



La lettre du Musée « La marine en bois du Briet »

Actualisée le : 01 juin 2006

La vocation maritime de Montoir entre le XVIe et le XIXe siècle - Par Jean Louis Monvoisin

Jusqu'à la Révolution de 1789, la paroisse de Montoir est beaucoup plus étendue que la commune actuelle. Elle englobe Saint-Joachim., Guersac, Trignac et Méan. Saint-Joachim est érigé en commune en 1789; les villages de Méan et Penhoët sont rattachés à Saint-Nazaire en 1865. Il faut attendre 1913 et 1923 pour que Trignac et Guersac deviennent des communes indépendantes.

LE CABOTAGE AU XIXe siècle

Jusqu'aux années 1880, la plupart des marins de Montoir et Saint-Joachim naviguent au cabotage.

Le XIX^e siècle fut l'âge d'or du cabotage: les échanges commerciaux se multiplient dopés par la révolution industrielle. Au XIX^e siècle, près de 500 marins briérons seront reçus maîtres au cabotage, dont plus de la moitié (252 exactement) entre 1841 et 1870 alors qu'entre 1770 et 1800, on ne dénombrait que 40 maîtres au cabotage à Montoir. Tous ces maîtres veulent avoir leur navire et ils vont d'abord s'adresser aux chantiers de Rosé et de Méan qui, dans un premier temps, vont avant tout travailler pour satisfaire la demande locale. Se créent alors de nouveaux chantiers qui, au fil des années, vont prendre de l'importance.

Au cours du XIX^e, on observe bien des changements dans les navigations des caboteurs montoirins . Pour les percevoir, comparons la situation en 1835 et en 1865.

En 1835, la flottille des caboteurs montoirins se compose d'une quarantaine de navires d'une jauge moyenne de 45 tx, pour la plupart des chasse marée et des lougres. Les ports français constituent leur principale destination (à 92 %), les plus fréquentés étant Bordeaux, Bayonne, Brest, Rochefort et Rouen. On ne relève que trois incursions en Méditerranée (Marseille et Toulon) et seulement 14 voyages vers l'étranger (9 vers l'Angleterre et le Pays de Galles, 4 à destination de la péninsule ibérique). Les principales marchandises transportées sont, par ordre d'importance décroissante, les grains, le vin, le sel et le fer. A elles quatre, ces marchandises représentent plus de 70% des cargaisons de nos caboteurs.

En 1865, la situation a beaucoup évolué. La flottille montoirine compte alors une soixantaine de navires d'une jauge moyenne de 90 tx (rappel: 45 tx en 1835). Les chasse marée ont presque totalement disparu, remplacés par des lougres, des goélettes et des bricks. Les ports étrangers représentent 80% de leurs destinations.

Ce sont principalement les ports gallois : Cardiff, Swansea et quelques autres - les ports anglais de la côte ouest Gloucester, Bristol et Liverpool - de la côte est - Newcastle et Sunderland - et d'Ecosse - Glasgow.

On rencontre aussi les navires montoirins dans de nombreux ports espagnols: Bilbao, Santander, Gijón sur la côte nord de l'Espagne, Adra et Alicante en Andalousie, Leur zone d'activité s'étend de la Baltique (ports finlandais, Riga, Saint-Pétersbourg, Stettin) à la Méditerranée orientale et à la Mer Noire. Le charbon, principalement le charbon britannique, représente à lui seul 40 % des cargaisons; suivent les grains et farines (22%), ensuite, les métaux et minerais (fonte écossaise, plomb andalou, minerais de zinc des Asturies), les bois de construction nordiques (Norvège, Suède, Finlande), le sucre et le noir animal indispensable au raffinage du sucre. L'importance du charbon et des métaux montrent que la France du Second Empire est entrée dans l'ère industrielle; la place des grains montre qu'elle reste une nation paysanne qui exporte les surplus de ses productions agricoles, principalement vers les îles britanniques.



Le Jules Marie, goélette de 109 tx, construite par Pierre Mahé à Méan en 1864 pour Alexandre Legal, armateur nantais (250/1000), Jules Aimé Halgand, maître au cabotage de Gron (437/1000) et 13 autres petits copropriétaires.

LES PREMIERS VOYAGES DU JULES MARIE

Suivons les premiers voyages d'un de ces caboteurs montoirins du milieu du XIX^e siècle, le *Jules Marie*, goélette de 109 tx, construite par Pierre Mahé à Méan en 1864 pour Alexandre Legal, armateur nantais (250/1000), Jules Aimé Halgand, maître au cabotage de Gron (437/1000) et 13 autres petits copropriétaires.

Il a fini d'être gréé et armé à Nantes. Il en part, le 13 juin 1864, équipé de 6 hommes dont quatre marins de Montoir, sur lest, pour Gijón (Asturies) ; il y arrive le 4 juillet, et en repart le jour même, chargé de charbon pour Adra (Andalousie) il y arrive le 14 juillet, et charge des barres de plomb pour Nantes. Parti d'Adra le 3 août, il arrive à Nantes le 2 septembre.

Il part de son port d'attache le 9 septembre avec une cargaison de farine pour Swansea où il entre le 17 octobre, il y prend du charbon, en part le 3 novembre et arrive à Nantes le 15 du même mois.

Le 14 décembre, il quitte Nantes chargé de farine pour Newport; il touche ce port le 31 décembre, et, chargé à nouveau de charbon, il en sort le 13 janvier 1865, il est de retour à Nantes le 11 février.

Nouvelle cargaison de farine cette fois pour Lisbonne. Parti de Nantes le 9 mars il arrive le 29 du mois dans la capitale portugaise qu'il quitte, sur lest, le 11 avril à destination de Vila Real de San António; arrivé le 18 avril, il en repart le 29, avec une cargaison de minerai de fer pour Newcastle où on le retrouve le 19 mai ; il y charge des briques et du coke pour Séville; parti le 6 juin, il s'amarré à Séville le 30; il en repart le 12 juillet sur lest; le 16 il touche à nouveau Vila Real de San Antonio, y reprend du minerai de fer pour Bristol. Arrivé dans ce port anglais le 17 août, il en repart au début de septembre, chargé de charbon pour Nantes où il arrive le 22 septembre 1865.



Les premiers voyages d'un de ces caboteurs montoirins du milieu du 19^e siècle, le *Jules Marie*, goélette de 109 tx.