikaelic	Riantec	La Trinité	Les Salles	Ker/sahu	Gâvres	LocMalo	Port-Louis	Ker/bel
1728 ?	8	18	3	7	4	0	8	7	0	0
Domiciles des ^M de barques	1	15	5	12	6	1	22	10	1	2

⁵⁶ DAVID- PERROT (C.), *Monographie d'une paroisse de Basse – Bretagne, Ploemeur au XVII^e siècle*, Mémoire de maîtrise sd Claude Nières, Rennes II, 1991, et LUKAS (Y.), *Lanester histoire d'une ville*, ed. Quimper, Palantines, 1999, p. 31

Photo 5

Origine géographique des fils de maîtres de barque (carte II ZTH)

Il est à remarquer que les maîtres de barque, migrants ou autochtones sont plus souvent installés dans les villages de Riantec (Locmiquélic notamment) que dans la ville du Port-Louis (cf. carte)



Il faut ajouter deux maîtres dont le domicile nous est inconnu

- 1 maître
- 10 maîtres
- - - - Limite de paroisse
- 1 km

Tableau 17

Professions du père des 24 maîtres de barques et activité des 24 fils matelots

Professions des pères	Maître de Barque	matelot	maître de chaloupe	Charpentier	Meunier puis pêcheur	indéter miné	pilote
Profession	8	11	1	1	1	2	
Activité des 24 matelots, fils de maître de Barque	8	6	3	1			6

La transmission du métier de père en fils est donc nettement moins marquée que dans le métier de la pêche, et cette catégorie des maîtres de barque est plutôt ouverte. Comme chez les pêcheurs, les liens matrimoniaux se créent : Christine, la fille de Similier et propriétaire au Port-Louis épouse Julien Forbin lui-même maître de barque à Locmiquélic. On peut même penser que la perméabilité entre ces deux catégories est réelle. Il faut en rechercher une explication dans l'activité de chasse-marée (qui expédient vers Nantes de la sardine crue) effectuée avec des chaloupes de 3 à 4 tonneaux de 5 à 6 hommes d'équipage y compris un mousse chaloupe qui devient en fait un caboteur disposant de deux mats et de deux voiles, comme nous l'avons vu avec les matelots de Guillaume Raule. Mais il faut quand même noter un trafic de cabotage des produits de production agricole locale, de navires rentrant chargés de vins lorsqu'ils vont vers le Su, avec des barques de 10 à 30 tonneaux. Propriétaires et armateurs se distinguent, mais les maîtres qui naviguent par exemple pour la Compagnie ou le roi sont aussi nombreux. Les armateurs sont parfois Nantais ou Vannetais et les maîtres sont quirataires⁵⁷. L'aisance des maîtres de barques se distingue à leur habitation plus spacieuse, au mobilier, à la vaisselle, et à la qualité de l'éclairage avec les chandeliers de cuivre en particulier. Mais l'hétérogénéité des situations est réelle, les écarts de fortune dans cette catégorie des maîtres de barque est considérable (il faut toutefois prendre la peine de noter l'âge de leur décès pour affirmer cette conclusion). Un tiers des maîtres n'est pas originaire du quartier.

- e) Les fils d'officiers marinières et pilotes : 24 matelots fils d'officiers marinières dont 16 pilotes.

Riantec, 4, Kerhostin, 2, Nézenel, 1, Locmiquélic, 1, Port-Louis, 20

Un quart des pères de matelots (11/40) sont extérieurs à la paroisse (1/3) si on ne prend que les officiers marinières, trois quart d'entre eux sont des urbains (nés en ville) et s'installent en ville à Riantec ; les fils eux: 31 au Port-Louis, 4 au bourg de Riantes, 2 à Kerhostin, 1 à Nézenel.

Si les fortunes de cette catégorie peuvent être assez voisines de celles des maîtres de barque ou de chaloupe, ces hommes de la ville n'exercent cependant aucune activité complémentaire et leur aisance se distingue à leur mobilier recherché et diversifié et à leur linge. On note ainsi la volonté de se rapprocher du milieu des officiers et notables. Leur emploi presque exclusif sur les vaisseaux de la Compagnie leur permet d'acquérir ces meubles : tables ou bureaux de Chine, ainsi que les accessoires, comme les miroirs et la vaisselle, d'étain ou de porcelaine. Chez certains, le souci d'hygiène apparaît mais n'est pas prédominant. Leur habillement peut atteindre jusqu'au tiers de leur biens. Certains autres se distinguent par leur niveau social et culturel, puisque chez 60% d'entre eux, au moins un de leurs parents signe les actes sur les registres de Baptême, Mariage et Sépultures (BMS). Leur

⁵⁷ Comme les constructeurs de navires, ils prennent parfois des parts

dénomination de « noble » ou d' « honorable homme » traduit cette reconnaissance sociale aux cotés de proches parrains qui peuvent être du rang d'écuyer, petite noblesse choisie dans les professions des officiers des Classes. Ces maîtres sont donc à la recherche de cette notoriété. Leur monde est donc urbain, parfois riche, au moins aisé.

- **f) Les fils des artisans (mêle les milieux maritimes et terriens)**

Ceux liés au milieu maritime : 16 fils de charpentiers de navire (dont 1 constructeur, mais dont la nature n'est pas toujours certaine, ce sera aussi le cas pour les autres spécialités qui peuvent travailler sur un navire), ou des édifices, 3, 3 calfats et 3 voiliers. Au total 28 resteraient liés à ce milieu maritime, dont 10 charpentiers, 6 menuisiers, 6 tonneliers, 3 forgerons, 1 scieur de long, 1 cordier, 1 perreyeur.

On constate que ceux-ci connaissent une forte proportion de migrants, 43% alors que pour les autres elle n'est que de 25%, ce qui affirme l'idée d'une forte migration nécessaire à l'implantation de chantiers pour construire les navires de la flottille de servitude de la Compagnie des Indes ou de l'arsenal.

Ces hommes sont à l'abri de la misère et peuvent vivre uniquement de leurs métiers sauf en période de crise. Parmi eux les charpentiers sont en général dans une situation meilleure que la moyenne des matelots et des paysans

A l'inverse, 38 fils d'artisans ne seraient pas liés au milieu maritime: 3 charpentiers, 6 armuriers (ceux-là naviguent pour une bonne part, mais ne sont pas de profession « navigants »), 3 cordonniers 3 tailleurs, 4 tisserands, 2 couvreurs, 2 maçons, 1 chapelier ?).

- paysans : 151 laboureurs, métayers, ménagers, plus de la moitié provient des paroisses « terriennes », environnantes du quartier au sud du Blavet et de quelques paroisses du vannetais dans les proportions de 45% locale et de 51% régionale. Les années 1754 et 1757 sont des années normales, car les fils de paysans recrutés ces années-là représentent le même pourcentage que celui des fils de paysans dans notre corpus.

Ce milieu est relativement homogène, de modestie et de pauvreté, de personnes vivant dans une pièce commune, à proximité du cheptel. L'« outil de travail » représente 40 à 70% du patrimoine. Si le fer apparaît dans la marmite et la poêle, le cuivre et la faïence sont rares. Ce constat rejoint celui de la modestie des habitations et des fermes. Les loyers, qui ne dépassent pas les 60 à 140 livres annuelles, sont payables soit en nature, soit en argent). Ceux-ci sont aussi de corvées d'entretien des immeubles, car seules les broussailles peuvent être ramassées. Le domaine congéable avec des baux de 9 ans est plus favorable.

Pour compléter notre tableau, on peut noter pour information les fils de marchands, 42, et ceux de notables, 9.

3-3 - La matricule du quartier de Port-Louis/Lorient en 1750 et 1776,

Nous allons examiner les spécificités du quartier, avant de voir celles de la ville par rapport au quartier, mais voyons comment s'inscrivent les novices et les mousses sur celle de la ville, afin de comparer avec les inscriptions à Riantec - Le Port-Louis.

Les données numériques du quartier sont les suivantes :

a) Les inscriptions supplémentaires aux 725 reports de la matricule de 1741 : des N° 723 à 801 : Entre novembre 1750 la fin de l'année 11 novices sont inscrits, 9 mousses seulement sont inscrits cette année là. En 1751, 38 novices sont enregistrés pour 3 mousses. En 1752, 79 novices. On note ici l'importance des novices par rapport aux mousses, ce qui traduit vraisemblablement des arrivées de jeunes hommes dans la ville.

b) Pendant la guerre de Sept Ans, on relève les inscriptions suivantes : En 1755, 52 novices et 16 mousses.

En 1756 et 1760, 60 novices pour 17 mousles seulement, mais on note quand même que les mousles sont davantage issus des paroisses que de la ville, qui fournit autant de novices.

On saisit ainsi que la matricule de la ville de Lorient se remplit de navigants et d'ouvriers migrants, passagers. On présume que ces inscrits sont fils de résidents fixés à Lorient qui rejoignent ainsi ceux des paroisses de Riantec et le Port-Louis et des autres paroisses du quartier, voire de Plœmeur ce qui suppose un même effectif fixé et localisé. Peu d'ouvriers, 8, sont inscrits sur cette matricule pour naviguer, cela reste une moyenne qui sera tenue entre 1764 et 1776, mais ce sont, en majorité, les fils des Lorientais.

a) Voyons ce qu'il advient des inscriptions entre 1750 et 1776⁵⁸

Tableau 18
(dans chacune des localisations des 2^e, 3^e, 4^e lignes,
le % exclut celui des lignes précédentes)

Origine géographique des inscrits du quartier de Lorient en 1776	%1750	%1776
	100	100
Quartier	60,8	64,5
Département maritime	15,1	13,9
Bretagne	18,9	17,5
France	3,9	3,3
Outre-Mer		
Etranger	0,9	0,6
Non localisé		

L'apport breton au quartier est équivalent à celui de la paroisse de Riantec. Mais ce qui n'apparaît pas ici, c'est que la part des marins entre 1751 et 1776 chute de moitié par rapport à Riantec, de 54% à 27%, celle de l'artisanat et du commerce double presque (+10%), alors que prise isolément, celle des métiers triple. Lorient est donc devenu en 1750 un grand port avec une activité industrielle importante de construction de navires.

Tableau 19

Origine sociale des inscrits du quartier de Lorient en 1776	%
Agriculture	16,8
Artisanat/Commerce	22,5
Métiers du bâtiment, bois et portuaires	25,6
Domestiques	0,8
Journaliers	1,8
Marins	27,3
Officiers civils	1,8
Officiers militaires	
Professions libérales	0,9
Soldats	2,5

⁵⁸ ZERATHE (Ph.), Source : bibliothèque SHDL ZTH101-1^{ERE} Partie, Chapitre 5, présentation du corpus p.22
tab2& 3

3-4 Du Quartier de Port-Louis à la Ville de Lorient seule, cote 2P73

On rappelle qu'en ville les célibataires sont ici nombreux : 40%. On le découvre avec l'analyse des novices de la matricule.

Tableau 20
(chacune des localisations des 2^e, 3^e, 4^e ligne,
le % excluant celles des lignes précédentes)

Origine géographique des officiers marins et matelots de service de Lorient Ville en 1750	%	valeur
	100	725
Lorient	41,8	303
Département maritime	17	123
Bretagne	29,2	212
France	9,1	66
Outre-Mer		1
Etranger	2,5	18
Non localisé		2

Donc en majorité des Bretons, à 88%. Entre 1750 et 1776, le corpus des inscrits doublant presque 1137/725, les Lorientais s'accroissent de près de 3% du total des inscrits. La part bretonne s'accroît avec le temps en 1776 et atteint 93,2%. La part de l'émigration dans l'effectif des lorientais, reste la même 53% de marins sont venus d'ailleurs.

Tableau 21

Origine sociale (ceux de Lorient en 1776) Nbre : 1337	rappel % Quartier	% Ville
Agriculture	16,8	15,7
Artisanat/Commerce	22,5	26,5
Métiers du bâtiment, bois et portuaires	25,6	33,4
Domestiques	0,8	0,7
Journaliers	1,8	2,7
Marins	27,3	14,4
Officiers civils& militaires	1,8	
Professions libérales	0,9	1
Soldats	2,5	2,8

Le pourcentage des agriculteurs dans la ville s'affaiblit à peine d'un point par rapport à celui dans le quartier, tandis que celui des métiers et du commerce s'accroît de 8 points, au détriment de celui des marins qui cède 13 points. La ville se développe et l'artisanat et le commerce, mais surtout les artisans des métiers de la construction s'accroissent.

Examinons maintenant plus précisément LORIENT-VILLE en 1776

Tableau 22

Origine géographique	Nbre	% 1776
Ceux de Lorient en 1776	1337	100
Quartier	598	44,7
Département maritime	238	17,8
Bretagne	410	30,7
France	72	5,4
Outre-mer	4	
Étranger	11	0,8
Non localisé	4	

Pour résumer l'analyse de ces tableaux : sur les effectifs des 2 premiers registres des matricules du quartier du Port-Louis en 1751, 2P72 et 2P73, la croissance des inscrits est de 66%⁵⁹ entre 1751 et 1756. On rappelle la chute de l'effectif de Riantec et de sa trêve urbaine de Port-Louis : entre 1671, 415 inscrits et 1751 avec seulement 345 inscrits. Chute de près de 17%, que l'on ne peut attribuer qu'à l'influence grandissante de Lorient qui aspire les premiers matelots de la pêche pendant les conflits, plus que les hommes de métiers qui doivent venir d'ailleurs.

La croissance du quartier est donc seulement imputable au développement de la Compagnie à Lorient⁶⁰. Elle se poursuit sur ce même constat jusqu'en 1776, puisque les inscrits de Lorient originaires de la ville, 303 en 1750, atteignent 598 en 1776 soit une croissance de près de 100%. Ceux qui y sont habitués, c'est-à-dire résidents réguliers, du département ou de la Bretagne vont eux aussi presque doubler, alors que leur importance relative dans cette population des inscrits reste constante (elle ne chute que de 3%, dans ce laps de temps, 55,3% pour 58,2%).

D'où viennent les inscrits de Lorient?⁶¹

Tableau 23

Profession du père	Lorient	Département	Bretagne	France
Agriculteurs	1,6	22,3	31	35,3
Artisans, commerçants, métiers du port	70,1	52,3	50,8	43,2
Marins	18	19,2	7,7	39
Autres	11	10	6	18

⁵⁹ ZERATHE (Ph.), *ibid.*, p. 18

⁶⁰ ZERATHE (Ph.), *ibid.*, p. 31

⁶¹ ZERATHE (PH.), bibliothèque du SHDL, TH101, p.26, 27 et 28, tab.6&7 p. 25 -26, et Tab 2, Orig géo ... 1750-1776 p.27, cf carte 5)

En 1750, l'attraction de Lorient sur le département est essentiellement marquée dans la proche région de la rade du Blavet. Elle se manifeste surtout à Plœmeur, et dans les pôles urbains, Hennebont et Pont-Scorff, et le Port-Louis dans une moindre mesure, dans les autres paroisses voisines pour 1 à 2% seulement des migrants). Plœmeur, Pont-Scorff, Hennebont rassemblent plus de la moitié des Lorientais issus du département maritime: 52%, soit 64 hommes. Dans ce groupement de paroisses, il reste en 1776, seulement 40% de Lorientais venus du département.

Les fils d'agriculteurs constituent le second groupe professionnel d'origine, puis viennent les fils de marins ; ceux-ci forment à peine le cinquième de l'effectif et viennent d'abord des communes sardinières voisines : Plœmeur, dans la mesure ou, à Riantec et au Port-Louis, la pêche, plus importante, les retient ?

Si on s'éloigne de Lorient, les Lorientais issus des paroisses du quartier de Vannes sont en majorité étrangers au milieu de la mer.

Nous retrouvons là le caractère permanent et sous-jacent de la création d'un monde de marins citadins dont les parents sont généralement étrangers à la ville et au métier de marin, mais ici, l'importance de la pêche atténue ce phénomène. Au risque de se répéter, le département maritime apporte surtout à Lorient des fils d'artisans et de commerçants.

Pour ce qui concerne la répartition des Lorientais d'origine bretonne⁶². A partir de 1750 on va constater le recul très net du recrutement malouin et la dispersion autour des rives du Scorff, du Blavet et de l'Ellé à partir des centres urbains voisins : Quimperlé, malgré un recul marqué, Guémené, Baud, Pontivy qui fournit 27 hommes, vers d'autres paroisses plus modestes qui fournissent alors des inscrits. On ne peut que penser à l'amélioration des réseaux routiers, vers l'intérieur des terres. In fine, la progression relative du recrutement en arrière pays se retrouve à l'échelle de la province, puisque 48% des migrants de 1750 viennent de paroisses littorales, alors que le taux n'est plus que de 32 % en 1776. L'ancrage terrien et rural (pas urbain) traduit en fait une implication plus nette des fils d'agriculteurs : 52% dans ce groupe géographique, qui ne représente qu'un tiers des provinciaux. Concluons donc sur ce point⁶³.

Le premier trait est la place dominante des fils d'artisans et de commerçants. Ils forment le milieu le groupe le plus nombreux, quel que soit le secteur géographique d'origine. Au total ils représentent 60% des enrôlés, 43,2% des recrues françaises et jusqu'à 70% des recrues d'origines lorientaises. Les Lorientais issus d'autres paroisses de Bretagne sont aussi majoritairement des fils d'artisans, alors que les Port-Louisais originaires de cette même zone sont pour les 2/3 de fils de paysans. Zérathe pense que ces hommes sont, en cette période de déclin de la Compagnie, d'abord attirés par le port lieu d'activité, et que leur carrière de marin n'est qu'une conséquence de leur migration. Le second trait est la faiblesse de la part des fils de marins dans le recrutement : 15% de l'ensemble des recrues et 18 à 19% seulement des marins issus du département et de Lorient même.

Tableau 24

Origine sociale & géographique	Fils de marins	Agriculteurs	Artisans, commerçants, métiers du port
Lorient ville	58,6	4,8	54,8
Département	24,3	25,9	16
Bretagne	15,8	58,4	25,1
France	1,3	10,8	3,5

⁶² ZERATHE (Ph.), bibliothèque du SHDL, TH101, & C7, C8,p.31

⁶³ ZERATHE (Ph.),ibid., p.26, 27 et28

Dans cette prééminence des Lorientais dans les matricules du quartier, et dans celles-ci celle des fils d'artisans et commerçants, il faut surtout noter celle des enfants des artisans ouvriers du port. Sur la matricule de la ville, en 1776 on relèvera 132 fils de charpentiers et calfat, 20 de tonneliers, 15 de menuisiers, 11 cordiers. Hors ceux des autres métiers non portuaires, ils représentent plus du 1/3 des marins. Le recrutement est donc ici très largement ouvert aux milieux portuaires et à l'artisanat au sens large. TJA Le Goff qui avait entrepris de collecter toutes les matricules en France avait aussi constaté cette particularité. Nous rajoutons que cela n'est que la conséquence de l'emploi de ces ouvriers sur les chantiers de la Compagnie ou du roi à Lorient. Emploi qui s'amplifie et se perpétue par l'embarquement des fils sur les vaisseaux, pour des raisons pécuniaires ou de formation. Voyons donc ce milieu particulier des « artisans » qui travaillent pour la Compagnie directement ou indirectement.

3-4 Les ouvriers, la matricule en 1764 : cote 2P79

La conjoncture se présente ainsi pour les ouvriers en fin de guerre de Sept Ans comme en 1747, la Compagnie congédie fin 1759, car les effectifs sont bien au-delà de ceux de la matricule de Lorient. Un échevin de la ville affirmant en 1757: « *il y a plus de 4000 ouvriers à Lorient* ». La défaite des Cardinaux et l'occupation de Belle-Île ne permettent plus d'approvisionnements.

Tableau 25
Variation des effectifs ouvriers en 1759

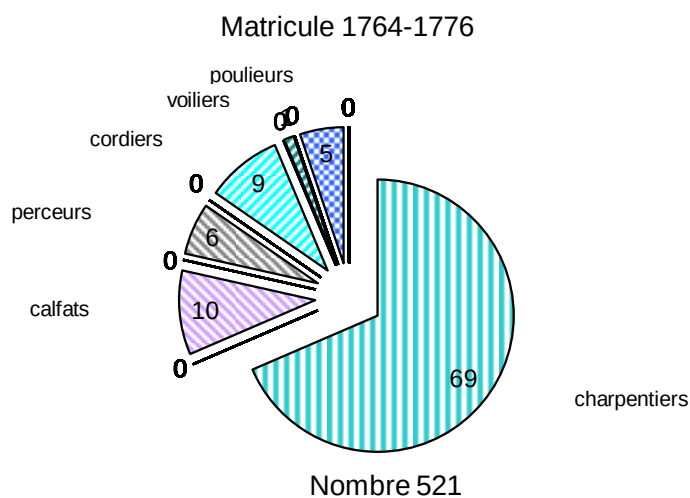
Périodes et qualités	1-Entre 1750 et 1764	2- 1759 - Réalité du nombre de congédiements	3-Entre 1764 et 1776
charpentier	730	646	920
calfat	140		219
perceur	176	143	189
cordier	57		140
Voilier	20		22
pouleur	29		32
Immatriculé : M	1152		1522
Emplois réels, R : Mini (MX1, 38)/ Maxi (MX1, 85)	1580/2130	789	2080/2820
<i>Total des ouvriers spécialisés en CN R= RX1,36</i>	2150/2900		2840/3830

Un peu plus tard 1764-1775, les ouvriers de la matricule de Lorient ville, 521.
Ceux restés à Lorient employés quand même, les fixés en résidence à Lorient.

Tableau 26
Nombre des inscrits, par qualité, sur la matricule de 1764-1775

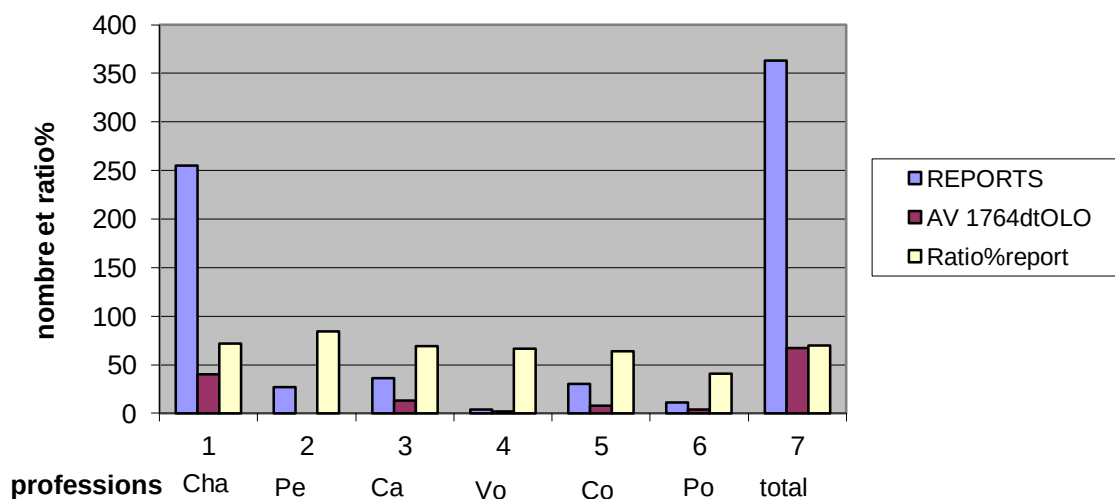
Qualité	charpentier	calfat	perceur	cordier	voilier	pouleur
Nombre	357	52	32	47	6	27

Graphe 7 Associé au tableau
Pourcentage par qualité des ouvriers de 1764-1776



Graphe 8

Report des ouvriers de la matricule de 1751 en 1764

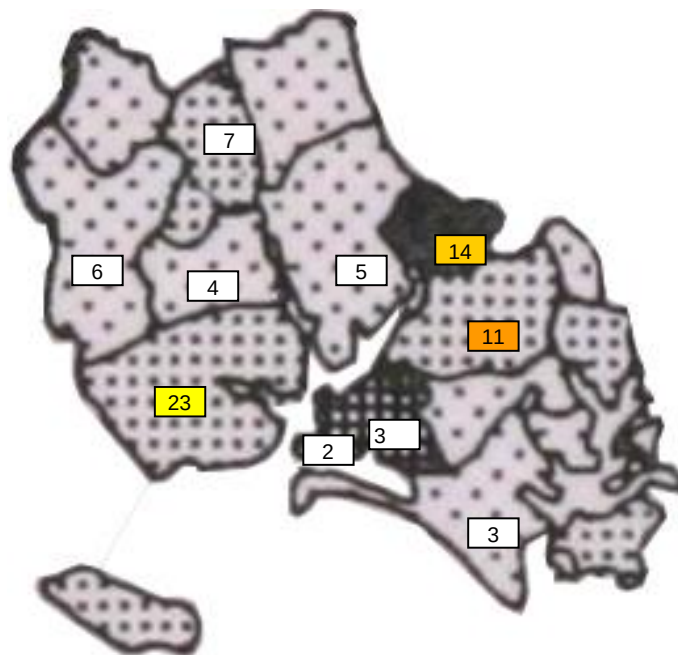


On note l'importance du nombre des reports de la matricule de 1751, plus de 60%, la Compagnie conserve ses ouvriers lorientais et se libère des levées et des étrangers dans les fins de conflits

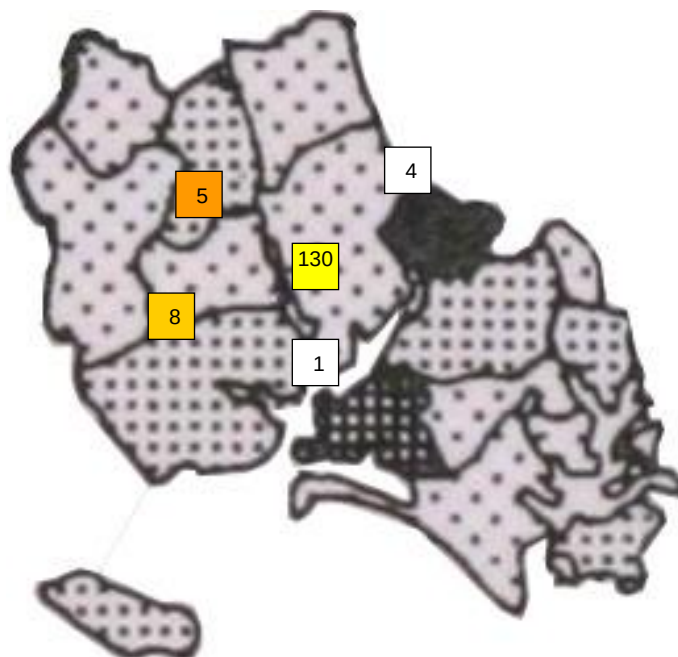
Tableau 26
Origines des inscrits ouvriers à Lorient entre 1764 et 1776

Localisation	Total	CH	CA	PE	CO	VO	PO
Nombre par qualité	291	202	27	22	26	4	10
% des qualités dans le total (rappel)	100	69%	9%	8%	9%	1%	3%
Lorient	48	27	9		6	2	4
% total et % de Lorient par qualité	16%	13%	33%		23%	50%	40%
Plœmeur	14	11	2		1		
% total et % de Plœmeur par qualité	5%	5%	7%		4%		
Quartier de Port-Louis	47	33	5	3	5	1	
Y compris. Belz et Magouer							
% total et % du quartier par qualité	16%	16%	19%	14%	19%	25%	
Évêché de Vannes sauf Lorient,	72	48	7	11	6		
Plœmeur, Quartier de Port-Louis							
% total et % de l'évêché par qualité	25%	24%	26%	50%	23%		
Évêché Quimper	52	42	2	3	3	1	1
% total et % de l'évêché par qualité	18%	21%	7%	14%	12%	25%	10%
Évêché de St Pol	23	19	2	2			
dont Brest	10	8		2			
% total et % de l'évêché par qualité	8%	9%	7%	9%			
Evêché Saint-Malo	4	3		1			
% total et % de l'évêché par qualité	1%	1%	0%	5%			
Évêché de Nantes	1						1
dont Nantes							
% total et % de l'évêché par qualité	0%						10%
Évêché de Rennes, Dol,	14	9	1	2			2
Saint-Brieuc.	5%	4%	4%	9%			20%
Évêché bretons sauf Vannes	94	73	5	8	3	1	4
% total et % des évêchés par qualité	32%	36%	19%	36%	12%	25%	40%
extérieur de la Bretagne	16	9		1	4		2
% total et % de l'extérieur par qualité	5%	4%		5%	15%		20%

Carte 2
Origine des ouvriers **non Lorientais**, résidants à Lorient de 1764 à 1769



Carte 3
Répartition des résidences des **ouvriers** officiers marins et matelots de service embarqués entre 1751 et 1764



4- Conclusion

Elle essaie de donner une vision des hommes du quartier sur 1738-1776, de l'apogée au déclin, jusqu'à quelques années après la fin de la Compagnie, et à la prise de possession par la Marine royale, lorsque Lorient reste seulement le port des retours d'Asie. Elle évolue dans la continuité du peuplement selon le mode précédent jusqu'en 1787. Les chantiers (surtout des Arnoux jusqu'à la reprise des chantiers par la marine, en 1794). L'étude des matricules des novices, mousses et des ouvriers (SHDL, cote ML-2P86-87-88) le confirmerait vraisemblablement. La majorité des marins est bretonne, à l'origine malouine. Si la ville de Lorient recrute dans ses paroisses voisines sa population maritime est aussi issue principalement de l'artisanat urbain des ports bretons, par sa composante ouvrière.

L'évolution des nombres des inscrits du quartier maritime permet une approche réaliste d'une ville plus que d'un « pays » après le grand choc démographique occasionné par suite de l'implantation de la seconde Compagnie à Lorient et par l'activité des chantiers lorientais. Lorient apparaît alors selon l'expression de G. Le Bouëdec⁶⁴ comme une ville nouvelle qui déstabilise l'équilibre démographique du département maritime, même si cet équilibre est surtout bouleversé par les événements conjoncturels. Les remarques des villes aux États de Bretagne ne justifient pas que « *la capitation des autres villes était diminuée par la retraite de plusieurs habitants qui étaient allés s'établir dans la ville de Lorient* », mais l'argument est significatif. J.B. Babin, un contemporain de Colbert de Croissy, spécialiste des finances⁶⁵, lorsqu'il écrit pour lui le « *Profil de la Bretagne* », rapportant à Colbert de Croissy⁶⁶ que dans la subdélégation de Vannes « *ce qu'il y a de meilleur est une bande qui règne le long de la mer* » qui est avec le terroir de celui de Saint-Brieuc « *assurément des meilleurs et des plus fertiles du duché de terre*. Il ajoute, qu'ils « *ont de quoi vivre* ». Les activités commerciales d'Hennebont dans l'exportation des *bleds* et les autorisations fréquentes d'exporter données à la ville sont garantes de la suffisance de la production pour nourrir les hommes du quartier, même avec l'apport de l'immigration lorientaise. On peut sans risque appliquer à Quimperlé à la lisière de ce quartier le caractère de celui d'Auray tel que le peint A. Le Goff⁶⁷, avant l'arrivée de la Compagnie à Lorient: « *structure uniformément médiévale et précapitaliste, la masse misérable des artisans et des petits commerçants s'employant à satisfaire les besoins élémentaires des habitants* ». Parmi ceux-ci, les charpentiers des chantiers de Saint-Goustan, constructeurs des chaloupes de pêche pour les ports sardiniers et les chasse-marées pour le petit cabotage (Quimperlé peut aussi présenter ces mêmes activités).

Ce que nous constatons au Port-Louis dans la période qui précède notre étude, celle de la naissance de la Compagnie des Indes, selon l'effectif du recensement de 1671 qui prend en compte l'île de Groix serait de 800 « Gens de mer », mais cela ne ferait que l'armement de près de 250 chaloupes. La pêche est très active dans cette partie du littoral, depuis 1631 elle peut apporter à Nantes plus de 340 milliers de sardines. Béchamel de Nointel signale en 1698 plus de 300 chaloupes qui occupent l'été tous les matelots du pays de Port-Louis, et cela semble cohérent avec l'effectif et le nombre de chaloupes en 1731, mais après cette date, quelle part de la croissance de la population dans le quartier, qui comprend aussi Groix et

⁶⁴ LE BOUËDEC (G.), *Le port et l'arsenal de Lorient, de la Compagnie des Indes à la Marine cuirassée*, Paris, Librairie de l'Inde, 1994, p.234

⁶⁵ MEYER, (J.) & KERHERVE (J.), ROUDOT (F.), TANGUY (J.), *La Bretagne en 1665 d'après le rapport de Colbert de Croissy, Cahier de Bretagne Occidentale*, n° 2, CRBC-Faculté des lettres et sciences sociales Université de Brest, ?

⁶⁶ MEYER, (J.) & KERHERVE (J.), ROUDOT (F.), TANGUY (J.), opus cité

⁶⁷ LE GOFF (A.), « Bilan d'une étude de démographie historique, Auray au XVIII^{ème} siècle », in *ADH*, Aix en Provence, NC, p.197-229

Plœmeur, est due à la pêche dont la production sur 60 ans aurait mérité d'être étudiée ? Mais la constance de l'activité permet celle de l'apport à la matricule.

Lorient, ville en pleine expansion au milieu du siècle, est surtout un pôle de concentration temporaire de marins, de soldats et d'ouvriers employés par la compagnie venant de toutes les provinces de France. Pour les Bretons, qui sont majoritaires, la ville regroupe les trois types décrits par Philippe Ariès⁶⁸ : le marin-cultivateur de la côte, discipliné, formé par l'État qui le fait vivre, le marin spécialisé des ports de pêche et enfin le Breton de l'intérieur. Lorient participe aussi au phénomène d'exode rural qui caractérise le siècle, en fixant une partie des marins cultivateurs de la côte, « les artisans », et les fils d'agriculteurs des paroisses terriennes qui constituent une partie des employés de la Compagnie. Ceux-ci sont en majorité jeunes, déjà soucieux de ne pas rajouter à la misère en se reproduisant sans avoir de situation bien établie. Aussi le mariage est-il tardif et par voie de conséquences, les naissances illégitimes sont nombreuses.

Mais doit-on reconnaître parmi ceux-ci, ceux décrits par J.-B. Babin « *qui demeurent tous sujets aux déffauts du pays et à des fougues et à des emportements extrêmes, ou le vin et le défaut de nourriture et de bons exemples les poussent ordinairement ... qui ... étouffent des avantages qu'ils ont de la nature et quoique dépaysés par les autres nations, ils deviennent capables et fort intelligents* » ? En 1690, Buffet⁶⁹ signale au Port-Louis trois pilotes jurés « *ivrognes et ignorants* », mais ce sont eux qui apportent le pain frais aux navires en retour dans la rade après leurs longues campagnes. Car déjà les matelots ne s'embarquaient au cabotage que si le maître de barque fournissait le vin à l'équipage, tradition qui perdurera sur tous les navires

Les conséquences de la croissance démographique des deux pôles d'activité, l'ancien et le nouveau de la Compagnie des Indes Orientales, peuvent se résumer. Hennebont - Pont-Scorff - Le Port-Louis, ont gagné une métropole chef-lieu, grâce à sa situation géographique, autant par la qualité de sa rade mais aussi et surtout par l'importance de ses ressources en matelots qu'elle génère tant sur le terreau initial des marins pêcheurs ou des caboteurs que des métiers et artisans des paroisses et des villes qu'elle attire et entretient grâce au chantier, dans la ville. Nous avons étudié en partie leurs origines géographiques et leur implantation dans la ville, durant la seconde moitié du XVIII^e siècle : les résidants, originaires, ou habitués à Lorient ou flottants du quartier des classes dont le port en est devenu le chef de quartier ou d'arrondissement. Nous avons constaté leur mobilité et leur importance numérique dans le peuplement de la ville, qui est certes liée à leur profession lorsqu'ils sont navigants, mais aussi une mobilité des plus jeunes, moins spécialisés, moins appréciés dans leur service à une Compagnie des Indes qui retient surtout les enfants de ses employés. Après 1764, le quartier maritime fournit de plus en plus d'inscrits sur la matricule⁷⁰, en particulier la ville, ce qui résulte de son essor démographique. Les villages de Plœmeur ensuite, qui jouxtent sa banlieue, la fournissent aussi de plus en plus, avec les extensions du périmètre urbain, surtout après 1776, ceci au détriment des autres paroisses de l'évêché de Vannes, mais aussi encore, des autres évêchés bretons et du reste de la France. Il fallait bien que ce mouvement démographique s'initiat. Il n'est pas établi dans quelles conditions les premiers ouvriers s'étaient installés ; des traces de la provenance de ceux inscrits avant 1764 ont été mises au jour.

S'il fallait globalement conclure sur les nombres de marins, on peut estimer que l'effectif immatriculé du quartier du Port-Louis n'a cessé de croître depuis la commission de Leroux d'Infreville en 1629, avec un Gouvernement du Port-Louis à 6900 navigants inscrits. Depuis 1671 (800 officiers marinières et matelots de service, donc avec mousses et novices

⁶⁸ ARIES Ph. *Histoire des populations françaises*, Point Histoire, ed du Seuil, Paris, 1971, p.21

⁶⁹ BUFFET (H.-F.), *Vie et Société au Port-Louis des origines à Napoléon III*, Bahon-Rault, Rennes, 1972, p.170

⁷⁰ LE RUYET

près de 1000), le quartier atteint vers 1740 entre 4350-5000 navigants avec 3600 officiers mariniers et matelots de service, et 1000 novices et mousses, ce qui constitue une croissance de 350% pour les officiers mariniers et matelots de service. Mais on peut s'interroger sur la nature et la qualité de l'effectif enregistré en 1671, pour justifier cette croissance.

A partir de l'effectif de 1740 (4350-5000), il s'élève à environ 5500 en 1751, pour se stabiliser en 1764. Ces chiffres sont significatifs d'une croissance régulière de la population lorientaise, comme nous l'avons signalé dans notre mémoire de maîtrise, car Lorient constitue le pôle d'inscription majoritaire à partir de 1751.

Et nous laissons Philippe Zérathe, à qui nous avons emprunté une part de l'étude de 2P72 et 2P73, annoncer la conclusion :

« Il est probable que l'ampleur des chantiers de construction et les besoins de main-d'œuvre de la compagnie attirent dans la ville des fils de terriens qui passent à l'occasion à la boutique (ou dans l'atelier) et de l'atelier au pont des vaisseaux. Il s'agit ici de capter un surplus démographique des campagnes, qui une fois en ville s'il se reproduit, conduit les pères à reproduire la destination professionnelle vers la navigation ou les ateliers de la Compagnie. Cette intégration des hommes de la terre dans la marine est particulièrement sensible pendant et après les périodes de conflits, quand les officiers des classes doivent reconstituer leurs contingents de classés car le noyau de marins de la population lorientaise fixée est tout à fait insuffisant. Contrairement à l'opinion répandue à l'époque la pépinière de matelots est bien le port de Lorient et son arrière pays et non la pêche à la sardine ».

Prononçons la notre, plus personnelle sur l'idée humaniste des acteurs de la création et du développement du pays de Lorient :

Hors les hasards de l'histoire humaine, les hommes, plus que les lieux, commandent les réussites, ceci est plus facile à montrer sur la mer, pour les navigants, car la mer est plus neutre que la terre, sauf à exploiter le vent ou les courants et marées. Il était donc temps de renouveler la mémoire de ces premiers navigants, engagés dans les conflits depuis 1672, dont les destinées sont déterminées sur mer, groupes humains difficiles à percevoir dans leurs stratégies pour survivre, car pour eux tel est l'enjeu. On peut donner, par le nombre, des signes de leur vitalité ou de leurs difficultés à survivre, « protégés » par l'État. Les trajectoires individuelles illustrent la difficulté de synthèse. Mais, par ces deux moyens, il est ainsi assez facile de constater que ceux qui côtoient les rivages ne sont pas parmi les plus démunis, ceux qui peuplent les banlieues de Lorient, comme en général dans celles des cités « préindustrielles », le sont davantage lorsque la conjoncture commerciale est défavorable et que l'État abandonne ses missions de protection. Même pendant les conflits, l'estran et les terres littorales fournissent aux femmes et leur famille, si elles sont valides, une nourriture cueillie ou obtenue par leur travail. La pauvreté est d'origine physique et topologique. La maladie et l'invalidité restent les grands pourvoyeurs de précarité. Mais l'homme s'active au travail pour éviter ces malheurs.