



La lettre du Musée

« La marine en bois du Brivet »

Actualisée le : 01 mai 2006

La vocation maritime de Montoir entre le XVI^e et le XIX^e siècle - Par Jean Louis Monvoisin

Le cabotage ou plutôt les cabotages

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. Dans ce qui suit, il sera question du grand Montoir, celui d'avant la Révolution de 1789.

LE TRANSPORT DE LA TOURBE

Deux trafics ont coexisté: celui de la navigation intérieure à destination de Nantes et des autres petits ports de la Basse Loire, et le petit cabotage depuis Vannes et Belle-Ile au nord jusqu'à l'île d'Yeu au sud.

En 1741, le transport de la tourbe est ainsi décrit par le commis du quartier maritime du Croisic qui a en charge la paroisse de Montoir :

« De 60 à 80 barques de deux à trois hommes d'équipage vont porter des mottes ou tourbe dans tout le Comté nantais et même jusqu'à Vannes (...) Outre ces 60 ou 80 chaloupes, il y a 400 toues ou bateaux plats qui ne font autre métier que d'apporter la motte du fond de la Brière à Méan pour le chargement de ces chaloupes qui ne peuvent remonter. Ces toues vont cependant à Paimbœuf, à Saint-Nazaire et à Donges et portent 2 à 3 milliers de mottes (...) On estime qu'il sort par an pour quatre cent mille livres de mottes de cette Brière. »

Ces « toues » sont sans doute les « blins » de Brière.

Si l'administration de la marine, représentée ici par le commis du Croisic, cherche à classer par tous les moyens les hommes qui transportent la tourbe pour les envoyer ensuite au service du roi, ces Montoirins, le plus souvent habitants des îles du nord de la paroisse, refusent en revanche de se considérer comme des marins. Ils se veulent paysans et « leurs blins sont pour eux et leur transport de mottes comme les charrettes dont d'autres se servent pour le transport du bois. »



La presqu'île de Batz-Le Croisic étant une destination importante des chaloupes de mottes ceci est dû à l'extrême rareté du bois de chauffage dans cette presqu'île.



Les principaux ports de chargement des sels d'Aunis et de Saintonge sont Brouage et Marennes; les Montoirins transportent aussi à Nantes les sels des marais de Guérande (chargés au Pouliguen le plus souvent).

LE PETIT CABOTAGE

Ces hommes qui transportent la motte sur leurs blins ou sur de petites chaloupes non pontées ne se hasardent guère à sortir de l'estuaire de la Loire.

A côté d'eux, existent, au moins pendant quatre siècles, des marins qui cabotent le long des côtes de l'Atlantique et de la Manche, voire au-delà. Sur leurs chaloupes, ils chargent principalement du vin - au moins jusqu'au milieu du XVII^e siècle - et du sel. Quelques documents permettent d'entrevoir ces trafics. Ainsi, au milieu du XVI^e siècle (années 1554 et 1555) les chaloupes montoirines - près d'une centaine - sont les plus nombreuses à assurer le transport du sel jusqu'aux salorges de Nantes. Ce sel a été chargé dans les ports de la Baie de Bourgneuf et de l'Aunis (Brouage principalement). Au retour de ces voyages du sel, ces chaloupes de Montoir chargent des vins de Loire qu'elles transportent vers la Bretagne et les îles Britanniques.

Trois quarts de siècle plus tard, en 1631, la flottille montoirine semble toujours aussi nombreuse: à Nantes, on note l'entrée et/ou la sortie d'une centaine de bateaux de la paroisse. Le transport du sel, en provenance de Brouage voire du Portugal, et celui du vin restent les activités les plus importantes. La moitié des navires montoirins connus jaugent 50 tonneaux et plus. Ce tonnage, important pour l'époque, leur permet de doubler les caps occidentaux de la Bretagne pour aller livrer du vin en Manche (de Morlaix à Calais), dans les îles Britanniques (Bristol et Londres) et, pour les plus gros, jusqu'à Hambourg.

La seconde moitié du XVII^e siècle marque un net recul de la flottille montoirine qui avait joué un rôle très important dans l'activité du port de Nantes. Il semble que dès la fin du règne de Louis XIII (années 1635-1643), les marchands nantais aient commencé à prendre le contrôle de l'activité des marins montoirins en achetant leurs navires. Cette évolution sera achevée avant la fin du XVII^e siècle: en 1700, on ne connaît plus qu'une vingtaine de bateaux montoirins et ce ne sont que de petites barques non pontées qui jaugent de 10 à 25 tonneaux.

A disparu ainsi de la paroisse le marchand-marinier propriétaire de son navire et ayant par la même une assez grande autonomie. Les marins montoirins sont devenus de simples salariés des armateurs nantais.

Le marasme du cabotage montoirin se maintient pendant la première moitié du XVIII^e siècle.

Mais, après la guerre de Sept Ans (1756-1763), on observe une renaissance de ce type d'activité. Le nombre des chaloupes de la paroisse augmente lentement mais de façon continue; leur jauge croît. En 1761, on connaît les noms d'une vingtaine de barques dont la jauge moyenne est de 21 tonneaux. Dix ans plus tard, sont connues une trentaine de chaloupes qui jaugent, en moyenne, 27 tonneaux. A la veille de la Révolution, Montoir compte une cinquantaine de barques dont la jauge moyenne est de 31 tonneaux.

La flottille des caboteurs montoirins compte deux navires de plus de 50 tonneaux: la Notre Dame de Bon Secours, 62 tx, et le brick Saint Jean, de 70 tx.



En 1631, le transport du sel, en provenance de Brouage voire du Portugal, et celui du vin restent les activités les plus importantes.