

numéro

8

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*Histoire du cabotage européen
aux XVI^e-XIX^e siècles*

PDF complet – 979-10-231-1701-1



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

Revue d'histoire maritime

8

Histoire du cabotage européen
aux XVI^e-XIX^e siècles

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2008
© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-552-5
PDF complet – 979-10-231-1701-1

TIRÉS À PART EN PDF :

Poussou – 979-10-231-1702-8
Le Bouëdec – 979-10-231-1703-5
Pourchasse – 979-10-231-1704-2
Buti – 979-10-231-1705-9
Zysberg – 979-10-231-1706-6
Pfister Langanay – 979-10-231-1707-3
Sauzeau – 979-10-231-1708-0
Darfeuille – 979-10-231-1709-7
Le Bouëdec, Le Hunsec & Malonda – 979-10-231-1710-3
Tran – 979-10-231-1711-0

Mise en page Compo-Méca s.a.r.l. (64990 Mouguerre)
Version numérique: 3 dzs/Emmanuel Marc Dubois

SUP

Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles. Présentation	
Jean-Pierre Poussou	5
Le cabotage sur la façade atlantique française, XVI^e-XIX^e siècles	
Gérard Le Bouëdec	9
La Baltique, une zone active du grand cabotage européen, XVII^e-XVIII^e siècles	
Pierrick Pourchasse	39
Expédier à la côte et aller à la cueillette : le cabotage en Méditerranée aux XVII^e et XVIII^e siècles	
Gilbert Buti	67
Mesurer les activités au cabotage des navires normands à la fin du XVII^e siècle	
André Zysberg	109
Grand et petit cabotage en mer du Nord et en Manche (1680-1790)	
Christian Pfister-Langanay	141
Les barques du Centre-Ouest et du Sud-Ouest atlantiques au XVIII^e siècle	
Thierry Sauzeau	155
Note sur le cabotage bordelais au XIX^e siècle	
Florian Darfeuille	181

Varia

Les inscrits à la petite pêche et leur rapport au service de la Marine : l'exemple de la Bretagne-Sud au XIX^e siècle	
Gérard le Bouëdec, Mathieu Le Hunsec & Frédéric Malonda	185
L'école de l'hôpital de Greenwich et la marine de guerre britannique au XIX^e siècle	
Tri Tran	207
Comptes rendus	233

HISTOIRE DU CABOTAGE EUROPÉEN
AUX XVI^e-XIX^e SIÈCLES
PRÉSENTATION

Jean-Pierre Poussou

Navigation à une distance limitée des côtes – le plus souvent elles restent en vue –, le cabotage a été historiquement la forme de trafic maritime la plus utilisée, et de très loin. Elle reste très importante aujourd’hui, bien que souvent inconnue, ou presque, d’un large public qu’attire tout naturellement la navigation au long cours, et que séduisent la navigation de plaisance ou les spectaculaires compétitions transatlantiques, si prisées aujourd’hui et si médiatisées. Il est vrai que, le plus souvent, le cabotage n’a rien de spectaculaire : autrefois, les navires qui le pratiquaient étaient souvent de petite taille, comme on le verra dans les contributions à ce numéro spécial, la part d’aventure ou de risque y était réduite, et l’exotisme ne le concernait guère. Il ne manquait pourtant pas de pittoresque, en s’insérant largement dans les formes ou les activités de la vie quotidienne, en concernant un petit peuple portuaire souvent haut en couleurs – dont l’activité maritime n’était souvent qu’une part de sa vie –, ou encore par les transports auxquels il s’adonnait, tel celui du bétail vivant qui n’appréciait nullement la promenade en mer.

Le cabotage a donc assuré pendant très longtemps l’essentiel du trafic maritime : ainsi, rappelle Gilbert Buti dans ce numéro, « toute navigation en Méditerranée relève de ce mode de circulation maritime », ce qui signifie que toute l’histoire maritime de l’Antiquité grecque, carthaginoise, égyptienne ou romaine en relève, tout comme, dans les derniers siècles du Moyen Âge, les liaisons entre la Méditerranée et la mer du Nord ou la Baltique, celle-ci étant également un domaine où tout était cabotage (voir le texte de P. Pourchasse). Mais les liaisons des Européens avec l’Asie et la découverte de l’Amérique ont donné naissance au long cours, et celui-ci a de plus en plus retenu l’attention, généré des formes de croissance plus rapides et plus profitables (*cf.* l’essor du commerce antillais français au XVIII^e siècle), et fini par devenir dominant lorsque les révolutions techniques ont, à partir de la fin du XVIII^e siècle, permis puis imposé l’emploi de navires de marchandises de plus en plus grands, ce que le numéro précédent de notre revue a mis en valeur à travers l’histoire des constructions navales.

C'est pourquoi, au ^{xx}^e siècle, les historiens français ne se sont pas suffisamment intéressés au cabotage. Même si ceux qui écrivaient sur les trafics méditerranéens ou hanséates n'en ignoraient nullement le rôle, peu de développements lui étaient consacrés, et il n'apparaissait pas comme un objet majeur de la recherche, avant que des historiens bordelais ne lui redonnent toute sa place. C'est ainsi qu'en 1973, dans sa thèse : *La Croissance commerciale bordelaise au XVIII^e siècle*¹, Paul Butel lui consacre près de 40 pages, dans un chapitre intitulé « Le marché français », dont la première partie (p. 365-402) étudie « Les principaux secteurs du cabotage français ». Intéressé surtout par les trafics, Paul Butel n'apporte pas moins d'importantes précisions sur les bateaux, les ports et les conditions de navigation, met en valeur le rôle primordial des Bretons, Charentais et Vendéens, montre les liens avec le nord du royaume, souligne enfin que deux produits sont transportés massivement par les caboteurs : les grains bretons et les vins du Sud-Ouest. Deux ans plus tard, en 1975, dans sa *Géographie du Commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV*², Christian Huetz de Lempis affine l'analyse, et met en particulier l'accent sur le rôle majeur de l'île d'Yeu (que l'on retrouve dans le présent numéro avec Th. Sauzeau), ce que Jean-François Henry n'a pas tardé à approfondir³. Tirant parti de ces travaux, j'ai pu, dans le *Dictionnaire du Grand Siècle*, dirigé par François Bluche, proposer une très brève mise au point sur cette question⁴.

Mais, pour aller plus loin, il a fallu attendre la brillante synthèse du livre excellent, destiné d'abord aux étudiants, mais qui est aussi un véritable précis puisqu'il s'agissait du programme de l'Agrégation d'Histoire, de Gérard Le Bouëdec : *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique 1690-1790*⁵. C'est désormais le livre de référence en la matière. G. Le Bouëdec a ainsi joué un rôle majeur dans le développement de notre intérêt actuel pour le cabotage, rôle qu'il a amplifié en étant à l'origine de colloques et en publiant de nombreux articles, tout comme d'ailleurs Gilbert Buti, l'un pour la façade océanique, l'autre pour le monde méditerranéen⁶. G. Le Bouëdec est également à l'origine du présent numéro, qui s'ouvre justement par sa synthèse : « le cabotage sur la façade atlantique française XVI^e-XIX^e siècles ». Il a suggéré ce numéro spécial, et il l'a préparé en réunissant les collaborateurs qui ont rédigé des textes pour ce

1 Lille, Service de reproduction des thèses, Université Lille III.

2 Paris/La Haye, Mouton.

3 *Des marins au siècle du Roi Soleil*, Janzé, Y. Salmon, 1982.

4 J.-P. Poussou, « Cabotage », dans F. Bluche (dir.), *Dictionnaire du Grand Siècle*, Paris, Fayard, 1990, p. 255-256.

5 Paris, Armand Colin, 1997.

6 Voir plus loin, dans la note 5 de l'article de G. Le Bouëdec, les références à ses publications et à celles de G. Buti sur le cabotage.

numéro, inaugurant ainsi le nouveau fonctionnement de notre revue⁷. Je tiens à l'en remercier très vivement, et à lui témoigner notre gratitude, qui s'adresse également, bien évidemment, aux autres auteurs de contributions.

Après cette présentation synthétique de Gérard Le Bouëdec, ce numéro 8 de la *Revue d'Histoire Maritime* aborde ainsi plusieurs thèmes de l'histoire du cabotage, avec une prédominance française et atlantique, tout en comblant de réelles lacunes, notamment sur les navires et le fonctionnement du cabotage. D'un côté, nous avons une mise en valeur du cabotage méditerranéen (G. Buti) et de la navigation en Baltique et à partir de la Baltique (P. Pourchasse) ; elles étudient, surtout la seconde, ce que l'on appelle le grand cabotage européen. La part majeure revient toutefois au cabotage le long de notre façade maritime occidentale : cabotage atlantique (G. Le Bouëdec, déjà cité), cabotage normand à la fin du xvii^e siècle (A. Zysberg), cabotage d'un long xviii^e siècle en Manche et mer du Nord (C. Pfister), le long des côtes charentaises et aquitaines (Th. Sauzeau). D'un autre côté, les barques des caboteurs ont particulièrement retenu l'attention, notamment celle de Th. Sauzeau. Une brève mise au point, extraite du mémoire de maîtrise de Florian Darfeuille, nous ramène à Bordeaux : elle permet de voir à quel point l'activité de cabotage non seulement s'est maintenue au cours du xix^e siècle, mais encore a été très importante, et même en réel essor.

Comme à l'accoutumée, à ces textes réunis spécialement dans un même numéro, s'ajoutent des *Varia*, au nombre de deux, qui ouvrent l'un et l'autre des perspectives de recherches nouvelles, qu'il s'agisse des « inscrits à la petite pêche et de leur rapport au service de la Marine en Bretagne-Sud au xix^e siècle » (G. Le Bouëdec), ou de « l'école de l'hôpital militaire de Greenwich et de son intérêt pour la marine britannique au xix^e siècle » (Tri Tran). Notons au passage qu'ainsi ce numéro poursuit l'ouverture de la revue vers les xix^e et xx^e siècles, insuffisamment abordés dans notre domaine jusqu'ici.

Quant au numéro 9 de la *Revue d'Histoire Maritime*, qui paraîtra au printemps 2008, proposé et coordonné par Matthias Tranchant, il sera consacré également à un domaine trop peu abordé : celui des risques de la navigation maritime et de sa sécurisation, le sujet étant étudié, on le verra, sous toutes ses formes.

7 La renaissance de notre revue a imposé au début un rôle majeur de sa direction dans le choix et la coordination des thèmes des numéros spéciaux. Désormais, ils sont choisis au sein du comité éditorial dont l'un des membres assure la coordination du numéro spécial à venir.

LE CABOTAGE SUR LA FAÇADE ATLANTIQUE FRANÇAISE (XVI^e-XIX^e SIÈCLES)

Gérard Le Bouëdec

CERHIO/CNRS FRE 3004, Université de Bretagne-Sud, Lorient

LES ENJEUX

Michel Morineau écrit que le cabotage apparaît comme « la plus insaisissable » des activités maritimes¹. Une des origines étymologiques du « capotage », selon le nouveau glossaire nautique, serait une navigation allant « de cap en cap »². John Amstron et Andréas Kunz³ donnent comme synonymes de *coastal trade*, *internal trade*, *short sea shipping*, *home trade*, *inland trade*. Le terme de cabotage recouvre en réalité deux dimensions que les termes anglais de *coastal shipping* et de *coastal trade* permettent d'individualiser, mais l'horizon géographique se décline à plusieurs échelles.

Les historiens français se sont intéressés au cabotage quand marins et négociants-armateurs français remplissaient la fonction de rouliers sur les routes du sel et du vin aux xv^e et xvi^e siècles entre le Bordelais, l'Aunis-Saintonge d'une part, les Pays-Bas, les rives de la Baltique et l'Angleterre d'autre part⁴. Ils ont ensuite négligé le cabotage comme il fut abandonné par le capitalisme maritime au xvii^e siècle au profit des destinations coloniales antillaises et asiatiques. Aussi le regard que nous portons en France sur le seul cabotage français nous renvoie une

1 Michel Morineau, « Flottes de commerce et trafics français en Méditerranée au xvii^e siècle », *Revue xvii^e siècle*, 1970, n° 86-87, p. 150 ; *id.*, « La marine française de Colbert à Seignelay » dans *L'État classique (1652-1715)*, J. Cornette et H. Méchoulan dir., Paris, Vrin, 1996.

2 Augustin Jal, *Nouveau glossaire nautique sous la direction de M. Mollat*, article « Cabotage », Paris, CNRS Éditions, 1970-1996.

3 John Amstron, Andréas Kunz, *Coastal Shipping and the European Economy 1750-1980*, Mainz, Verlag Philipp von Zabern, p. 2-4.

4 Michel Mollat, *Le Commerce maritime normand à la fin du Moyen Âge*, Paris, Plon, 1952 ; Henri Touchard, *Le Commerce maritime breton à la fin du Moyen Âge*, Paris, Les Belles Lettres, 1967 ; Étienne Trocmé, Marcel Delafosse, *Le Commerce rochelais de la fin du xv^e au début du xvii^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1958 ; Jan Craeybeckx, *Le Grand Commerce d'importation. Les vins de France aux anciens Pays-Bas (xiii^e-xv^e siècles)*, Paris, SEVPEN, 1959 ; Jean Tanguy, *Le Commerce de Nantes au milieu du xv^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1956 ; Jean Delumeau, *L'Alun de Rome*, Paris, SEVPEN, 1963 ; Philippe Dollinger, *La Hanse (xiii^e-xvii^e siècles)*, Paris, Aubier-Montaigne, 1964.

image réductrice de la réalité du cabotage. Les trafics du cabotage international passent sous contrôle des Hollandais, des Anglais, des Hanséates puis des Scandinaves à partir du XVII^e siècle. L'armement français, qui a perdu pied sur le marché concurrentiel du grand cabotage international, trouve sa planche de salut dans le commerce colonial. Dès lors, la seule forme de cabotage qui reste aux mains des Français est régionale ou nationale. La représentation dominante du cabotage est celle d'un monde de gagne-petit, de micro-entrepreneurs, de petits tonnages qui n'a trouvé d'écho dans la recherche universitaire que récemment. En revanche, depuis vingt ans, dans les publications et les manifestations de la vague patrimoniale qui submerge le littoral français, le cabotage occupe une place de choix. Mais elle promeut le seul cabotage à voile finissant par imposer l'idée que la fin du cabotage à voile scelle la disparition du cabotage quand il ne s'agit que d'une mutation, et que l'âge d'or du cabotage à voile est le XIX^e siècle, alors qu'il ne s'agit que de son crépuscule. La recherche universitaire dans les dix dernières années⁵ a permis de mettre en valeur trois aspects essentiels.

10

5 Gérard Le Bouëdec, « Le cabotage sur la façade atlantique au XVIII^e siècle », dans Denis Woronoff (dir.), *La Circulation des marchandises dans la France d'Ancien Régime*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1998, p. 53-83 ; *id.*, « La Compagnie des Indes et le cabotage atlantique au XVIII^e siècle », *Bull. de la Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, 1997, p. 140-167 ; *id.*, « L'État et le cabotage en France et en Europe aux XVII^e et XVIII^e siècles », dans G. Le Bouëdec, et F. Chappé, (dir.), *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle*, Rennes, PUR, 2000, p. 383-393 ; *id.*, « Les enjeux du cabotage européen (XIV^e-XIX^e siècles) », dans C. Buchet, J. Meyer et J.-P. Poussou (dir.), *La Puissance maritime*, Paris, PUPS, 2004, p. 377-394 ; *id.*, « Produits vivriers et matières premières dans le développement du cabotage en Europe atlantique (de la péninsule ibérique à l'Europe du Nord) XV^e-XVIII^e siècles », dans Simonetta Cavaciocchi (dir.), *Ricchezza del mare, Ricchezza dal mare Secc. XIII-XVIII*, Firenze, Le Monnier, 2006, p. 267-285 ; *id.*, « Intra-european coastal shopping from 1400 to 1900. A long forgotten sector of development », dans P. C. Emmer, O. Pétré-Grenouilleau, J. V. Roitman dir., *A Deus Ex Machina Revisited : Atlantic Colonial Trade and European Development*, Leiden, Brill, 2006, p. 89-107.

Gilbert Buti, *Activités maritimes et gens de mer à Saint-Tropez (milieu XVII^e siècle-début XIX^e siècle). Contribution à l'étude des économies maritimes*, Paris, Thèse de doctorat en histoire, multigr., École des Hautes Études en Sciences sociales, 2000 (publication en cours aux PUR) ; *id.*, « Le chemin de la mer ou le petit cabotage en Provence (XVII^e-XVIII^e siècles) », *Provence historique*, fasc. 201, juillet-septembre 2000, p. 297-320 ; *id.*, « Le cabotage dans tous ses états dans la France d'Ancien Régime : définitions, sources, approches », *Rives nord-méditerranéennes*, n° 13, 2003, p. 7-22 ; *id.*, « Cabotage et caboteurs de la France méditerranéenne (XVII^e-XVIII^e siècles) », *Rives nord-méditerranéennes*, t. XXIII, n° 1, juin 2003, p. 53-64 ; *id.*, « Aller en caravane : le cabotage lointain en Méditerranée, XVII^e-XVIII^e siècles », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 52-1, janvier-mars 2005, p. 7-38 ; *id.*, « Entre échanges de proximité et trafics lointains : le cabotage en Méditerranée aux XVII^e et XVIII^e siècles », dans Simonetta Cavaciocchi (dir.), *Ricchezza del mare, Ricchezza dal mare, secc. XIII-XVIII*, Firenze, Le Monnier, 2006, p. 287-316 ; *id.*, « La marine de Sète au XVIII^e siècle. Trafic de proximité et grand cabotage européen » dans H. Michel, *Ports de l'Europe méditerranéenne : trafics et circulation : images et représentations (XVI^e-XXI^e siècles)*, Université de Montpellier, à paraître.

Tout d'abord, le cabotage est l'outil des interdépendances économiques, pour reprendre cette expression employée par Pierre Jeannin⁶, qui se tissent à différentes échelles depuis le niveau interrégional jusqu'au niveau intra-européen de la rocade courte à la grande dorsale qui va du fond de la Baltique à la Méditerranée. Les historiens ont surtout insisté sur *le take off* des échanges coloniaux à partir de la seconde moitié du XVII^e siècle, mais il faut sans doute, comme le suggèrent les travaux d'un colloque publié chez Brill à Leiden, sous la direction de Pieter Emmer, Olivier Pétré-Grenouilleau et Jessica V. Roitman, réexaminer les chiffres du commerce extérieur des principaux pays européens, et tenter une pesée globale des flux locaux et régionaux pour redonner toute sa place au cabotage dans le développement économique européen. Il ne s'agit pas de réhabiliter le cabotage, il faut démontrer son rôle essentiel. En effet, le cabotage est un moyen de transport incontournable dans le système multimodal des transports jusqu'au développement du chemin de fer.

Or, pour en faire la démonstration, il faut passer d'une simple description à une certaine conceptualisation articulée autour de l'organisation portuaire et de la fonction caboteuse, afin de présenter les clefs d'une modélisation de l'organisation spatiale et économique du cabotage.

L'image de médiocrité dont souffre le cabotage en France s'explique par un faisceau de circonstances. La production scientifique s'est surtout enrichie de grandes thèses sur le commerce maritime colonial. Nous disposons en effet d'une série de thèses sur l'ensemble des ports français d'envergure. Or, elles privilégient l'étude des trafics France-colonies et occultent très largement ce qui est l'essence même du cabotage : les trafics intermédiaires entre les ports. L'évaluation du *coastal trade* reste encore à faire. De la même manière, la prégnance du modèle mercantiliste à travers la politique du pavillon, menée notamment aux Provinces-Unies, en Angleterre, puis dans les pays scandinaves et baltiques, incite à analyser le *coastal shipping* sous l'angle de la stratégie du monde du négoce et de l'État. Si le cabotage sous

Christian Pfister, « La transmanche et les liaisons maritimes (XVIII^e-XX^e siècles) », *Revue du Nord*, coll. Histoire, n° 9, 1995, p. 29-42 ; *id.*, « Les relations entre Dunkerque et l'ouest français de Louis XIV à la Révolution », dans D. Guillemet, J. Peret, *Les Sociétés littorales du centre ouest de la Préhistoire à nos jours*, Poitiers, Société des antiquaires de l'Ouest, 1996, p. 311-350 ; Pierrick Pourchasse, *Le Commerce du Nord*, Rennes, PUR, 2006, p. 9-12 ; André Zysberg, « La flotte du Havre de 1664 et 1686, les Normands et les Amériques », *Cahiers havrais de recherche historique*, numéro spécial hors-série, 1993, p. 43-73 ; Jean-François Henry, *Des marins au siècle du Roi Soleil*, Janzé, Y. Salmon, 1982.

6 Pierre Jeannin, « Les interdépendances économiques dans le champ d'action européen des Hollandais (XVI^e-XVIII^e siècles) », dans P. Braunstein et J. Hoock (dir.), *Marchands du Nord, Espaces et trafics à l'époque moderne*, Paris, PENS, 1996.

pavillon français se contente des horizons nationaux, il faut décoder les arguments et comprendre les choix. Les travaux de Pierrick Pourchasse⁷, sur le commerce du nord au XVIII^e siècle, sont de ce point de vue une belle démonstration. Et c'est là que la différenciation entre *trade* et *shipping* est utile. Renoncer au pavillon quand les échanges sur une destination sont intenses relève d'un choix. À trop prendre en considération la politique de l'État, on finit pas oublier que, pour le négociant, l'essentiel c'est le profit. Sauf qu'en France les relations entre l'État et le négoce sont très éclairantes pour comprendre la trajectoire des activités maritimes jusqu'au XX^e siècle et la marginalisation du *coastal shipping* sous pavillon français.

I. Le cabotage, moteur du développement économique

A. Les interdépendances économiques

12 Le développement du cabotage repose avant tout sur la dynamique de la demande. C'est la dynamique de la demande en sel qui pousse les flottes de la Hanse⁸ sur la route du *Baienfahrt* pour faire le plein de sel dans les salines de Bourgneuf dès la seconde moitié du XIV^e siècle et le sel marin devient un produit majeur des échanges entre la façade atlantique et l'Europe du nord⁹. Au XVI^e siècle, l'extension du *coastal trade* entre l'Europe septentrionale et l'Europe atlantique et méditerranéenne vient de l'accroissement de la demande en céréales, notamment des pays riverains de la Méditerranée occidentale confrontés à une situation de pénurie. Les ports de Dantzig, avant tout, Stettin, Koëningsberg, sont les ports de chargement des productions agricoles des hinterlands polonais et prussiens¹⁰. Sur la rocade courte européenne, les routes du vin et du sel joignent, depuis les vignobles et les marais littoraux d'entre Loire et Gironde¹¹, les ports anglais et flamands fournisseurs de harengs et de draps. Le trafic transmanche s'appuie également sur les deux produits clefs que sont le sel et le vin, mais les échanges s'enrichissent des productions régionales à partir de la Bretagne et de la Normandie¹². Ces marchés extérieurs prennent

7 Pierrick Pourchasse, *op. cit.*, p. 9-12.

8 P. Dollinger, *La Hanse (XII^e-XVII^e siècles)*, Paris, Aubier, 1964, p. 264-265.

9 Pierre Jeannin, « Le marché du sel dans l'Europe du nord aux XIV^e-XVIII^e siècles », dans M. Mollat (dir.), *Le Rôle du sel dans l'histoire*, Paris, Publications de la Faculté des Lettres et Sciences Humaines de Paris-Sorbonne, série « Recherches », t. XXXVII, 1968, p. 73-93.

10 Jerzy Topolski, « Commerce des denrées agricoles et croissance économique de la zone baltique aux XVI^e et XVII^e siècles », *Annales ESC*, 24^e année, n° 2, mars-avril 1974, 6, p. 425-435.

11 E. Trocmé, M. Delafosse, *Le Commerce rochelais de la fin du XV^e au début du XVII^e siècle*, *op. cit.* ; J. Craeybeckx, *Un grand commerce d'importation, les vins de France aux anciens pays bas (XIII^e-XV^e siècles)*, *op. cit.*

12 H. Touchard, *Le Commerce maritime breton à la fin du Moyen Âge*, *op. cit.* ; M. Mollat, *Le Commerce maritime normand à la fin du Moyen Âge*, *op. cit.*

de plus en plus d'importance dans le développement des économies locales. Mais les interdépendances s'observent également au niveau interrégional. Les flux normands appellent en retour du sel destiné aux ports de basse Seine et aux ports de grande pêche de Fécamp et Dieppe, des vins du Bordelais et d'Aunis-Saintonge. En Bretagne, le beurre, le suif, les ardoises, les toiles à voile, dans le sud-ouest le pastel, la résine enrichissent les échanges. Entre les ports bretons et Nantes d'une part, les havres d'Aunis-Saintonge d'autre part, l'équilibre se fait avec des céréales, des bois de tonnellerie, des sardines pressées contre du sel et du vin. Les céréales et les toiles ont servi aux Normands et aux Bretons pour s'insérer sur les routes du commerce avec la péninsule Ibérique d'où ils remontent les laines de Castille, les fers de Biscaye, les vins et les huiles d'Andalousie. Poussant jusqu'en Méditerranée occidentale, les Normands puis les Malouins mettent en place, à partir de 1571, un trafic triangulaire qui permet, après avoir déchargé leurs morues sèches, de remonter un large éventail de produits locaux, dont des matières premières comme l'alun de Tolfa¹³. Cette présence ancienne sur les routes espagnoles offre des opportunités aux caboteurs de la façade océanique. En effet, comme l'écrit Michel Morineau¹⁴,

vue de Cadix, l'exploitation de l'Amérique via *la carrera* se présente comme une immense affaire mettant en branle la moitié de l'Europe de Gênes à Hambourg avec une incitation jusqu'au cœur de la Silésie.

Si les Espagnols se sont efforcés de conserver l'apparence du contrôle des flottes, les cargaisons sont devenues européennes, et la route de Cadix est devenue un axe majeur des exportations textiles à l'aller, les trésors américains contribuant à irriguer les grandes places commerciales du vieux continent. La mondialisation des échanges contribue au renforcement des flux intra-européens. L'Europe du Nord est devenue un réservoir indispensable de matières premières. Les ressources de la taïga sont incontournables. Les exportations de bois passent de six millions de pièces en 1680/1690 à 37 millions en 1770-1780, sans compter les sous-produits que sont d'une part les cendres et potasses, d'autre part les goudrons et brais. La Suède d'abord, la Russie ensuite, ont construit une industrie métallurgique dont la production est devenue incontournable pour les pays dominants de la façade atlantique. La route du nord vers le sud est devenue celle des *naval stores*. Mais ce transfert massif de pondéreux a construit un nouveau pouvoir d'achat dans ces pays. Aussi, en valeur, les cargaisons de

¹³ J. Delumeau, *L'Alun de Rome*, op. cit.

¹⁴ Michel Morineau, *Incroyables gazettes et fabuleux métaux. Les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVI^e-XVIII^e siècles)*, Cambridge, Cambridge University Press, 1985.

sel et de vin sont-elles alors dépassées par celles des produits coloniaux qui sont réexportés depuis les grands ports des commerces antillais et asiatiques vers Hambourg, Brême, Dantzig et Stettin ¹⁵.

B. Pour une prise en compte de la valeur réelle du cabotage

La focalisation de la recherche sur le commerce colonial a fini par occulter la réalité des chiffres. Même si le commerce extérieur ne se limite pas à la seule voie maritime, il faut reconnaître que le commerce intra-européen l'emporte toujours sur les échanges coloniaux : 60 % du commerce extérieur français ¹⁶, 52 à 53 % de celui commerce anglais, 45 à 53 % de celui des Provinces-Unies ; les taux s'élèvent à 60 % au Danemark et 85 % en Suède ¹⁷. Ces chiffres sont confirmés par Bouda Etemad ¹⁸. Il n'est pas question de nier qu'en valeur relative cette part régresse mais, en valeur absolue, le commerce intra-européen continue de croître. Paul Butel souligne que de 1715 à 1782/1787 le trafic européen bordelais passe de 57 000 à 124 000 tonneaux tandis que le trafic colonial explose de 5 000 à 78 000 tonneaux. C'est le commentaire suivant qui laisse interrogatif :

au contraire, c'est la stagnation pour le cabotage dont la part tombe de 37,14 % des sorties en 1720-1724, à 20, 86 % en 1782-1784 ; c'est un maintien autour de 52-53 000 tonneaux. S'appliquant à des échanges traditionnels, expéditions de vin et d'eau-de-vie d'Aquitaine vers la Bretagne, la Normandie et la Flandre, réception de grains de Bretagne lors des crises de subsistance, le cabotage s'avère peu susceptible de progrès ¹⁹.

Paul Butel assimile le cabotage au trafic national, un *inland trade*, or l'appréciation des flux du cabotage souffre d'une approche incertaine. Ainsi, le commerce de proximité des zones littorales, si bien mis en valeur par Gilbert Buti ²⁰, est statistiquement mal connu, donc largement invisible. Quant à dire que le *coastal trade* n'est pas susceptible de progrès, il faut l'observer sur la longue durée pour constater qu'il est un miroir de l'état de l'économie, et qu'il est capable

15 Pierrick Pourchasse, *Le Commerce du Nord...*, op. cit.

16 Hermann Scherer, *Histoire du commerce de toutes les nations*, t. II, notes de H. Richelot et C. Vogel, Capelle, 1857. En 1785, le trafic colonial pèse 300 000 tonneaux contre 500 000 pour le commerce extérieur.

17 Michel Devèze, *L'Europe et le monde à la fin du XVIII^e siècle*, Paris, Albin Michel, 1970, p. 550-565 ; Ambroise-Marie Arnould, *De la balance du commerce*, 3 vol., 1789 ; *id.*, *Système maritime et politique des Européens pendant le XVIII^e siècle*, Paris, Impr. d'A. Borilleul, 1797.

18 Bouda Etemad, « Colonial and european domestic trade. A statistical perspective over time », dans P. Emmer, O. Pétré-Grenouilleau, J. V. Roitman (dir.), op. cit., p. 45-62.

19 Paul Butel, *Les Négociants bordelais, l'Europe et les îles au XVIII^e siècle*, Paris, Aubier-Montaigne, 1979, p. 18.

20 G. Buti, *Activités maritimes et gens de mer à Saint-Tropez...*, op. cit.

d'intégrer de nouveaux trafics, et donc de se renouveler. Or, dans ce contexte de mondialisation, si les flux de *coastal trade* sont des flux relais en amont et en aval du commerce colonial, il est évident que les besoins en avitaillement des équipages, la constitution des cargaisons de produits vivriers ou manufacturés, l'accroissement des besoins des marchés urbains et des chantiers de construction navale en pleine croissance, les réexportations nationales des produits coloniaux sont couverts par un renforcement des flux locaux ou régionaux. Le manque d'étude sur la poussière portuaire et sur l'écheveau des trafics régionaux et locaux porte préjudice à une évaluation de la réalité du cabotage intérieur.

C. Le cabotage : un mode de transport incontournable

Le *coastal shipping* constitue la boucle maritime obligatoire des transports intérieurs à quelque échelle que ce soit. Son succès, et donc le choix préférentiel du cabotage, repose sur sa compétitivité tarifaire. Le prix du fret au tonneau de 2 000 livres-poids ne dépasse guère les quinze livres tournois sur les lignes du cabotage français à destination de Lorient et descend sous la barre des dix livres, entre cinq et sept, pour le cabotage court entre Nantes et Quimper. Les informations que nous fournissent les lettres de roulage depuis Saint-Malo, Nantes, Rouen, nous permettent de mesurer les écarts. Pour une charge de 2 000 livres-poids, il faut déboursier 60 à 120 livres depuis Nantes, 100 livres depuis Saint-Malo, 200 à 220 livres depuis Rouen. Le rapport cabotage-roulage se situe dans une fourchette allant de 1 à 10 à 1 à 20. À titre de comparaison, alors que le coût moyen d'une livraison de caboteur se situe aux environs de 600 livres sur la façade atlantique, celui d'un équivalent par roulage atteindrait 6 000 à 12 000 livres. C'est un prix prohibitif. Aussi le recours au transport routier, entre deux villes ports, sur de moyennes ou longues distances, ne peut-il être qu'exceptionnel, comme en période de guerre. Mais la plupart des transports par mer prolongent ou précèdent un trajet fluvial. Il ne s'agit donc pas d'un cabotage pur et simple. Le transport par mer s'intègre dans un système multimodal de transports intérieurs. La confrontation du prix du trajet fluvio-maritime avec celui du roulage aboutit au même résultat. Le transport de 100 livres-poids de marchandises coûte 16 livres par la route en droiture d'Orléans à Lorient quand la voie fluvio-maritime ne revient qu'à deux livres quatorze sous pour une fourniture de bougies. Le tarif s'abaisse même à une livre quatre sous pour un poids identique de chanvre. Celui du trajet fluvio-maritime pour les toiles de Laval n'est que de onze sous les 100 livres-poids alors que le coût du roulage en direction du port de la Compagnie des Indes est dix fois supérieur²¹. C'est donc sur le coût de

21 G. Le Bouëdec, « Le cabotage sur la façade atlantique au XVIII^e siècle », *art. cit.*

l'acheminement jusqu'au port maritime que se fait la différence. Et on ne peut qu'être d'accord avec Pierre Jeannin quand il écrit :

les conditions techniques et économiques à l'époque imposaient le recours dans toute la mesure du possible à la voie d'eau pour l'acheminement à longue distance des objets lourds et encombrants²².

16

Il indique qu'en 1736 une pièce de bois arrivant dans les districts prussiens de Tilsitt revenait à 40 groschen si elle était voiturée par terre sur une distance de sept milles, quand elle ne coûtait que quinze groschen si elle arrivait de Lituanie par flottage. Dans le tableau de Gournay pour la Seine-Inférieure, Thomas Le Roux extrait cet exemple concernant l'acheminement de l'eau-de-vie de la Rochelle à Rouen : le trajet maritime plus onze lieues de transport routier coûte 78 livres 9 sous 11 deniers alors que le charroi exclusivement par terre pour une même quantité revient à 167 livres 4 sous²³. Pierre-Alain Tallier²⁴ cite l'inspecteur forestier de Neufchâteau en 1823 : le voiturage d'une corde de bois entre les forêts domaniales du Luxembourg et Dinant sur une distance de 14 à 25 lieues coûte 15 à 25 florins alors que le transport fluvial vers Rotterdam ou Anvers revient respectivement à 5 et 10 florins. On dispose de peu de données comparatives en ce qui concerne les produits métallurgiques car le voiturage routier n'était guère envisageable sur des distances importantes²⁵. Cet exemple est néanmoins révélateur : un maître de forges du centre de la Bretagne préfère aux charrois en droiture de 70 à 75 kilomètres vers Lorient, combiner un trajet routier vers le port de Vannes distant de 40 à 45 kilomètres, avec un segment de cabotage Vannes-Lorient. Il faut dire que le coût du roulage jusqu'à Vannes s'élève à douze livres par millier alors que par mer la liaison Vannes-Lorient ne revient qu'à deux livres dix sous pour une quantité similaire. Sur les liaisons intermédiaires, pour les produits pondéreux, les choix sont donc déterminants : Lyon-Paris par roulier coûte 65 livres par millier alors qu'un trajet mixte, route jusqu'à Roanne-fleuve (Loire-Seine via les canaux de Briare

22 P. Jeannin, « Voies maritimes du nord et routes continentale », dans *Marchands du Nord*, op. cit., p. 117. P. Jeannin s'est efforcé de démontrer qu'il ne fallait pas sous-estimer le trafic routier. En particulier, il montre que la route terrestre Hambourg-Lubeck pour les produits pondéreux est souvent préférée à une liaison maritime par le Sund. Plus globalement, il montre qu'il faut nuancer : « Il était naturellement exclu qu'un chargement de grains polonais ou de bois prussien parvienne aux Pays-Bas autrement qu'en bateau. Un sac de poivre au contraire pouvait faire le voyage inverse par divers moyens de locomotion sur plusieurs itinéraires. Entre ces deux positions aux deux bouts de la gamme s'échelonnaient bien des marchandises pour lesquelles un charroi long atteignait un prix dissuasif sinon absolument prohibitif ».

23 Pierre Jeannin, « Voie maritime du nord et routes continentales », art. cit., p. 117.

24 Pierre-Alain Tallier, « Politique forestière et construction navale dans le royaume des Pays-Bas », dans A. Corvol (dir.), *Forêt et Marine*, Paris, L'Harmattan, 1999, p. 173-186.

25 Thomas Le Roux, *Le Commerce intérieur de la France à la fin du XVIII^e siècle*, Paris, Nathan, 1996, p. 272.

et du Loing) revient à 39 livres. En réalité, il n'existe pas de solution alternative pour le transport des matières premières et des marchandises volumineuses jusqu'à la construction du réseau de chemin de fer. Pierre Dardel²⁶ rappelle qu'un chariot attelé de six chevaux, conduit par deux charretiers, ne porte que deux ou trois milliers quand deux mariniers suffisent pour conduire un bateau sur la Seine avec deux ou trois cent milliers. Le flottage des bois²⁷ sur les rivières et les fleuves et le transport des grumes par cabotage sont la parfaite illustration du transport fluvio-maritime. Paul Bamford²⁸ a montré comment s'organise en France le flottage fluvial des bois de marine sur la Loire jusqu'à Indret, sur le Rhône jusqu'à Arles, sur l'Adour jusqu'à Bayonne, sur la Seine jusqu'à Rouen et le Havre.

L'ORGANISATION SPATIALE ET ÉCONOMIQUE DU CABOTAGE

A. L'organisation portuaire

1. Les hinterlands portuaires

L'usage du terme de port est parfois abusif pour qualifier ces nombreux havres qui s'agglutinent sur les littoraux et que l'historiographie trop centrée sur les grands ports a négligés. Or ce paysage portuaire, apparemment si hétérogène, est organisé en un réseau hiérarchisé très complet. L'envergure d'un port se mesure à la dimension de son hinterland.

Les termes d'hinterland et d'arrière-pays doivent être précisés. De nombreux ports de rias et de rivières sont portés par des hinterlands ruraux dont ils assurent la distribution des productions agricoles ou salicoles. Ce sont les ports et havres des marais salants de Le Croisic-Guérande, du Poitou, d'Aunis, Saintonge. Ce sont ensuite des ports d'exportation des productions céréalières de la frange littorale de Bretagne-Sud de l'Odet à la Vilaine. Mais l'hinterland c'est avant tout une aire de collecte et de redistribution intérieure, même s'il faut reconnaître avec Pierre Jeannin que « la redistribution dans l'intérieur des terres des marchandises arrivées par mer est mal connue »²⁹. Les plus grands ports possèdent des vastes hinterlands. Leur dimension s'explique par l'ampleur

26 Pierre Dardel, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre*, Paris, SEVPEN, 1963, p. 459-519.

27 Jean Boissière, « Un mode original de circulation marchande : le flottage », dans D. Woronoff, *La Circulation des marchandises...*, *op. cit.*, p. 15-52.

28 Paul W. Bamford, *Forest and French Sea Power (1660-1789)*, Toronto, University of Toronto Press, 1956.

29 P. Jeannin, « La configuration du commerce international au XVII^e siècle », dans J. Bottin et Marie-Louise Pelus-Kaplan (dir.), *Marchands d'Europe, pratiques et savoirs à l'époque moderne*, Paris, PENS, 2002, p. 73-74.

et la densité du réseau de transport, or elle ne peut être fournie que par un réseau fluvial. Les plus grands ports sont des têtes de pont du réseau fluvial, le bas seuil de navigabilité permettant une extension du transport fluvial sur la majorité des affluents. Des batelleries de tout tonnage, radeaux de flottage compris, avaient pour fonction de drainer vers les ports les produits des arrière-pays. On comprend mieux dans ces conditions la politique des canaux de jonction mise en œuvre dans différents pays européens, notamment en Prusse et en France. Colbert, en particulier, a contribué au développement de ces canaux entre les différents bassins fluviaux : entre Loire et Seine (le canal de Briare, 1642 ; le canal d'Orléans, 1692) ; entre la Seine et les fleuves et rivières du nord (le canal de Saint-Omer, 1681 ; le canal de la Haute Deule, 1692 ; le canal Oise-Somme, 1738) ; le percement du canal des Deux-mers en 1681 ouvre plus qu'une artère régionale entre Bordeaux et la Méditerranée, un axe de dimension internationale.

18 L'absence d'un fleuve pour dessiner l'arrière-pays d'un port est considérée par les contemporains comme un handicap pour le développement d'une place portuaire. C'est cette faiblesse, qui est soulignée, au moins au XVIII^e siècle, contre Saint-Malo. André Lespagnol relève ce double commentaire de *l'Almanach* de Gournay en 1788 et des Nantais au milieu du XVIII^e siècle :

Cette ville ne communiquant par aucune rivière navigable avec l'intérieur du Royaume n'est pas dans une position bien avantageuse pour prendre part au commerce qui s'y fait [...] avec tous les avantages dont cette ville se pare, il lui manque une rivière³⁰.

car la Rance n'est qu'une allée fluviale de 20 km. En effet, Bordeaux a la Garonne, Le Havre et Rouen, la Seine, Nantes, la Loire, et ce ne sont pas de simples formules.

Paul Butel³¹ indique que l'hinterland bordelais direct dessine une aire commerciale de 200 km autour de Bordeaux. Le Lot de Cahors à Aiguillon dessert les marches du Quercy et de l'Agenais riches en vins, eaux-de-vie, prunes et minots. C'est aussi la voie de descente des papiers de Fumel, du charbon et des merrains du Quercy et du Limousin. La Dordogne est un autre axe avec les vins blancs de Domme, de Bergerac et de Sainte-Foy, les merrains et le charbon du Limousin depuis Argentat. Gaillac, sur le Tarn, est un entrepôt de vins, des blés de l'Albigeois, des draps de Saint-Affrique et de Lodève. Montauban sur la

30 André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo, une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, PUR, 1997, p. 52.

31 P. Butel, *Les Négociants bordelais, op. cit.*, p. 92-100.

Garonne, Grenade également sur la Garonne au débouché de la Save, Nérac sur la Baise sont des centres minotiers en amont de l'hinterland. Le canal du Midi ouvre à Bordeaux les marchés languedociens et l'entrepôt toulousain. En effet, Toulouse se situe à la rupture de charge du transport entre le canal et la Garonne. Elle draine en outre les marchandises de son propre arrière-pays (Foix, Pamiers, Chalabre, Castelnaudary, Limoux, Saint-Gaudens).

La Loire est à la fois la colonne vertébrale de l'hinterland direct nantais et l'axe d'accès via la plaque tournante orléanaise à l'aire lyonnaise. La navigation sur la Loire de Nantes à Dugoin-Roanne se fait par équipe de trois, huit ou dix bateaux. Une équipe de huit bateaux (de 32 m de long) s'allonge sur 268 mètres et peut porter jusqu'à 200 tonnes avec un tirant d'eau de 63,5 centimètres. Il faut quatre à cinq mois à la remonte. La moitié de ce temps suffit à la descente. La Sarthe, la Mayenne, la Loire sont navigables avec des bateaux de 30 m x 1,36 m, pouvant porter jusqu'à dix tonnes jusqu'au Mans, Laval et Coimon. Ce sont des embarcations plus légères de type hennequins, gabares, fatraux. La Vienne peut être remontée jusqu'à Châtellerault avec des bateaux de Loire. La navigation avec de petites unités peut se faire au sud de Saumur sur le Thouet et la Dive. En revanche, l'Indre n'est pas navigable. Le maître des forges de Clavières, dans le Berry, doit voiturier ses fers jusqu'aux rives du Cher. Comme sur de nombreux cours d'eau, des « voyes » ou digues aménagées perpendiculairement au chenal pour retenir l'eau par les moulins, rendent les manœuvres difficiles.

Ce sont des bateaux de 25 tonnes en général qui assurent le voiturage par eau sur la Seine et ses affluents : les plus longs, plus de 50 mètres, peuvent transporter jusqu'à 350 tonnes. Le tonnage fluvial du port de Rouen est de l'ordre de 30 000 tonnes à la fin du XVIII^e siècle, soit un tiers du tonnage maritime du port. La flotte moyenne sur la Seine entre Rouen et Paris est de 200 à 300 unités. Il faut huit à dix jours pour descendre de Paris à Rouen ; il faut le double de temps à la remontée. Mais, en amont de Paris, la navigation continue. Après une rupture de charge et un trajet routier, les marchandises peuvent être rechargées à Choisy-Le-Roy, Villeneuve-Saint-Georges, Ablon vers Troyes. C'est à Pontavert, sur l'Aisne, que se situe la rupture de charge route-voie fluviale pour les expéditions de Reims et de Sedan. C'est également à Pontavert que les clous et les armes de Charleville, après 80 kilomètres de roulage, sont chargés sur les bateaux. Les producteurs métallurgiques du Nord et de Champagne descendent directement par l'Oise et l'Aisne vers Rouen, soit avec un transbordement à Conflans, soit à la Briche. Les fers de Saint-Dizier empruntent la Marne. Les produits pondéreux du Hainaut et de l'Artois doivent être voiturés jusqu'à Saint-Quentin. L'ouverture du canal de Picardie entre l'Oise et la Somme (le canal

Crozat) favorise les échanges. Les vins de Mâcon sont voiturés jusqu'à Digoin, où ils sont chargés à bord de bateaux qui descendent la Loire avant d'emprunter la Seine par les canaux de Briare et du Loing. Les marchandises lyonnaises empruntent le même circuit fluvial à partir de Roanne³².

Mais l'hinterland ne se dessine pas naturellement.

La liaison entre la possibilité d'exportation massive et le mode de circulation le moins onéreux avait dans l'hinterland un effet sélectif plus décisif que les capacités physiques de production³³.

20 Or certaines régions avaient le choix de se rattacher à différents réseaux fluviaux et donc à différentes têtes de ports-entrepôts. C'est surtout vrai pour les zones marginales de chevauchement entre les cœurs des hinterlands. Ces hinterlands sont des enjeux majeurs pour les ports de commandement. Le succès de Hambourg est à ce titre exemplaire. Il n'est ni au cœur d'une grande zone de consommation, ni le moteur d'une région industrielle. Sa réussite vient très largement de sa maîtrise d'une vaste arrière-pays qui s'étend non seulement à l'espace allemand mais qui s'ouvre également sur la Pologne, l'Autriche et l'Italie. Il s'est imposé face à de nombreux concurrents. Ils sont handicapés par leur appartenance à des pays étrangers. Les ports du Rhin et de la Meuse sont aux Provinces-Unies, ou aux Pays-bas espagnols puis autrichiens. La plupart des littoraux allemands appartiennent à des puissances non allemandes. Le fleuve Oder, dont le cours moyen est dominé par la Prusse, est le seul qui donne accès depuis la Baltique à l'intérieur de l'Espace allemand, mais, de 1648 à 1719, les ports des bouches de l'Oder, Stettin, Wismar, Stralsund sont suédois. La Weser et ses affluents forment un ensemble fluvial trop restreint mais surtout surchargé de péages. De Brême à Minden, soit sur 45 km, 21 péages sont recensés, alors qu'il n'y en a que 25 entre Hambourg et la Silésie. Les ports hollandais de l'axe rhénan sont aussi pénalisés par la fiscalité excessive qui pèse sur la navigation sur le Rhin. La voie hambourgeoise est la plus compétitive. Sur le trajet Francfort-mer du Nord, elle est 12 % moins chère que la destination de Brême et 37 % meilleur marché que celle d'Amsterdam. Cette voie hambourgeoise est d'autant moins chère que le *Transit Order* de 1727

32 Navigation par rivières et canaux (1699-1730) : Mémoire de Vauban sur la navigation du Royaume, 1699 ; Mémoire pour la navigation en Bretagne, 1724 ; Observation sur les canaux de navigation proposés par la ville de Paris, 1730 ; Mémoire sur le canal du Languedoc pour la jonction des deux mers, sans date. 1P 311, liasse 89, Service historique de la Défense, département Marine, Lorient.

33 P. Jeannin, « Voies maritimes du nord et routes continentales », dans *Marchands du Nord*, op. cit., p. 119.

exempte de droits de douanes les produits manufacturés et les marchandises en transit. Or l'Elbe, avec le canal d'accès à l'Oder, offre 763 km de voies d'eau jusqu'en Silésie³⁴. Ce vaste réseau fonctionne au profit de Hambourg³⁵. Michel Morineau souligne que la Zélande est revendiquée comme hinterland naturel par Anvers, Rotterdam et Amsterdam. Les vicissitudes de la politique internationale et la reconfiguration des territoires, la fiscalité douanière, les travaux d'aménagement du réseau de transport fluvial, les choix économiques des décideurs et leur dynamisme influent sur la délimitation de l'hinterland et sur la captation par le pôle de commandement (principal et secondaire) des flux intérieurs. Ce sont les enseignements que l'on peut tirer de l'étude de l'Europe du Nord.

Dans le cas français, les hinterlands de Rouen, Nantes, Bordeaux, Marseille paraissent stables. La dynamique du réseau fluvial est décisive. Dans ces conditions la Rochelle a du mal à se tailler un arrière-pays entre ceux de Nantes et de Bordeaux, et Bayonne est bien à l'étroit au sud de celui de Bordeaux. Les caboteurs peuvent remonter jusqu'à Angoulême dépassant Rochefort et Tonnay-Charente, notamment avec du sel, et peuvent au retour charger les eaux-de-vie de Cognac, la pierre de Craze et les productions métallurgiques des forges d'Angoulême et de Ruelle. Mais le réseau de la Charente paraît bien étrié par rapport à ceux de la Loire et de la Garonne.

Néanmoins, en période de guerre, on peut observer un déroutement des envois du nord au détriment de Rouen et au profit de Nantes via le relais orléanais. Les Lyonnais ont toujours le choix, en fonction de la nature des envois, à partir de la Loire, de choisir Rouen via Paris, ou Nantes via Orléans. Il est évident que l'ouverture du canal du Midi a ouvert à Bordeaux, au-delà du Languedoc, l'opportunité d'aspirer à son profit une partie du fret de Provence. Néanmoins, il serait trop simple de considérer qu'un port, quelle que soit la taille de son hinterland, est nécessairement un pôle de commandement. En effet, l'hinterland ne constitue qu'une des composantes territoriales d'un port. Chacun d'entre eux appartient à une aire portuaire maritime structurée et hiérarchisée. Certains ports, à défaut d'hinterland continental, se sont taillés des avant-pays maritimes en captant les flux de cabotage et en privant parfois d'un réel pouvoir le port-entrepôt de tête de réseau fluvial voisin.

34 P. Jeannin « La configuration du commerce international au XVII^e siècle », dans *Marchands du Nord*, *op. cit.*, p. 74.

35 E. K. Newman, « Hambourg, in the European Economy, 1660-1750 », *The Journal of European Economic History*, 14, 1985, p. 57-95.

La localisation estuarienne détermine des organisations portuaires en grappe

L'estuaire de la Gironde est structuré en deux ensembles : d'une part, le pôle bordelais avec Pauillac et Blaye, d'autre part la Dordogne maritime avec Libourne et ses satellites, Saint-Pardon, Caverne, Fronsac, Vayres, Arveyres, Saint-André-de-Cubzac. L'estuaire de la Loire maritime est un boulevard maritime communément dénommé Nantes. Jean Tanguy dénombrait dix-sept ports sur les deux rives au XVI^e siècle, Olivier Pétré-Grenouilleau³⁶ évalue le complexe portuaire nantais au XVII^e siècle à 35 ports de toute taille : 18 jusqu'à l'embouchure (Nantes, Chantenay, Couëron, Le Pellerin, Port-Launay, La Martinière, La Taillée, Cordemais, La Ramée, Rohart, Lavau, Paimbœuf, Donges, Corsept, Mandin, Saint-Brévin, Martoir, Méan), 17 à l'extérieur de l'estuaire (au nord, Pornichet, Escoublac, Le Pouliguen, le Croisic, Saille, Piriac, Mesquer, au sud La Plaine, Pornic, Bourg les Moustiers, Bourgneuf, Le Port La Roche, Bouin, Bois de Céné, Noirmoutier). Bernard Michon³⁷ présente cette aire maritime nantaise en trois zones : l'organisme polycentrique portuaire estuarien ; les deux sous-espaces de l'aire d'approvisionnement en produits vivriers (sel, céréales, sardines et morue), l'estuaire extérieur du Croisic aux Sables, la Bretagne-Sud de Quimper à Pénérf, sans que ces ports soient exclusivement tournés vers Nantes. Ils possèdent leur flotte pour leur propre trafic ou se sont spécialisés dans la fonction de service (les îles du Golfe et Rhuy, Yeu), les Nantais ayant fait le choix de ne pas s'engager dans ce trafic de cabotage. Mais, ici, se pose le problème de la limite de cette aire. Lorient dépend très largement des ressources de l'arrière-pays nantais et ses principaux clients sont nantais aux ventes de produits asiatiques, mais Lorient possède son propre territoire, constitué avant tout par un vaste avant-pays maritime. Il ne faut pas surestimer Vannes et plus globalement le pôle caboteur vannetais : il est porté par un arrière-pays céréalier, mais il joue surtout d'une demande de flotte de service par Lorient, Brest et Nantes. Quant aux Sables, sa flotte de morutiers est aux mains de quelques familles qui restent attachées au système terre-neuvier. Dans les activités transatlantiques, le changement de modèle provoque une reconfiguration de l'aire. Dans le système morutier, il y avait un partage des fonctions : Nantes était le marché de gros, Le Croisic et surtout Les Sables étaient les ports d'armement avec un milieu largement autochtone. Avec le développement du système antillais, Nantes devient le centre unique d'impulsion tandis que l'on observe le déclin

36 O. Pétré-Grenouilleau, *Les Négoces maritimes*, Paris, Belin, 1997, p. 60.

37 Bernard Michon, *L'Aire portuaire nantaise aux XVII^e et XVIII^e siècles*, thèse de doctorat d'histoire, Université de Nantes, 2005.

du microcapitalisme morutier sablais. La dynamique nantaise absorbe les capitaux et transforme cet espace portuaire morutier en bassin de recrutement de main-d'œuvre pour les équipages de sa flotte.

Cette organisation en grappe se retrouve même dans des estuaires de petite dimension : celui de la Somme avec Abbeville, Le Crotoy et Saint-Valéry-sur-Somme ; la rade de Lorient avec Hennebont, Port-Louis, Ploemeur, Lorient. Dans les 40 kilomètres de la Seudre en Saintonge, la Tremblade, Marennes et Bourcefranc sont à l'embouchure ; au fond de l'estuaire, là où se situe la rupture de charge, ce sont les havres de l'Eguille, Saujon et Riberou.

Cette énumération, loin d'être exhaustive, peut paraître superflue, pourtant elle paraît nécessaire pour mieux prendre conscience de la densité des havres et ports de toute taille, parfois éphémères, qui s'agglutinent sur tout le littoral et dessinent une chaîne aux maillons assez serrés entre les grands nœuds portuaires. Elle permet de mettre en valeur deux notions essentielles, celles d'avant-port et d'avant-pays maritime.

Avant-ports

La connaissance de l'organisation du pilotage et des sites de mouillage pour procéder à des transbordements depuis ou vers des allèges permet d'identifier les avant-ports. Mais il faut préciser que le pilotage reste dans la majorité des cas d'abord un guidage sur les sections maritimes et sur les sections fluviales des accès des ports, et que tout mouillage n'implique pas une opération de transbordement. Il s'agit très souvent, notamment à l'entrée des estuaires, de mouillage de refuge ou d'attente pour bénéficier des meilleures conditions météorologiques pour entrer dans l'estuaire.

Les avant-ports de Rouen sont Honfleur, Caudebec et Quillebœuf. Dans la Gironde, les gros tonnages allègent à Pauillac où mouillent les flottes du vin à l'automne et au printemps, quand le port est encombré. Mais Blaye a pris progressivement de l'importance et, en 1778, la Chambre de commerce de Guyenne a fait de ce port, celui des départs des caboteurs et des navires étrangers. À la fin du XVII^e siècle, Béchameil de Nointel³⁸ décrit ainsi l'accès à Nantes :

« Autrefois les plus gros vaisseaux remontaient jusqu'à Couëron, à trois heures de (Nantes) ; mais le lit de cette rivière s'étant gâté par des bancs de sable, ils ne passent plus le bourg de Paimbœuf où ils déchargent sur des gabares ».

38 Béchameil de Nointel : « Mémoire sur la province de Bretagne », 1698 ; édition critique par Jean Bérenger et Jean Meyer : *La Bretagne de la fin du XVII^e siècle d'après les Mémoires de Béchameil de Nointel*, Paris, Klincksieck, 1976.

Aussi les grosses unités supérieures à 300 tonneaux s'arrêtent-elles à Paimbœuf et Mindin ; seuls les bâtiments calant moins de 2,60 m peuvent remonter jusqu'à Nantes. Si donc les caboteurs de 150 tonneaux et moins peuvent assez régulièrement franchir les obstacles de la Loire maritime, les grosses gabares-flûtes de grumes de bois de construction de la Compagnie des Indes quand elles remontent jusqu'aux prairies de la Magdeleine où arrivent les bois de la Loire, ne peuvent prendre qu'un chargement partiel ; le reste de la cargaison doit être acheminé par les gabares-allèges de l'estuaire jusqu'à Couëron ou Paimbœuf. Les maîtres préfèrent Paimbœuf car le transbordement se fait bord à bord, alors qu'à Couëron il faut hisser à bord les drômes déposés sur la rive ou sur l'eau.

L'avant-pays maritime

24 Les ports de commandement ont marqué de leur empreinte le littoral en s'appropriant un avant-pays maritime. C'est André Lespagnol³⁹ qui en fait la présentation la plus pertinente à propos de Saint-Malo :

La voie d'eau maritime, la navigation de cabotage avait aussi permis au port malouin de se constituer aux XVI^e et XVII^e siècles un véritable hinterland sur l'eau, hinterland littoral s'étirant au long des côtes de la Manche [...] aussi bien par le regroupement des produits destinés à l'exportation que par la redistribution de certaines denrées importées.

L'avant-pays maritime malouin est constitué par le golfe normano-breton qui s'étend du Trégor au nord-Cotentin, voire à Caen et Rouen. Au large, il intègre les îles Anglo-Normandes. Le chapelet portuaire : Morlaix, Saint-Pol, Roscoff, Lannion, Tréguier, Paimpol, Pontrieux, Binic, Hillion, Dahouet, Erquy, Plevenon, Saint-Cast, Guildo, Plancoet, Saint-Briac, Cancale, Le Vivier, Pas-de-Bœuf, Grouin du Sud, Bec d'Andain, Granville, Regneville, Agon, Portbail, Carteret, Cherbourg, Jersey et Guernesey permet, d'une part, un drainage des toiles du Léon, du Trégor, de Coutances, de Rouen, et des approvisionnements nécessaires pour les constructions et les avitaillements des navires de la route de Cadix ou de la pêche terre-neuvrière, d'autre part, une redistribution des vins, huiles, fruits, alun, savon, sucre, épices déchargés par les flûtes sur les quais de Saint-Malo.

La définition de l'avant-pays maritime peut être appliquée au duopole de l'estuaire de la Seine, même si la prééminence rouennaise semble s'imposer sur cette aire qui s'étend de la Somme au Couësnon. C'est d'abord une zone

39 A. Lespagnol, *op. cit.*, p. 58-60.

alimentaire. Les ports entre Somme et Seine (Saint-Valéry-sur-Somme, Le Tréport, Saint-Valéry-en-Caux, Fécamp, Dieppe) approvisionnent Rouen et la Normandie en harengs. Les ports de la Seine au Couësnon, notamment Touques, Dives, Isigny, la Houque, y compris les ports de la vallée de la Seine et de la Risle, comme Tancarville, fournissent à Rouen et au Havre, les produits agricoles et leurs dérivés. Les échanges sont plus diversifiés avec Dieppe, Caen, Granville, car ces ports ont une certaine autonomie qui leur permet de capter des trafics propres. En retour, Rouen et Le Havre redistribuent les produits coloniaux ou du grand cabotage européen.

Le littoral de la Manche se trouve ainsi sous le contrôle de deux pôles de commandement, d'une part Saint-Malo, d'autre part Rouen-Le Havre, avec des chevauchements, notamment entre Vire et Couësnon. Mais la différence entre les deux est de taille puisque l'un s'appuie exclusivement sur un avant-pays même si certains ports lui permettent d'accéder à leurs arrière-pays respectifs, tandis que l'autre est à l'interface entre un avant-pays et un hinterland. Dans une acception plus large de « l'hinterland littoral », nous pouvons considérer que certains ports ne sont que des plates-formes logistiques nées de la captation de flux de nature et d'envergure différentes. Deux exemples permettent d'illustrer cette situation. Situé sur un seuil secondaire, le Pas-de-Calais, en face de l'Angleterre et sur la frontière nord avec les Pays-Bas, Dunkerque est un port de l'entre deux, un *hub* qui combine avec des trafics coloniaux et la pêche en Islande, des relations transmanche dominées par le *smogglage*, des échanges très suivis avec l'Europe scandinave et baltique, et un cabotage actif avec les ports de la Manche et de l'Atlantique⁴⁰. Lorient ne doit rien à un quelconque hinterland, c'est une plate-forme logistique qui absorbe, via toutes les échelles du cabotage (local, régional, national et européen), le flux de matières premières et de marchandises pour remplir les fonctions de porte unique du commerce asiatique (construction, armement, import-export).

B. La fonction caboteuse

1. Les ports d'armement au cabotage

L'observation sur le temps long et à l'échelle européenne de l'exercice de la fonction caboteuse exige beaucoup de prudence. On peut pratiquement affirmer que l'armement au cabotage, certes à des échelles différentes, était dominant, voire exclusif, dans les ports français jusqu'au début du XVII^e siècle.

⁴⁰ C. Pfister « La transmanche et les liaisons maritimes (XVIII^e-XX^e siècles), art. cit. ; *id.*, « Les relations entre Dunkerque et l'Ouest français de Louis XIV à la Révolution », art. cit.

Mais il est évident que l'offensive des armements des pays du Nord (Provinces-Unies, Angleterre, Pays de la Baltique) et le repliement sur le cabotage national et régional de l'armement français d'une part, la mondialisation des échanges avec le développement des routes coloniales d'autre part, ont entraîné une redistribution des fonctions d'armement au cabotage.

Les ports français de commandement qui ont fait le choix préférentiel du commerce colonial et qui sont devenus, en s'appuyant sur leurs arrière et avant-pays, de véritables « hypermarchés » du commerce mondial ne sont pas absents de l'armement du cabotage. Mais son exercice est bien délimité. Il ne concerne que quelques grandes destinations internationales en France ou à l'étranger. À Nantes, nous dit Jean Meyer, sur les 296 navires armés en 1786-1787, 49, soit 16,5 %, sont armés au grand cabotage. Ainsi, l'armement De Guer possède une flotte de cinq navires affectés aux destinations espagnoles (Cadix et Barcelone) et méditerranéennes. Mais ces bâtiments ont un tonnage tel (180, 90/45, 280, 80, 200 tonnes) qu'il faut considérer qu'une mission de cabotage n'en fait pas des caboteurs exclusivement alignés sur les routes du *coastal shipping*.

Au Havre, à l'exclusion des armements pour les ports de Normandie, les armements au cabotage sont orientés vers des destinations préférentielles de grands ports, français comme Bordeaux et Bayonne, étrangers, comme Cadix. L'armement rouennais privilégie les ports de Lisbonne, Cadix, Bordeaux, Brest, et même Saint-Petersbourg. Quant à Bordeaux nous pouvons faire nôtre le commentaire de Peter Voss :

On peut aussi parler d'une nette division du travail : les armateurs bordelais laissaient le cabotage français aux flottes bretonnes, normandes et saintongaises, le cabotage européen aux pavillons étrangers, et se consacraient, quant à eux, toute mesure gardée, à l'armement au long cours⁴¹.

Paul Butel nous livre des renseignements intéressants sur la géographie au cabotage des Provinces-Unies. Amsterdam, port de commerce mondial, contrôle, en 1721, 51 % des armements de cabotage intra-européen vers Bordeaux. La baisse de sa participation à hauteur de 31 % s'explique par un transfert de cette fonction caboteuse au profit des ports du complexe portuaire du Zuyderzee (Enkhuysen, Edam), et d'une douzaine de ports de la Frise. Le même phénomène est observable dans l'embouchure de la Meuse, entre Rotterdam, d'une part, Vlaardingen, Masluis, Schiedam, d'autre part⁴².

41 Peter Voss, *Bordeaux et les villes hanséatiques, 1672-1715*, thèse d'histoire, Université Bordeaux III, 1995.

42 P. Butel, *op. cit.*, p. 57.

Les ports secondaires des aires portuaires se sont souvent spécialisés dans l'armement de flottes de caboteurs. Leur émergence à la fin du Moyen Âge est liée à la nécessité d'assurer les échanges locaux et interrégionaux portés le plus souvent par un arrière-pays agricole ou agro-maritime. La mondialisation des échanges, en renforçant les trafics traditionnels, permet à certains ports et havres de se développer avec une véritable flottille de service qui prospère grâce à la dynamique des ports de commandement. Ce sont en fait des sites littoraux et d'estuaires, souvent dépourvus d'installations portuaires, des havres d'abri, pas nécessairement de chargement ou de déchargement, ni même de désarmement. Leur localisation relève du trait d'union entre des espaces maritimes et de la complémentarité fonctionnelle dans l'orbite d'un grand port. Les havres de la pointe ouest-nord-ouest de Bretagne, comme Le Conquet, Argenton, l'Aber-Ildut, Landerneau assurent des transports de cabotage depuis la côte à sel du Pays nantais et de l'Aunis-Saintonge vers les ports de pêche morutiers et harenguiers des littoraux normands et flamands. Christian Pfister souligne l'importance des ports d'armement au cabotage du Conquet, de l'Aber-Ildut et d'Argenton pour le trafic du sel entre les ports salicoles et Dunkerque.

Bernard Michon⁴³ montre très bien que Nantes est d'abord un port de cabotage, soit 70 à 80 % du tonnage, mais qu'il n'est pas un port d'armement au cabotage. Ainsi, il a identifié le rapport de Nantes avec les ports qui rentreraient dans cette aire nantaise. Nantes s'approvisionne en sel dans les ports de la Baie et du pays de Guérande, en céréales dans les ports de Bretagne-Sud de l'Odet à la Vilaine, en sardines en vert à Port-Louis/Belle-Île. Il est le premier port d'importation de produits asiatiques à Lorient. Mais c'est aussi un port d'exportation des matières premières et du vin de son arrière-pays très vaste, notamment en direction de la Bretagne-Sud (Lorient-Vannes). Le travail d'investigation sur les initiateurs des trafics et les détenteurs des flottes est très réussi. Nantes n'a pas confisqué pour son seul usage les trafics des ports céréaliers de Bretagne-Sud qui regardent aussi vers Bordeaux, et les ports à sel conservent une autonomie dans le commerce régional et international. Les ports fournisseurs de sel ont leur propre flotte locale et les chasse-marée et gabares du Golfe du Morbihan assurent le trafic des céréales. Les caboteurs de Port-Louis/Lorient assurent l'approvisionnement du pôle lorientais. Leur déclin après la guerre de Sept Ans est une conséquence de la guerre, mais la compagnie des Indes sait utiliser les compétences de leurs maîtres sans commandement pour développer sa flotte. Celles de l'île d'Yeu et des ports de Gironde, au service de Bordeaux, se mettent à celui de l'aire nantaise, mais il s'agit, notamment en ce qui concerne Yeu, d'assurer des trafics au-delà du seuil de la pointe Bretagne vers les ports de la Manche. Nantes laisse aux flottes locales de

43 B. Michon, *L'Aire portuaire nantaise aux XVII^e et XVIII^e siècles*, *op. cit.*

son aire d'approvisionnement le soin de le fournir en produits vivriers agricoles et agro-maritimes. Ce sont les flottes des autres ports de commandement ou des flottes de service, comme celles du Golfe du Morbihan ou d'Yeu, qui viennent s'approvisionner à Nantes, en faisant parfois le voyage aller à vide. À l'exception de quelques participations de marchands de bois dans le capital des gabares de Rhuy et de Redon, les Nantais ont négligé l'investissement comme parsonniers dans les flottes de cabotage.

Dans l'aire marseillaise, où Gilbert Buti a recensé une quarantaine de havres provençaux, sept ports se sont particulièrement attachés à cet armement au cabotage : Arles, Saint-Tropez, La Ciotat, Toulon, Martigues, Cannes et Antibes. Son commentaire est clair :

28

toutefois à l'image des ports d'envergure internationale comme Bordeaux ou Nantes, Marseille, port de réception, n'apparaît pas comme un grand centre d'armement de petit cabotage et opte pour un cabotage de plus grand rayon d'activité. Une large partie du petit cabotage relève en réalité d'un commerce passif organisé par des patrons ou petits armateurs voisins.

Ces flottes des petits ports ne sont-elles que des flottes de service, au service de l'approvisionnement de Marseille, ou des échanges intra-ottomans, ou sont-elles portées par une économie locale avec un certain degré d'autonomie comme semblent le révéler les enquêtes colbertiennes de la fin du XVII^e siècle ? L'exemple de Sète⁴⁴ est particulièrement intéressant si l'on considère que des Marseillais sont quirataires de caboteurs sétois, comme en Bretagne des Nantais sont investisseurs dans les gabares de bois de Redon. Des exemples de commerce de produits agricoles permettent d'y voir plus clair : l'approvisionnement en vins, fruits, châtaignes, relève de petites unités de la guirlande portuaire et les maîtres sont soit spécialisés dans ce genre de transport, soit des producteurs marins à l'instar des vigneron marins ou marins vigneron qui transportent eux-mêmes leur production, exemple que l'on retrouve sur la côte sud de Bretagne avec les paysans marins entre Pont-Aven et Quimper. Ces trafics sont abandonnés aux micro-entrepreneurs du cabotage de proximité et les négociants marseillais n'y investissent guère. Le cabotage céréalier, c'est autre chose. Les grains sont un produit stratégique, et Marseille est le premier entrepôt de Méditerranée approvisionné depuis le Levant et la Barbarie. Au total, il y aurait deux niveaux de cabotage, celui de la proximité, abandonné aux petits havres avec des flottes de petites unités commandées par des patrons qui peuvent parfois alterner des temps à la mer et des temps à la terre, celui des approvisionnements stratégiques et de la caravane, qui est aux mains des négociants de Marseille et

44 G. Buti, « La marine de Sète au XVIII^e siècle... », art. cit.

des maîtres-armateurs des principaux ports de Provence. Faudrait-il y voir une division des tâches, comme dans les aires portuaires atlantiques, entre les ports de commandement qui se consacrent au long cours, et les ports de cabotage, qui à la fois sont portés par un petit arrière-pays agricole, abritent une flotte de service et assurent les trafics intermédiaires ? Sur le temps long, la montée en puissance de Marseille a sans doute eu pour résultat une certaine reconfiguration de la carte portuaire dans le sens d'une hiérarchisation en réseau au profit de Marseille, réduisant l'autonomie de certains ports⁴⁵.

Dans le complexe portuaire bordelais, les flottes de cabotage ont pour ports d'attache Saint-Estèphe, Blaye, Plassac, Roque de Thau, Bourg, Caverne, mais c'est finalement l'île d'Yeu qui possède la grande flotte de service du port bordelais, et il est certain que le revenu des armateurs et des gens de mer de ces paroisses caboteuses repose exclusivement sur le seul fret maritime.

C'est en pensant à ces maîtres de barques qu'il faut lire la seconde partie de la déclaration des directeurs de la chambre de Bordeaux en 1705 :

Il n'y a à Bordeaux et Libourne, qu'environ cinquante vaisseaux et cent barques qui appartiennent aux négociants des dits lieux. La plupart des vaisseaux sont annuellement occupés aux voyages au long cours et les barques à naviguer de port en port sont à la côte d'Espagne, ou depuis Bayonne jusqu'à Saint-Malo.

En Bretagne-Sud les havres du golfe du Morbihan (l'île d'Arz, l'île aux Moines, Ambon, Locmariaquer, Sarzeau, Saint-Gildas-du-Rhuys, Quiberon) sont intégrés dans les circuits du cabotage depuis la fin du Moyen Âge. Le développement des ports de Nantes et de Lorient, sans oublier le trafic interrégional de Vannes et de Redon, sollicite davantage les gréments de chasse-marée et de gabares de ces ports.

2. L'exercice de la fonction caboteuse

Chaque aire portuaire associe donc trois dimensions du cabotage : celle du transport de longue et moyenne distances interrégional et international entre les complexes portuaires ; celles de drainage et de redistribution à l'intérieur de l'aire portuaire ; celles des liaisons de micro-mobilité, où se mêlent marchandises et passagers.

45 G. Buti, *Le Chemin de la mer en Méditerranée, économies maritimes et gens de mer en société : échanges et mobilité (milieu XVII^e-XVIII^e siècle)*, dossier d'habilitation à diriger des recherches, Université Aix-Marseille III, décembre 2006.

Un cabotage de proximité

30

Pornic achemine à Nantes le sel de Noirmoutier et les céréales de la baie de Bourgneuf et redistribue les produits de Basse-Loire ou étrangers. Les navires et ports d'entre Seine et Somme approvisionnent Rouen en harengs et morues. Isigny fournit à Rouen beurre, pois, fèves, miel et cidre. Saint-Vaast livre les huîtres pêchées à Granville et à Cancale. En échange, ces petits caboteurs rapportent les marchandises d'un cabotage à plus long rayon d'action et des produits coloniaux disponibles dans les entrepôts rouennais et havrais. Gilbert Buti utilise l'expression heureuse de « chemin de la mer »⁴⁶ pour qualifier la fonction d'approvisionnement des marchés marseillais et toulonnais en vins, blés, olives, produits de la mer, matériaux de construction des flottes de cabotage provençale. Il rapporte les paroles de Fabry, directeur de l'arsenal de Toulon : « Ce commerce n'est pas le moins intéressant, car c'est pour ainsi dire le père nourricier des provinces méridionales et même de l'intérieur, soit pour l'importation, soit pour l'exportation ». Le caboteur, à l'intérieur des estuaires, des rias, dans les golfes, entre le littoral et les îles, fait inmanquablement penser à un « omnibus de mer » qui véhicule marchandises et passagers⁴⁷. Dans le golfe du Morbihan, de nombreuses unités sont affectées au transport des marchandises et des habitants entre les îles et entre les îles et le continent. En pays de Rance, les petits caboteurs remontent à Dinan pour charger des céréales et du cidre. Ce petit cabotage a une forte dimension fluvio-maritime. On peut y associer les gabariers de Pleudihen spécialisés dans le commerce des fagots de chauffage qu'ils acheminent à Saint-Malo au gré des marées.

Un cabotage de zone entre deux seuils

En réalité, l'horizon maritime du cabotage est compartimenté par les trois seuils majeurs que sont le Sund au nord, la pointe de Bretagne à l'ouest et le détroit de Gibraltar au sud. Ils font partie de ces secteurs de navigation difficiles à franchir. Mais il y en a d'autres qui ont la réputation également d'être dangereux : la côte landaise de la pointe de Grave jusqu'au Vieux-Boucau, les pertuis d'Antioche, les Baleines ou le Grand Beauche entre Ré et Oléron, le raz Blanchard près de la presqu'île du Cotentin, les Bancs de Flandres, qui courent parallèlement sur plus de 32 milles avec des hauts fonds séparés par des chenaux rectilignes parcourus par des courants qui peuvent atteindre trois nœuds. Les

⁴⁶ G. Buti, « Le chemin de la mer ou le petit cabotage en Provence (xvii^e-xviii^e siècles) », art. cit.

⁴⁷ José Manuel Vasquez Liejo, « Libertad versus monopolio. Los servicios de pasaje en el litoral gallego en el siglo xviii », *Separata de la Revista de Historie [TST]: transportes, servicios y telecomunicaciones*, diciembre 2006, n° 11, p. 70-92. L'auteur souligne l'importance du cabotage de passagers sur les côtes de Galice au xviii^e siècle, le chemin de mer étant une alternative à la médiocrité du chemin de terre.

courreaux, entre Belle-Île et Quiberon, sont redoutables par tempête quand on constate l'éventail des navires naufragés au XVIII^e siècle. Mais c'est le passage des raz d'Ouessant et de Sein qui est le mieux connu. Bourde de La Rogerie⁴⁸ décrit ainsi les côtes de Cornouailles :

Elles sont parmi les plus dangereuses du monde, les innombrables écueils dont elles sont bordées, le défaut de port de relâche, les barres qui rendent si difficiles l'accès des rivières maritimes, les courants qui passent entre l'île de Sein et la pointe du Raz avec une vitesse de plusieurs nœuds à l'heure et qui changent brusquement de direction selon que la marée cesse de monter ou de descendre, tout concourt à rendre la navigation très périlleuse pour les nombreux navires qui passent de l'Atlantique dans la Manche.

En effet, c'est à la remontée de l'Atlantique vers la Manche que se produisent 70 % des naufrages sur les littoraux de Penmarch, Plovan, Audierne et dans le raz de Sein, notamment. Les ports du nord-ouest de la Bretagne, comme le Conquet⁴⁹, doivent leur longévité comme port d'armement à leur maîtrise des raz leur permettant de s'imposer sur les routes maritimes qui joignent le golfe de Gascogne à la Manche.

Observons tout d'abord les pratiques des marins des ports d'armement au cabotage. Les mouvements au cabotage des marins du port de Carteret⁵⁰, sur la côte occidentale du Cotentin, qui appartient à l'avant-pays malouin, se font à 80 % en Manche ; seuls 20 % sont à destination des côtes d'Aunis, de Saintonge et de Bordeaux. Les marins de l'Amirauté de Vannes, pôle caboteur particulièrement actif, ne passent qu'en petit nombre – 16,2 % – la pointe de Penmarch et ce sont quasi exclusivement des maîtres (75 à 80 %) des trois paroisses caboteuses de l'île d'Arz, l'île aux Moines et Ambon qui se rendent en Manche et mer du Nord. Ce cabotage préférentiel de zone est magistralement exposé par J.-F. Henry⁵¹ pour l'île d'Yeu.

Dans chaque sous-espace, seule une partie minoritaire de la flotte de cabotage et de ses maîtres sait affronter le changement d'échelle et de conditions de navigation avec des navires de plus gros tonnage. En effet, le désenclavement des espaces exige des sauts technologiques, financiers, politiques, de formation, que

48 H. Bourde de La Rogerie, *Inventaire sommaire des archives départementales du Finistère antérieures à 1790*, série B, t. III, Quimper, 1913.

49 Jean-Pierre Clochon, « Le Conquet, port de cabotage au XVIII^e siècle », *Le Chasse-marée*, n° 2, juillet 1981.

50 Jean Barros, « Caboteurs de Carterêts au XVIII^e siècle », *Le Chasse-marée*, n° 7, 2^e trimestre 1983.

51 J.-F. Henry, *Des marins au siècle du Roi Soleil*, op. cit.

seule une partie des communautés caboteuses est en mesure d'effectuer. Les ports de la Manche ne représentent qu'un tiers des destinations des équipages des caboteurs de l'île d'Yeu. La relation entre le surdimensionnement de l'aire du cabotage privilégiée et l'existence de frets équilibrés paraît essentielle. Ce sont des frets de retour très importants qui poussent une minorité des caboteurs de Yeu à passer la pointe de Bretagne. C'est sans doute la clef pour comprendre la pérennité de la géographie caboteuse.

32

Chaque aire portuaire, parfois chaque paroisse caboteuse, possède ses traditions de cabotage. Le type de navire, l'horizon des échanges, la nature du fret sont le reflet des capacités économiques et financières limitées de ce micro-capitalisme littoral, familial et paroissial, de la configuration morphologique locale des sites d'armement, du mode de transmission avant tout oral des connaissances maritimes. Or, la fréquentation d'une route ou d'une aire maritime s'inscrit dans la durée. Les conditions d'exercice du cabotage ne poussent pas à l'innovation. Ce conservatisme de la pratique dessine une géographie un peu sclérosée des zones de cabotage.

L'examen de maîtrise, et donc la formation des capitaines et maîtres en France, permet d'éclairer le propos. La première référence à un examen de compétence dans la législation apparaît dans une ordonnance d'Henri III en 1584. L'ordonnance de 1681 définit les mêmes règles pour les capitaines au long cours et les maîtres du cabotage. Un âge minimum de 25 ans, cinq ans de navigation marchande, un service de deux campagnes de trois mois sur les vaisseaux de la Marine royale, sont les conditions requises pour se présenter à l'examen devant l'Amirauté. Outre les questions sur la législation maritime posées par les officiers de l'Amirauté, il comprend à la fois des interrogations sur la théorie de la navigation, dispensée dans les écoles d'hydrographie qui s'ouvrent dans la première moitié du XVIII^e dans les villes-ports, par le professeur d'hydrographie, et des vérifications des aptitudes à la manœuvre par quatre maîtres ou capitaines, souvent issus de la même paroisse ou de paroisses voisines. L'ordonnance de 1740 crée un examen spécifique, avec des exigences moindres pour la maîtrise au petit cabotage. Les candidats peuvent postuler après quatre ans de navigation et sans avoir accompli les campagnes dans la Marine royale. L'examen se réduit aux seules questions pratiques « sur la manœuvre, les côtes, les ports et havres et passages compris dans l'étendue du petit cabotage ». C'est de la validation d'expérience. Ainsi, toutes les problématiques sur les questions de la navigation au cabotage tournent-elles autour de l'articulation entre navigation scientifique et pratique. Il ne s'agit pas de nier l'importance croissante de la formation scientifique mais de resituer l'importance de la pratique. Cette phrase empruntée

au commandant Denoix⁵² l'exprime parfaitement : « conduire un navire sur les routes de la mer était alors réellement un art comportant instruction, mémoire et expérience ». Jean C. Cassard⁵³ démonte le processus de l'apprentissage

[...] À chaque génération, les populations littorales font normalement leur apprentissage des passes [...] aussi bien que des lieux à éviter en toutes circonstances : actualisé en fonction de l'humeur des courants et des divagations des bancs de sable fantasques, ce patrimoine oral préventif s'est transmis sur place jusqu'à nos jours, de père en fils et de grand-père en petit-fils.

Les années de pratique se substituent à toute forme d'enseignement théorique. Pour le petit et le moyen cabotage, il ne s'agit que de connaître le trait de côte de l'aire dans laquelle le navire évolue. Le capitaine au grand cabotage, initié à la navigation astronomique, ne peut se dispenser de l'expérience et de la connaissance pratique des pilotes côtiers et des pilotes lamaneurs. Il n'est pas inutile d'ajouter que le jury des maîtrises des candidats au petit cabotage est en fait constitué par les maîtres-formateurs des jeunes de la paroisse.

Les flottes de cabotage

La diversité des échelles du cabotage, les traditions caboteuses régionales et locales expliquent la grande hétérogénéité des flottes de cabotage. Il n'y a pas de caboteur type d'autant que n'importe quel navire peut être affecté à des itinéraires de cabotage alors qu'il est préférentiellement armé au commerce colonial ou à la grande pêche.

Le cabotage de zone entre les seuils, y compris les liaisons transmanche pour les ports de la Manche, s'effectue avec des caboteurs de 30 à 50 tonneaux. À l'intérieur des aires portuaires, l'aire malouine, la Bretagne-Sud entre Lorient et Nantes, la mer des Pertuis autour de la Rochelle et Rochefort, les caboteurs de 10 à 30 tonneaux sont les plus nombreux. Le passage du seuil de Bretagne occidentale fait franchir le cap de 50 tonneaux. Si le cabotage Baltique-Europe occidentale montre que la gamme 100-200 tonneaux est la plus représentative, la fourchette 30-60 tonneaux couvre très largement les besoins d'un cabotage Manche-Atlantique. Néanmoins, il faut relever quelques cas particuliers. Ainsi, la route de Cadix des Malouins échappe totalement aux normes du cabotage du Golfe de Gascogne. Les négociants armateurs malouins ont mis au point sur cette ligne des toiles et des piastres un

52 Commandant Denoix, « Les problèmes de navigation au début des grandes découvertes », dans M. Mollat, (dir.), *Le Navire et l'économie du nord de l'Europe du Moyen Âge au XVIII^e siècle, travaux du 9^e colloque international d'Histoire maritime*, Paris, SEVPEN, 1960, p. 134.

53 Cassard (Jean-Christophe.), *Les Bretons et la mer au Moyen Âge, des origines au milieu du XIV^e siècle*, Rennes, PUR, 1998, p. 144.

armement de flûtes armées de 200 tonneaux et plus. Par ailleurs, il faut se souvenir que les grands ports du commerce international n'ont pas hésité à établir des lignes de cabotage sur les grandes destinations avec des navires polyvalents tantôt affectés au cabotage au long rayon d'action, tantôt au long cours. Les gabares bretonnes, à ne pas confondre avec les gabares d'estuaires ou les gabares d'étier des marais salants, sont de gros caboteurs spécialisés dans le transport des grumes depuis Nantes et Redon vers les gros chantiers de construction des arsenaux de Brest et de Lorient. Les sociétés de cabotage de la presqu'île de Rhuy se sont spécialisées dans ce type d'armement avec des gabares de 80 à 100 tonneaux. Pour mieux assurer ses approvisionnements, la Compagnie des Indes s'est elle-même dotée d'une flotte plus puissante de 200 tonneaux ; certaines de ses gabares peuvent être armées en flûte.

34

L'étude sur le temps long permet là encore d'observer des mutations dans la flotte de cabotage de zone et d'aire portuaire. Au xv^e siècle, le batel de moins de 10 tonneaux assure des liaisons courtes entre le Golfe du Morbihan et Nantes. Les escaffes⁵⁴, qui peuvent atteindre les 20 tonneaux, ont un rayon d'activité plus large. Du golfe du Morbihan, ils vont charger sel et vin à Bourgneuf-Guérande et La Rochelle. La caravelle, construite à franc-bord et non plus à clins, s'impose dans la seconde moitié du xv^e siècle sur les routes maritimes à destination de l'Angleterre et de la Flandre. Marcel Delafosse note que le tonnage moyen des navires rouliers est de 60 tonneaux. Au xvii^e siècle et dans la première moitié du xviii^e siècle, le caboteur de zone dans la Manche et l'Atlantique est la barque. Dans l'Amirauté de Vannes, qui reste un port caboteur dynamique, les tonnages s'étalent entre 15 et 60 tonneaux avec deux sous-groupes 15-30 tonneaux et les plus de 30 tonneaux. Dans les amirautés de Quimper et de Brest, on observe la même composition. À côté des barques naviguent de petites unités dénommées *double chaloupe*, qui atteignent rarement les 10 tonneaux, plutôt 6 tonneaux, et qui apparaissent polyvalentes, assurant aussi bien une activité de pêche sardinière qu'une fonction marchande vers Nantes et Bordeaux. En 1748, le terme de chasse-marée apparaît pour la première fois dans les rôles d'équipage de Lorient. L'appellation chasse-marée définissait auparavant une fonction exercée par des doubles chaloupes auprès des patrons de chaloupes sardinières. En 1748, c'est un type de caboteur encore de petite taille, moins de 20 tonneaux, parfois moins de 10 tonneaux, alors que le tonnage moyen de la barque est de 40 tonneaux. La première définition du chasse-marée comme caboteur n'apparaît qu'en 1782 dans l'Encyclopédie Méthodique. Or, en Bretagne-Sud, le chasse-marée va

54 Escaffes, mot couramment employé en français du Moyen Âge pour caractériser des petits bateaux s'adonnant au cabotage.

supplanter et faire disparaître la barque. Parallèlement à cette affirmation du chasse-marée, ce dernier prend du tonnage. Vers 1786-1790, il jauge de 36 à 49 tonneaux et l'entreprise d'aménagement de la digue de Cherbourg fait même construire des chasse-marée de charge de 80 à 90 tonneaux. Cette substitution d'un nouveau type de caboteur à la barque s'observe également en Manche avec la multiplication des *sloops* et *bricks* qui apparaissent également sur la côte sud. Derrière ces évolutions des dénominations, il faut retenir deux phénomènes majeurs : une croissance des tonnages et une transformation des types de gréements.

CONCLUSIONS : LES PISTES DE RECHERCHE

La cartographie n'est pas toujours le fort des historiens. En ce qui concerne celle des flux intermédiaires du cabotage, nous sommes face à un grand vide. En réalité tout reste à faire, et d'abord les évaluer. Nous disposons d'une source secondaire avec les thèses portuaires, surtout quand il est possible d'accéder aux annexes des exemplaires de soutenance. Mais leur exploitation constitue un immense chantier, qui doit être complété par un travail sur les sources primaires.

Trafics maritimes et trafics fluviaux : le cabotage s'intègre dans un système multimodal où le segment fluvial est essentiel. Or, trop souvent, cette double dimension maritime et fluviale n'est pas assez prise en compte simultanément.

Les petits ports : comme nous l'avons démontré, l'exercice de la fonction caboteuse relève des petits ports et de leur micro-capitalisme local. Les petits ports doivent davantage mobiliser les chercheurs. Des travaux récents permettent déjà de corriger certaines conclusions sur la fin du cabotage et le déclasserment de la poussière portuaire. La fin du cabotage et des petits ports ? Voilà une fausse bonne question qui se trouve posée au tournant des années 1860-1870 et qui devient récurrente. Il ne s'agit pas de nier le bien-fondé de cette interrogation dans une région traditionnelle du cabotage français comme la Bretagne quand Rémond Du Chela, commissaire de la Marine, dans un mémoire au préfet du Morbihan, met en garde contre la ruine du cabotage. Mais ce constat à l'échelle d'une région ne constitue pas une réponse satisfaisante. La crise du cabotage ne signifie pas la fin du cabotage. En effet, quelques chiffres permettent de prendre le contre-pied de cette interrogation. En 1877, dans le premier port du monde qu'est Londres, les mouvements du cabotage représentent 35 % du tonnage. En 1890, le cabotage européen fait jeu égal avec les entrées au long cours au Havre (50,2 %) et à Dunkerque (53,7 %). Il constitue la quasi-totalité du mouvement du port de Rouen. Ces contradictions

ne sont qu'apparentes si l'on resitue la problématique au cœur des mutations que connaît le commerce maritime : la reconfiguration des échanges au profit des pondéreux, l'affirmation des *steamers*, parallèlement à la croissance des tonnages, la révolution des transports maritimes dans le sens d'une polarisation des trafics sur les ports d'envergure nationale et internationale, la politique des compagnies de chemins de fer qui s'attaquent au trafic national au cabotage, la collecte par les chemins de fer départementaux des marchandises jadis ramassées par les petits caboteurs du chemin de la mer entraînent la mort du cabotage traditionnel. Jean-Christophe Fichou⁵⁵ conteste l'idée d'un cabotage en crise dès les années 1865 après l'achèvement des grandes lignes de chemin de fer. Il n'en demeure pas moins que le député du Finistère Kerjegu dénonce en 1870, au Corps législatif, le *dumping* tarifaire des compagnies. Il considère que les conserveurs de sardines ont toujours préféré le cabotage au train et le cabotage est resté jusqu'au-delà de la Première Guerre mondiale un moyen de transport largement utilisé. La concurrence du chemin de fer n'est pas seulement celle des grandes lignes. En fait, c'est la densité du réseau des compagnies départementales, dès lors qu'elles offrent des tarifs préférentiels, qui s'avère déterminante. Le micro-capitalisme portuaire trouve de la ressource pour résister au développement des lignes de cabotage à vapeur. Dans un pôle de cabotage comme le Golfe du Morbihan, le chasse-marée, qui, dans les années 1820, ne jaugeait que 20 à 30 tonneaux, atteint plus fréquemment 70 à 80 tonneaux. Les maîtres ont cherché à intégrer parmi leurs parsonniers de chargeurs des grands ports comme Bordeaux ou Dunkerque. C'est la fin d'un monde, d'un cabotage paroissial de micro-entrepreneurs, c'est le déclasserment des petits ports. Alors que le commerce intra-européen explose, l'armement français, qui l'avait négligé depuis le XVII^e siècle, est incapable de reconquérir sa place, et ce n'est pas dans le micro-capitalisme qui avait pris en charge la fonction caboteuse nationale que pouvaient se trouver les forces de renouvellement. Ce n'est donc pas la fin du cabotage, bien au contraire, mais la fin, dans les années 1850-1880, d'un cabotage national et interrégional né à la fin du Moyen Âge. Les travaux récents de Julien Amghar sur les petits ports bretons dans la seconde moitié du XIX^e siècle ont montré qu'un changement d'échelle corrige sérieusement le regard que nous portons sur les petits ports et sur la chronologie des trajectoires générales et individuelles. Une approche macro-économique conclut à un déclasserment précoce des petits ports. Or ce travail, qui met en équation petits ports, usages et usagers, tend à retarder

55 Jean-Christophe Fichou, *Les Conserveries de sardines et les conserveurs du littoral atlantique français, 1852-1969*, dossier d'habilitation à diriger des recherches, Université de Bretagne occidentale, 2006.

leur effondrement. Le travail de Julien Amghar⁵⁶, en repérant à travers les demandes d'équipements portuaires d'une multitude d'entreprises, donne une image de mouvement, de volonté, pas toujours couronnés de succès dans la durée mais là encore qui témoigne d'une dynamique pas toujours identifiée et prise en compte. Un des grands apports de la thèse est d'avoir réhabilité les acteurs locaux qui sont les promoteurs de nombreux équipements portuaires et littoraux. De nombreux ports de cabotage, de pêche, mais encore plus ces équipements qui répondent à tous les usages du littoral, y compris celui d'une meilleure circulation le long d'une côte ennoyée, n'existent que par les usagers. Cales, estacades, terre-pleins, appontements des chantiers navals (1870-1914), des ostréiculteurs (1860-1924), des promoteurs du balnéaire et de la plaisance (1860-1920) sont l'œuvre des usagers. En fait, ces petits ports ont surtout une vie en dehors de ces liens avec les grands ports et le bornage ne doit pas être observé par rapport aux ports de commandement mais du seul point de vue de l'économie locale portuaire.

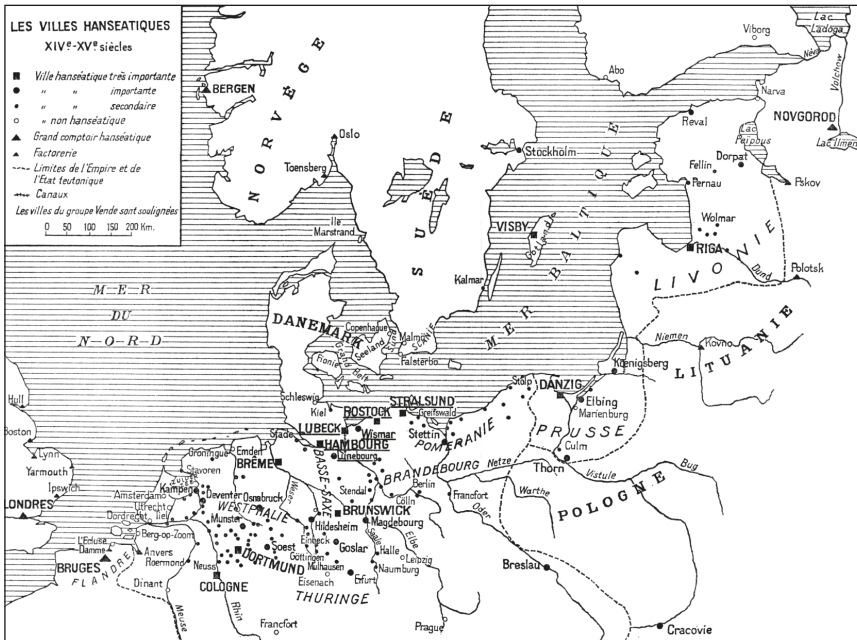
56 Julien Amghar, *Les Petits Ports et les usages du littoral en Bretagne au XIX^e siècle*, thèse d'histoire, Université de Bretagne Sud, Lorient, 2006.

LA BALTIQUE UNE ZONE ACTIVE DU GRAND CABOTAGE EUROPÉEN (XVII^e-XVIII^e SIÈCLES)

Pierrick Pourchasse

La mer Baltique évoque la Hanse, ligue marchande qui marque profondément l'Europe du Nord puisque, aujourd'hui encore, un grand nombre de villes revendiquent une identité hanséatique. À la fin du Moyen Âge, la Hanse est un groupement de places commerçantes qui s'accordent mutuellement des privilèges pour l'exercice et la protection des échanges. L'âge d'or de l'association se situe entre 1370 et la seconde moitié du xv^e siècle. Au cours de cette période, l'ensemble de l'organisation représente 180 villes dont 70 membres actifs (« villes de la Hanse »), et environ une centaine de membres passifs (« villes hanséatiques »).

Les villes hanséatiques¹



1 Philippe Dollinger, *La Hanse (xii^e-xvii^e siècles)*, Paris, Aubier, 1964, p. 114.

Si la plupart des villes de l'association sont des ports de la mer du Nord ou de la Baltique, un grand nombre se situe à l'intérieur des terres allemandes, à l'exemple de Dortmund ou de Brunswick. Lübeck joue le rôle principal et peut être considérée comme la capitale de la Hanse. Au-delà de Dantzig, en Prusse orientale, les principales places sont Riga et le grand comptoir de Novgorod, où les Hanséates sont en contact avec le marché russe. En Scandinavie, Stockholm fait partie de l'association au ^{xiv}^e siècle mais cela ne semble plus être le cas au ^{xv}^e².

À la fin du ^{xv}^e siècle, la Hanse perd progressivement son rayonnement pour deux raisons principales : la montée en puissance des concurrents hollandais et anglais et l'affirmation des États, en particulier du Danemark, de la Pologne et de la Russie. Le ^{xvi}^e siècle est une période de déclin dont le terme est la guerre de Trente ans. Le conflit, au cours duquel les villes sont incapables d'adopter une politique commune, désorganise les circuits commerciaux et porte un coup fatal à l'organisation marchande. Aux ^{xvii}^e et ^{xviii}^e siècles, la Hanse n'existe plus. Elle survit dans la ligue défensive conclue en 1630 entre Lübeck, Hambourg et Brême.

Si l'association, qui a fait la fortune des marchands du Nord, a disparu, la Baltique reste une zone d'intense activité maritime en raison de ses richesses forestières, minières et agricoles. Selon Pierre Jeannin, au cours de la période moderne, « il n'existe probablement pas en ce temps-là, sur un autre point du globe, un déplacement aussi fort et aussi concentré de matières premières »³.

L'image du cabotage européen renvoie traditionnellement à des flux maritimes sur de petites distances, cloisonnées par les trois seuils majeurs que constituent le Sund, la pointe de la Bretagne et Gibraltar. Si ces activités de bornage⁴ sont très actives à l'époque moderne, le développement des échanges entre l'Europe du Nord et du Sud depuis la fin du Moyen Âge donne naissance à de nouveaux trafics maritimes où la navigation est parfois hauturière et implique souvent la traversée des mers bordières⁵. La route entre la mer Baltique et les ports des façades occidentale et méridionale devient l'axe majeur du commerce intra-européen.

² Philippe Dollinger, *La Hanse...*, *op. cit.*, p. 159.

³ Pierre Jeannin, « Les comptes du Sund comme source pour la construction d'indices généraux de l'activité économique en Europe (^{xv}^e-^{xviii}^e siècles) », *Revue Historique*, 1964, t. 88 (p. 55-102 et 307-340), p. 62.

⁴ Navigation faite par une embarcation de faible tonnage (25 tonneaux au plus) entre ports proches (pas plus de 15 lieues maritimes) selon Bonnefoux et Paris, *Dictionnaire de la marine à voile*, Paris, A. Bertrand, 1856, p. 115.

⁵ Gérard Le Bouëdec, « Intra-European Coastal Shipping from 1400 to 1900 : A Forgotten Sector of Development », dans Peter Emmer et Olivier Pétré-Grenouilleau, *A Deus ex Machina Revisited. Atlantic Colonial Trade and European Economic Development*, Leiden-Boston, Brill, 2006 (p. 89-107), *loc. cit.* p. 91.

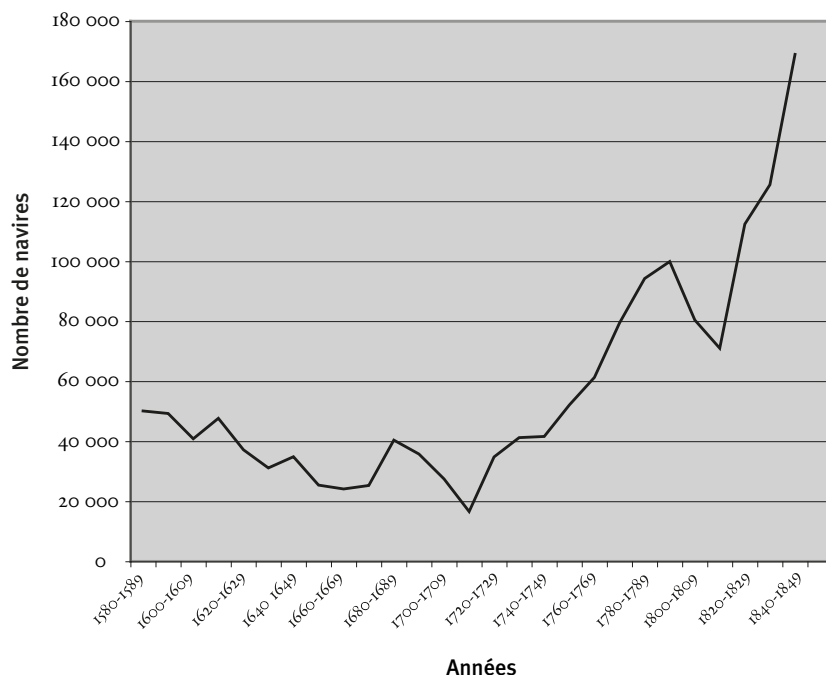
Le grand cabotage européen au départ et à destination de la Baltique peut être étudié de manière très précise grâce aux sources danoises. Le détroit du Sund, passage très étroit entre les villes d'Elseur (Helsingør) dans l'île de Sjælland et d'Helsingborg en Scanie, a permis au Danemark de tenir les clefs de la Baltique pendant plusieurs siècles. La monarchie scandinave a compris les avantages de cette situation géographique exceptionnelle et l'excellente source de revenus qu'elle pouvait représenter. À partir de l'année 1429, tous les navires qui sortent ou entrent en Baltique doivent faire relâche près de la forteresse d'Elseur et payer un péage. La taxe est levée dans le but d'assurer aux marchands « les meilleures conditions de sécurité tant par l'amélioration des conditions de navigation que par la chasse à d'éventuels pirates »⁶. L'administration de la douane surveille activement le détroit pour empêcher tout franchissement clandestin et l'artillerie des forteresses d'Elseur et d'Helsingborg, tout comme les frégates qui patrouillent en permanence dans le détroit, savent remettre les fraudeurs dans le droit chemin. La perception de la taxe s'est poursuivie pendant plus de quatre siècles, jusqu'en 1857, année où, sur proposition des États-Unis, le péage a été aboli, moyennant une indemnisation de près de quatre-vingt-dix millions de francs.

Les registres de la douane du Sund, conservés aux archives royales de Copenhague, représentent une des plus importantes séries de statistiques économiques concernant l'époque moderne. Les premiers documents conservés datent de l'année 1497. Si les lacunes sont importantes dans la première moitié du XVI^e siècle, elles sont plus limitées au XVII^e siècle et les registres sont complets pour le XVIII^e et le XIX^e siècle. Les informations concernant les passages des navires ont changé au cours du temps, selon les modalités de perception de la taxe. Aux XVII^e et XVIII^e siècles, les commis inscrivent dans les gros volumes de la douane la date de passage dans les détroits, le nom du capitaine, son domicile, le port de départ et le port de destination, les marchandises transportées et le montant de la taxe, selon un barème précis établi par les autorités. Par contre, les comptes ne fournissent aucun renseignement sur le nom des navires et leur tonnage, ainsi que sur les marchands qui y figurent de façon exceptionnelle.

Les registres conservés, qui recensent 1 762 254 navires, montrent l'importance du Nord dans le grand cabotage européen. Si le nombre de passages n'augmente guère au XVII^e siècle en raison des multiples conflits entre la Suède et le Danemark, la croissance du trafic est exceptionnelle au cours de la période qui suit la grande guerre du Nord (1700-1721), hormis l'épisode des guerres napoléoniennes. Au XVIII^e siècle, le nombre des passages est multiplié par trois : de 3 400 navires par an au cours de la décennie 1730 à près de 10 000 à la fin du siècle.

⁶ Jean-Maurice Bizière, « Considérations sur la douane d'Elseur à la fin du xv^e siècle », *Revue du Nord*, L, 1968 (p. 5-24), p. 5.

Le nombre de navires au passage du Sund



42

Source : Degn Ole, « Tariff rates, revenues and form of accounts of the Sound Toll, 1497-1857 », non publié, 2006, p. 10.

Pour les marchands des Provinces-Unies, les échanges avec la Baltique, tout particulièrement les achats de céréales, sont qualifiés de « *moeder handel* », c'est-à-dire de « mère du commerce »⁷. Les navires de Hollande, de Frise, de Zélande, qualifiés de rouliers des mers européennes, fréquentent en grand nombre les ports du Nord. Selon un mémoire de la fin du xvii^e siècle, 50 % de la flotte des Provinces-Unies est employée dans le trafic avec la Baltique (19 % avec la Norvège, 25 % avec la France, 3,8 % avec l'Espagne)⁸. En 1750, 71 % du tonnage au grand cabotage est affecté aux trafics avec la Baltique et la Norvège⁹.

⁷ Milja van Tielhof, *The « Mother of all Trades ». The Baltic Grain Trade in Amsterdam from the Late 16th to the Early 19th Century*, Leiden-Boston, Brill, 2002.

⁸ P. J. Blok, « Mémoire touchant le négoce et la navigation des Hollandais », *Bijdragen en Mededelingen van het Historisch Genootschap*, 24, 1903, p. 241-268.

⁹ Jake V. Th. Knoppers, « De vaart in Europa », dans Broeze F. J. A., Bruijn J. R., Gaastra F. S. (dir.), *Maritieme geschiedenis der Nederlanden*, vol. 3, Bussum, De Boer Maritiem, 1977 (p. 226-261), p. 227.

Seconde grande puissance maritime européenne, l'Angleterre, après l'instauration des premières « *navigation laws* » en 1651, prend en charge la quasi-totalité du trafic à destination ou au départ des ports britanniques. L'Europe du Nord est, là aussi, la première zone d'activité du grand cabotage anglais.

Le grand cabotage anglais en 1686 et 1771
(en milliers de tonnes)

	1686		1771	
	À l'entrée	Au départ	À l'entrée	Au départ
Europe du Nord	141,6	55,2	280,2	89,3
Europe Proche	132	126,2	114,1	204,1
Irlande (et Écosse)	54,8	64,1	104,4	282,6
Espagne et Portugal	33,6	24,2	53,9	29,9
Méditerranée	25,7	18,8	13,6	29,1
Total	387,7	288,5	566,2	635
% Europe du Nord	36,5	19,1	49,5	14,1

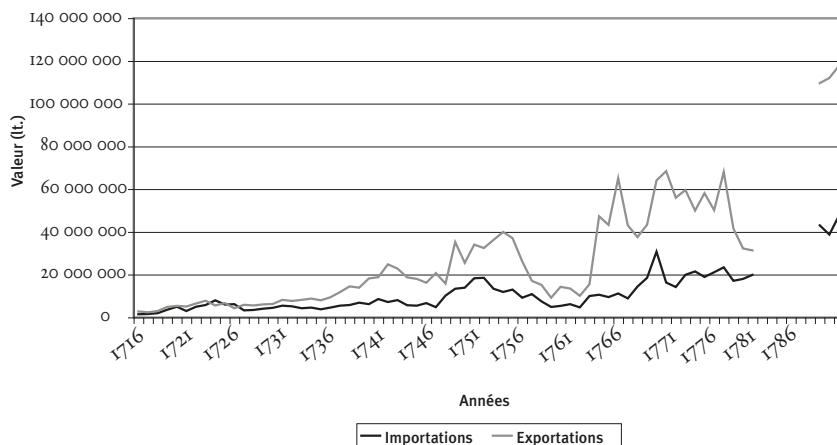
Source : Ralph Davis, *The Rise of the English Shipping Industry, in the 17th and 18th Centuries*, Newton Abbot, David & Charles, 1972 (2^e édition), p. 200 et 210.

La différence de tonnage entre les entrées et les sorties s'explique par le grand nombre de navires britanniques partant sur lest vers la Baltique. En effet, au contraire de la France, qui dispose de produits dont la demande est forte sur les marchés du Nord, à l'exemple des vins, eaux-de-vie et sels, l'Angleterre a peu de choses à exporter, hormis certains textiles et produits manufacturés dont la demande reste cependant réduite.

Selon les chiffres de la balance du commerce établie par les autorités françaises, les achats du royaume dans le Nord représentent 7,4 % du total des importations entre 1721 et 1740, 11,8 % entre 1761 et 1780 et 12,8 % entre 1787-1789. Les besoins en produits du Nord sont compensés par une forte demande des pays riverains de la Baltique en marchandises de France : 8,2 % du total des exportations entre 1721 et 1740, 21,3 % entre 1761 et 1780, 33,6 % de 1787 à 1789¹⁰. La France est une exception en Europe de l'Ouest car ses exportations vers le Nord sont nettement supérieures à ses importations.

10 Pierre Jeannin, « Les marchés du nord dans le commerce français au XVIII^e siècle », dans P. Léon (éd.), *Aires et structures du commerce français au XVIII^e siècle*, Lyon, Centre d'Histoire économique et sociale de la région lyonnaise, 1975 (p. 47-74), *loc. cit.* p. 47.

Balance du commerce français avec le Nord de l'Europe



Source : Ruggero Romano ¹¹ et AN F 12 251, 252 et 253 ¹².

Par contre, jusqu'à la fin de l'Ancien Régime la navigation française en mer Baltique est particulièrement faible. À la fin des années 1760, quatre à cinq navires français, au maximum, entrent en Baltique chaque année alors que le nombre des Hollandais avoisine les 1200, celui des Britanniques se situant entre 8 et 900 ¹³. En temps de guerre, la « *Navy* » contrôle totalement la mer du Nord et les navires français ne passent plus. Ainsi, au cours de la guerre de Sept Ans, de 1756 à 1764, un seul capitaine ose entrer dans les détroits danois. Pendant la majeure partie des XVII^e et XVIII^e siècles, la flotte hollandaise prend en charge les échanges entre la France et la Baltique. Outre la position idéale du pays, à mi-chemin entre l'Europe occidentale et les pays du Nord, la marine marchande des Provinces-Unies propose des tarifs beaucoup plus compétitifs que ses concurrents et domine le grand cabotage européen vers le Nord jusqu'aux dernières décennies de l'Ancien Régime.

¹¹ Ruggero Romano, « Documenti e prime considerazioni intorno alla "Balance du Commerce" dalla Francia dal 1716 al 1780 », dans *Studi in onore di Armando Saporì*, t. II, Milan, Istituzione editoriale cisalpino, 1957, p. 1267-1299.

¹² Suite à une modification de la balance, les chiffres de 1781 à 1786 n'ont jamais été publiés.

¹³ Dans l'article de Paul Butel, « Le trafic européen de Bordeaux de la guerre d'Amérique à la Révolution », *Annales du Midi*, 78-1966, p. 37-82, p. 60, les chiffres correspondent à l'aller et au retour, c'est-à-dire que les navires sont comptés deux fois.

LES PRODUITS DE L'HINTERLAND ET LA FORTUNE DES VILLES LITTORALES

Un réservoir de matières premières

Les différents pays de l'espace baltique ne fournissent pas les mêmes matières premières et ne produisent pas les mêmes marchandises. Cette spécialisation a plusieurs raisons : les caractères physiques et climatiques ainsi que les richesses particulières de chaque zone de production et la volonté des hommes à répondre à une demande des marchés extérieurs. Le grand commerce définit en partie certaines zones de production.

La Pologne est l'une des principales régions céréalières de l'Europe. Aux ^{xvi}^e et ^{xvii}^e siècles, la zone de production, centrée sur le bassin de la Vistule, s'étend aux régions méridionales (Podolie, Ukraine). Le royaume polono-lituanien est le fournisseur du marché d'Amsterdam et, par son intermédiaire, le secours des pays occidentaux en cas de crise frumentaire. L'exportation de céréales, qui représente une grande part du commerce baltique au ^{xvii}^e siècle, est en déclin dans la première partie du ^{xviii}^e siècle avant de reprendre à partir de 1750.

Marchandises passant le Sund
(Moyennes annuelles : indice 100 = 1590-1599)

	1600-1650	Indice	1650-1700	Indice	1700-1750	Indice
Vers l'ouest						
Grains (last)	68500	121,4	55800	98,9	31800	56,4
Fer (Skpdl)	14713	195,6	36742	488,6	131 832	1753,3
Planches (skok)	1281	193,5	12089	1826,1	53283	8048,7
Vers l'est						
Sel (last)	25889	106,2	21305	87,4	25821	105,9
Harengs (last)	7715	158,6	3077	63,3	3366	69,2
Textiles (pièces)	55646	190,9	39952	137,1	41972	144,6
P. coloniaux (1000 pd)	485	6956,8	2589	37 118,2	7463	106 614,2

Source : N. Bang, K. Korst, « Tabeller aver Skibsfart og Varetransport gennem Øresund : 1497-1660 », vol. I, 2B, Copenhague, 1933 ; 1661-1720, vol. II, 1, Copenhague, 1939, 1721-1749, vol. II, 2, Copenhague, 1945.

Autres produits d'importance, le chanvre et le lin sont utilisés pour fabriquer des toiles et des cordages. Au ^{xviii}^e siècle, la Russie, grâce à son sol argileux et son climat humide, est le premier producteur européen. Les chanvres de Riga ont une grande réputation en raison du système de contrôle des fibres exportées :

les négociants de Riga n'achètent les chanvres qu'à condition qu'ils subissent la vraie ou visite ; les hommes destinés à cette visite sont nommés vraquers et sont au nombre de 8 à 10 qui tous les ans prêtent serment devant les magistrats.

Ils promettent de ne pas se laisser corrompre par les étrangers : Polonais et Russes, de rendre justice à chacun, de ne passer au service d'une autre ville sans la permission des magistrats, de suivre les ordonnances de la magistrature, les anciens usages de la *vraque* et seront responsables de tous les chanvres qu'ils auront *vraqués*¹⁴...

La *vraque*¹⁵ a lieu dans de grands hangars (200 pieds de France de long). Le chanvre entre d'un côté du bâtiment et ressort de l'autre, s'il est accepté. S'il est refusé, il ressort par où il est entré. Les préposés à la *vraque* examinent les fibres et les classent dans une catégorie ou les mettent au rebut. Lors de l'examen, le silence des acheteurs et des vendeurs est obligatoire. Sur chaque balle est fixée une petite poignée à laquelle est attachée la marque de la *vraque*, petite plaquette de bois où les *vraquers* écrivent « les noms des vendeurs, ceux des *deciatki* ou sous-braqueurs et leurs noms même ». Si la marchandise est défectueuse à l'arrivée, l'acheteur « fait un procès-verbal envoyé à Riga avec la planche, le négociant ayant un juste recours sur le *vraquer* qui est condamné à tous les frais, s'il n'aime mieux aller sur les lieux pour se justifier ; en ce cas ses biens sont séquestrés jusqu'à son retour... »¹⁶. Les graines de lin sont commercialisées pour les besoins de l'agriculture et de l'industrie de l'huilerie. Celles de Courlande et de Lituanie sont réputées pour leur qualité et leur rendement. En Europe occidentale, la graine de lin dégénère en raison d'une récolte trop précoce et doit être régulièrement renouvelée avec des semences en provenance de Riga ou de Libau.

L'ensemble des pays du Nord fournit des produits forestiers mais les différentes zones de production n'entrent pas réellement en concurrence¹⁷. Il existe une très grande variété de bois commercialisés selon leur essence (chêne, pin, sapin) ou leur transformation : équarris (mâts), sciés (planches) ou fendus (technique ancienne qui procure une grande solidité et une grande souplesse au bois).

Le Brandebourg et la Pologne exportent principalement des pièces de chêne, tout particulièrement des douves pour la tonnellerie et des bordages pour la construction navale. La Livonie, l'Estonie et la Biélorussie, les plus grands producteurs de bois de l'espace baltique, fournissent une très grande variété de marchandises avec là aussi une plus ou moins grande spécialisation. La quasi-totalité des mâts vient de Riga où les produits, de grande qualité, sont renommés pour leur souplesse et leur résistance qui leur permettent d'avoir une

14 Arch. nat. Marine D3 24, Folio 36-41, Mémoire sur les chanvres du Nord, Brest, août 1751.

15 Vérification des marchandises.

16 Serv. Hist. de la Déf. Lorient, 292a l 239, courrier du 22 juillet 1768.

17 Pierrick Pourchasse, *Le Commerce du Nord. Les échanges commerciaux entre la France et l'Europe septentrionale au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2006, p. 60.

durée de vie supérieure. La Finlande commercialise des planches épaisses et des madriers qui sont très estimés car « elles sont faites d'une sorte de sapin jaune qui dure très longtemps »¹⁸. La Suède exporte peu de bois, préférant garder sa production pour sa consommation intérieure. Enfin, la Norvège ne donne guère de produits « haut de gamme » et fournit surtout des mâts moyens et petits, des billes, des poutres, ainsi que des planches étroites.

La transformation des produits forestiers répond à des besoins industriels particuliers. La fabrication de brai et de goudron est une activité essentiellement paysanne concentrée le long des côtes des golfes de Botnie et de Finlande. Le brai suédois destiné aux constructions navales est considéré de premier choix. La cendre, la potasse et la wedasse¹⁹, produits utilisés dans l'industrie textile et la verrerie, proviennent de Pologne et de Prusse orientale.

La zone baltique possède d'importantes richesses dans son sous-sol. Au XVII^e siècle, la Suède impose un véritable monopole sur le minerai de fer dont la haute qualité : la pauvreté en phosphore et en soufre, en fait une ressource idéale pour les techniques de l'époque. Le fer suédois est réputé pour sa dureté sa souplesse et le sérieux de sa fabrication. À partir du tournant du siècle, le fer russe s'affirme sur les marchés mais sa production, de qualité inférieure, ne concurrence pas véritablement celle du royaume scandinave. Quant au cuivre, la production chute brutalement au XVIII^e siècle en raison de l'épuisement de la mine suédoise de Stora Kopparberg. Ces richesses sont vitales pour l'économie des différents pays de la zone baltique qui, dès lors, mettent en place une gestion rigoureuse de leur production.

Avant les grandes inventions du XVIII^e siècle et l'utilisation du coke, le combustible utilisé par l'industrie sidérurgique est le charbon de bois. L'opinion largement répandue est que les forêts sont l'élément le plus important et non le minerai, qui existe en abondance et semble inépuisable. En conséquence, les acteurs économiques craignent de manquer de combustible c'est-à-dire d'épuiser les forêts. Au XVIII^e siècle, le fer devient le moteur de la vie économique suédoise. Les quantités à traiter sont très importantes d'autant plus qu'il est interdit d'exporter la fonte brute, toute la matière première devant être travaillée dans les forges. Les autorités prennent alors des mesures draconiennes. Les mines et les hauts fourneaux ne pouvant être déplacés, il est décidé de diminuer le nombre des forges dans la région productrice. Dès la fin du XVII^e siècle, l'industrie délocalise et construit de nouvelles forges à des centaines voire à

¹⁸ *La Gazette du Commerce* (1766).

¹⁹ Wedasse : potasse blanche (ou carbonate de potasse) utilisée dans la fabrication des savons mous, du cristal ou de la verrerie (Jou Kyung Chul, « Le commerce des bois entre Königsberg et Amsterdam, 1550-1650 », thèse, Paris, EHESS, 1992, p. 21).

des milliers de kilomètres des zones d'extraction du minerai. Les immenses étendues du Nord, de Norrland et de Finlande, dépourvues de mines et riches en forêts, sont des lieux parfaits pour transporter les forges. Ainsi, la forge de Graninge

faisait venir son minerai d'une île de la Baltique, au large de Stockholm distante de 1 000 km environ. Le transport de minerai se faisait par bateaux à voile sur le fleuve : à chacune de ses boucles, les bateaux attendaient que le vent tournât ; le courant était si violent qu'il fallait hâler les bateaux pour traverser le fleuve jusqu'au débarcadère ; enfin la route conduisant du fleuve à l'usine n'était praticable qu'en hiver par temps de neige²⁰.

Malgré toutes ces contraintes, le fer suédois est dans une position extrêmement favorable au cours du XVIII^e siècle et ses prix ne cessent d'augmenter.

48

En Pologne, l'exploitation agricole s'appuie sur la grande propriété foncière et la base de la richesse de la noblesse repose sur l'exportation céréalière. Les magnats polonais cherchent à rentabiliser au maximum leurs propriétés en accentuant l'asservissement de la population rurale, situation qui perdure jusqu'au XIX^e siècle.

Les villes littorales et la collecte des produits de l'hinterland

La population de l'espace baltique est rurale, mais l'activité économique est totalement contrôlée par les villes littorales. À la fin du XVIII^e siècle, en Suède, où les urbains représentent 9,4 % de la population suédoise et 5 % de la population finlandaise, la plupart des agglomérations sont de gros villages situés sur les côtes, hormis Stockholm (39,4 % de la population urbaine en 1737). Dans le royaume dano-norvégien, cette part est de 20 % (10 % pour Copenhague) et de 9 % en Norvège. Là aussi, la très grande majorité des villes sont des ports (51 sur 66)²¹.

L'immense Russie est un cas à part. Après la guerre du Nord, Pierre le Grand prend possession de plusieurs villes littorales dont le grand port de Riga. Passionné par la mer et la navigation, il désire accroître ce nouveau potentiel maritime et, en 1703, il fonde Saint-Pétersbourg, sa nouvelle capitale, dans le delta insalubre de la Neva. La population y est installée autoritairement : des édits donnent la liste des nobles ou des chiffres de population province par province en les accompagnant d'indications tatillonnes précisant le délai dans

20 Eli F. Hecksher, « Un grand chapitre de l'histoire du fer : le monopole suédois », *Annales d'histoire économique et sociale*, IV, 1932 (p. 127-139 et 225-241), p. 227.

21 Jørgen Mikkelsen, « Les villes et les réseaux urbains danois au XVIII^e siècle », *Cahiers d'histoire*, 43, 3-4, 1978, p. 455-473.

lequel « les victimes » doivent se rendre à la ville, les terrains alloués pour bâtir les maisons, et le mode de construction qui doit être suivi²². En 1721, les autorités russes obligent même les étrangers à y transférer leurs comptes bancaires. Le canal Ladoga, terminé en 1730, connecte la Neva avec la Volga, grande artère fluviale et principal collecteur des denrées agricoles et industrielles du pays. Des réglementations assignent les provinces russes à participer à la croissance du trafic pétersbourgeois. Ainsi, malgré les difficultés du transport, souvent plus d'une année, le fer de l'Oural est exporté par la Neva. La croissance du commerce de la capitale profite également des revenus de sa population dans cette ville où se trouvent la cour, le gouvernement, les garnisons. À Saint-Pétersbourg naît un nouveau style de vie avec l'introduction des produits étrangers. La ville devient le premier port du pays et le centre du commerce extérieur russe.

Les villes littorales concentrent la puissance politique et économique, prennent en main la production de l'arrière-pays et attirent les paysans des contrées les plus éloignées. Dantzig, ville située à l'embouchure de la Vistule, fleuve qui draine près de 200 000 km² d'espaces agricoles, contrôle le commerce des céréales polonaises. Les marchands de la ville signent des contrats d'achat avec les grands propriétaires terriens qui, en échange, s'engagent à fournir des quantités de grains à une date fixée à l'avance. La Suède ne possède pas de grands axes fluviaux mais de nombreuses rivières parallèles se dirigeant vers la mer qui constituent des axes collecteurs des produits de l'arrière-pays. Ainsi, les bois sont transportés par flottage jusqu'aux embouchures où de petits ports se chargent de prendre en main les marchandises soit pour les amener à la ville étape soit pour les exporter eux-mêmes. Au Danemark, la prépondérance écrasante de l'agriculture profite à une minorité de propriétaires dont l'unique objectif est de commercialiser leurs grains et leur bétail. L'exportation de ces produits se fait naturellement par l'intermédiaire des villes littorales qui, avec l'appui des autorités, se réservent un territoire particulier dont l'étendue varie selon son importance et à l'intérieur duquel les habitants doivent recourir au service de ses corporations. Aalborg, agglomération du Jutland, concentre tout le trafic maritime des produits à destination ou en provenance des villes et des villages bordant le Limfjord²³. Les marchands de la ville s'enrichissent et prennent en main toute l'activité économique de la région, notamment les pêcheries, auparavant artisanales. En Norvège, les hommes d'affaires de Bergen, Trondheim ou Christiania, exploitent le bois des forêts, les richesses halieutiques et les minerais de fer et de cuivre à l'exemple du marchand de Christiansand Nils Moe :

22 Wladimir Berelowitch et Olga Medvedkova, *Histoire de Saint-Pétersbourg*, Paris, Fayard, 1996, p. 50.

23 Jørgen Mikkelsen, « Les villes et les réseaux ... », *op. cit.*, p. 465.

M. Niels Moe qui est sénateur ou conseiller de la maison de la ville est un très bon négociant qui jouit de la plus grande considération, sa réputation et son crédit se trouvant ici on ne peut mieux établi...

Le commerce qu'il fait, quoiqu'il n'est que spéculatif, est très considérable dans toutes les mers, singulièrement dans plusieurs ports de France, d'Angleterre, d'Irlande, d'Écosse et de la mer Baltique. Son commerce en bois se fait de la manière suivante : indépendamment des paysans et gens employés à la coupe des bois dans les forêts qui lui appartiennent, auxquels il est obligé de payer un certain salaire et de pourvoir à leurs besoins pour leur subsistance, il fournit à quantité d'autres paysans qui lui font des fournitures de bois et de planches, et dans leurs besoins, de l'argent, des grains, sel et autres vivres nécessaires ; et il y a des temps où il se trouve en avance pour ces paysans de plus de 30 000 à 40 000 Rxd argent danois. Il est seul propriétaire de plusieurs navires dont il en a actuellement six en activité depuis 200 jusqu'à 600 tonneaux et même plus grands. Un de ces bâtiments qui est le plus grand et tout neuf, est parti nouvellement chargé pour aller en Irlande. Il y en a encore deux autres sur les chantiers dont un doit être incessamment lancé à l'eau.

50

Le dit sieur Moe est également seul propriétaire de plusieurs forêts et moulins à scier les bois et comme aussi d'une terre considérable tout près de cette ville. Mais on prétend qu'il a emprunté au gouvernement pour payer les dettes de son père environ 20 000 Rxd et qu'il lui a hypothéqué le dit bien de campagne et quelques moulins à scier. On assure qu'il aurait pu payer il y a longtemps cette somme mais il trouve plus son compte à payer un intérêt modique qui est ici de 4 % pour faire valoir cette somme dans son commerce qui lui rapporte un bénéfice beaucoup plus considérable.

Sa maison passe pour être une des plus solides de Christiansand ; on évalue ses biens et effectifs à 150 000 Rxd argent danois et plus²⁴.

La grande variété des produits du Nord et la volonté politique pour développer les échanges donnent naissance à d'importants trafics maritimes. Ces activités de cabotage obéissent à différentes contraintes naturelles, juridiques et politiques qui expliquent l'organisation portuaire et les grandes routes commerciales de la Baltique.

LES CONTRAINTES DE LA NAVIGATION EN BALTIQUE

Les contraintes naturelles

Les conditions climatiques sont difficiles en raison de la situation très septentrionale de la mer Baltique. À la fin de l'automne et en hiver, les tempêtes

²⁴ Arch. nat. B3 418, Suède et Norvège, Courrier du 22 septembre 1787.

y sont très fréquentes et les naufrages et les catastrophes maritimes font partie des aléas de la navigation. Ainsi, en septembre 1747, le consul de France à Dantzig indique que quatorze bâtiments marchands ont sombré dans le port de Narva²⁵.

En outre, le faible degré de salinité des eaux provoque un gel rapide de la mer pendant les mois froids. Lors des hivers rigoureux du XVII^e ou du XVIII^e siècle, la Baltique peut se transformer en banquise. Au cours du conflit suédo-danois de 1657-1658, l'armée suédoise de Charles-Gustave traverse les détroits pour attaquer Copenhague. En conséquence, la navigation est très fortement perturbée entre la fin de l'automne et le début du printemps. Pierre Hammerick, de Königsberg, qui faisait un transport de graines de lin entre Riga et Saint-Malo, arriva au Sund en janvier 1728 où « il fut pris par les glaciers et tourmentes du Nord-Nord-Est qui l'ont retenu jusqu'au 3 mars, ayant été obligé de débacler à terre le plus près qu'il lui fût possible pour sauver sa cargaison, rapport aux eaux glacées qui lui coupaient tous ses câbles »²⁶.

La bonne connaissance des routes maritimes et les conditions climatiques difficiles expliquent selon certains mémoires l'absence de la flotte française dans le Nord²⁷. Leurs auteurs précisent que les Français redoutent la navigation en Baltique et, à ce propos, il est même proposé d'employer des matelots du Nord pour remédier à ce problème²⁸. Ceci n'est qu'une excuse car les marins français fréquentent d'autres mers tout aussi difficiles, à l'exemple des Malouins, qui franchissent régulièrement le Cap Horn lors de l'épisode de la Compagnie des mers du Sud.

Pour éviter la période dangereuse de l'hiver, les ports de la Baltique cessent leur activité quand les glaces apparaissent, héritage de la stricte réglementation hanséatique. Au Moyen Âge, l'arrêt de la navigation est un moyen de lutte contre les concurrents étrangers²⁹ car la réglementation interdit aux navires et aux commerçants étrangers d'hiverner dans les ports hanséatiques. À Dantzig, jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, le bureau de la douane ferme ses portes en novembre ou au début de décembre ce qui interrompt totalement l'activité du port. La réouverture a lieu quand la Vistule est libre de glace, au début du printemps. À Stockholm, aucune règle ne détermine la fermeture du port, la navigation s'arrêtant quand il devient impossible de naviguer.

25 *Ibid.*, courrier du 30 septembre 1747.

26 Arch. dép. Ille-et-Vilaine, 9 B 494, 18 avril 1728.

27 Pierre Dardel, « Les relations maritimes et commerciales entre la France notamment les ports de Rouen et du Havre et les ports de la mer baltique de 1497 à 1783 », *Annales de Normandie*, 1969 (p. 29-57), p. 52.

28 Anne Kraatz, *La Compagnie française de Russie*, Paris, François Bourin, 1993, p. 165.

29 Edmund Cieslak, « Les grandes escales de la Baltique (XV^e-XVIII^e siècles) », dans *Recueils de la Société Jean Bodin*, 23, *Les Grandes Escales*, 2^e partie : *Les temps modernes*, Bruxelles, Éditions de la librairie encyclopédique, 1972 (p. 299-333), p. 304.

Les navires, qui n'arrivent pas à recharger avant la mauvaise saison, doivent hiverner en Baltique avant de repartir vers l'ouest. Le consul de France à Elseneur déclare en janvier 1753 : « Il est resté autour de 200 navires qui hiverneront dans les ports de la mer Baltique, il y en a 70 à Saint-Pétersbourg qui ne pourront revenir qu'au mois de mai ou juin prochain »³⁰. La perte de temps peut être très importante comme le montre l'exemple suivant : Jacob Gilles Robin, de Rouen, passe le Sund le 26 octobre 1720, ne peut recharger à Dantzig avant la fermeture du port, y hiverne et repasse le détroit danois le 8 mai 1721 ; son séjour en Baltique a duré plus de 7 mois. Le 8 octobre 1723, Michel Bourves, de Dunkerque, passe le Sund en direction de Dantzig, recharge à temps et repasse le détroit le 2 décembre 1723 ; son séjour a duré environ deux mois³¹.

La pointe de trafic au passage du Sund a lieu au printemps et en été, périodes les plus favorables à la navigation. Cependant, pour accroître la productivité de leurs navires, les armateurs organisent leur trafic en fonction des contraintes climatiques. De nombreux bâtiments des ports de la Baltique franchissent le Sund vers l'ouest à la fin de l'automne, avant la fermeture hivernale. Les Lübeckois, qui monopolisent le trafic des graines de lin vers la Bretagne au XVIII^e siècle, passent le Sund en décembre ou en janvier. Après avoir déchargé à Roscoff, ils se dirigent pratiquement tous vers Bordeaux où ils arrivent en février-mars. Ils repartent vers le Nord au printemps avec des produits coloniaux. Les bâtiments naviguent ainsi tout l'hiver et assurent une bonne rentabilité à leurs propriétaires. De la même manière, les Hollandais chargent du sel en France au début de l'hiver pour le livrer en Baltique au printemps suivant après avoir hiverné dans leurs ports.

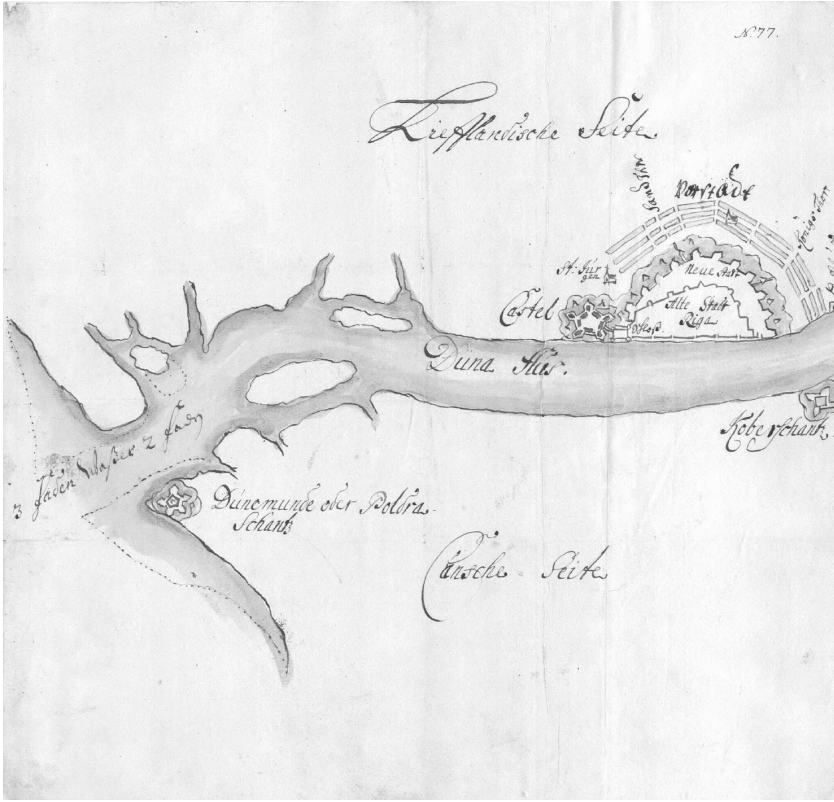
La rudesse des hivers n'a pas que des désavantages. Les chemins et fleuves gelés sont utilisés pour transporter certaines marchandises. De la même manière, la crue des eaux après la fonte des glaces favorise le transport par flottage. Au XVIII^e siècle, Riga se procure des bois de mâture dans les contrées très éloignées de l'Europe orientale. Après l'abattage des arbres, les bois remontent le Dniepr où ils attendent l'hiver pour être acheminés par voie de terre jusqu'à la Daugava. Les mâts mettent deux parfois trois ans pour arriver à Riga par voie fluviale depuis la Galicie, la Volhynie ou la Podolie³². Dans les ports baltes, on observe un afflux de marchandises à deux moments de l'année : au début du printemps en raison du gel et de la fonte des glaces, à l'automne en raison des précipitations de saison.

³⁰ Arch. nat., B1 485, Elseneur Registre 1, du 30 janvier 1753.

³¹ Rigsarkivet Copenhagen, Øresundstoldregnskaber, 1720, 1721, 1723.

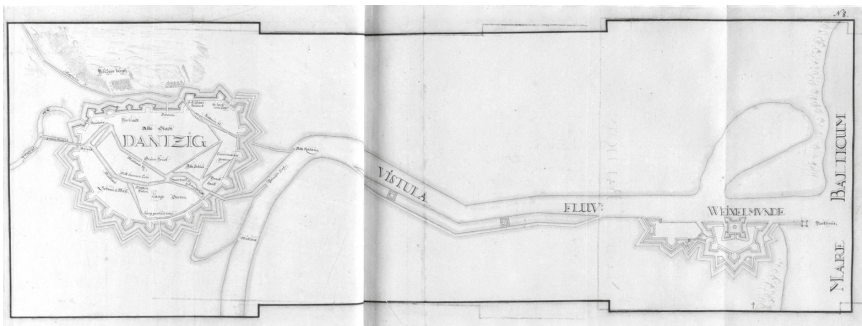
³² Edgar Dunsdorfs, « Dažas tirdzniecības parašas 17. un 18. gadu sīmtēmī », *Latvijas Vēstures Institūta Zurnāls*, 2, 1938 (p. 247-278), p. 271.

Le chenal d'accès à Riga



Source : Det Kongelige Bibliotek, Copenhague, Frederik den Femtes Atlas

Le chenal d'accès à Dantzig



Source : Det Kongelige Bibliotek, Copenhague, Frederik den Femtes Atlas

La plupart des grands ports de la Baltique (Lübeck, Stettin, Dantzig, Riga, Saint Pétersbourg, Stockholm) se situent à l'embouchure de fleuves, à l'exception de Copenhague qui occupe une position stratégique au passage du Sund. Cette situation facilite les échanges avec l'intérieur du pays, favorise le développement de l'activité portuaire, mais a plusieurs inconvénients. Tout d'abord, les chenaux d'accès sont généralement compliqués, notamment pour les ports qui se situent à une certaine distance de la mer. Les fleuves transportent de grandes quantités de sables et de vase qui bouchent les chenaux, les ports et les rades. Des bas-fonds apparaissent selon les caprices des eaux à l'exemple de la Daugava à Riga. À Dantzig, la Vistule n'a pas un cours précis et donne naissance à deux îles nommées Westerplatte et Osterplatte.

54

Les autorités doivent continuellement entreprendre des travaux pour améliorer la navigation en construisant des quais, des digues³³ ou des écluses, en draguant les lieux de passage des navires³⁴. À la fin du XVIII^e siècle, à Elbing, les autorités prussiennes entreprennent d'importants travaux hydrauliques pour concurrencer le port rival de Dantzig. En général, ces améliorations sont insuffisantes, parfois non terminées (Riga), et les difficultés de navigation persistent.

Aux problèmes d'ensablement naturel s'ajoute la question du délestage. Entre le tiers et la moitié des navires en provenance de l'Occident sont sur lest à leur entrée dans les ports de la Baltique. Ces navires doivent naturellement vider leurs cales avant de recharger. Bien souvent ils choisissent la solution la plus facile et rejettent discrètement dans les ports le sable ou les cailloux qui remplissent leurs cales, ce qui accroît les difficultés de navigation. Pour éviter tout délestage dans les chenaux, les autorités fixent des endroits en mer ou à terre où déposer ces matériaux. À Dantzig, les navires sont sous la surveillance des gardiens de la rade qui mesurent l'enfoncement des navires pour éviter des délestages clandestins pendant la nuit³⁵. À Saint-Pétersbourg, il est défendu de jeter son lest sur une distance d'environ sept milles au large de la ville, et des lieux sont indiqués aux capitaines par les officiers du port pour déposer ce lest³⁶.

La voie d'accès à de nombreux ports possède une profondeur insuffisante pour permettre aux grands navires d'entrer en charge ce qui oblige à des déchargements successifs. À Saint-Pétersbourg, la Neva ne peut les accueillir, et ils doivent faire escale sur l'îlot de Kronstadt pour transborder une partie de leurs marchandises pour ensuite atteindre la capitale russe. À Dantzig, Riga,

33 Udo Handrack, *Der Handel der Stadt Riga im 18. Jahrhundert*, Dissertation, Jena, 1932, p. 8.

34 Edmund Cieslak, « Les grandes escales... », art. cit., p. 304-305.

35 *Ibidem*, p. 324.

36 Anne Kraatz, *La Compagnie...*, op. cit., p. 165

Königsberg, Stettin, Elbing, ils doivent effectuer la totalité ou une partie de leurs déchargements et chargements en rade ou à l'entrée des estuaires. Les autorités municipales organisent des groupes de mariniers chargés de faire ces transbordements à l'aide de leurs gabares.

Les autorités mettent en place différentes installations pour assurer la sécurité et améliorer la navigation à l'approche du port. Ce sont surtout des phares alimentés au feu de bois ou de charbon et, en conséquence, très vulnérables, et souvent détruits par des incendies. À Dantzig, à partir de 1758, deux phares marquent l'entrée de la Vistule ; le navire est sur le bon chemin quand les lumières des deux phares se fondent en une seule³⁷. Des bouées sont placées après la fonte des glaces (bouées de printemps) pour baliser les chenaux. Les coûts de construction et de fonctionnement des installations sont assurés par la perception de taxes. La création du péage du Sund est justifiée par le roi du Danemark par la mise en place et l'entretien d'un système de phares et de signaux destinés à sécuriser la navigation au passage du détroit où les bas-fonds sont nombreux³⁸. Les navires qui passent les détroits paient deux taxes, l'une pour les bouées et l'autre pour les lanternes.

L'utilisation de pilotes spécialisés pour guider les navires dans les passes et les chenaux devient obligatoire au XVIII^e siècle pour éviter les échouages trop nombreux. Les pilotes ont généralement leurs bases à l'entrée des fleuves qui conduisent aux ports. À Dantzig, une taxe levée par la ville sert à leur rétribution. À Saint-Pétersbourg, les capitaines doivent engager un pilote sous peine d'amende. Ces pilotes peuvent avoir différents statuts : à Dantzig ce sont d'abord des entrepreneurs privés puis des officiers municipaux, à Riga ce sont des entrepreneurs établis en corporation.

Les conditions juridiques et politiques

Les villes portuaires de la côte sud de la Baltique possèdent jusqu'au XVIII^e siècle d'importants privilèges issus de la période hanséatique. La plupart d'entre elles conservent l'autonomie municipale, ce qui leur assure diverses compétences à l'exemple de Lübeck où les fonctionnaires municipaux assurent l'administration du port et la perception des droits de douane. Généralement, les municipalités ont la charge de la juridiction des affaires maritimes ainsi que de la sécurité de la navigation à l'approche du port. Au cours de la période moderne, les États essaient de réduire ces privilèges et s'opposent aux autorités municipales mais l'évolution est différente selon l'affirmation politique des souverains. Si Dantzig conserve ses droits jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, dans les États autoritaires le

37 Edmund Cieslak, « Les grandes escales... », art. cit., p. 320.

38 Jan Bill et als (dir.), *Dansk søfarts historie 1. Indtil 1588*, Copenhague, Gyldendal, 1997, p. 195.

maintien de privilèges est inconciliable avec l'idée que les ports doivent devenir des instruments au service de la Nation. À Königsberg et Memel, l'autonomie municipale est fortement réduite par la Prusse. Riga conserve ses privilèges mais, en compensation, la Russie impose des droits de douane supplémentaires.

56

Les années 1720-1730 sont celles de la mise en place de politiques économiques interventionnistes dans les différents États du Nord. L'affirmation (Russie, Prusse) ou la reconstruction (Suède) des entités nationales s'accompagne d'une volonté d'unification territoriale et administrative, et d'un meilleur contrôle des ressources. Le dirigisme économique est l'un des instruments utilisés par les monarchies nordiques pour asseoir leur puissance. Conscients de leur infériorité économique par rapport à l'Europe occidentale, tant au niveau industriel (fournisseurs de matières premières, ils produisent peu de produits manufacturés) que commercial (la flotte hollandaise domine le trafic baltique), les États du Nord tentent « de combler une partie de leur handicap » en empruntant « tous au mercantilisme ses recettes de puissance économique »³⁹. Que ce soit en Prusse, en Russie, en Suède, ou dans le royaume de Danemark-Norvège, les méthodes sont semblables : mise en place de barrières pour contrôler l'exportation de matières premières et l'importation de produits manufacturés, réglementation autoritaire pour stimuler l'industrie, mesures pour développer la flotte nationale... Les nouvelles politiques dirigistes donnent naissance à des modifications durables dans la composition et l'organisation des flux commerciaux. Les mesures touchent fortement les Provinces-Unies en modifiant fondamentalement la structure du commerce du Nord autrefois commandé par l'entrepôt hollandais⁴⁰. Cette volonté d'affirmation des États s'accompagne de conflits qui bouleversent l'organisation portuaire de la Baltique.

À la fin du XVII^e siècle, la puissance suédoise contrôle le littoral baltique depuis Helsingborg (perdu par le Danemark au traité de Roskilde en 1658) jusqu'à Riga, en Livonie. Elle possède en outre, depuis 1648, une partie de la Poméranie (avec Stettin et Stralsund), une partie du Mecklembourg (avec Wismar), ainsi que les évêchés de Brême et de Verden. Les autres puissances majeures sont le royaume de Pologne-Lituanie et l'État de Prusse-Brandebourg. La grande guerre du Nord entre la Suède de Charles XII et la Russie de Pierre le Grand bouleverse totalement cet état de fait. La Suède, vaincue, abandonne la Livonie, l'Estonie, l'Ingrie et une partie de la Carélie (avec Viborg) à la Russie (traité de Nystad en 1721), qui devient dès lors la puissance dominante du Nord tout en réalisant son ambition la plus chère : avoir une « fenêtre sur l'Europe » par l'intermédiaire de la Baltique.

39 Pierre Deyon, *Le Mercantilisme*, Paris, Flammarion, 1969, p. 43.

40 Jonathan Israël, *Dutch Primacy in World Trade 1585-1740*, Oxford, Clarendon Press, 1989, p. 386.

Le second fait géopolitique marquant en Europe du Nord au XVIII^e siècle est la montée en puissance de la Prusse. Frédéric-Guillaume I^{er}, le « Roi-Sergent » transforme son royaume en un État bien administré aux finances solides. Une politique extérieure ambitieuse lui permet de mettre la main sur les bouches de l'Oder et le port de Stettin (1720) ainsi que sur la majeure partie de la Poméranie occidentale. Son œuvre est poursuivie par son fils Frédéric II, le grand artisan de la puissance prussienne. Lors de la guerre de Succession d'Autriche, celui-ci met la main sur la Silésie et sa riche industrie toilière. En 1744, il s'empare par la force de la Frise orientale dont le prince est mort sans héritiers directs et fait ainsi l'acquisition avec Emden d'un débouché sur la mer du Nord. Enfin, en 1772, il réalise sa grande ambition en reliant la Prusse au Brandebourg lors du premier partage de la Pologne (1772) dont il est l'instigateur. Après trois divisions, le royaume polonais est rayé de la carte au profit de la Russie, de la Prusse et de l'Autriche⁴¹.

Lors des grands conflits du XVIII^e siècle entre la France et l'Angleterre, le but des neutres, Hollande, Suède et Danemark, est de profiter des circonstances pour développer leur commerce maritime. Pour ce faire, ils écartent les zones de tensions de la Baltique, considérée comme une mer où toutes violences sont interdites. En 1756, le Danemark et la Suède signent une convention déclarant la neutralité de la Baltique. Les corsaires ne sont pas autorisés à y pénétrer. Les autorités danoises ferment le Sund au château d'Elseur « par une frégate de garde qui est toujours placée au milieu de ce détroit pour contraindre tous les vaisseaux marchands à payer la douane d'Elseur »⁴². De plus, le Danemark réaffirme la neutralité d'une bande de quatre milles nautique le long de ses côtes⁴³. En accord avec la Suède, cette neutralité s'étend ensuite au Kattegat qui devient une zone dans laquelle aucune hostilité n'est permise. La côte suédoise de la mer du Nord est sécurisée par des décisions similaires. Le Danemark veille scrupuleusement au respect de cette neutralité, et le port d'Elseur dispose même d'un entrepôt « libre pour tous les étrangers et pour toutes sortes de marchandises qu'on veut décharger et mettre en sécurité »⁴⁴ pour les navires qui désirent s'y réfugier.

En 1745, la France octroie à un certain Degenaar une commission en course pour chasser les navires anglais en Baltique. Immédiatement, le Danemark, la Suède, la Russie, la Prusse se concertent pour mettre fin à ses agissements au grand

41 Jean-Maurice Bizière, « Espace maritime et géopolitique. La Baltique et ses riverains au XVIII^e siècle », *Revue historique des armées*, n° 4, 1996, p. 47-56.

42 Arch. nat. B1 542, courrier d'Ogier du 13 juillet 1756.

43 Kent H. S. K., « The Historical Origins of the Three-Mile Limit », *American Journal of International Law*, 48, 1954 (p. 537-553), p. 546.

44 Arch. nat., B1 485, Reg 1, courrier de Hanssen du 02 mai 1744.

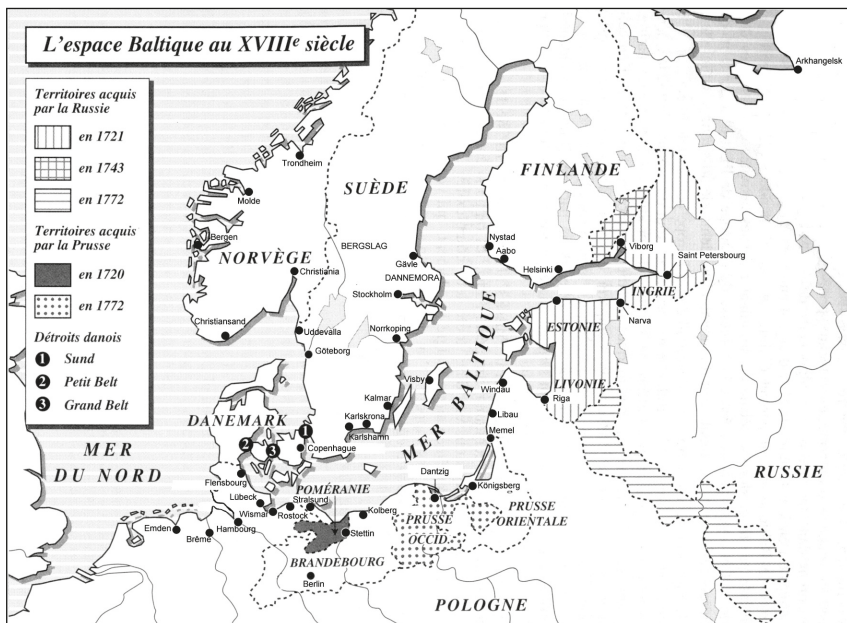
dam des autorités françaises. Lors de la guerre d'Amérique, les autorités françaises envisagent à nouveau d'armer des corsaires en Baltique. L'ambassade de France à Copenhague rappelle immédiatement aux autorités l'affaire Degenaar :

il existe un accord tacite entre toutes les puissances qui bordent cette mer de n'y souffrir aucun acte d'hostilité de la part des autres puissances. Dans la guerre de 1740, un corsaire armé par les Français essaya ce que vous proposez, le capitaine trouva le gouvernement de Suède même persuadé qu'il avait offensé cette couronne, quoique alliée de sa majesté, en troublant la tranquillité de la mer Baltique. Son vaisseau fut confisqué et jamais on n'a pu lui procurer satisfaction⁴⁵.

L'ORGANISATION PORTUAIRE

La hiérarchie portuaire

58



Source : Philippe Haudrère, *Le Grand Commerce maritime au XVIII^e siècle*, Paris, SEDES, 1997, p. 68.

Le réseau portuaire de la Baltique est très dense, mais le rôle des différents ports est variable : certains ont une fonction uniquement locale alors que d'autres participent activement au grand cabotage européen. La taille ne détermine pas la zone d'activité et de petits ports peuvent avoir des trafics réguliers avec l'Europe Occidentale à l'exemple de Västervik, petit havre suédois, qui a des relations régulières avec Nantes.

⁴⁵ Archives des Affaires étrangères, Nantes, Copenhague B1, courrier du 10 janvier 1779.

D'une manière générale, l'ensemble des contraintes naturelles, politiques, économiques qui pèsent sur les ports de la Baltique donne naissance à deux modèles d'organisation. Le premier type, très marqué par les idées mercantilistes, se concentre en Scandinavie.

Au Danemark, la capitale, Copenhague, est l'objet de toutes les attentions du pouvoir qui adopte des réglementations industrielles, commerciales et douanières favorisant considérablement sa position. Entre 1726 et 1730, les négociants de la ville reçoivent le monopole du commerce sur le vin, l'eau-de-vie, le sel et le tabac, à condition que ces produits soient directement importés de leur pays d'origine⁴⁶. Si ce monopole, favorisant outrageusement la capitale, ne dure pas, elle conserve d'énormes avantages, à l'exemple de la franchise d'entrepôt permanente pour les marchandises venant sur des navires danois ou la réduction des 2/3 des droits de douane et d'accise aux marchands provinciaux qui viennent s'y approvisionner en vin, en tabac et en sel. Copenhague, dont le nom signifie « ville des marchands », concentre ainsi une grande partie du commerce extérieur danois. Les négociants, avantagés par la position de leur ville à l'entrée de la Baltique, se vouent au commerce de transit et de distribution des produits de l'Europe occidentale (vin, eau-de-vie) et des produits coloniaux provenant des trois îles à sucre que le royaume possède aux Antilles. Par ailleurs, ils tirent avantage de la neutralité de leur pays lors des guerres européennes en s'emparant du fret qui revient normalement aux navires des nations belligérantes : ils augmentent la capacité de leur flotte, se lancent dans le cabotage avec l'Europe méditerranéenne et redistribuent les produits coloniaux dans toute l'Europe. Cette période de prospérité de la navigation danoise porte le nom de « période florissante »⁴⁷.

L'opinion couramment admise par les historiens était que le développement de Copenhague avait nui au reste du pays. Dans sa thèse, Anders Monrad Møller réfute cette idée et fait remarquer que la croissance de la capitale entraîne une demande considérable qui stimule le trafic des autres ports danois⁴⁸. En fait, il existe un véritable réseau commercial à l'intérieur du pays et le trafic interne est plus important pour les commerçants que le trafic extérieur. Les petits ports nouent des liens avec leurs voisins sans passer par la capitale. Nombre de districts ruraux danois entretiennent des relations directes avec la Norvège qui dispose de ressources qui manquent au Danemark : le fer, le bois de construction et les produits de la pêche. De son côté, le Danemark approvisionne la Norvège en céréales. Ce trafic est recherché par les armateurs

⁴⁶ Aage Raasch, *Dansk Toldpolitik 1760-1797*, Universitetsforlaget i Aarhus, Aarhus, 1955.

⁴⁷ Ole Felbæk, *Dansk søfarts historie*, 3, Copenhague, Gyldendal, 1997, p. 63.

⁴⁸ Anders Monrad-Møller, *Fra galeoth til galease. Sudier i de kongerigske provinsers søfart i det 18. århundrede*, Esbjerg, Fiskeri-og Søfartsmuseet, 1981.

car le retour est assuré. Dans le Sleswig, les contacts maritimes avec les villes portuaires allemandes revêtent une importance vitale. Le nord du Jutland a davantage de liens économiques avec l'Allemagne du Nord et Amsterdam qu'avec Copenhague. Certains petits ports ne se contentent pas de leur marché local et se lancent dans le cabotage à l'échelle du pays. Dragør, petit port situé au sud de Copenhague, est, en 1757, le premier port national pour les échanges entre la capitale et ses provinces. Sa flotte passe de 40 navires en 1733 à 92 en 1740, tout en augmentant la taille de ses navires. Ærø, petite île qui ne présente aucune richesse particulière, prend en main le cabotage du sud du Danemark, grâce à son dynamisme et au sens du commerce de ses marins qui pratiquent des prix beaucoup plus compétitifs que ceux des ports voisins⁴⁹. À partir de 1769, Dragør et Ærø dominent pendant plus d'une dizaine d'années le commerce entre Copenhague et les villes de province.

60

En Suède, les villes sont divisées en deux catégories : les villes étapes et les villes de l'intérieur (« *uppstäder* »). Le droit de commercer avec l'étranger est réservé aux villes étapes littorales alors que celles de l'intérieur sont uniquement autorisées à pratiquer le commerce local et, pour cette raison, ne se développent guère. En outre, les autorités cherchent à favoriser Stockholm aux dépens des autres villes étapes. La restriction du commerce de Botnie est l'illustration de cette volonté du législateur : les villes suédoises au nord de Stockholm et les villes finlandaises au nord d'Aabo n'ont pas le droit de commercer directement avec les régions situées au sud de ces deux villes étapes à l'exception du port de Gävle. Tout le trafic des golfes de Botnie et de Finlande doit ainsi passer par Stockholm et Aabo. Cette restriction n'est abolie qu'en 1765 : les ports du nord s'engagent immédiatement avec succès dans le grand cabotage sans passer par les deux grandes villes étapes. Au sud, de très nombreux ports suédois participent au commerce international, favorisés par la « loi sur les marchandises » (*Produktplakatet*) de 1724 inspirée des « *Navigation Laws* » britanniques, qui stipule qu'aucun bateau étranger ne peut importer d'autres marchandises en Suède que celles de son pays d'origine ou de ses colonies. Cette mesure atteint pleinement son objectif : la flotte suédoise est en considérable expansion à partir de 1724 et les ports du royaume se ferment aux navires étrangers. Pour l'année 1765, l'historien néerlandais Jan-Thomas Lindblad a relevé les navires du Nord arrivant à Amsterdam : ceux-ci viennent de 46 ports de départ différents dont 32 sont suédois⁵⁰. En Europe occidentale, il est ainsi

49 Les ports voisins accusent les navires d'Ærø d'être la cause de leur déclin (à Rudkøbing le nombre de navires passe de 34 à 8 entre 1709 et 1740). Pour la petite histoire, l'on disait que pour se protéger, les navires d'Ærø étaient très bien armés et que partout des hommes restaient à bord pour protéger bâtiments et cargaisons.

50 Jan-Thomas Lindblad, « Swedish Shipping with the Netherlands in the Second Half of the Eighteenth Century », *Scandinavian Economic History Review*, 27, 1979 (p. 139-165), p. 143.

fréquent de rencontrer des navires de Västervik, de Kalmar, d'Ysted... Les ports suédois ont également des contacts réguliers avec leurs voisins de la côte sud de la Baltique avec lesquels il existe une certaine complémentarité : la Suède a besoin de céréales alors que ses voisins sont acheteurs de produits industriels, notamment de fer. Le pavillon suédois domine très largement ces échanges : en 1777, 100 % dans le sens Pologne-Suède, et 95,2 % dans le sens Suède-Pologne⁵¹.

Le modèle de la côte sud de la Baltique est différent en raison de la domination des grandes villes portuaires situées au débouché des grandes artères fluviales. Ces ports collectent les matières premières qui sont ensuite exportées hors de la Baltique. À Dantzig, plus de 60 % des navires qui quittent le port, se dirigent vers l'Europe occidentale. Ce trafic est aux mains des armateurs locaux mais surtout des étrangers Hollandais, Anglais et Scandinaves. La Russie, dont les importations et les exportations lient peu le pays à ses voisins de la Baltique, est un cas à part. Pendant le second quart du XVIII^e siècle, les échanges avec l'Europe occidentale représentent 85 % du chiffre d'affaire du commerce étranger de la Russie. Le trafic est ici totalement aux mains des Occidentaux, tout particulièrement des Anglais.

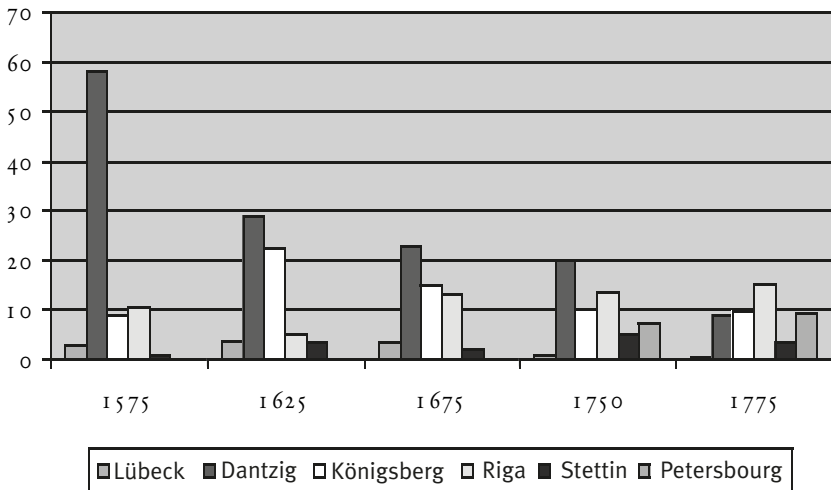
Dans de nombreux ports (Dantzig, Königsberg, Riga, Memel), les pouvoirs municipaux imposent le régime de l'étape aux commerçants étrangers. Cette réglementation a plusieurs objectifs : imposer leurs citoyens comme intermédiaires entre les acheteurs extérieurs et les fournisseurs de l'intérieur du pays, interdire des contrats directs entre non-citoyens, et limiter le commerce des étrangers à la vente en gros. En outre, à Riga, les autorités imposent un délai de vente aux marchandises importées (quatre semaines aux XVII^e-XVIII^e siècles). La plupart des règles tiennent jusqu'à la fin du XVIII^e siècle. Le régime de l'étape permet aux commerçants des villes littorales de contrôler la production de l'arrière-pays. En outre, le système de crédit lie les producteurs de la zone d'approvisionnement aux bourgeois des villes.

Saint-Petersbourg est l'étape russe privilégiée bien que Riga conserve un rôle non négligeable tout au long du siècle. En Russie, le système de l'étape est détourné par les négociants étrangers qui utilisent des prête-noms à l'exemple des puissants marchands britanniques de Riga ou de Saint-Petersbourg qui, avec l'accord tacite du gouvernement russe, passent des contrats avec les fournisseurs de l'intérieur du pays. Les négociants britanniques jouent un grand rôle en Russie grâce au traité de commerce très avantageux signé en 1734 entre l'Angleterre et la Russie. Les Anglais paient des taxes moindres et en monnaie russe, alors que tous les autres étrangers doivent changer des thalers sous-évalués pour régler les taxes à l'importation.

51 Edmund Cieślak, « Aspects of Baltic Sea-borne trade in the Eighteenth century : the trade Relations between Sweden, Poland, Russia and Prussia », *The Journal of European Economic History*, 1983, vol. 12, 2 (p. 239-270), p. 243.

Au cours de la période moderne, la hiérarchie portuaire évolue. Au ^{xvi}^e siècle, Dantzig supplante Lübeck comme grande escale de la Baltique. Narva et Reval, par où transitent désormais les marchandises russes après la fermeture de Novgorod, se développent, tout comme Königsberg et Riga, qui deviennent des places de première importance. Au ^{xviii}^e siècle, les souverains russes imposent Saint-Pétersbourg qui s'affirme comme une des premières places commerciales de la Baltique et devient, au cours des années 1770, le premier port russe. Parallèlement à la croissance de Saint-Pétersbourg, l'on assiste à un déclin de Narva et de Reval. Riga, malgré la pression russe mais grâce à son arrière-pays, reste un port de commandement de première importance. À la fin du ^{xviii}^e siècle, après le premier partage de la Pologne, la Prusse, qui contrôle la Vistule, détourne le trafic de la plaine polonaise vers Elbing. Dantzig décline tout comme Stralsund, ancien port suédois de Poméranie, qui subit la montée en puissance de Stettin, avant-port de Berlin. Quelques villes portuaires prennent une ampleur nouvelle à l'exemple de Viborg en Finlande, qui profite du trafic vers Saint-Pétersbourg pour développer des exportations de bois sciés. C'est aussi le cas de Memel et de Stettin, ports favorisés par la politique volontariste de la Prusse qui cherche à développer ses relations commerciales. Memel et Königsberg profitent en outre de la politique tsariste, qui favorise Saint-Pétersbourg, pour exporter des produits russes qui ne peuvent plus transiter par les ports baltes.

Nombre de navires sortis des ports baltes (en %)



Les navires qui abordent dans les ports de la Baltique doivent obéir à divers règlements semblables à ceux qui sont appliqués en Europe occidentale. Tout d'abord, ils passent un contrôle sanitaire et les bâtiments suspects sont mis en quarantaine (8 jours à Dantzig). Ensuite, a lieu un contrôle douanier : le capitaine fournit la liste des marchandises de son navire qui sert de base pour le calcul des droits à payer, puis les officiers de la douane vérifient si la cargaison est conforme à la liste. En cas de non-déclaration, les marchandises sont confisquées. Ensuite, des employés (Dantzig) ou des officiers municipaux (Riga) se chargent de diriger le mouvement des navires et de les placer dans le port. À Riga, ce travail est confié à des officiers : un capitaine du port, un maître de quai pour placer les navires, un fournisseur de passerelles pour régler le transbordement... Pendant le délai d'attente, le navire reste sous le contrôle des gardiens de la rade qui empêchent la contrebande et le délestage hors des endroits autorisés⁵². À Saint-Petersbourg, les capitaines étrangers doivent jeter l'ancre devant les vaisseaux garde-côtes pour prendre connaissance des règlements. S'ils ne suivent pas cette règle, le navire s'expose à un coup de canon pour lequel il lui faut payer un ducat d'or, et s'il poursuit quand même sa route, il doit payer six ducats par coup de canon tiré.

Pendant le séjour au port, le navire, l'équipage et la cargaison sont sous la juridiction des autorités municipales et relèvent des tribunaux locaux. Par contre, les équipages peuvent chercher aide chez les consuls ou vice-consuls de leur nation. La France possède dans les ports du Nord ainsi un certain nombre de consuls qui ont de multiples obligations envers les ressortissants français : ils assurent leur protection, veillent à ce qu'ils suivent les règlements, collectent des renseignements sur la navigation et les échanges, et établissent des rapports à destination du ministère de la Marine, s'informent de la situation politique et signent les acquits à caution.

L'équipement et l'outillage portuaire mis en place à l'époque de la Hanse deviennent vite obsolètes avec la croissance du trafic. À l'époque moderne, de nouvelles constructions voient le jour, notamment la généralisation des quais. À Dantzig, leur longueur passe de 1 400 à 2 500 mètres fin XVI^e-début XVII^e siècle. À Riga, au XVIII^e siècle, il y a un quai appartenant à la ville, un autre à l'État, ainsi qu'un pont fait de radeaux qui sert au transbordement des marchandises. Le matériel pour le transbordement est généralement assez simple et rudimentaire. L'emploi de grues, à l'exemple de la grande grue de Dantzig construite au XIV^e siècle, est connu très tôt mais peu répandu. Ce type de matériel est uniquement utilisé pour la manutention de gros tonneaux ou le

52 Edmund Cieślak, « Les grandes escales... », art. cit., p. 324.

matage des navires. Comme dans la majorité des ports européens, les opérations portuaires s'effectuent à la main par des dockers organisés en corporations dont la spécialisation est très poussée. À Dantzig, ils sont dirigés par des capitaines qui reçoivent une exclusivité pour un service donné, charge que l'on peut comparer à un office⁵³.

L'entreposage des marchandises se fait dans des magasins dont le nombre augmente avec le trafic : à Dantzig, ils passent de 200 en 1553 à 315 en 1643. Ils se spécialisent dans des marchandises précises (magasins pour les cendres à Dantzig, Riga, Königsberg, Elbing...). Pour des raisons de sécurité et de commodité, aussi bien pour les négociants que pour les autorités, les magasins sont regroupés : à Saint-Pétersbourg, ils se concentrent dans l'île Vassielievski, à Stockholm, Gamla Stan regroupe toute l'activité portuaire... Dans ces zones d'entreposage, diverses mesures assurent la sûreté des marchandises stockées : à Dantzig, il est interdit d'habiter dans les deux îles où sont construits les magasins et des gardiens surveillent les bâtiments la nuit. Pour se protéger des incendies, des décrets interdisent d'y faire du feu.

64

Certains magasins servent à la vérification des produits. À Riga, la plupart des exportations (lin, chanvre, sel, hareng, goudron, cire, suif, mâts...) doivent subir un contrôle par les officiers de la vraque avant d'être mis sur le marché. À Saint-Pétersbourg, ce sont les officiers de la douane qui contrôlent les marchandises. Le mesurage des produits est également à la charge d'officiers municipaux. À Dantzig, il existe des mesureurs de céréales, de houblon, de sel, de charbon, de chaux, de poissons.

Les ports sont généralement équipés pour la réparation des navires. Les chantiers navals sont un élément indispensable au bon fonctionnement des escales maritimes car les navires qui abordent dans les ports ont très souvent besoin d'entretien étant donné leur état technique. À l'époque moderne les techniques hollandaises se diffusent dans toute la Baltique et donnent une grande vitalité aux chantiers navals de Copenhague, Stockholm, Dantzig, Riga et Saint-Pétersbourg.

Les Hollandais, maîtres de la science navale, ont su résoudre les contraintes du transport maritime et adapter leurs vaisseaux aux besoins du commerce en construisant des bâtiments de grande capacité et de faible tirant d'eau. La flûte, navire à la coque pansue et aux bords rentrants, de 80 à 200 tonneaux, nécessitant un équipage réduit, assure le succès de la flotte hollandaise au XVII^e siècle⁵⁴. Ces bâtiments ne sont pas des voiliers très rapides, ni très faciles

53 Edmund Cieślak, « Les grandes escales... », *op. cit.*, p. 317.

54 Robert Parthesius, « Flûtes, frégates et chantiers navals », dans *Amsterdam XVII^e s., Marchands et philosophes : les bénéfiques de tolérance*, (dir.) Henri Méchoulan, *Autrement*, série Mémoire

à manœuvrer, mais leur construction est très robuste et ils peuvent facilement s'adapter aux besoins des trafics. Beaucoup de bateaux entrent en Baltique sur lest et la capacité de charge est avant tout déterminée par l'exportation des marchandises volumineuses du Nord. Certaines flûtes, dotées à l'arrière de sabords de charge de grandes dimensions, sont spécialement destinées au transport du bois (*Noordwarder*).

Au début du XVIII^e siècle, le *koff* et la galiote⁵⁵, navires d'origine frisonne, remplacent la flûte dans le trafic baltique. Le *koff* est un solide voilier à fond plat, à pont rectangulaire, mesurant généralement environ 80 pieds de long, 21 de large et 11 de profondeur avec une capacité de chargement de 60 à 90 lasts⁵⁶. Peu rapide, il est surtout apprécié pour ses qualités de chargement. Ses extrémités larges et arrondies lui permettent de charger sur toute la longueur du navire et de prendre davantage de marchandises qu'une flûte de mêmes dimensions. Le succès du *koff* se traduit par un développement du trafic vers le Nord dans une multitude de ports frisons (Heerenveen, Hindeloopen, Lemmer, Stavoren, Woudsend...) au détriment des ports traditionnels comme Amsterdam. Une autre conséquence de la vogue du *koff* « est une baisse de la capacité moyenne des navires des Provinces-Unies qui fréquentent la Baltique. Mais, bientôt, les chantiers navals de la Baltique (ceux de Lübeck notamment) construisent à leur tour des *koffs* de grandes dimensions »⁵⁷. Le *koff* n'est cependant pas systématiquement utilisé par les marines du Nord. Les Danois, spécialisés dans le *tramping*, ont besoin de navires adaptés à tous les temps et toutes les mers, et ils abandonnent ce type de construction (« *flatgoing* ») pour construire des navires plus élancés et plus rapides (« *sharpgoing* »)⁵⁸.

CONCLUSION

La Baltique est un lieu d'une grande importance pour l'économie de l'Europe occidentale qui, d'une part, a besoin des matières premières du Nord et, d'autre

n° 23, 1993 (p. 103-123), p. 109. La forme des flûtes permet de réduire le montant du péage du Sund et, « à partir du moment où la surface du pont ne fut plus acceptée comme base pour le calcul du péage..., il fut convenu de calculer désormais le contenu du navire selon une formule fixe et la mesure de charge ainsi obtenue fut imprimée sur le navire au fer rouge ».

55 La différence entre un *koff* et une galiote n'est facile à définir. La galiote était considérée comme un navire un peu plus fin et plus élégant mais aussi plus rapide qu'un *koff*.

56 Jan-Thomas Lindblad, *Sweden's Trade with the Dutch Republic 1738-1795*, Van Gorcum, Assen, 1982, p. 31.

57 Marie-Louise Pelus-Kaplan, « Les Européens et la Baltique (1690-1790) », *Bulletin de la Société d'Histoire Moderne*, 1-2, 1997 (p. 99-129), p. 124.

58 Ole Ventegodt, « Flensburg's "flatgoing" and "sharpgoing" ships between 1750 and 1807 », in 5th International Congress of Maritime Museums, Proceedings, 1984, Hambourg, 1985.

part, y trouve un marché de premier ordre pour l'exportation de ses sels, de ses vins et de ses produits coloniaux. La forte demande des puissances occidentales stimule l'économie de la zone baltique. Les États du Nord prennent des mesures pour développer leur commerce maritime. La Suède et le Danemark, conscients qu'ils ne peuvent plus jouer un rôle de premier plan sur la scène politique internationale, jouent la carte de l'économie et imposent leur flotte aussi bien dans le cabotage intra-baltique que dans le grand cabotage européen. Une très grande vitalité caractérise de très nombreux ports, même si Stockholm et Copenhague sont les deux seuls véritables ports de commandement de l'espace scandinave⁵⁹. Les puissances montantes, comme la Russie et la Prusse, veulent affirmer leur pouvoir et leur place sur la scène internationale et donnent naissance à de nouveaux ports de commandement, comme Saint-Pétersbourg ou Stettin.

66

Volonté politique ou volonté économique donnent naissance à d'importants courants d'échanges à l'intérieur et hors de la Baltique ; il s'ensuit une intense activité de cabotage, une des plus dynamiques de l'époque moderne. Cette vitalité de l'activité maritime de la mer Baltique est un des éléments qui explique le recentrage de l'économie européenne vers l'Europe du Nord au cours de la période moderne.

59 La Suède possède avec Göteborg, sur la côte de la mer du Nord, un autre port de commandement.

EXPÉDIER À LA CÔTE ET ALLER À LA CUEILLETTE : LE CABOTAGE EN MÉDITERRANÉE AUX XVII^e ET XVIII^e SIÈCLES

Gilbert Buti

UMR-TELEMME et Université de Provence – Aix-Marseille I

Dans la mesure où l'on entend par cabotage la navigation qui n'est pas transocéanique, toute navigation en Méditerranée relève de ce mode de circulation maritime.

Si la connaissance de la navigation antique dans la mer Intérieure a été au centre de travaux de nombreux historiens et connaît actuellement un regain d'intérêt conduisant à réhabiliter le cabotage¹, le relatif déclassement de la Méditerranée depuis le XVI^e siècle au profit d'espaces lointains n'a guère favorisé l'attention des chercheurs pour cette navigation à l'époque moderne. Depuis les grands voyages de découvertes, le cabotage présente une image rassurante mais sclérosée, comparé à la navigation océane, inquiétante mais dynamique et riche de promesses. Pourtant, pour qui se met à l'écoute des marins, des marchands et administrateurs chargés des choses de la mer, cette navigation, par les objectifs recherchés et les dimensions recouvertes, ne saurait renvoyer à l'image à laquelle elle est trop souvent réduite, à savoir celle qui va « comme les crabes de rocher en rocher »².

Pour les hommes des Temps modernes, caboter en Méditerranée, c'est à la fois, pour reprendre les termes employés dans les registres des bureaux des classes ou dans ceux des amirautés, « expédier à la côte » et « aller à la cueillette ou en caravane ». Qui veut atteindre cette navigation dans ses diverses composantes doit impérativement faire flèche de tout bois. En prenant la seule France méditerranéenne comme observatoire, la documentation peine à nous en

1 On pourra consulter Patrice Pomey (dir.), *La Navigation dans l'Antiquité*, Aix-en-Provence, Édisud, 1997 ; M. Mac Cormick, *Origins of the European Economy : Communications and commerce (300-900)*, Cambridge, Cambridge University Press, 2001 ; Pascal Arnaud, *Les Routes de la navigation antique. Itinéraires en Méditerranée*, Paris, Errance, 2005.

2 Formule citée par Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin, 1990, p. 121.

livrer les moyens pour l'approcher, en dégager les flux et plus encore en tracer les chemins. Il faut extraire et croiser les pièces disponibles en de nombreux fonds : archives produites par le service des classes, dossiers des amirautés, registres notariés, procès-verbaux des sénéchaussées, documents des chambres consulaires, papiers de maisons de commerce et de familles confiés ou non à des dépôts publics (correspondances, livres de bord et « journal des routes »).

Avant d'emprunter les « routes humides » suivies par les colporteurs des mers, il est nécessaire de rappeler à grands traits les conditions naturelles qui façonnent la navigation en Méditerranée et de préciser la nature du matériel nautique de ces voiliers, « bazars ambulants » (Fernand Braudel), et autres caboteurs à tout faire.

68

Qu'il s'agisse d'« expédier à la côte » ou d'« aller à la cueillette », la navigation en Méditerranée se décline selon plusieurs modèles qui invitent à restituer les routes empruntées et à cartographier au plus près les trafics intermédiaires – qui sont l'essence même du cabotage – et notamment ceux de la navigation « à l'aventure » qui est, par excellence, la forme accomplie de la « navigation segmentée »³.

Au-delà de l'indispensable description de cette activité maritime, considérée parfois comme « la plus insaisissable »⁴, l'analyse des routes et des flux intermédiaires, encastrés ou non dans des filières d'acheminement aux côtés de la voie fluviale et de la route terrestre, pose la question de la transformation des espaces fréquentés, de la modification du tissu socioéconomique des littoraux et des arrière-pays de production.

CHOISIR LE CHEMIN DE LA MER

Naviguer en Méditerranée, comme dans d'autres espaces maritimes, pose avant toute chose, et ce depuis l'Antiquité⁵, la question du choix du chemin de la mer. Des motifs économiques ou politiques peuvent imposer l'usage d'une route plutôt que d'une autre. Ainsi, la perspective d'un marché prometteur conduit à modifier la trajectoire de la destination initiale en pratiquant des escales commerciales imprévues. De même, le marchand marinier peut chercher à éviter des secteurs peu sûrs, surtaxés sinon interdits par une autorité politique, comme les îles de l'Archipel placées sous la haute surveillance – théorique – des représentants de la Porte.

3 P. Arnaud, *Les Routes de la navigation antique*, op. cit., p. 107.

4 Michel Morineau, « Flottes de commerce et trafics français en Méditerranée au XVII^e siècle », *Revue XVII^e siècle*, 1970, n° 86-87 (p. 135-171), voir p. 150.

5 P. Arnaud, *Les Routes de la navigation antique*, op. cit., p. 7-32.

Dans ces conditions, force est de reconnaître que très souvent la réalité de la navigation nous échappe. Les voyages sans histoire ne sont en règle générale pas ou peu racontés, ou se réduisent à la mention des points de départ et de destination, ce qui conduit à cartographier des flux mais non des routes. En revanche, les voyages calamiteux et les fortunes de mer, qui sont loin d'être la norme, offrent de précieuses indications sur les routes empruntées⁶.

Si les itinéraires maritimes résultent d'un choix dans lequel interviennent des facteurs économiques et politiques, ils n'en demeurent pas moins sensibles aux normes environnementales.

Les conditions de la navigation en Méditerranée

Elles sont définies par trois éléments essentiels, à savoir les vents, les courants et la nature des littoraux.

Deux régimes majeurs de vent – élément propulsif essentiel du bâtiment – contribuent à créer deux ensembles météorologiques distincts, le large et les littoraux. Établis sur la haute mer, les vents dominants soufflent avec régularité, puissance et orientations ; chacun des deux grands bassins de la Méditerranée possède ses caractéristiques propres en ce domaine⁷. La force du vent exerce une influence sur toute une série d'éléments de la navigation. Elle accroît les difficultés à la manœuvre et définit l'état de la mer. Les houles de la Méditerranée ont certes rarement des amplitudes comparables à celles de l'océan Atlantique, mais leur plus courte longueur et leur profil les rendent cassantes. La soudaineté de la levée du vent et son interruption tout aussi brutale constituent également des paramètres de première importance, avec des risques de rupture de l'arrimage provoquant le chavirement du bâtiment, ou tout au moins le jet de marchandises à la mer. La connaissance des vents dominants peut imposer des itinéraires en apparence capricieux et exiger de longues attentes car ni les copropriétaires du navire, ni ses affréteurs, ni l'éventuel prêteur « à la grosse aventure », ni le capitaine ne sont naturellement poussés à l'audace. À moins d'entrevoir un très « grand coup », ces hommes, qui ne font pas montre d'une grande intrépidité, sont avant tout soucieux de la sécurité des affaires. Toutefois, si prégnant soit-il, le régime des vents dominants ne présente pas d'impossibilité absolue de navigation et n'impose pas une trajectoire ; ainsi, malgré les périls encourus, il n'est pas impossible de franchir sans encombre d'est en ouest les fameuses Bouches de Bonifacio soumises à des vents et courants contraires.

6 Voir ci-dessous la distinction qu'il convient de faire entre le mouvement administratif et le mouvement réel d'un navire.

7 Retenons parmi ces vents sirocco, mistral, marin, meltem, libeccio, rora, levant.

Les brises côtières ou brises thermiques sont l'une des spécificités du régime des vents en Méditerranée. Elles résultent de l'écart de température enregistré entre la terre et la mer, amplitude que favorise la limpidité du ciel. Tandis que ces brises soufflent la nuit de la terre vers la mer, elles vont, le jour, de la mer vers la terre, avec entre les deux des périodes de calme de six et huit heures environ. Ce phénomène, qui est limité à la zone côtière, s'exerce de manière relativement parallèle au trait de côte et peut contraindre le commandant de bord à effectuer des relâches ou à choisir une navigation nocturne plutôt que diurne, car on navigue aussi la nuit. Ces brises littorales de force inégale sont néanmoins irrégulièrement représentées dans le bassin méditerranéen. Alors que leur sens parfois s'inverse, elles se montrent toujours plus vives au passage des caps et des îles.

70

Les courants, qui sont loin d'être négligeables en Méditerranée, peuvent avoir de fortes incidences sur la vitesse des bâtiments. Ce flux permanent qui court le long des rivages dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, résulte de la rotation de la terre et s'amenuise dès que l'on s'éloigne des côtes. S'ils peuvent être utiles à la navigation ou gêner celle-ci, il ne faudrait cependant pas leur accorder en Méditerranée une importance excessive. Enfin, même s'ils n'ont rien à voir avec ceux de l'Atlantique, les phénomènes des marées affectent les grands passages : Bouches de Bonifacio, détroit de Messine, canal de Sicile, canal de Crète, passage du Cerigo, détroit des Dardanelles ou canal de Chypre.

Dans de très nombreux cas, « la primauté du littoral est si forte que la route maritime n'est qu'une simple rivière »⁸. Aussi, la nature des littoraux joue-t-elle un rôle important pour la sécurité de la navigation. On ne le répétera jamais assez, « pour le marin, le danger est toujours la terre, plus que la mer »⁹. Toute côte située sous un vent dominant violent et soudain peut être un piège pour le navigateur qui tend alors à rechercher la sécurité en haute mer. La localisation des naufrages témoigne du danger que représentent certaines côtes. Les cartes dressées par Alberto Tenenti pour l'Adriatique¹⁰, celles disponibles pour les littoraux provençaux, languedociens ou corses, ainsi que les fréquentes avaries et naufrages à proximité du delta du Nil inscrits sur la main courante de la chancellerie d'Alexandrie au milieu du XVIII^e siècle¹¹, rappellent que « les cimetières de bateaux se trouvent de fait le long des côtes plus qu'en haute mer »¹².

8 F. Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, op. cit., p. 123.

9 P. Arnaud, *Les Routes de la navigation antique*, op. cit., p. 28.

10 Alberto Tenenti, *Naufrages, corsaires et assurances maritimes à Venise, 1592-1609*, Paris, SEVPEN, 1959.

11 Service historique de la Défense, département Marine, Toulon (désormais SHDMT), 1R1-8 et 9.

12 P. Arnaud, *Les Routes de la navigation antique*, op. cit., p. 28.

Toutefois, les côtes jouent également un rôle essentiel pour la sécurité de la navigation. Repoussants en apparence, certains littoraux rocheux et escarpés offrent d'accessibles mouillages abrités, aisément identifiables depuis des distances importantes par la présence de repères pour les navigateurs qui « vont à vue ». Tel était l'usage de certains amers et autres sanctuaires comme celui de Notre-Dame de la Garde à La Seyne, près du cap Sicié.

Le matériel nautique

La diversité des échelles du cabotage et les traditions locales rendent compte de la grande hétérogénéité des flottes. Si la variété des bâtiments est moins grande que l'extrême diversité des noms utilisés pour les qualifier, il n'y a pas dans l'aire méditerranéenne – comme ailleurs du reste – de caboteur type. Pour le seul cas provençal, nous pouvons en pointer près d'une vingtaine, des bateaux¹³ aux vaisseaux¹⁴, en passant par les bisques¹⁵, allèges, tartanes, goélettes, barques, brigantins, brick, senaus¹⁶, polacres¹⁷, chebeks et autres bombardes¹⁸ ou pinques. Ce large assortiment se retrouve d'ailleurs avec précision sur les toiles que Joseph Vernet a dédiées aux ports de Marseille, Toulon, Antibes, Bandol et Sète au milieu du XVIII^e siècle. Si nous relevons des embarcations de quelques tonneaux de portée et d'autres de plusieurs centaines affectées sur les itinéraires de cabotage, la prudence doit être de mise dans l'usage des portées déclarées. Le croisement des sources est plus que jamais indispensable pour approcher les portées réelles ; les matricules des navires, les déclarations à l'amirauté, les actes

- 13 Le terme de bateau a, en Provence, une signification particulière et ne doit jamais être considéré comme une dénomination de caractère général. Il s'agit d'une embarcation légère, de moins de 10 tonneaux, montée par cinq hommes d'équipage environ, avec voile latine sur un seul mât et foc sur un bout de beaupré, et qui est utilisée pour les échanges de proximité. Il est impossible d'accepter l'affirmation de Gaston Rambert qui le qualifie de « navire d'une vingtaine de mètres de long et d'un fort tirant d'eau », dans *Histoire du commerce de Marseille*, t. IV, 1599-1789, Paris, Plon, p. 430.
- 14 Le vaisseau de commerce, gros porteur, de 280 à 400 tonneaux en moyenne, muni de trois mâts, gréé de voiles carrées et d'une latine à la poupe, est également appelé navire.
- 15 Une bisque ou bisquou est un gros bateau provençal, couvert ou non, d'une portée de 10 à 20 tonneaux.
- 16 Un senau (ou senault, senaut), que l'on rencontre aussi sur la façade atlantique, est un bâtiment de 120 à 150 tonneaux portant deux mâts et un grément qui associe voiles latines et carrées.
- 17 Une polacre est un bâtiment à l'avant effilé, non sans analogie avec la pinque, d'une portée de 120 à 150 tonneaux ; elle porte trois mâts et des voiles en général carrées, mais parfois latines comme le chebek.
- 18 Sur les côtes méditerranéennes, une bombarde est un bâtiment du port de 80 à 120 tonneaux. Sa mâture, analogue à celle des anciennes galiotes à bombes (d'où son nom), est composée d'un grand mât gréé de voiles carrées, d'un mât d'artimon avec une voile aurique et, à l'avant, un grand foc et une trinquette.

notariés, les certificats de jauge, les polices d'assurance, les connaissements, les rubriques et manifestes fournissent, quand ils sont disponibles, de précieux indicateurs pour effectuer les nécessaires pondérations. L'emploi de tel type de bâtiment peut répondre à des usages particuliers sans que nous puissions identifier des navires spécialisés dans le transport d'une marchandise. Il semblerait pourtant qu'il y ait eu en Provence (sous l'influence génoise ?) des navires adaptés au transport de l'huile d'olive¹⁹, voire à celui du vin, à l'instar de ces « vinaitiers » munis de futailles présents dans la flotte de Saint-Tropez dans la seconde moitié du XVIII^e siècle²⁰.

Au-delà de ce foisonnement, quelques types dominent les activités caboteuses. Ainsi, dans les flottes de la France méditerranéenne trois d'entre eux se partagent la majorité du trafic : les tartanes « de négoce » – car il existe, dans l'album Colbert, une version dite « de pêche » – d'une portée moyenne de 40 à 80 tonneaux, avec voile latine sur antenne ; les barques, avec voilure mixte et deux mâts, d'une portée de 80 à 120 tonneaux, adaptées à un cabotage lointain qui exige la prompte constitution de cargaison pour de rapides rotations, et les brigantins, en essor dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, de 120 à 250 tonneaux de portée et à voilure mixte, affectés aussi bien sur des itinéraires méditerranéens que baltiques ou océaniques.

Des ports, qui ne sont ni des lieux de chargement ni de destination, faute de marchés de consommation ou d'arrière-pays de production, se dotent parfois d'une flotte relativement importante pour la placer au service de grands ports voisins. La flotte de certains d'entre eux – songeons à Saint-Tropez qui dispose en nombre comme en tonnage de la troisième flotte de la France méditerranéenne au XVIII^e siècle – peut donc paraître surdimensionnée par rapport aux activités de la place si l'on perd de vue cette fonction primordiale²¹. Aussi, la notion de « port d'attache » ne paraît-elles guère convenir pour ces « ports d'armement » où les caboteurs ne reviennent pas nécessairement désarmer au terme de leurs campagnes en mer.

Si nombre de ces bâtiments disposent de rames pour répondre à certaines manœuvres, c'est le vent qui reste la force motrice essentielle ; seules quelques felouques, outre celles des Fermes du roi, se rencontrent encore, notamment dans l'espace tyrrhénien, pour le transport de marchandises, comme l'huile d'olive du sud de l'Italie ou autres marchandises diverses de Corse. Ainsi, le *Saint Crucifix*, felouque commandée par le capitaine Barthélemy Mansa, de Naples, et équipée de seize hommes, entre à Marseille en 1759, après une

19 Patrick Boulanger, *Marseille, marché international de l'huile d'olive. Un produit et des hommes (1725-1825)*, Marseille, Institut historique de Provence, 1996.

20 Arch. dép. Var, 12).

21 Gilbert Buti, *Activités maritimes et gens de mer à Saint-Tropez (milieu XVII^e siècle-début XIX^e siècle)*. Contribution à la connaissance des économies maritimes, thèse de doctorat, Paris, EHESS, 2000.

escale à Loristan (Sardaigne) chargé de fromage pour le compte du capitaine. Huit autres felouques à rames entrent cette année-là dans le grand port provençal en provenance d'Italie méridionale, et dix-sept en 1761²².

Comme en Ponant, ces bâtiments, y compris ceux de portée modeste, sont en général des copropriétés. Le navire est un bien et une entreprise fractionnés en 24 parts ou quirats ou carats qui peuvent être cédés – par sous-seing privé ou devant notaire –, et dont la circulation est attestée à travers diverses opérations et actes, y compris ceux relatifs aux héritages et aux constitutions de dots. Pour les achats de bâtiments, dont la durée moyenne de vie se situe autour de 20 à 25 ans, les armateurs s'adressent aux très nombreux chantiers navals locaux mais ils se montrent également attentifs aux fournitures du marché de l'occasion, dont l'étude reste à entreprendre. Ces flottes ne connaissent pas de bouleversements techniques et ignorent, par exemple, la doublure des coques en cuivre même si le procédé est connu et pratiqué par les chantiers de La Ciotat, comme l'atteste notamment, en 1789, la construction du *Solide* destiné par les frères Baux, négociants marseillais, à une expédition océane.

Les instruments nautiques embarqués pour permettre la navigation restent difficiles à atteindre. On peut les découvrir lors de l'ouverture de caisses marinières ou d'inventaires après décès. S'il est difficile de mener une étude exhaustive, force est de constater la présence de ce matériel aussi bien chez les marins des grands ports, comme Marseille ou Toulon, que chez ceux de ports secondaires comme Martigues, La Seyne ou Saint-Tropez, chez des capitaines mais aussi quelquefois chez de simples matelots.

Ainsi, trouve-t-on en 1698, dans la caisse en bois blanc de Louis Ratoul, matelot de Saint-Tropez, « une carte de marine et 2 compas »²³. Trente ans plus tard, en avril 1728, lors de l'inventaire des biens délaissés par Félix Pérou, capitaine de Saint-Tropez mort dans les Échelles du Levant, le notaire mentionne qu'il y a « dans la caisse qu'il avait à bord du bâtiment qu'il patronisait deux cartes de navigation neuves, 1 arbalette et ses marteaux, ainsi que trois compas à pointe de navigation »²⁴.

La même année, dans la caissette de bois blanc qui figure dans l'inventaire des biens du patron Joseph Maurel, de Marseille, on trouve : « des volumes traitant de la navigation, 1 livre intitulé le *Flambeau de la mer* couvert de parchemin, deux cartes marines, 2 compas et 2 portulans pour la navigation à l'usage du défunt »²⁵.

22 Arch. dép. Bouches-du-Rhône, 200 E.

23 Arch. dép. Var, 3E 24-133, 12 décembre 1698, f° 142-145.

24 Arch. dép. Var, 3E 66-3, 10 avril 1728, f° 548.

25 Arch. dép. Bouches-du-Rhône, 2B 836-15 janvier 1728, n° 1.

Toujours à Marseille, mais en 1760, dans la caisse marinière de Jean Prépaud, capitaine de bâtiment marchand, le notaire note la présence de :

la *Pratique du pilotage* du père Pézenas, les *Instructions des pilotes* de feu M. le Cordier, l'*Abrégé du pilotage* pour servir aux conférences d'hydrographie, un *Traité de Géographie*, le *Petit Flambeau des mers* ou *Véritable guide des pilotes côtiers*, la *Trigonométrie* du sieur Blondel Saint-Aubin, un *Traité général des manœuvres pour les vaisseaux*, trois livres anglais sur la navigation, 2 cayers des costes : l'un pour la mer Méditerranée, l'autre pour la mer océane en Amérique, 1 boussole, 1 flèche pour prendre la hauteur et 3 compas de route en letton²⁶.

Les capitaines des ports secondaires ne sont pas en reste. En 1788, parmi les effets mobiliers inventoriés du capitaine Joseph Tropez Michel, de Saint-Tropez, nous trouvons :

74

2 mains de papier écrites : l'une contenant un journal de marine, l'autre des principes de navigation, un livre intitulé *Journal de navigation* couvert de papier, 1 compas en letton, 2 mauvais compas en letton, 1 lunette d'approche d'environ 10 pouces de longueur, une boussole et un livre relié intitulé *Mémoires de M. Dugay-Trouin*²⁷.

Toutefois, les relevés ne méritent pas tous pareille précision. Ainsi, en 1772, parmi les biens de Barthélemy Seguin, patron de bâtiment de Marseille, figurent : « 1 flèche à prendre hauteur avec ses marteaux et deux vieilles cartes marines »²⁸ et dans la caisse marinière du capitaine de vaisseau Jacques Dupin, de Marseille, se trouvent : « divers vieux livres de navigation, des cartes maritimes, des portulans et autres propres à la navigation »²⁹.

Ce souci concernant la connaissance de l'espace maritime, est une préoccupation de première importance que relayent des institutions locales ; en 1693, la Chambre de commerce de Marseille prend la décision de « faire établir, par le sieur Bertelot, hydrographe du roi, de Marseille, une nouvelle carte de la mer Méditerranée ». Au vrai, ce projet résulte de la demande de plusieurs capitaines de vaisseaux pour :

faire une nouvelle carte de la mer Méditerranée plus correcte que toutes celles qui ont paru jusques à présent dans lesquelles on remarque une infinité de fautes considérables capables de fâcheux accidens très préjudiciables à la navigation et au bien du commerce³⁰.

26 Arch. dép. Bouches-du-Rhône, 2B 868-29 février 1760, n° 23.

27 Arch. dép. Var 3E 24-181, 17 décembre 1788, f° 115-121.

28 Arch. dép. Bouches-du-Rhône, 2B 880-22 février 1772, n° 24.

29 *Id.*, 2B 880-6 avril 1772, n° 51.

30 Archives de la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille-Provence, C 1075, 16 avril 1693.

Les livres de bord tenus par les écrivains et pilotes montrent une pareille attention. Dans le « Journal des routtes » de la *Stella Matutina*, l'écrivain François Donat Alliez, de Sainte-Maxime, relève avec minutie un abri à Portopore dans l'Archipel³¹. Si la formation des navigateurs, des maîtres, patrons et capitaines est largement assurée sur le tas par transmission dans le cadre de la proche parenté, les écoles d'hydrographie ne sont pas ignorées. Ces écoles, initiées sous le ministériat de Colbert, restent toutefois peu nombreuses et méconnues (Marseille, Toulon, Martigues, La Ciotat, Saint-Tropez à l'extrême fin du XVIII^e siècle).

L'ordonnance de 1681 a défini les règles d'examen des compétences pour les capitaines au long cours et les maîtres au cabotage. Un âge minimum de 25 ans (avec dérogation), cinq ans de navigation marchande et deux campagnes de trois mois sur les vaisseaux du roi (avec possible dispense) sont requis pour se présenter à l'examen devant les autorités de l'amirauté. Les représentants de la marine royale interrogent les candidats sur la législation maritime et la théorie de la navigation que dispense le professeur d'hydrographie, tandis que les aptitudes à la manœuvre sont vérifiées par quatre maîtres ou capitaines. En 1740, alors que sont précisées les limites spatiales du grand et du petit cabotage, un examen spécifique est créé pour les maîtres au petit cabotage. Les candidats peuvent désormais postuler après quatre ans de navigation sans avoir accompli de campagnes sur les vaisseaux de l'État ; l'examen privilégie les questions pratiques sur la manœuvre, les côtes, les ports, les mouillages et passages compris dans l'étendue du petit cabotage. Par cette « validation des acquis de l'expérience », l'État reconnaît la valeur des routines maritimes fondées sur l'intégration de savoirs accumulés par apprentissage et transmis sur le tas.

Les équipages

Notre connaissance des équipages des flottes de caboteurs reste encore fragmentaire³². Le recrutement des hommes, qui est en général le fait du patron ou capitaine, est une opération délicate car les besoins des négociants-armateurs se heurtent à ceux des commissaires des classes chargés de lever les hommes pour servir sur les vaisseaux du roi, et ce malgré l'instauration convenue, dès la fin du XVII^e siècle, d'un « tour de rôle ». À Marseille comme à Dunkerque³³, les armateurs s'efforcent d'obtenir la bienveillance des responsables du service des

31 Archives privées, Saint-Tropez, Fonds Prévost-Allard Henry.

32 Éric Barré et André Zysberg (dir.), *L'Équipage, du navire antique aux marines d'aujourd'hui*, Saint-Vaast-la-Hougue, Musée maritime de l'île Tatihou, 2001.

33 Alain Cabantous, *Dix mille marins face à l'océan. Les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux XVII^e et XVIII^e siècles (vers 1660-1794). Étude sociale*, Paris, Publisud, 1991.

classes pour obtenir l'embarquement des meilleurs matelots sur les bâtiments marchands, notamment en période de paix, et encouragent à leur place la levée d'« invalides », de novices, voire de « hors-de-service ».

Les rôles d'équipage, surtout au désarmement, constituent une source de premier plan pour la connaissance de ces hommes : nombre de marins embarqués, hiérarchie du personnel de bord, origine géographique des hommes, changements effectués au départ ou en cours de navigation, paiement à la part ou à salaire... L'étude de ces rôles d'équipage des caboteurs de la France méditerranéenne permet notamment de constater, comme T. Le Goff, a pu le montrer pour le Ponant, une meilleure offre de productivité, avec une réduction du nombre d'hommes embarqués pour un même type de navire dont la portée connaît une légère progression au cours du XVIII^e siècle³⁴. Ce ratio homme/tonneau progresse au cours du XVIII^e siècle, dans un grand port comme Marseille aussi bien que dans un port d'armement comme Saint-Tropez³⁵. La prudence doit être la règle dans ces calculs qui exigent que ne soient pris en considération que les hommes embarqués et non la totalité de ceux qui ont participé à la campagne en mer ; l'important *turnover* que connaissent certains caboteurs-caravaneurs méditerranéens peut en effet fausser les calculs³⁶. Le gain de productivité pourrait être lié à la réduction du nombre de canons embarqués et à la modification du gréement.

76

ITINÉRAIRES ET FORMES DE NAVIGATION

Toute navigation en Méditerranée est du cabotage dans la mesure où on parle de « long cours » quand il y a « traversée océane » et de cabotage pour toute circulation qui n'est pas transocéanique³⁷. Le cabotage peut toutefois revêtir deux formes : soit une navigation en droiture, c'est-à-dire sans escale, soit « de proche en proche et de port en port » selon la définition de Jacques Savary des Bruslons³⁸. On parle d'ailleurs de « capotage » pour désigner cette navigation qui

34 Timothy J.A. Le Goff, « Offre et productivité de la main d'œuvre dans les armements français au XVIII^e siècle », *Histoire, Économie et Société*, n° 3, Paris, 1983, p. 463-475.

35 G. Buti, *op. cit.*, p. 554-562.

36 Voir, par exemple, le rôle d'équipage au désarmement de la barque *l'Annonciation*, 60 tonneaux, capitaine Jean Baptiste Aubert, désarmée en 1765, au SHDMT, 4P-176, n° 7.

37 Définitions dans des règlements, ordonnances (de 1664 à 1740)... jusqu'à l'actuel droit maritime international. Voir R. Rodière et E. du Pontavice, *Droit maritime*, article 50, Paris, Dalloz, 1997, 12^e édition.

38 Jacques Savary des Bruslons, *Dictionnaire universel du commerce*, Paris, 1^{re} éd., 1723-1730, 3 vol.

va « de cap en cap »³⁹, « de promontoires en îles et d'îles en promontoires »⁴⁰. Les Encyclopédistes qualifient encore de « capotage » la « science du pilote qui consiste dans la connaissance du chemin que le vaisseau fait à la surface de la mer » et certains scribes de l'amirauté, chargés de rédiger les rôles d'équipage, utilisent encore ce terme à la fin du XVIII^e siècle ; ainsi en est-il pour l'*Hirondelle*, du port de 100 tonneaux, qui, sous le commandement de Samson Le Bozec, de Bréhat, navigue, en 1790, « de port en port le long des côtes de provence et de languedoc »⁴¹.

Deux critères politiques et géographiques sont parfois utilisés pour distinguer un cabotage international entre ports de pays différents d'un cabotage national entre ports d'un même pays, et un petit cabotage entre ports de la même mer, d'un grand cabotage entre ports de mers différentes, comme ce fut le cas de l'*Hirondelle*, du département de Paimpol, venue de Paimbœuf « pour naviguer au grand capotage » en Méditerranée. Finalement, en combinant ces critères et en prenant en considération la pratique des navigateurs, je rejoins Charles Carrière et Gérard Le Bouëdec pour distinguer un cabotage national à petit et grand rayon ainsi qu'un cabotage international à petit et grand rayon⁴². À cette diversité, il faut ajouter le bornage ou micro-cabotage que nous observons, par exemple, entre les ports ou mouillages des rives de l'étang de Berre, du golfe de Grimaud, entre La Seyne et Toulon ou Giens et Porquerolles.

À court ou à grand rayon, la navigation se décline, dans la pratique, selon plusieurs modèles, sans que nous décelions une stricte spécialisation chez les caboteurs. La reconstitution d'opérations permet de retracer des itinéraires et de dégager une typologie.

« Expédier à la côte » ou le cabotage de proximité

« Expédier à la côte » et « armer au petit cabotage » constituent les mentions les plus fréquentes portées sur les congés délivrés par les amirautés et sur les registres matricules tenus par les bureaux du service des classes.

39 *Nouveau glossaire nautique d'Augustin Jal. Dictionnaire multilingue des termes de la marine à voiles, révision de l'édition de 1848*, (article « cabotage »), Paris, CNRS Éditions, 1978.

40 Expression signalée par F. Braudel, *op. cit.*, p. 121.

41 Arch. comm. Marseille, 16F2. Mouvement du port de Marseille.

42 Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, Institut historique de Provence, Marseille, 1973, 2 vol., p. 51, et Gérard Le Bouëdec, « Le cabotage sur la façade atlantique au XVIII^e siècle », dans Denis Woronoff (dir.), *La Circulation des marchandises dans la France de l'Ancien Régime*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1998, p. 53-83. Au reste, pour aborder la question du cabotage, Gérard Le Bouëdec rappelle que les Anglo-Saxons distinguent le *coastal trade* (commerce) et le *coastal shipping* (transport), p. 53.

Dans ce cabotage de proximité, d'incessantes navettes dessinent entre deux ports de véritables lignes régulières de navigation. Quelques patrons effectuent parfois une dizaine d'allers-retours, sinon davantage, au cours d'une seule année entre deux ports voisins mais de taille inégale : entre Mataro et Barcelone en Catalogne, entre Lavagne et Gênes en Ligurie, entre La Ciotat ou Martigues ou Cassis et Marseille en Provence. Dans ce dernier cas, quelques patrons se présentent sans cesse à l'entrée du grand port avec le même bâtiment et le même type de cargaison : ainsi, Jean Laurent Ganteaume effectue, en 1787, à dix-huit reprises des liaisons entre Bandol et Marseille chargé de vin, tandis que Gaspard Gleyzes entre dix-sept fois à Marseille avec du vin de Cassis, et que Lazare Chichizola y vient quinze fois en provenance de La Ciotat, transportant essentiellement de la verrerie. Le patron Michel Jambon se situe au-delà de ces exemples puisqu'entré vingt-sept fois cette même année 1787, en provenance de La Ciotat, à bord du même bateau le *Saint Jean-Baptiste*, chargé de plâtre et de chaux, et une seule fois avec un peu d'huile d'olive.

78 En provenance d'un petit port légèrement plus éloigné de Marseille que les précédents, le patron François Coulomb, de Saint-Nazaire⁴³, effectue plus de dix voyages en direction de Marseille avec sa tartane chargée de bois, d'huile d'olive et de vin⁴⁴.

Le suivi de cette navigation de proximité montre les mêmes patrons impliqués dans ces navettes, dans un même espace géographique et pour un même type de produit. Jean-Baptiste Vallebuona, patron du lahut⁴⁵ *Saint-Joseph*, achemine vers Gênes de la poterie d'Albisola ou des ardoises de Lavagna⁴⁶. Jean Joseph Isouard ne refuse pas un voyage en direction de Toulon, de Marseille ou de Martigues, mais nous ne le rencontrons pas au-delà du Rhône et tout au long de sa carrière son domaine maritime demeure centré sur la portion de littoral allant de Saint-Tropez à Nice. Si le patron Trullet effectue 74 sorties, de 1714 à 1720, avec sa tartane, dont 68 fois en direction de Marseille avec du bois à brûler, jamais nous ne le croisons à l'est de Saint-Raphaël⁴⁷.

43 Le petit port provençal de Saint-Nazaire, près de Toulon, devient Sanary pendant la Révolution et au début de l'Empire (1792-1809), puis de nouveau Saint-Nazaire en 1810, avant de retrouver le nom de Sanary en 1889-1890, après abandon d'une proposition faite pour Saint-Nazaire-sur-mer. Voir Barthélémy Rotger, *De Saint-Nazaire à Sanary*, Le Beausset, Atelier du Beausset, 1984, p. 455-456.

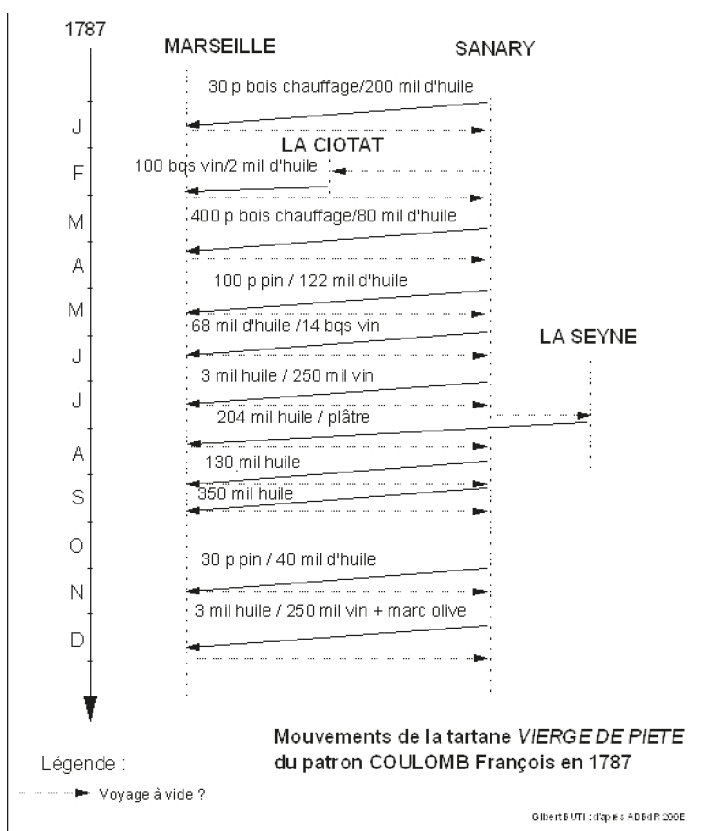
44 Voir document 1.

45 En Provence, un lahut (ou laut, lauto, laud, laus) est un petit bâtiment à voile gréé en latin et armé à la pêche ou au cabotage, appelé aussi tartane à partir du XVII^e siècle ; au début du XIX^e siècle, ce terme désignera également un filet de pêche. Voir Nicolas Fourquin et Philippe Rigaud, *De la nave au pointu : glossaire nautique de la langue d'oc*, Toulon, Capian, 1993.

46 Giovanni Panella, *Leudi di Liguria*, Gênes, Tormena, 2002, p. 44.

47 SHDMT, 4 P 158-159, et ADV 7 B9-15-16.

Document I. Mouvements de la tartane *La Vierge de Piété*,
du patron François Coulomb en 1787⁴⁸



Cette poussière d'échanges, ce cabotage préférentiel de zone, semblable à celui observé par Jean-François Henry pour l'île d'Yeu⁴⁹, ne saurait être considéré comme marginal. Il prend toute son épaisseur quand on le situe à l'échelle de l'économie maritime locale. En 1787, les 69 bâtiments tropéziens qui effectuent 216 voyages en direction de Marseille représentent l'équivalent d'un potentiel global cumulé de 9 245 tonneaux, soit l'équivalent du double de la capacité de transport du port de Saint-Tropez. Dans ces conditions, les indicateurs traditionnels que constituent le nombre et le tonnage de la flotte attachée à un port devraient être, chaque fois que possible, accompagnés du taux d'utilisation afin de mesurer, au plus juste, la réalité de l'activité, particulièrement pour les petits ports d'armement au cabotage avec forte rotation des bâtiments.

48 Arch. dép. Bouches-du-Rhône, 200 E-606. 1787.

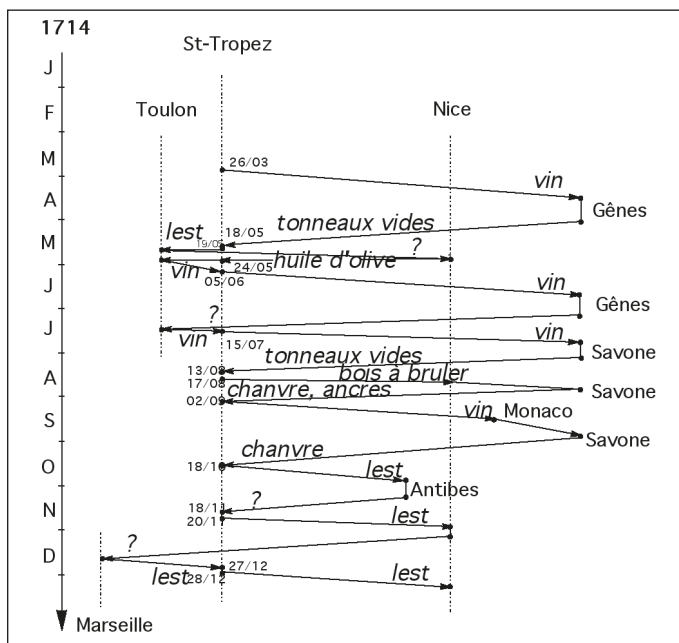
49 Jean-François Henry, *Des marins au siècle du Roi Soleil. L'île d'Yeu sous le règne de Louis XIV*, Janzé, Salmon éditeur, 1982.

Au reste, des espaces semblent placés sous le contrôle de certains caboteurs. Ainsi, les transporteurs marseillais et génois dominent les liaisons entre la France méditerranéenne et l'Italie méridionale. Si les caboteurs des petits ports provençaux fréquentent la Ligurie, la Toscane et la Sardaigne, on ne les croise pas, ou très peu, sur les lignes du Mezzogiorno, contrairement aux Languedociens. L'éloignement de la base de départ ou un manque de compétence ne peuvent pas expliquer l'absence de caboteurs de ces ports mineurs dans la mesure où nombre d'entre eux arment au grand cabotage, vers les Échelles du Levant.

Sur une ligne régulière se greffent quelquefois, en fonction des occasions de fret, des transports non programmés : ici un embarquement de farine, là une livraison de bois à brûler ou de futailles vides pour le patron Bernard Lamary, qui effectue de régulières liaisons entre Saint-Tropez et la rivière génoise⁵⁰.

Document II. Mouvements du bateau *Saint Jean Baptiste*, du patron Bernard Lamary, de Saint-Tropez, en 1714⁵¹

80



Enfin, en dehors de lignes relativement régulières existe un cabotage à tout faire, un cabotage hors circuit. Après avoir honoré un contrat, le patron poursuit sa route « allant à la quête »⁵² de marchandises et s'écarte pour un temps bref de

50 Voir document II.

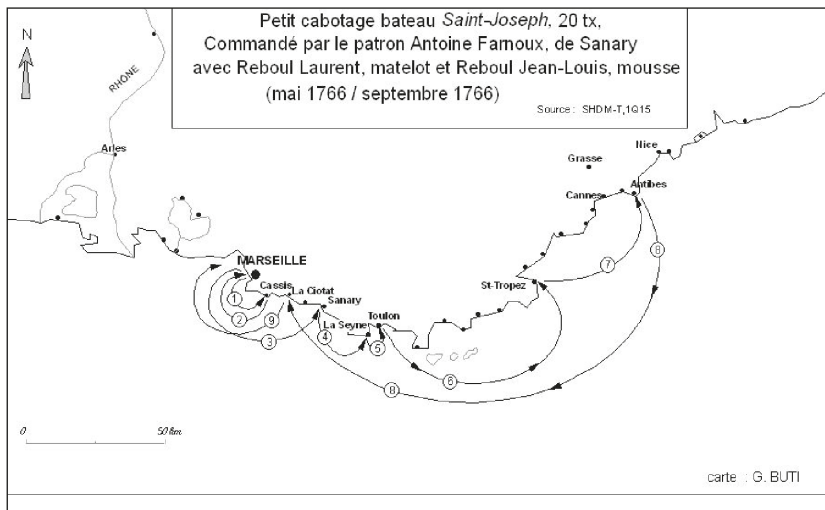
51 Arch. dép. Var, 7B 10-17.

52 *Id.*, 12] 7.

son cercle habituel d'activités. Après avoir livré en 1703, comme il le fait de façon régulière depuis plusieurs années, du vin du Languedoc à Gênes, le Tropicain Pierre Martin se rend exceptionnellement au Royaume de Naples avec du tabac, revient à Livourne avec du blé et, après avoir été inquiété par la présence de corsaires, embarque à Savone des pommes et des châtaignes pour Toulon⁵³.

De même, tandis qu'il effectue d'ordinaire des navettes entre Marseille et Sanary, le patron Antoine Farnoux accomplit, en 1766, cinq voyages – avec le même congé – entre Sanary et Antibes, avant de revenir à Marseille⁵⁴.

**Document III. Voyages du patron Antoine Farnoux,
de Saint-Nazaire/Sanary, en 1766⁵⁵**



Ce grouillement vif et rapide de la circulation à courte distance, observé également en Catalogne⁵⁶ et en Ligurie⁵⁷, mêle parfois petit et grand cabotage, ainsi que le montre, en réponse à la recherche de fret, le patron de Sète Antoine Tempier, commandant la tartane *Jeanne Marie*⁵⁸.

53 *Ibid.*, 7B 15.

54 Voir document III.

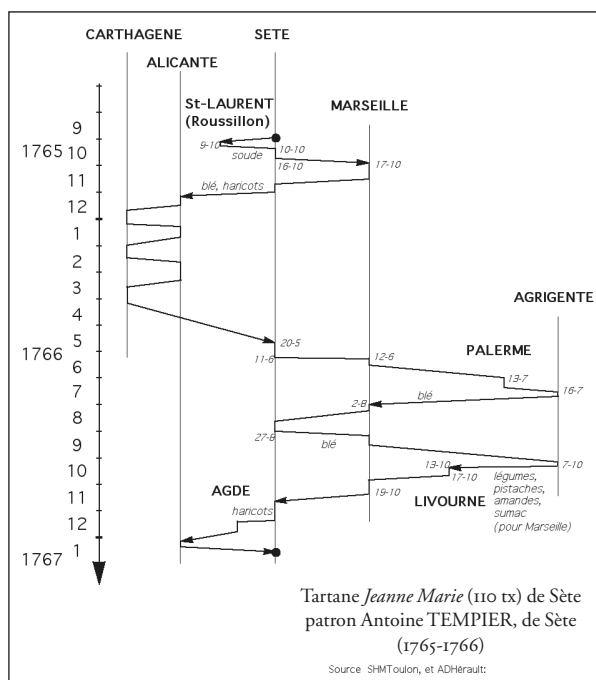
55 SHDMT, 1Q15. Saint-Nazaire/Sanary, désarmements.

56 Pierre Vilar, *La Catalogne dans l'Espagne moderne*, Paris, Le Sycomore/EHESS, 1982, 3 vol., t. III, p. 66-70.

57 Luca Lo Basso, *A vela e a remi. Navigazione, guerra e schiavitù nel Mediterraneo (secc. XVI-XVIII)*, Ventimiglia, Philobiblon Edizioni, 2004, p. 152-174, et du même *Rotte, capitani e pratiche mercantili dei Genovesi nei traffici marittimi tra Francia e Italia Meridionale nel Settecento*, à paraître, 2008.

58 Voir document IV.

Document IV. Mouvements déclarés de la tartane *Jeanne Marie*,
commandée par Antoine Tempier, de Sète, en 1765-1766 ⁵⁹



82

La fréquentation des eaux du petit et du grand cabotage peut cependant, sous certaines conditions, être sanctionnée par le législateur. En effet, reprenant à propos du petit cabotage les deux premiers articles du règlement du 13 août 1726, l'article III de l'ordonnance de 1740, qui définit les règles d'admission à la maîtrise au petit cabotage, rappelle que :

Les bastiments de Provence et Languedoc qui naviguent de cap en cap et de port en port le long des costes des dites provinces soit à la part et à prix fait, ou au salaire par voyage, seulement d'un port à un autre, seront réputés naviguer au petit cabotage de quelque grandeur que soient les dits bastiments et de quelque nombre que soient leurs équipages (article 1). Entend Sa Majesté comprendre dans la dite navigation les ports de Nice, Villefranche et ceux de la principauté de Monaco, et les ports situés sur les costes du Roussillon jusqu'au cap de Creuz (article 2) ⁶⁰.

⁵⁹ SHDMT et Archives Départementales de l'Hérault.

⁶⁰ SHDMT, 4P 2. Répertoire analytique des lois, ordonnances et règlements qui régissent le service des classes (1727-1860).

Le 6 janvier 1736, en application de ce règlement qui rejette la proche Rivière de Gênes dans les eaux du grand cabotage, les autorités de l'amirauté verbalisent le Tropézien Jean-Baptiste Olivier, maître du bateau *Saint Jean-Baptiste*, de retour de Gênes, qui

a commandé pour naviguer au petit cabotage pendant quatre mois mais qui a passé ses bornes ayant été à Gênes qui se trouve dans les mers du grand cabotage où la navigation n'est permise qu'à ceux qui ont été reçus capitaines ou patrons à l'amirauté et aux classes⁶¹.

Au-delà de cette infraction, la circulation caboteuse, qui relie les ports provençaux et languedociens avec les deux proches péninsules européennes (ibérique et italique), est très dense. Même si elle reste encore à mesurer avec précision⁶², elle conduit néanmoins à montrer que le capitalisme maritime français, qui a négligé à partir du XVII^e siècle le cabotage intra-européen au profit de destinations transocéaniques⁶³, laissant passer les trafics du cabotage européen sous le contrôle des Anglais, Hollandais et autres Nordiques⁶⁴, n'a pas abandonné de tels échanges en Méditerranée.

Certes, alors que les négociants marseillais semblent avoir privilégié, pour diverses raisons économiques, un commerce passif avec l'Europe du Nord et du Nord-Ouest⁶⁵, ce n'est pas l'option choisie par tous les acteurs des ports français de la Méditerranée. Ainsi, dans le dernier tiers du XVIII^e siècle, plus de 10 % des armements du port de Sète – mais davantage si l'on considère le tonnage – ont eu pour cadre un cabotage intra-européen hors Méditerranée : treize expéditions vers la mer du Nord (de Dunkerque à Hambourg en passant par Ostende), et trois pour Saint-Petersbourg, notamment ceux du *Comte de Saint-Florentin*, senau de 180 tonneaux, commandé par le capitaine

61 Arch. dép. Var, 11 B. Saint-Tropez. Déposition du 6 janvier 1736.

62 La remarquable collection de l'*Histoire du commerce de Marseille*, initiée par Gaston Rambert sous l'égide de la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille-Provence, reste silencieuse en ce qui concerne les relations commerciales de Marseille avec les péninsules méditerranéennes pour les XVII^e et XVIII^e siècles ; ces pages essentielles à la compréhension du destin du grand port provençal, inscrites au plan de la collection, restent à écrire. La brutale disparition de Charles Carrière nous prive de celles, en cours d'écriture, consacrées aux relations avec la péninsule Ibérique. Le travail a été cependant remis sur le métier.

63 Gérard Le Bouëdec, « Les enjeux du cabotage européen (XIV^e-XIX^e siècles) », dans Christian Buchet, Jean Meyer, Jean-Pierre Poussou (dir.), *La Puissance maritime*, Paris, PUPS, 2004, p. 377-394.

64 Pierrick Pourchasse, *Le Commerce du Nord. Les Échanges commerciaux entre la France et l'Europe septentrionale au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2006.

65 C. Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle*, op. cit., p. 590-592.

Antoine Tempier, de Sète, armé en 1774, et du brigantin le *Bienfaisant*, du capitaine Pierre Jaumel, de Sète, de retour en 1785⁶⁶.

Les échanges directs, certes modestes, avec l'Europe du Nord-Ouest dans le cadre d'un grand cabotage, ne se réduisent donc pas à un banal « commerce passif ». Certes, la « descente » vers Sète des « Nordiques » (Danois, Suédois...) ⁶⁷ a contribué indirectement à faire rayonner le commerce sétois « d'une Méditerranée à l'autre (la Baltique) » ⁶⁸ mais la flotte de Sète, entraînée sur les routes septentrionales par les Ponantais et les Nordiques, y a également participé, ce qui tend, pour cet espace, à nuancer légèrement le renoncement français pour le grand cabotage européen ⁶⁹.

84

La navigation de proximité n'exclut pas, pour ces hommes, des expéditions plus lointaines. Antoine Tempier, de Sète, que nous venons de voir sur la route de Saint-Pétersbourg en 1774, est celui que nous avons vu circuler entre les côtes espagnoles et italiennes dix ans auparavant, avant de retrouver, de retour de la Baltique, les rives de la mer Intérieure. Cette polyvalence des hommes du cabotage, ce « goût des opérations en ordre dispersé⁷⁰ », n'est en rien exceptionnel. Après seize voyages effectués entre le Languedoc et Livourne, de 1714 à 1717, Charles Guirard se rend à Smyrne, à bord de sa tartane de 26 tonneaux, à la fin de l'année 1717, revient en Provence et en Languedoc en 1718, pour reprendre, l'année suivante, le chemin de Smyrne, de Tunis et de Corfou⁷¹. Le Languedoc, dont les vins et eaux-de-vie entrent largement dans les exportations vers le Levant, a donc ouvert la route du Levant à ce « caboteur à tout faire » habitué jusque-là à répondre aux flux du quotidien⁷². Une difficile inscription dans des circuits établis, la pénurie de fret, l'attrait et l'espoir d'opérations plus profitables rendent compte assurément de ces changements de trajectoires.

À côté de trafics à court rayon en Méditerranée occidentale, avec de possibles incursions dans des espaces plus éloignés, un important cabotage anime le bassin oriental de la Méditerranée dans le cadre d'une cueillette lointaine.

66 SHDMT, 11P1-4, f° 22, n° 87. Il faudrait ajouter, hors Méditerranée, une trentaine d'armements pour la France du Ponant (Bretagne et Normandie).

67 Selon les statistiques de la Ferme générale, par Nordiques il faut entendre Scandinaves et Hanséates, les Anglais et les Hollandais n'étant pas assimilés à cet ensemble. Voir ACCIM, série I.

68 Louis Dermigny, *Naissance et croissance d'un port : Sète de 1666 à 1880*, Montpellier, Institut d'Études économiques, 1955, p. 17.

69 Gilbert Buti, « La Marine de Sète au XVIII^e siècle. Entre trafic de proximité et grand cabotage européen », dans Henri Michel (dir.), *Les Ports dans l'Europe méditerranéenne : trafics et circulation. Images et représentations (XVI^e-XXI^e siècles)*, colloque Université de Montpellier-III (2004), actes à paraître.

70 L. Dermigny, *op. cit.*, p. 59.

71 SHDMT, 4 P 158-159.

72 Alain Degage, « L'Amirauté de Cette de 1691 à 1735. Le trafic portuaire », *Études sur l'Hérault*, n° 4, 1984 (p. 35-43), voir p. 37.

Aller à la cueillette

Les navires qui vont « en droiture », effectuant de simples allers-retours sans escale marchande intermédiaire, empruntent des routes maritimes relativement régulières. Ainsi, au départ de Marseille, qui monopolisait pour la France les relations commerciales avec le Levant, on suivait la côte italienne, gagnait la Sicile, puis on traversait la mer Ionienne en direction de la Morée. Là, les routes se divisaient en trois branches : l'une, au nord, permettait de gagner l'Archipel (Cyclades), Smyrne ou Constantinople, une autre, au sud, longeant la Crète, permettait par Rhodes d'atteindre Chypre, la côte syrienne et l'Égypte, et une dernière d'atteindre Alexandrie directement à partir de la Crète⁷³. Ces routes ne sont certes pas réservées aux navires battant pavillon français : les Européens du Nord-Ouest, à commencer par les Anglais, ne les ignorent pas et les fréquentent assidûment depuis le XVII^e siècle⁷⁴.

À ces liaisons directes vers le Levant, il faut ajouter une technique originale d'armement, à savoir le « voyage en caravane », dit encore « à l'aventure » ou « à la cueillette ». Cette pratique est observée dans le bassin occidental de la Méditerranée depuis le XVI^e siècle – sinon avant – à partir de Livourne, Gênes, Barcelone, Saint-Tropez, La Ciotat, Marseille ou Agde et se prolonge au XVIII^e siècle à l'instar du voyage du capitaine Étienne Aubin qui patronise, en 1733, la tartane *Saint Étienne*, « cueillant » ici du vin, là des chevaux et du fourrage ou encore des soldats⁷⁵.

Toutefois, cette navigation connaît un essor à partir de la fin XVII^e siècle dans le monde arabo-musulman dont les flottes marchandes ne suffisent pas à assurer, en toute sécurité, les liaisons entre les différentes provinces maritimes de l'Empire. Certes, quelques expéditions caravanières associent parfois les deux bassins de la Méditerranée, comme la caravane dirigée par le capitaine Jean-Charles Cauvin, de Saint-Tropez, entre 1765 et 1768⁷⁶. Plus rarement, d'autres caravanes débutent par une campagne sur les côtes du Ponant avant d'aller dans les eaux levantines comme la corvette *Benjamin*, de Marseille, qui effectue un voyage vers Le Havre-de-Grâce en juillet et août 1763, avant d'aller, conformément aux directives des armateurs marseillais, au « Levant en caravane » d'octobre 1763 à janvier 1765,

73 Robert Paris, *Histoire du commerce de Marseille*, t. V, *Le Levant (1660-1789)*, Paris, Plon, 1957.

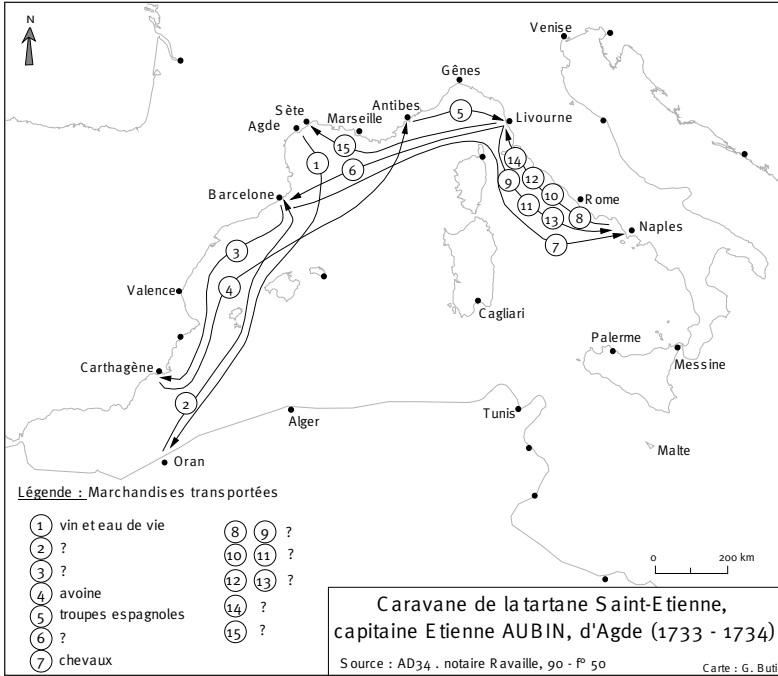
74 Jean-Pierre Poussou et Xavier Labat Saint Vincent, « Les relations commerciales entre l'Angleterre et l'Italie à l'époque moderne », dans François Livi et Carlo Ossola (dir.), *De Florence à Venise. Études en l'honneur de Christian Bec*, Paris, PUPS, coll. « Jalons », 2006, p. 585-611.

75 Voir document V.

76 Arch. dép. Var, 7B11. Voir document VII.

après avoir effectué escale à Cadix sans trouver de fret⁷⁷. Néanmoins, le champ privilégié des caravaniers reste la Méditerranée orientale.

Document V. Cabotage de la tartane *Saint Étienne*,
du patron Étienne Aubin, d'Agde (1733-1734)⁷⁸



86

Il ne s'agit pas d'un déplacement en groupes ou en convois, ainsi que pourrait le suggérer le terme de caravane (ni de convoi vénitien, ni de corso maltais), mais d'un « commerce de port à port » mené individuellement, d'un *tramping* ou cabotage lointain, qui n'est pas sans rappeler le « commerce d'Inde en Inde » ou la navigation des Bretons, entre Méditerranée et Ponant dès le xvi^e siècle, après la vente des produits de la pêche à Terre-Neuve⁷⁹. Les Français n'ont certes pas l'exclusivité de ce mode de navigation autorisé par La Porte en 1686. Des marchands italiens et ragusains s'y livrent également, mais les Provençaux dominent cette navigation jusqu'au dernier quart du xviii^e siècle. Les négociants

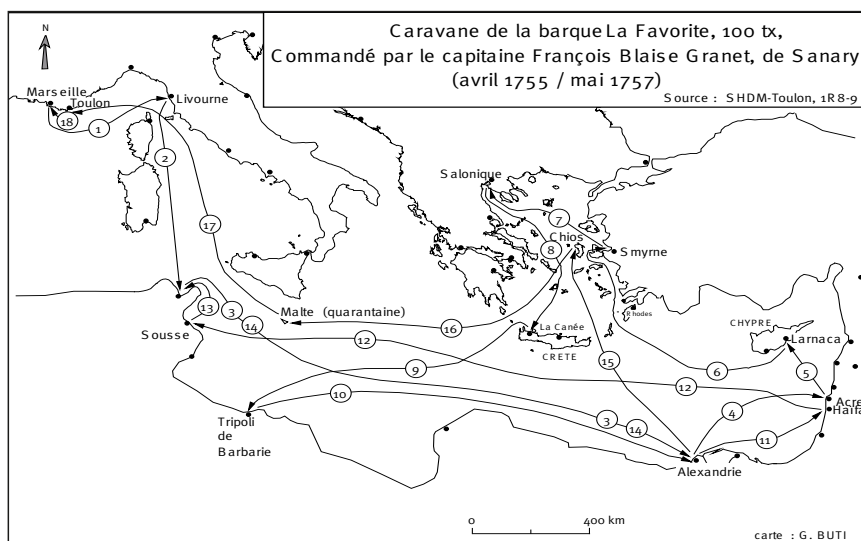
⁷⁷ ACCIMP, L. IX. Armement 1070.

⁷⁸ ADH, 3E. 90 Notaire Ravaille, 1734, f° 50, et Louis Dermigny, « À propos du port franc de Marseille. Armement languedocien et trafic du Levant et de Barbarie (1681-1795) », *Provence Historique*, 1955, p. 248-262, et 1956, p. 53-81.

⁷⁹ Pour une analyse détaillée de cette pratique et de ses conséquences économiques, voir Gilbert Buti, « Aller en caravane : le cabotage lointain en Méditerranée, xvii^e et xviii^e siècles », *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, n° 52-1, janvier - mars 2005, p. 7-38.

marseillais, comme les marchands de petits ports voisins (La Ciotat, La Seyne, Saint-Tropez, Cannes, Saint-Nazaire/Sanary, Antibes), arment en caravane et, selon une estimation basse établie par la Chambre de commerce en 1786, « chaque année revenait à Marseille une centaine de caravaniers ». En vertu des règlements édictés par les bureaux de Versailles, le capitaine caravanier recevait un congé de deux ans pour se livrer à ce grand cabotage qui, par la durée et la distance globale parcourue, pouvait s'apparenter au long cours. En somme, un cabotage hauturier⁸⁰, sinon un « cabotage au long cours » au service des affréteurs ottomans, transportant, au gré des contrats, des céréales, chevaux, cendres, bois, pèlerins, janissaires, lin, toiles, huile, moka... à l'image de celle du capitaine Granet, de Saint-Nazaire/Sanary, commandant la barque *La Favorite* au départ de Marseille⁸¹.

Document VI. Caravane maritime de *La Favorite*,
barque commandée par François-Blaise Granet, capitaine de Sanary (1755-1757)



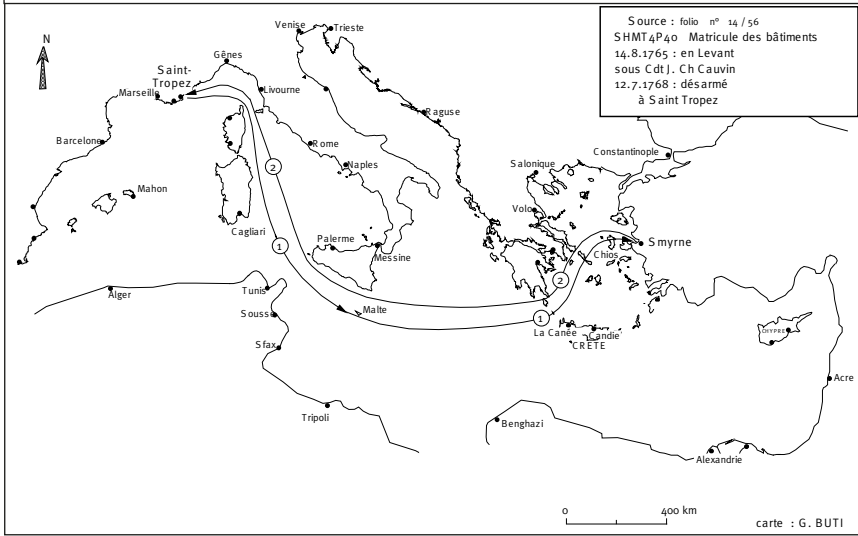
Si la cartographie est souvent négligée par les historiens, l'insuffisance de données disponibles pour tenter la reconstitution des flux intermédiaires du cabotage peut *a fortiori* en décourager plus d'un dans cette voie. Le caractère fragmentaire de la documentation relative à ces voyages en rien « réglés » exige, ici plus que jamais, le croisement des sources, car nous ne saurions nous contenter du mouvement administratif fourni par les pièces produites par les

80 P. Arnaud, *op. cit.*, p. 165

81 Voir document VI.

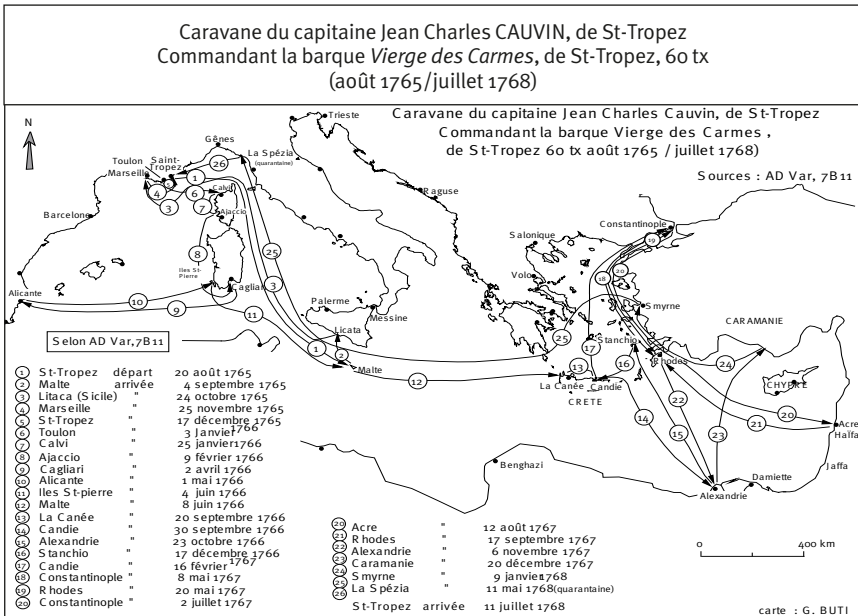
Document VII. Mouvement administratif et mouvement réel d'une caravane maritime

Caravane du capitaine Jean Charles CAUVIN, de St-Tropez
 Commandant la barque *Vierge des Carmes*, de St-Tropez, 60 tx
 (août 1765/juillet 1768) selon mouvement administratif



88

Caravane du capitaine Jean Charles CAUVIN, de St-Tropez
 Commandant la barque *Vierge des Carmes*, de St-Tropez, 60 tx
 (août 1765/juillet 1768)



amirautés ou les bureaux du service des classes. Ainsi, les informations glanées dans les procédures judiciaires à la suite d'un contentieux survenu au moment du règlement financier de la campagne caravanière de la *Vierge des Carmes* et les événements de mer signalés en apostille sur le rôle d'équipage au désarmement, invitent à retracer au plus près – sans être pourtant sûr d'avoir saisi toutes les escales – le parcours de la barque et de le comparer au mouvement administratif suggéré par les registres matricules du service des classes⁸².

Comme pour les navires antiques, le choix des routes pour les caboteurs des Temps modernes reste l'objet d'un compromis.

Dans l'alchimie complexe qui aboutit à la route effective du navire, même dans les conditions extrêmes [...] le choix de la route est la synthèse des exigences des usagers (marins, marchands, voyageurs) et de la connaissance du milieu que possèdent les professionnels de la navigation⁸³.

Dans ce choix, qui n'est plus au XVIII^e siècle « le fruit d'une décision collective qui associe des niveaux de compétences variés (du représentant de l'armateur aux passagers) », la prise de décision appartient en apparence au capitaine ; mais en apparence seulement car le commandant se trouve parfois sous l'étroite dépendance d'une autre personne embarquée : le subrécargue ou délégué des intéressés à la cargaison, le capitaine en second, le lieutenant, voire l'écrivain de bord. De telles consignes sont précisées au départ du navire, par sous-seing privé ou dans l'étude du notaire, entre membres de la société ou compagnie.

**Document VIII. Commission donnée par Antoine-Félix Moisson,
ancien capitaine de barque de Saint-Tropez, à Joseph-Antoine Moisson, son fils,
pour la conduite de la tartane *Saint Félix*, 7 mai 1740**

Antoine-Félix Moisson, ancien capitaine de barque de Saint-Tropez, intéressé pour 14 quirats sur la tartane *Saint Félix*, institue, tant pour lui que pour les autres intéressés, son fils Joseph-Antoine, pour commander la tartane pour le voyage qu'elle va faire dans le Levant en caravane aux conditions suivantes : le fils n'aura que le soin de la conduite de la tartane sans aucun manquement, ni administration ;

⁸² Voir document VII. On pourra également se reporter aux mises en garde de Robert Richard, « Pour une histoire collective des économies et des sociétés maritimes : le Fichier International des Navires », *Revue du Nord*, n° 1, Lille, 1986, p. 257-266.

⁸³ P. Arnaud, *op. cit.*, p. 126.

le père, qui sera embarqué en qualité de capitaine en second, aura l'entière direction, manquement, administration et commandement pour tous les voyages qu'il luy plaira de faire et à tels lieux et endroits qu'il luy conviendra, auxquels lieux son fils sera obligé de conduire la dite tartane, de partir et mettre voile pour aller d'un lieu à l'autre toutes les fois que son père le luy ordonnera ;

lequel Moisson père fera toutes les dépenses, achats, négoce, nolisements et chargements de la dite tartane, vente des marchandises qu'il aura chargées ainsi que bon luy semblera, exigera et recouvrera le prix et provenu du tout dont il en concédera les quittances et décharges nécessaires et en fera compte à l'équipage et a tous les intéressés desquels il exigera leur contingent pour l'armement et victuailles nécessaires pour le susdit voyage et leur en concédera les billets ou promesses en tels cas requis, si fait n'a été, sans que ledit Moisson fils en soit chargé, ni qu'il puisse autre chose prétendre pour tous salaires, peines et soins qu'une part et demy sur les profits, qui seront par eux faits, suivant l'usage de ce lieu et ainsy qu'il sera fait compte par le père au reste de l'équipage, sans pouvoir prétendre aucun droit [...]

lequel Moisson fils sera tenu de conduire, charger et décharger la tartane dans tous les lieux et endroits que son père lui ordonnera et de luy obéir en tout ce qu'il commandera sous peine, en cas de désobéissance, de destitution et permis, au dit cas a son père, de requérir et demander au consul de France au lieu où ils se trouveront pour lors, de mettre un homme de confiance sur la tartane pour l'obliger a s'en revenir et retourner en France, et au dit cas, de faire supporter a son fils tous les frais, dépens, dommages et intérêts que sa désobéissance pourra luy causer, le tout par pacte exprès, ainsi convenu et accordé entre les parties, lesquelles pour l'observation de tout ce que dessus ont obligé leurs biens présents et avenir.

Signatures de Moisson Antoine-Félix, Moisson Joseph-Antoine, Martin Hilaire, bourgeois, Pourcelly, Joseph, sergent, Martin Claude, notaire⁸⁴.

Une cueillette dans les eaux levantines effectuée par une barque de 120 tonneaux – on évite des bâtiments de trop forte portée pour ne pas subir la coûteuse immobilisation du navire dans l'attente d'un fret important – peut débiter par un petit cabotage le long des côtes de France ou de Ligurie, pour constituer le chargement ou l'avitaillement du navire, et se terminer par un semblable « piétinement côtier » en Toscane, Provence, Languedoc ou Catalogne, afin de redistribuer des marchandises lors d'une « queue de caravane ».

La durée de ces navigations dépend d'une série de paramètres. Pour les voyages en droiture, les traversées mettent en moyenne, depuis Marseille, 18 à 35 jours

⁸⁴ Arch. dép. Var, 3E 66-6-1740.

à l'aller, pour atteindre Smyrne, Alexandrie ou Constantinople, et 22 à 45 jours pour effectuer les retours (en charge). Dans la navigation « à la cueillette », les campagnes peuvent excéder les deux années réglementaires ; dans ce cas, les raisons invoquées sont nombreuses mais se résument à quelques situations : longue quarantaine, menace de forbans, fret introuvable, vents contraires, avaries... Malgré la sévérité de la législation, les congés « surannés » – allant au-delà des deux ans autorisés – sont peu sanctionnés.

Les durées – car on raisonne peu en vitesse dans cette « économie de l'incertitude » (Jean-Yves Grenier) – sont assurément plus longues lors des conflits ; d'ailleurs, au cours de ceux-ci, l'État organise la protection des voyages par la constitution de convois avec regroupement des bâtiments au départ (Marseille ou Toulon, pour la Provence), puis à Malte ou/et à Chypre. Cependant, nombre d'armateurs se montrent réticents à placer leurs navires dans ces convois, parce que l'escorte des bâtiments de guerre est payante, et que les convois sont lents, car les bâtiments doivent régler leur marche sur celle du navire le plus lent et les arrivées groupées favorisent la chute des prix⁸⁵.

Ces longues campagnes maritimes sont marquées par un important renouvellement des équipages. Les mentions portées en apostille sur les rôles au désarmement en fournissent les motifs, parmi lesquels dominent la mortalité, la désertion et le libertinage. La résistance au service des classes se traduit quelquefois par le refus du matelot de rejoindre son quartier maritime au bout de deux ans, surtout quand la caravane est généreuse et le marin rémunéré à la part. Néanmoins, en période de difficultés économiques marquées par de longues attentes à quai, des hommes payés « à la part » sont tentés d'abandonner leur navire pour rejoindre l'équipage d'un bâtiment où l'on paie « à salaire », lorsque ce n'est pas le capitaine d'un bâtiment en déficit d'équipage qui tente de débaucher un matelot par une offre attrayante... Le recrutement de remplaçants, réalisé en cours de campagne dans le monde arabo-musulman, révèle la présence dans les Échelles du Levant d'hommes souvent originaires de Provence et de Ligurie. Ces gens de mer constituent un réservoir de marins qui est alimenté, dans une large mesure, par la caravane elle-même, par des équipages « disgraciés » de bâtiments naufragés, pris ou vendus.

Il est difficile, faute de sources suffisantes et sûres, de monter à bord des colporteurs des mers pour suivre au plus près leurs campagnes caravanières. L'examen des rôles d'équipage à l'armement montre, comme au petit cabotage mais à un niveau moindre, une nette coloration familiale avec environ 15 à 20 %

85 Gilbert Buti, « La caravane maritime provençale aux XVII^e et XVIII^e siècles : un voyage à l'aventure organisé ? », dans André Leroy et Christiane Villain-Gandossi (dir.), *Stations navales et navigations organisées en Méditerranée*, Toulon, Éditions de La Nerthe, 2004, p. 135-149.

de la composition de l'équipage du départ. Une certaine solidarité apparaît au niveau des états-majors car le capitaine embarque souvent fils et/ou neveux pour les former, ce qui se retrouve d'ailleurs dans tous les ports, méditerranéens ou non, et dans presque tous les métiers d'alors⁸⁶.

La recherche de protection céleste préoccupe les marins qui naviguent largement « en mer infidèle », mais le type de voyage et la taille des équipages n'exigent pas la présence d'un aumônier dans la mesure où, selon une ordonnance de 1717, celui-ci n'est obligatoire que pour de « longs voyages avec plus de quarante hommes à bord », ce qui reste d'ailleurs difficile à appliquer⁸⁷. Les exercices pieux ne sont pas pour autant négligés à en juger par les livres de prières trouvés dans les caisses marinières. Par ailleurs, si les achats de viande ponctuent les dépenses de bouche tout au long des campagnes caravanières, leurs absences, en février et mars 1772 à bord du brigantin le *Dragon*, obéit sans doute au respect du temps de Carême par un équipage consommant alors « herbes, poissons, harengs et morues »⁸⁸, tandis que l'écrivain de bord François Donat Alliez n'oublie pas de mentionner, dans son *Journal des routes*, les jours des Rameaux et de Pâques ainsi que la fête de saint Tropez⁸⁹.

92

Les risques encourus soudent-ils l'équipage ou aggravent-ils les tensions à bord du bâtiment ? L'exiguïté et l'encombrement de celui-ci, l'éloignement et la succession de mauvaises affaires n'en font-ils pas, par excellence, un espace conflictuel comme semblent l'accréditer les termes par lesquels certains capitaines qualifient leurs hommes : « coquins », « maudite engeance » et « vilaine race » ? Pourtant, force est de reconnaître que cette violence reste contenue. Quelques rebelles ont certes parfois été débarqués, comme ce matelot « mutin congédié » à Nice par le capitaine Basile Pérou en début de caravane⁹⁰, mais cela demeure exceptionnel.

Dans une certaine mesure, la violence résulte également de la menace de peste car celle-ci, qui sévit à l'état endémique dans le monde ottoman, impose des quarantaines qui immobilisent navires, équipages, marchandises et passagers⁹¹. Après les formalités sanitaires accomplies « derrière les barrières de la contagion »⁹², et une longue attente propice à diverses rixes, l'attention est retenue par le déchargement du bâtiment et le progressif règlement financier

86 G. Le Bouëdec, « Le cabotage sur la façade atlantique... », art. cit., p. 53-69.

87 SHDMT, 4P1, 1717. Voir également Alain Cabantous, *Le Ciel dans la mer. Christianisme et civilisation maritime (xvi^e-xix^e siècles)*, Paris, Fayard, 1990.

88 Arch. dép. Var, 11B, 1772.

89 Archives privées, Saint-Tropez, Fonds Prévost-Allard Henry.

90 Arch. dép. Var, 11B, 1768.

91 Daniel Panzac, *La Peste dans l'Empire ottoman (1700-1850)*, Louvain, Peteers, 1985.

92 SHDMT 1R-7-8.

effectués selon les termes du contrat. Ces opérations sont parfois suivies de travaux d'entretien et de réparations du bâtiment par les charpentiers et calfats embarqués ou engagés sur place. Le capitaine et/ou le représentant des associés s'efforcent dans ce même temps de rechercher un nouveau contrat si le fret de retour n'a pas été envisagé dans le premier. Cette préoccupation est forte parmi les caravaniers des petits ports qui ne disposent pas, contrairement à ceux qui sont au service d'armateurs des grandes places – à commencer par Marseille – d'un solide et dense réseau de correspondants pour faciliter l'obtention d'un nolisement. La concurrence, les difficultés commerciales, les conflits, les litiges financiers, le manque de numéraire et le risque épidémique se conjuguent pour rendre délicate la poursuite de la cueillette et amère l'aventure.

Temps du labeur, le temps de l'escale est également celui du recueillement. En 1769, lors de son passage à Alexandrie, le capitaine Marc Antoine Cauvin a donné de l'argent aux Capucins pour dire une messe et versé « suivant l'usage, 25 paras pour les fêtes des Maures ». De 1769 à 1771, lors de chacune de ses cinq escales en Égypte, le capitaine Basile Pérou, commandant le brigantin le *Dragon*, a fait célébrer une messe dont une avant la signature d'un contrat, trois « pour le jour de la saint Tropez » et une en temps de peste⁹³.

CABOTAGE ET ESPACES MARCHANDS

Est-il vrai, comme on aime à le répéter en rappelant le fameux proverbe d'un marin génois, qu'« il n'y a que trois ports à l'ouest de Gênes : juin, juillet et Carthagène », manière de souligner la périlleuse navigation méditerranéenne⁹⁴ ? Y aurait-il, à l'époque moderne, une « saisonnalité » dans la pratique de la navigation, avec une désertification de l'espace marin durant plusieurs semaines, sinon mois ?

Un calendrier spécifique ?

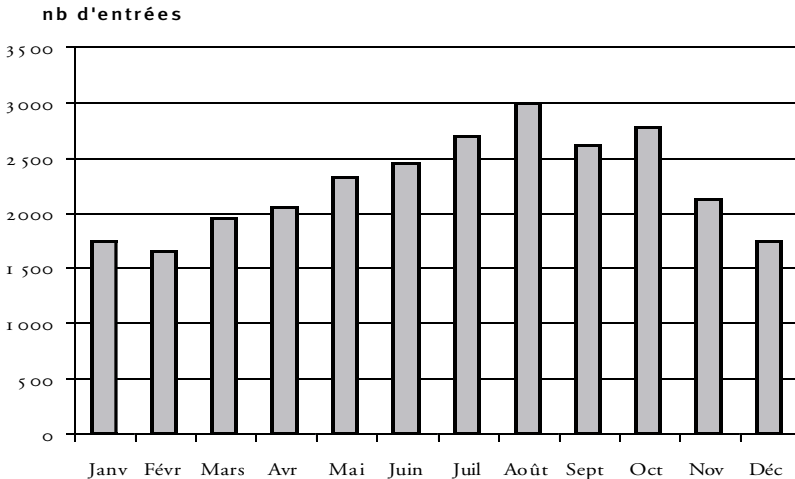
En dehors d'années exceptionnelles où les caboteurs augmentent soudainement leurs cadences, comme ce fut le cas pour ceux de Provence et de Languedoc en 1764, afin de répondre aux demandes de blé du royaume de Naples ou, au contraire, limitent leurs sorties à la suite de risques de capture en temps de guerre, le cabotage de court rayon obéit-il à un rythme saisonnier ? Distingue-t-on une période de « mer ouverte » et une période de « mer fermée » ?

⁹³ Arch. dép. Var, 11B, 1768-1777.

⁹⁴ Affirmation attribuée à Andrea Doria et rappelée par André Zysberg, *Marseille au temps des galères*, Marseille, Rivages, 1983, p. 40.

Le calendrier observé sur les côtes du Ponant, où le printemps et l'automne constituent les périodes de pointe alors que l'hiver et plus encore l'été apparaissent comme des moments creux⁹⁵, ne correspond pas aux réalités de la France méditerranéenne. Pour les seules années 1787-1801, les entrées de petits caboteurs dans le port de Marseille (plus de 27 000 enregistrées) sont plus fréquentes de la fin du printemps au cœur de l'automne, avec un maximum enregistré en été. Par ailleurs, malgré un fléchissement observé en hiver, cette saison n'est pas « morte », même si la fin de l'hiver et le début du printemps (mars-avril) sont parfois affectés par les crues du Rhône qui gênent le puissant trafic arlésien, la force des vents et la mauvaise mer. De même, nous n'observons pas un « temps prohibé » pour les départs des caravaniers, même si l'hiver paraît moins propice à ces expéditions⁹⁶.

Document IX. Rythme saisonnier du petit cabotage :
entrées dans le port de Marseille (1787-1801)⁹⁷



Cependant, pour les grandes places méditerranéennes, le cabotage de proximité n'imprime pas avec force sa marque sur les entrées portuaires étant donné la multiplicité des espaces en jeu et la superposition des trafics. En revanche, pour les ports secondaires, deux ou trois produits suffisent à donner l'impulsion majeure au trafic de distribution et à marquer le calendrier de la navigation.

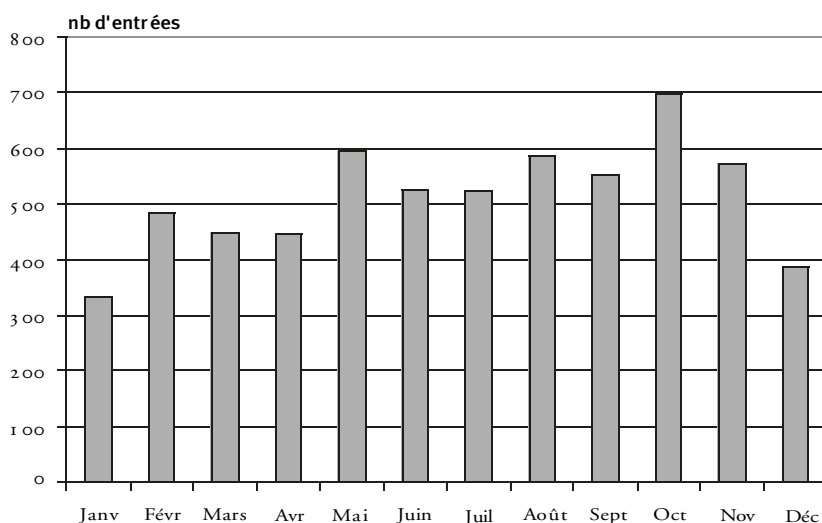
⁹⁵ G. Le Bouëdec, « Le cabotage sur la façade atlantique... », art. cit., p. 53-69.

⁹⁶ Voir document IX.

⁹⁷ Arch. dép. Bouches-du-Rhône, 200 E-606-609. La période considérée (1787-1801) englobe des temps de fortes activités et des périodes de profondes difficultés à la suite des guerres révolutionnaires, et notamment du blocus de 1793.

Ainsi, pour les petits ports situés en bordure du massif des Maures, les entrées comme les sorties montrent une grande irrégularité, avec un semestre de trafic plus soutenu, entre mai et octobre⁹⁸. L'abattage et le tirage des bois du massif forestier pour répondre aux demandes de bois à brûler des principaux foyers de consommation (Marseille et Toulon), le ramassage du liège et des châtaignes, la commercialisation des vins primeurs à partir du début du mois d'octobre ou le transport de feuilles d'arbouses⁹⁹ façonnent le calendrier des sorties de toute une poussière portuaire de Giens à Agay (« auberge maritime ») en passant par Léoube, Cavalaire et Bertaud.

Document X. Rythme mensuel des entrées et des sorties de caboteurs dans le port de Saint-Tropez (cumul des années 1765-1769)



Ainsi, dans une large mesure, le calendrier agricole dicte, comme dans nombre de petits ports ponantais, son rythme aux usagers de « la navigation à la côte ». Ne peut-on mieux rappeler les liens puissants qui unissent la mer à la terre¹⁰⁰ ? Ne retrouvons-nous pas, à un niveau supérieur, cette complémentarité chez le négociant qui, pour son profit, « regarde autant vers la terre que vers le large »¹⁰¹ ?

⁹⁸ Voir document X.

⁹⁹ Feuilles utilisées par les tanneries provençales.

¹⁰⁰ Alain Cabantous, André Lespagnol et Françoise Péron (dir.), *Les Français, la terre et la mer (XIII^e-XX^e siècles)*, Paris, Fayard, 2005.

¹⁰¹ C. Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle*, op. cit., p. 582.

Il repose en général sur sa compétitivité en terme de coût qui intègre un ensemble de paramètres : prix à l'unité de poids, de volume ou de conditionnement de la marchandise transportée ; frais inhérents à la navigation ; droit de « chapeau » du capitaine¹⁰² ; durée du voyage ; coût du chargement et taxes pour temps dépassé ou « surestarie »¹⁰³. La détermination du coût du fret résulte également de l'état du marché du cabotage dans le port de chargement et de l'existence ou non de fret de retour pour les bâtiments qui cherchent à éviter une circulation sur lest (à vide). Le choix du cabotage repose donc sur une compétitivité tarifaire délicate à mesurer.

L'indigence du réseau routier invite également à préférer la mer. Des producteurs de fruits de la région de Hyères réclament, en 1760, la réparation rapide d'un pont et d'une route afin d'accéder « au port de Giens »¹⁰⁴. Pour ces producteurs, le transport terrestre présente de fortes contraintes :

« alors que la mer permet la facilité et l'économie du transport, le transport par charrette réunit contre nous et les dépenses énormes et le risque du froid auquel les oranges sont exposées en route »¹⁰⁵.

96

102 Le capitaine bénéficie d'un droit nommé « cape », « chape » ou « chapeau » dont le montant est fonction du nombre de tonneaux de marchandise embarqués. Voir Patrick Boulanger, « Salaires et revenus des équipages de navires marchands provençaux durant le XVIII^e siècle », *Provence Historique*, 1980, t. XXX, fasc. 122, p. 421-422.

103 L'estarie ou « starie » est la durée du séjour au port prévue dans le contrat de nolisement passé entre le capitaine et l'affrèteur pour charger ou décharger le navire. Voir *Nouveau glossaire nautique d'Augustin Jal*, op. cit., (article « estarie »). Si, pour une raison quelconque, la durée accordée pour rester au port est dépassée, un délai supplémentaire ou surestarie est envisagé, avec versement d'une indemnité journalière par jour d'immobilisation du bâtiment. Ainsi, dans le contrat passé à Alexandrie, le 5 août 1754, le capitaine caravanier François Jouglas, de La Seyne, nolis sa barque *Saint-Antoine de Padoue*, « à Cristadolo, marchand grec de Metelin, et lui accorde pour tout le présent voyage, 50 jours d'estarie comptables d'aujourd'hui et cinq jours de surestarie payables journallement à dix piastres de quarante paras par jour », SHDMT, 1R18, Alexandrie, main courante, 5 août 1754, f^o 8739. Les questions de surestaries sont souvent, comme celles relatives au paiement des nolis auquel elles sont associées, objets de litiges et de contestations dont on trouve trace dans les registres d'amirautés ou sous forme de sommation de déchargement dans les actes notariés, ainsi que dans les papiers de chancelleries et consulats. Ainsi, en 1720, le lieutenant de l'amirauté de Toulon condamne des marchands toulonnais à payer 40 livres pour huit jours de surestarie à un patron de San Remo. Voir Patricia Payn-Échalier, *Les Marins d'Arles à l'époque moderne*, Aix-en-Provence, Publications de l'université de Provence, 2007, p. 80. Cependant, des contrats peuvent aussi désigner le capitaine comme responsable du chargement ou du déchargement du navire ; si le temps accordé pour le faire n'est pas respecté, c'est lui qui est pénalisé car le retard peut être préjudiciable à l'affrèteur propriétaire, notamment mais pas seulement, de marchandises périssables (des fruits qui peuvent se gâter, du sel s'humidifier ou du blé s'échauffer...).

104 Archives communales de Hyères, BB4, 27 avril 1760.

105 Arch. com. Hyères, 3F 10-7. Fruits.

En 1835, transporter des oranges de Hyères à Marseille demandait encore deux jours en charrette, en couchant sur le plateau de Signes, contre une demi-journée par les « routes humides »¹⁰⁶.

Si le rapport cabotage-roulage semble décisif, en particulier pour les micro-entrepreneurs qui animent les modestes localités littorales, les études approfondies et globales manquent pour suivre l'évolution des coûts du transport maritime et établir les nécessaires comparaisons avec le transport terrestre – dix à vingt fois plus élevé que la voie maritime ? –. Une augmentation semble se percevoir après la guerre de Sept Ans, mais il conviendrait de considérer l'évolution des nombreuses composantes qui interviennent dans la détermination du coût du fret.

Attentif à la libre circulation le long des littoraux du Languedoc et de Provence, Fabry, directeur de l'arsenal de Toulon, se plaisait à rappeler la place essentielle dévolue au petit cabotage dans l'économie régionale, sinon nationale :

Les petits ports de la côte, depuis Agde jusqu'à Gênes, ont un commerce particulier, écrit-il à Versailles en 1775. Ils font également leur demande pour le transport des blés, des huiles, des soies d'Italie pour les manufactures de Lyon et pour tous les objets de consommation et d'industrie. Ce commerce n'est pas le moins intéressant : c'est, pour ainsi dire, le père nourricier des provinces méridionales et même de l'intérieur, soit pour l'importation, soit pour l'exportation¹⁰⁷.

« Père nourricier » : peut-on mieux qualifier cette activité et rappeler combien le cabotage est l'outil des « interdépendances économiques »¹⁰⁸ ?

L'intense circulation des caboteurs participe également à la modification des usages de certains rivages, voire à la transformation socioéconomique de plus lointaines contrées. Par ses fonctions de concentration et de redistribution, le cabotage a contribué, au cours des XVII^e et XVIII^e siècles, à remodeler l'organisation du littoral de la France méditerranéenne, comme de celui de l'Italie méridionale.

La fonction de concentration répond aux besoins d'un puissant marché de consommation. Sur les flux du quotidien qui participent à la diffusion

¹⁰⁶ Gilbert Buti, « Marseille et les fruits du littoral provençal au XVIII^e siècle », dans Patrick Boulanger et Guy Durand (dir.), *Les Fruits en Méditerranée. Fruits secs et fruits frais de l'Antiquité à nos jours*, Marseille, Chambre de commerce et d'industrie de Marseille-Provence, à paraître.

¹⁰⁷ Arch. Nat., B 3. 690, f^o 92.

¹⁰⁸ Cette expression, valable pour l'espace méditerranéen, est empruntée à Pierre Jeannin, « Les interdépendances économiques dans le champ d'action des Hollandais, XVI^e-XVIII^e siècles », dans Philippe Braunstein et Jochen Hoock (dir.), *Marchands du Nord. Espaces et trafics à l'époque moderne*, Paris, ENS, 1996, p. 298-321.

des « choses banales » (Daniel Roche) que sont bois à brûler, « terrailles », châtaignes, pierres, sable, cendres..., se superposent à Marseille comme à Gênes ou Barcelone des trafics structurels interrégionaux : ici les « bleds de mer », là les « flottes de l'huile » destinées aux savonneries. Cette navigation assure également un drainage conjoncturel de marchandises lors de l'armement des grandes escadres dans les ports de guerre : à l'animation de *La darse vieille* de Toulon, au moment de l'expédition de La Galissonnière contre Mahon¹⁰⁹, répond l'intensité des préparatifs de « l'expédition secrète » au printemps 1798¹¹⁰ grâce aux ressources de l'arrière-pays.

Cette navigation caboteuse participe aussi, comme transport relais, à la concentration de marchandises dans le cadre du système colonial pour composer les cargaisons des flottes à destination des Îles françaises d'Amérique ou de l'océan Indien, et pour redistribuer les produits coloniaux (café, cotonnades, sucre, indigo) stockés dans les magasins et les entrepôts.

98 Ce rôle, en rien original mais fondamental pour le fonctionnement des grands ports et, au-delà, pour toute la vie économique régionale, se retrouve à Barcelone après l'ouverture américaine de 1774, et, sur les rives du Ponant, à Lorient pour le service de la Compagnie des Indes¹¹¹, à Nantes¹¹² ou à Saint-Malo¹¹³. La grande place, qui dispose d'un profond arrière-pays de production et d'un vaste avant-pays maritime de circulation, éveille des mouillages, assure le fret de retour en ouvrant ses entrepôts aux bâtiments venus des ports voisins, et utilise les services de leurs flottes – lorsqu'elle n'en possède pas une large part – pour satisfaire de pressantes demandes¹¹⁴.

Les hommes du cabotage

À la variété des trafics cabotiers répond la complexité du monde des entrepreneurs. De même que le commerce transocéanique ne saurait masquer

109 Voir le tableau de Joseph Vernet (1756).

110 Gilbert Buti, « Des convois pour l'expédition d'Égypte », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 57, décembre, 1998, p. 173-205.

111 Gérard Le Bouëdec, « Les approvisionnements de la Compagnie des Indes (1737-1770). L'horizon géographique lorientais », *Histoire, Économie et Société*, 1982, n° 3, p. 377-412.

112 Jean Meyer, « Nantes au xvi^e siècle. Tentative de mise en situation », dans Philippe Masson et Michel Vergé-Franceschi (dir.), *La France et la mer au siècle des grandes découvertes*, Paris, Tallandier, 1993, p. 91-126.

113 André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, PUR, 1997, 2 vol.

114 On songera à la mobilisation des flottes provençales lors de la crise frumentaire andalouse de 1753. Voir Charles Carrière et Gilbert Buti, « Crise frumentaire et commerce international au xviii^e siècle : Marseille et la crise andalouse de 1753 », dans Jean-Louis Miège (dir.), *Les Céréales en Méditerranée. Histoire, Anthropologie, Économie*, Marseille, CNRS Éditions, 1993, p. 109-128.

le cabotage, la figure du négociant, à la fois armateur, banquier, assureur, voire industriel, que l'on rencontre aussi dans le monde du grand cabotage, ne saurait occulter celle des micro-entrepreneurs, hommes de la mer ou non, qui constituent la trame du tissu socioéconomique des populations littorales. La diversité dans la propriété de l'outillage nautique se retrouve dans les investissements exigés par les affaires maritimes. Le schéma est relativement simple pour les gros entrepreneurs des grandes places portuaires. En effet, pour organiser leurs expéditions, les négociants utilisent des bâtiments dont ils sont tout ou partie propriétaires et, après concertation avec d'éventuels partenaires, ils confient les détails des opérations à un capitaine de toute confiance.

En l'absence de tels hommes d'affaires, les propriétaires du bâtiment ou « participes », qui veulent l'exploiter, forment une entreprise commerciale dite « société », « compagnie », ou « colonne », selon le modèle génois, avec apport de capitaux *au prorata* du nombre de parts ou quirats. Dans la collecte de fonds pour la construction de l'outil de travail et la préparation des opérations marchandes, les patrons et « marchands marinières » mobilisent les avoirs des associés et ont recours au prêt à la grosse aventure, dit encore « à retour de voyage ». À côté du capitaine ou patron de l'embarcation, qui possède souvent des quirats, les autres associés, intégrés ou non au monde de la boutique et de l'échoppe, sont des personnes « de bonne moralité » unies par la parenté, la confession ou la proximité de résidence, critères qui peuvent naturellement se recouper. De telles formules rapprochent des associés sans liens directs avec la mer (nobles, financiers, officiers, bourgeois et bourgeois, ecclésiastiques), ou des partenaires de faible envergure, qui seuls n'accéderaient pas au jeu de l'échange bien que n'étant pas totalement étrangers aux affaires maritimes (voiliers, charpentiers, cordiers, calfats, tonneliers, bouchonniers, verriers). Force est de constater que ce milieu de petits entrepreneurs reste méconnu, tout comme le sont les liens qui les unissent ou non aux marchands et négociants. Certes, une partie de ceux-ci assurent dans les grands ports directement la fonction de cabotage. Est-ce le cas dominant ? Se pose aussitôt la question des rapports entre les transporteurs et les marchands ou « chargeurs », pour employer un terme contemporain. Ces derniers laissent-ils un degré d'autonomie aux entrepreneurs des transports, particulièrement dans les ports d'armement spécialisés au cabotage ?

Toutefois, des entreprises de cabotage ne considèrent pas toujours leur bâtiment comme un simple instrument de transport. Elles l'intègrent dans un ensemble économique plus prestigieux, à savoir celui du commerce quand les marchandises sont la propriété de ceux qui les mettent en mouvement, c'est-à-dire lorsqu'elles sont transportées en spéculation¹¹⁵. En effet, d'aucuns achètent,

115 Robert Richard, « Le navire : un type d'entreprise négligé par les historiens économistes », *Revue dunkerquoise d'Histoire et d'Archéologie*, n° 2, 1988, p. 205-226.

pour leur propre compte ou en association, des marchandises et utilisent tout ou partie de leurs bâtiments pour aller les vendre sur les places voisines. De manière plus complexe, il peut s'agir d'une entreprise mixte placée sous la houlette d'un seul dirigeant. C'est le cas du patron ou capitaine de barque qui achète des vignes ou une pinède, et qui utilise son bâtiment pour assurer le transport et la vente de sa production, aux côtés de celles d'autres producteurs dépourvus de bâtiments de mer. Inversement, mais peut-être moins fréquemment, un cultivateur propriétaire acquiert une embarcation ou de nombreuses parts de celle-ci, et devient armateur pour distribuer plus aisément ses productions agricoles. Ainsi en est-il des propriétaires d'importants vignobles du Cap Corse qui, étant leurs propres armateurs, vont, sur leur tartane ou felouque personnelle, vendre à Livourne ou à Civitavecchia du vin, de l'huile, du bois, des écorces de chêne, des cédrats et ramènent en échange des ustensiles, des denrées alimentaires et des matériaux de construction. Une fois les échanges effectués, l'équipage – patron en tête – reprend les travaux des champs et prépare le prochain chargement. Ces pratiques, qui associent travaux agricoles et activités caboteuses, rappellent les rapports complexes établis entre les zones littorales et la mer. Par là, elles soulignent indirectement la pluriactivité des populations côtières¹¹⁶.

Cette pluriactivité, mais d'un contenu différent, se retrouve chez les caravaniers. En effet, les campagnes caravanières combinent souvent, dans le changement d'échelle que représente cette forme de cabotage, des opérations d'une grande complexité. La faiblesse des pièces comptables disponibles ne favorise guère, il est vrai, leur transparence. Néanmoins, nous pouvons en entrevoir un certain nombre. Si le nolisement des caboteurs à des affréteurs ottomans (turcs, maures, juifs et chrétiens) apparaît comme l'action essentielle, sinon la raison d'être du voyage à l'aventure, nous saisissons un enchevêtrement de combinaisons où se mêlent des opérations de commerce et des actes de crédit sous la forme de prêts de diverses natures (grosse aventure, hypothèque maritime, dépôts à intérêt...) ¹¹⁷. Dans ces conditions, à l'image des pratiques génoises et catalanes, qui servent sans doute de modèles aux Provençaux, et dans une moindre mesure aux gens de Raguse, la distinction entre armement et négoce tend à s'estomper. Qui plus est, l'entrepreneur ne s'identifie pas à une seule entreprise mais s'intéresse à plusieurs types d'entreprises de nature complémentaire (construction, commerce, armement, banque).

¹¹⁶ Gilbert Buti, « Gens de mer et du terroir : capitaines-vignerons et marins-forestiers de la France méditerranéenne au XVIII^e siècle », dans Gérard Le Bouëdec, François Ploux, Christophe Cérino, Aliette Geistdoerfer (dir.), *Entre terre et mer. Sociétés littorales et pluriactivités (XV^e-XX^e siècles)*, Rennes, PUR, 2004, p. 147-161.

¹¹⁷ G. Buti, *Activités maritimes et gens de mer à St Tropez...*, op. cit., p. 527-602.

Dans ce monde pluriel des entrepreneurs de la mer émerge la figure du capitaine, patron ou maître de barque. Par les actions menées, les responsabilités endossées et les résultats obtenus, ce groupe, si hétérogène soit-il, a un pied dans celui de la marchandise, sinon du négoce. Dans les petits ports d'armement, comme La Ciotat, La Seyne, Sestri, Savone, Mataro ou Bagur, nous croisons des patrons et maîtres au petit ou au grand cabotage, qui accèdent au rang de capitaines au long cours. Après quelques années de navigation, d'aucuns renoncent « au métier de la mer pour vivre bourgeoisement », et participent ainsi au renouvellement de l'élite entrepreneuriale des grandes cités maritimes.

Cabotage et espaces littoraux

Le fourmillement des « bazars ambulants » et autres colporteurs des mers participe également au remodelage de rivages, voire à la transformation de plus lointaines contrées. Ainsi, le trafic de l'huile d'olive, par caboteurs liguriens, napolitains, siciliens et provençaux à destination du marché marseillais, a stimulé l'économie calabraise alors que les pratiques de l'agriculture de subsistance y paraissaient bloquées¹¹⁸. Le transport des « barilles », ces soudes végétales présentes à l'état naturel le long des côtes espagnoles et utilisées par les savonneries marseillaises, ont orienté ce liseré littoral ibérique vers une agriculture spéculative d'exportation, et en un demi-siècle l'espace cultivé a été multiplié par deux entre Alicante et Valence¹¹⁹. La facilité du transport du vin par caboteurs « vinaitiers » n'est pas étrangère à la conquête de certains espaces littoraux par des vignobles sous forme de « vignes épaisses », c'est-à-dire non complantées, et tournées vers la commercialisation : les vignobles de Bandol, d'Ollioules ou de Saint-Tropez alimentent ainsi en « vin de barque » de nombreux caboteurs dans la seconde moitié du XVIII^e siècle alors que la route, trop coûteuse, ne paraît guère propice à cette diffusion. Comme le constate à juste titre le préfet du Var, Joseph Fauchet, pour la vigne « le voisinage de la mer est la situation la plus commode à la vente »¹²⁰. Un constat analogue pourrait être dressé en Languedoc où le petit cabotage n'est pas étranger à l'orientation agricole de certains terroirs littoraux ; ainsi, selon un observateur, vers 1780 « presque tous les domaines voisins de la mer furent bientôt plantés en vignes »¹²¹.

118 Biagio Salvemini et Maria-Antonietta Visceglia, « Pour une histoire des rapports économiques entre Marseille et le sud de l'Italie au XVIII^e et au début du XIX^e siècle », *Provence historique*, 1994, t. XLIV, fascicule 177, p. 321-366.

119 Nicole Bardiot, *Du sale au propre. Marseille et la soude au siècle des Lumières*, Paris, ADHE, 2001, p. 91-98.

120 Joseph Fauchet, préfet, *Statistique générale de la France. Département du Var*, Paris, s.n. an X, p. 214-218.

121 Cité par L. Dermigny, *op. cit.*, p. 33, note 2.

Le cabotage ne saurait pourtant être considéré seulement en terme de concurrence avec les autres moyens de circulation. Il s'encastre souvent, à l'échelle locale, nationale ou internationale, dans un ensemble complexe d'échanges et constitue le segment maritime d'un transport plurimodal. Dans le trafic des bois de marine vers la Provence se combinent les charrois – du Dauphiné, de la Bourgogne, de la Champagne ou de l'Alsace – pour atteindre la voie fluviale, le flottage sur le Rhône et, à partir d'Arles, le cabotage par allèges à fond plat des pièces de bois vers les grands chantiers navals de Marseille, La Ciotat, La Seyne et Toulon¹²². Le commerce du blé, commerce intermittent par excellence, offre également un modèle de pareilles combinaisons, dans lesquelles les caboteurs assurent une boucle maritime pour acheminer le blé d'Italie vers le bassin de Paris (1726), ou inversement du royaume de France vers celui de Naples (1764), avec, dans les deux cas, Arles comme point de convergence. Dans ce schéma, les ports captent les flux intérieurs et le cabotage s'inscrit, en tant que moyen de transport intermédiaire, dans ces filières d'acheminement qui mobilisent plusieurs modes de transport¹²³. Certains bâtiments à faible tirant d'eau ont une fonction ambivalente et constituent un maillon essentiel dans la chaîne logistique des transports. Ainsi en est-il des allèges arlésiennes qui assurent les liaisons entre Rhône et Méditerranée¹²⁴ et des lahuts de Ligurie qui passent de la mer Tyrrhénienne au Tibre. Pour comprendre ces articulations et le succès de ce « transport maritime intérieur », les calculs des prix de revient s'avèrent une fois encore déterminants.

Enfin, ces opérations occupent parfois une place centrale dans l'articulation des échanges et la mise en relation d'espaces lointains. Songeons à ces entrepreneurs de Saint-Valery-sur-Somme qui, en liaison avec des Languedociens, vont au XVIII^e siècle à Agde et à Sète chercher des vins et eaux-de-vie en réponse aux ordres de marchands et cabaretiers d'Abbeville, de Compiègne et plus encore d'Amiens, desservis par les gribanniers et autres bateliers de la Somme et de l'Oise¹²⁵. Ces micro-entreprises, où les marchands picards transitaires possèdent comme les capitaines languedociens des parts de navires, ne sont en rien exceptionnelles¹²⁶.

122 Gilbert Buti, « Un arsenal méditerranéen et ses aspects forestiers : Toulon au XVIII^e siècle », dans Andrée Corvol (dir.), *Forêt et Marine*, Paris, L'Harmattan, 1999, p. 487-504.

123 André Lespagnol invite à étudier ces filières d'acheminement articulant plusieurs modes de transport par produit et par trafic. Voir son intervention lors de la discussion, dans Denis Woronoff (dir.), *La Circulation des marchandises dans la France de l'Ancien Régime*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1998, p. 172-173.

124 P. Payn-Echalier, *Les Marins d'Arles...*, *op. cit.*, p. 88-126.

125 Jean-Claude Gaussent et Robert Richard, « Un aspect du commerce maritime sétois au XVIII^e siècle : l'exportation des vins et eaux-de-vie par des bâtiments du Nord », *Bulletin du Centre d'histoire des Espaces atlantiques*, Université Bordeaux III, 1987, p. 85-135.

126 A. Cabantous, A. Lespagnol et F. Péron (dir.), *Les Français, la terre et la mer (XIII^e-XX^e siècles)*, *op. cit.*, p. 300-321.

Elles occupent un segment dans une boucle de distribution reliant les producteurs de Languedoc aux consommateurs de Picardie, de Champagne et des confins nord-est du royaume, où tel officier languedocien en service a mis à la mode la clairette et le muscat. Assurément, « quelque chose d'humain palpite dans ce commerce », dans ces trafics discrets en marge des grandes entreprises¹²⁷.

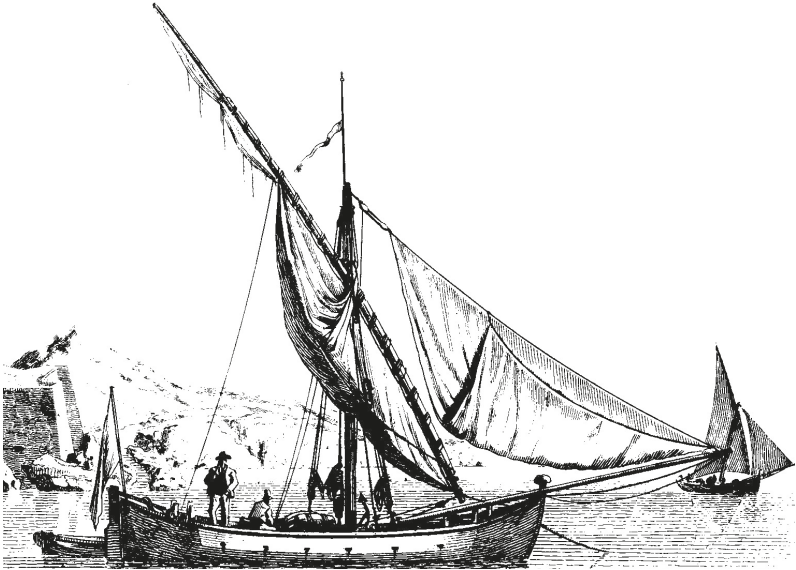
Aux XVII^e et XVIII^e siècles, le cabotage, avec ses diverses facettes et ses multiples composantes, a participé à la construction de véritables complexes portuaires. Certes, nous nous trouvons alors dans « les grandes heures » du cabotage en Méditerranée, avant que n'interviennent le reclassement des puissances politiques au milieu du XIX^e siècle et la diffusion de techniques nouvelles à la fin de ce siècle (navire à vapeur, chemin de fer et camion-citerne). Ces transformations, qui ont bouleversé les conditions de « l'économie de la circulation », sans anéantir le cabotage, n'ont pas manqué de rejaillir sur le tissu socioéconomique des littoraux et des arrière-pays de production.

Ce tableau, qui reste inachevé par bien des aspects comme le souligne l'appel à de nombreux compléments d'enquête, montre néanmoins la complexité de cette navigation et la diversité des domaines à approfondir en procédant à des changements de focales pour saisir le fonctionnement des marchés et les dynamiques sociales. L'étude minutieuse des trafics intermédiaires entre les ports permet d'approcher l'organisation spatiale et économique liée au cabotage, de mettre en évidence les constructions portuaires avec des constellations ou des grappes de petits ports – voire de simples mouillages –, parfois inféodés au grand port voisin, mais souvent émancipés de celui-ci et animés par des micro-entrepreneurs locaux qui sont autant d'acteurs discrets mais fondamentaux pour les économies littorales.

Cependant, grand ou petit, mondial ou local, chaque port conserve ses traditions, ses particularités, son identité. L'horizon des échanges, la dimension des flottes, la composition du fret, la diversité des circuits, les types d'armement reflètent les capacités économiques de chacun et les stratégies de leurs hommes d'affaires. Par les capitaux accumulés, les réseaux constitués et l'expérience de la mer, « la navigation à la côte » apparaît, en bien des cas, comme le socle d'entreprises ouvertes à de lointaines cueillettes. En cela, le cabotage n'agit-il pas comme un puissant facteur d'intégration économique ?

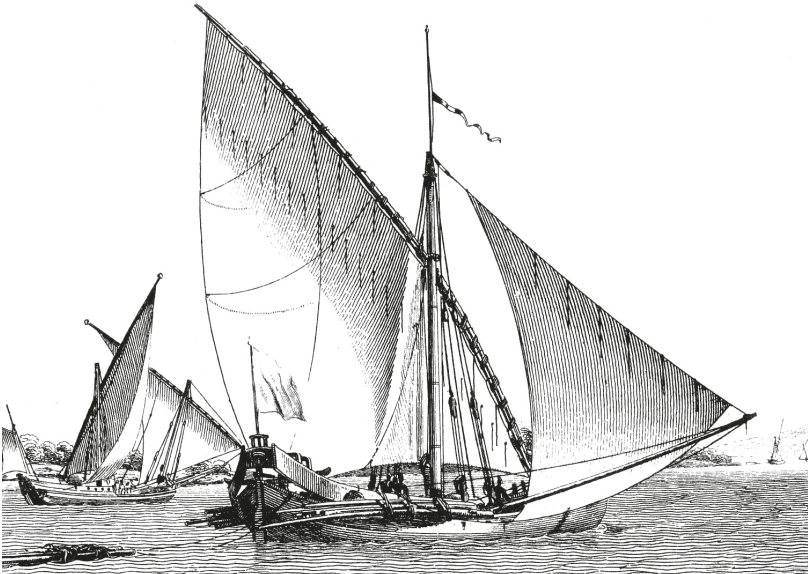
127 L. Dermigny, *Naissance et croissance d'un port : Sète de 1666 à 1880*, *op. cit.*, p. 49.

ANNEXES



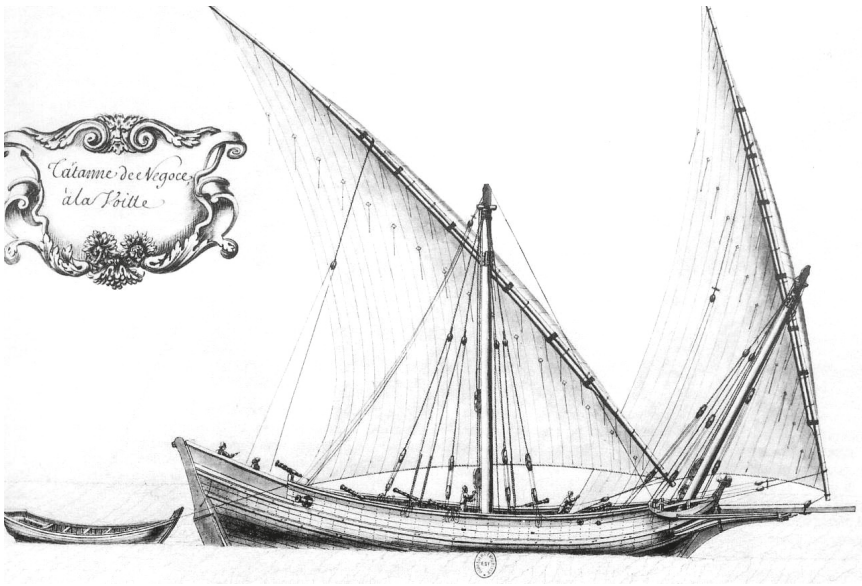
Bateau

Baugean, *Collection de toutes les espèces de batimens de guerre et de batimens marchands qui naviguent sur l'Océan et dans la Méditerranée*, Paris, vers 1810



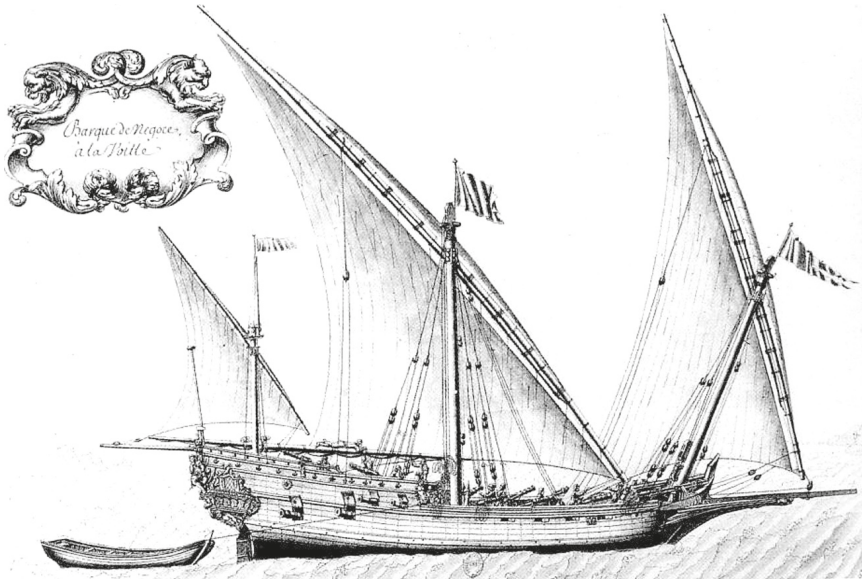
Allege

Baugean, *Collection de toutes les espèces de batimens de guerre et de batimens marchands qui naviguent sur l'Océan et dans la Méditerranée*, Paris, vers 1810



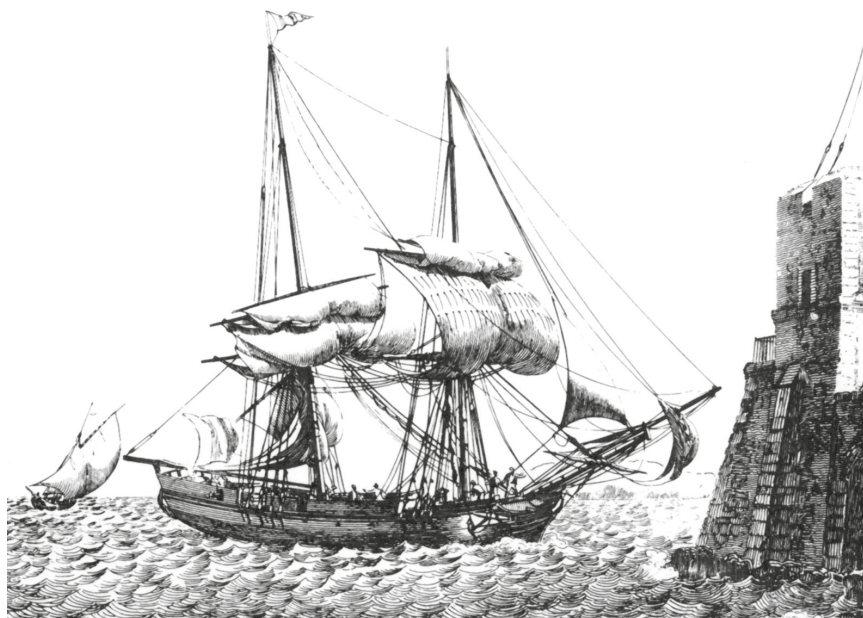
Tartane

Dessins de tous les bastimens qui naviguent sur la Méditerranée, par Jean Jouve, de Marseille, 1679 (Cabinet des Estampes, Bibliothèque nationale, Paris)



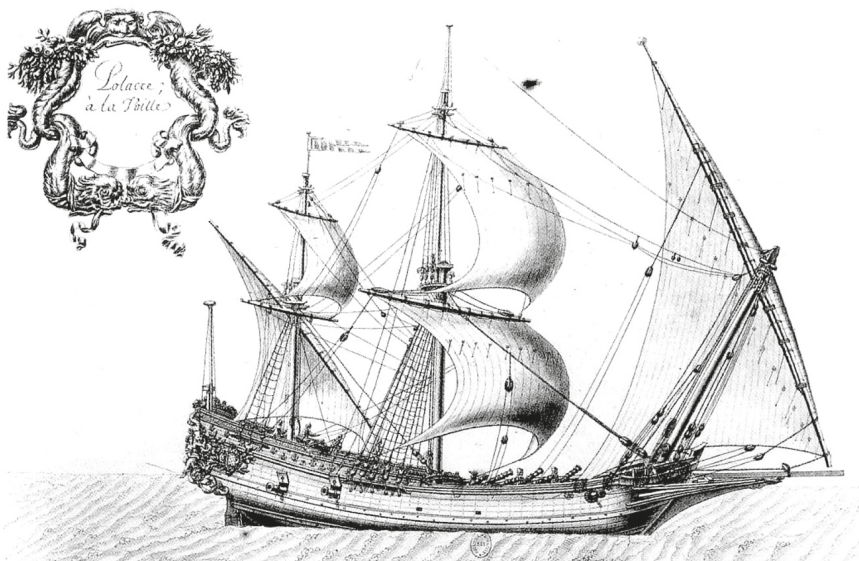
Barque

Dessins de tous les bastimens qui naviguent sur la Méditerranée, par Jean Jouve, de Marseille, 1679 (Cabinet des Estampes, Bibliothèque nationale, Paris)



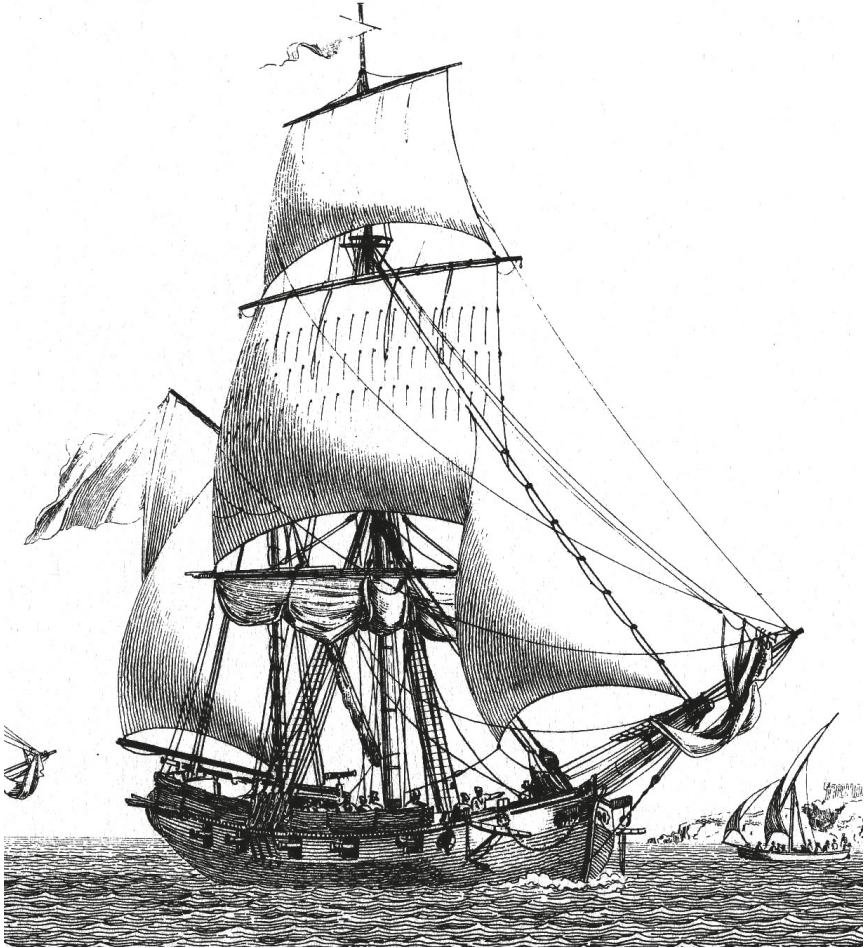
Brigantin

*Baugéan, Collection de toutes les espèces de batimens de guerre et de batimens marchands
qui naviguent sur l'Océan et dans la Méditerranée, Paris, vers 1810*



Polacre

*Desseins de tous les bastimens qui naviguent sur la Méditerranée, par Jean Jouve,
de Marseilles, 1679 (Cabinet des Estampes, Bibliothèque nationale, Paris)*



Bombarde de méditerranée

Baugean, *Collection de toutes les espèces de batimens de guerre et de batimens marchands qui naviguent sur l'Océan et dans la Méditerranée*, Paris, vers 1810

MESURER LES ACTIVITÉS AU CABOTAGE DES NAVIRES NORMANDS À LA FIN DU XVII^e SIÈCLE

André Zysberg

CRHQ et Université de Caen

Les travaux des historiens convergent aujourd'hui depuis une vingtaine d'années pour apprécier le rôle essentiel du cabotage maritime et fluvial dans l'organisation des systèmes d'échanges européens jusqu'au milieu du XIX^e siècle, sinon au-delà, pour les régions qui n'étaient pas encore traversées par le chemin de fer¹. Étudier ce phénomène à l'aide d'outils statistiques est une autre affaire. Les archives anciennes s'y prêtent malaisément. Tout d'abord les petits havres, qui sont exclusivement desservis par le petit et même par le micro-cabotage, sont ignorés, car l'on n'y tenait pas, sauf exception, de registres sur les mouvements de navires. Ensuite, quand ces comptabilités portuaires existent, l'analyse dynamique du trafic maritime se réduit à quantifier les entrées et les sorties. Les circuits des caboteurs, qui font étape à plusieurs reprises, chargent et déchargent sans cesse le long de la côte, restent difficiles à appréhender. Cependant, les fonds d'Amirauté autorisent une approche très intéressante, notamment grâce au croisement des rapports de mer, des rôles d'équipage et des congés. En Normandie, le petit fonds de Touques a permis d'étudier un trafic intense de bois de chauffage et de pommes du pays d'Age, que des heux venaient chercher dans la rivière de Touques pour les conduire à Rouen². J'exploite actuellement celui de Honfleur, très complet, afin d'étudier les conditions de vie et de travail en mer au XVII^e siècle.

À partir de la seconde moitié du XVII^e siècle, les États et les cités portuaires développent des archives de contrôle du trafic maritime, de suivi des mouvements de navires et de gens de mer qui sont plus riches et plus complexes que les

1 Voir pour la France les travaux de Gérard Le Bouëdec, notamment sa synthèse : *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe Atlantique, 1690-1790*, Paris, Armand Colin, 1997. Pour l'approche régionale, voir les recherches de Gilbert Buti sur la caravane provençale, qui part de sa thèse sur les gens de mer et les activités maritimes de Saint-Tropez aux XVII^e-XVIII^e siècles ; voir aussi les recherches de Thierry Sauzeau sur l'Aunis et la Saintonge, dont *Les Marins de la Seudre, du sel charentais au sucre antillais, XVII^e-XIX^e siècles*, La Mothe Achard, 2005.

2 Les heux sont des bâtiments de charge à fond plat et un seul mât utilisés en Normandie et Picardie ; voir le *Nouveau Glossaire Nautique*, Lettre H, Paris, CNRS Éditions, 1992, p. 902-904.

anciens registres de comptabilité portuaire. Ainsi, l'instauration du système des classes en France, vers 1675, a généré un véritable système d'information scripturaire, que les historiens ont longtemps négligé ou ignoré, tant la masse et la complexité des matricules des « quartiers » rebutait les meilleures volontés.

UN DOCUMENT D'UNE GRANDE RICHESSE, L'ENQUÊTE SEIGNELAY

110 Parmi ces sources, une place particulière doit être réservée à l'enquête de 1683-1686. Secrétaire d'État à la Marine de Louis XIV (département ministériel comprenant la marine militaire, la tutelle des gens de mer, le commerce maritime, la pêche, les colonies et en partie la défense du littoral), le marquis de Seignelay fut associé vers les années 1675 aux responsabilités détenues par son père, Jean-Baptiste Colbert, auquel il succéda jusqu'à sa mort subite en 1690. C'est sous le patronage de Seignelay, serviteur exigeant de l'État royal, toujours avide d'informations, que fut réalisé un document remarquable, dont une copie manuscrite est conservée à la Chambre de commerce de Dunkerque³. Ce registre de 285 folios est nommé « Rolle général des Bastimens de mer employés au commerce contenant en dix colonnes leurs noms, ceux des propriétaires, capitaines maîtres et patrons qui les naviguent, combien lesdits bastimens portent de tonneaux, le nombre de canons et pierriers dont ils sont armez, le nombre de leurs équipages, le temps auquel ces bastimens ont esté construits et le lieu, avec les divers voyages qu'ils ont fait pendant les années 1683, 1684, 1685 et 1686, le tout divisé par départemens, suivant l'ordre des classes ». Une vingtaine d'années après l'inventaire de 1664, cette enquête fait le point sur l'ensemble de la flotte de commerce et de pêche du royaume de France. Sa structure montre que le « Rôle » de 1686 n'est plus mis en œuvre par les sièges d'Amirauté, mais par l'administration des classes relevant du secrétaire d'État à la marine royale. Il est probable néanmoins que les officiers d'Amirauté, qui détenaient les registres de congé et d'autres papiers, ont dû collaborer à cette entreprise.

Alors qu'en 1664 le pouvoir royal se souciait surtout de procéder à l'inventaire des « bastimens de mer propres à esquiper en guerre et marchandises », en négligeant de considérer la « poussière navale », il s'agit cette fois de dénombrer les bâtiments et les équipages, y compris les plus petits bateaux, en signalant leurs moindres activités, comme la pêche côtière et le petit cabotage, voire le trafic des rivières aussi loin que la marée s'y fait sentir. Néanmoins, le contenu du document de 1686 est nettement plus sec que celui de 1664, notamment quand celui-ci décrivait les dimensions, les formes et le grément des navires. Le recrutement des matelots pour les vaisseaux du roi, devenu une priorité, constitue le principal motif de la confection du rôle de 1686 : de quelles ressources

3 Archives de la Chambre de commerce de Dunkerque, série B19, n° 2787.

humaines l'État royal pouvait-il disposer en cas de conflit ? En toile de fond, le contexte politico-religieux du royaume joue un rôle certain. En mai 1686, six mois après la Révocation de l'édit de Nantes, la correspondance entre Seignelay et l'intendant de la base navale de Rochefort montre également la crainte d'une « désertion » massive vers la Hollande et l'Angleterre des marins protestants, qui étaient nombreux en Poitou, Aunis et Saintonge. L'avis de l'intendant, Pierre Arnoul, paraît rassurant à cet égard. Néanmoins, si les chiffres apocalyptiques annoncés plus tardivement par Vauban étaient sans doute très au-dessus de la réalité, le pouvoir royal tenait à faire le point. Ce problème justifie aussi la commande de l'enquête de 1686 et son exceptionnel caractère rétrospectif. Autre probabilité complémentaire, le patron de la Marine voulait obtenir une pesée globale de la flotte marchande française dans le contexte de la rivalité croissante avec l'Angleterre et les Provinces-Unies. Cependant, ce qui étonne, c'est le caractère très complet et très soigné du « Rolle » de 1686, se situant au-delà de la liste ou du dénombrement, car il s'agit d'un véritable recensement, navire par navire, selon un canevas unique d'un bout à l'autre du document, qui contient des données précises sur la trajectoire de tous les types de bâtiments de mer et d'estuaire à l'échelle du royaume.

Signalé discrètement par les historiens depuis au moins une trentaine d'années, ce document a déjà été utilisé⁴. Néanmoins, ces recherches sont loin d'avoir épuisé le contenu d'une enquête, qui permet de suivre sur quatre années chacun des navires répertoriés pour l'ensemble de la flotte marchande française vers la fin du XVII^e siècle. Je propose ici d'en tirer une étude régionale sur la Normandie, qui complète des essais antérieurs sur ce sujet⁵. Je voudrais également exposer la

4 Le découvreur de cette source est Paul Jean Charliat, auteur de plusieurs articles sur la flotte de commerce française des XVII^e-XVIII^e siècles, qui sont parus au cours des années 1930. Les enquêtes de Colbert et Seignelay ont surtout été étudiées par Michel Morineau, pionnier de l'histoire maritime. Voir « Flotte de commerce et trafic français en Méditerranée au XVII^e siècle (jusqu'en 1669) », dans *XVII^e siècle*, 1970, p. 135-171 ; et aussi : « La marine de commerce française de Colbert à Seignelay », dans Joël Cornette et Henri Méchoulan (dir.), *L'État classique, 1652-1715*, Paris, Vrin, 1996, p. 239-259. Pour l'étude comparée des enquêtes de 1664 et 1686, outre les publications de Michel Morineau, voir Laurier Turgeon (dir.), « Colbert et la pêche française à Terre Neuve », dans R. Mousnier (dir.), *Un nouveau Colbert, Actes du Colloque du Tricentenaire*, Paris, SEDES, 1985, p. 255-268.

Christian Pfister a également signalé le registre de Dunkerque, qui est susceptible de multiples approches, notamment pour l'étude de la construction navale. Voir sa thèse sur *Ports, navires et marchandises à Dunkerque (1660-1792)*, Dunkerque, 1985 ; et son dernier livre, *Constructeurs, charpentiers et navires à Dunkerque du XVII^e au XX^e siècle*, Dunkerque, Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie, 2002.

5 Il n'est pas possible de rappeler ici la bibliographie sur l'histoire maritime de la Normandie à l'époque moderne. Citons seulement un ouvrage récent, qui pose la problématique et apporte nombre de références : *Les Ports normands : un modèle ?*, Éric Wauters (dir.), Mont Saint-Aignan, Publications de l'Université de Rouen, 1999.

méthode d'exploitation que j'ai mise au point après bien des tâtonnements, qui pourrait initier l'analyse intégrale de ce document en suivant le même modèle, y compris la prise en compte des voyages entre 1683 et 1686⁶.

L'exploitation approfondie du registre de 1686 nécessite la confection d'une base de données relationnelles, car la complexité et la richesse de ses informations constituent un frein pour ceux qui en sont restés à la fiche bristol, voire au tableau *Excel*. Nous allons montrer qu'il est possible, à partir d'un modèle de données très proche de la structure du document, d'obtenir des résultats en excluant tout programme spécifique, tout codage préalable, et en évitant la redondance de l'information. À cet effet, nous avons utilisé un logiciel standard de gestion de fichiers relationnels, *Access* en l'occurrence.

LA MÉTHODE D'EXPLOITATION AU MOYEN D'UNE BASE DE DONNÉES RELATIONNELLES

112

On part du document. Le « Rôle » de 1683-1686 est divisé en « départements ». Ce découpage ne correspond plus aux sièges particuliers des Amirautés qui étaient ceux de l'enquête de 1664, alors que le maillage des quartiers a commencé à se mettre en place depuis les années 1670-1680. Avec le « département », nous avons affaire à une division intermédiaire par rapport aux grandes intendances navales. Dans chacun de ces départements, les ports constituent l'échelon de base, depuis ceux des plus grandes cités jusqu'aux plus modestes havres.

La Normandie est éclatée entre trois départements :

- celui de Dieppe, avec Ault, Le Tréport, Dieppe, Saint-Valery-en-Caux et Fécamp ;
- celui du Havre, avec Le Havre et Rouen, qui est associé à Caudebec et Quillebeuf ;
- celui de Basse-Normandie, avec plus d'une douzaine de ports entre la rive gauche de l'estuaire de la Seine et la baie du Mont-Saint-Michel.

Le contenu du document est très homogène. Chaque feuille contient une matrice d'une vingtaine de lignes et de dix colonnes. Chaque ligne correspond à un bâtiment, qui est désigné par son nom et celui de son principal propriétaire ou capitaine (ces deux personnes ne sont pas distinguées). La qualité des données sur les bâtiments est indéniable : des bateaux de 2 à 3 tonneaux sont signalés aussi complètement que des vaisseaux de 200 à 300 tonneaux. Les six premières colonnes donnent les principales caractéristiques du navire :

6 Voir André Zysberg, « De Honfleur à Granville, bâtiments de commerce et de pêche au cours de la seconde moitié du XVII^e siècle », dans *Recueil d'études offert à Gabriel Désert, Annales de Normandie*, 1992, p. 201-224 ; et « La flotte du Havre en 1664 et 1686 », dans *Les Normands et les Amériques, Cahiers havrais de recherche historique*, 1993.

son nom, celui du capitaine ou des propriétaires, le port en tonneaux, le nombre de canons et pierriers, l'effectif de l'équipage, enfin l'année et parfois de lieu de construction.

À titre d'exemple, voici une ligne concernant Coutances :

La Bonn'aventure Guillaume Grandin 12 tonneaux 4 hommes (construit) en 1676

Cas de figure très courant, l'exploitation de ces données sur les navires ne pose aucun problème.

Les quatre colonnes suivantes concernent les « voyages » accomplis par chaque bâtiment en 1683, 1684, 1685 et 1686. Il est donc possible de suivre la carrière d'un navire sur une durée de quatre années. Si ce document est presque muet au sujet des cargaisons, il est plus explicite au sujet de la pêche, qui apparaît sous toutes ses formes, y compris la « pesche des baleines ». S'agissant de la destination au commerce, le document de 1686 peut mentionner un pays étranger (l'Écosse, l'Espagne, l'Angleterre, la Suède), des archipels ou des îles (les « Isles de l'Amérique », les Canaries, « Grenezé » ou Guernesey, « Gerzé » ou Jersey), une province française (la Bretagne, la Picardie) et surtout des localités dont l'orthographe est plus ou moins phonétique. Le cas des ports anglais est réjouissant : « Plemus » pour « Plymouth » et ce « Neufchastel », que j'avais déjà rencontré dans les papiers de l'Amirauté de Honfleur, qui n'est autre que Newcastle...

Quand il s'agit de trajets commerciaux à long rayon d'action, le plus fréquemment un seul voyage est mentionné : en 1686, le *Don de Dieu*, un vaisseau de 70 tonneaux est parti de Honfleur pour aller à Marseille. Deux ou trois destinations peuvent cependant figurer au grand cabotage : Le *Roi David*, vaisseau de Rouen jaugeant 100 tonneaux, est allé en 1686 en Écosse et à la Rochelle. C'est plus compliqué pour le petit cabotage. Par exemple, une barque de 14 tonneaux nommée *L'Espérance*, qui était attachée au port de Caen, a accompli 5 voyages en 1683 : 3 au Havre, 1 à Cherbourg et 1 à Isigny ; 3 voyages en 1684, dont 1 à Dives et 2 au Havre ; 6 voyages en 1685 : 3 à Dives, 1 à Isigny et 2 au Havre ; 7 voyages en 1685 : 1 au Havre, 4 à Dives et 2 à Touques. Le même bâtiment peut desservir des localités normandes très proches de son port d'attache et, la même année, joindre des points éloignés, comme Bayonne ou Hambourg. Le terme de voyage se décline presque toujours au pluriel s'il s'agit de cabotage, d'autant qu'une même année un navire opère souvent de multiples rotations, soit vers la même destination, soit pour des trajets différents. Le nombre des voyages est très variable d'une année sur l'autre. Toutes les combinaisons sont possibles, qui confirment ici le caractère polymorphe et pluridirectionnel du cabotage. Cette information foisonnante ne se retrouve pas dans la totalité du document. Il y a des lacunes.

Les voyages des navires du département du Havre sont uniquement connus pour l'année 1686, tandis que les colonnes relatives aux voyages du département de Dieppe ne contiennent aucun renseignement, sauf pour les bâtiments qui vont à la pêche. Enfin, tous les navires ne naviguent pas sans interruption au cours des années 1683-1686 : certains ne sont pas armés durant une ou deux années, d'autres disparaissent pour diverses raisons (nauffrage, capture par un corsaire, destruction par le propriétaire), d'autres encore ne sont mis à l'eau qu'en 1685 ou 1686.

Comment l'exploitation de 1683-1686 peut-elle prendre en compte toutes ces informations ? En refusant de choisir au préalable ce qui sera utile et ce qui sera laissé de côté. Je récuse les opérations mutilantes que les historiens bien intentionnés ont fait subir autrefois aux sources, sous le prétexte que tout devait tenir sur une carte à 80 colonnes... Tout a été saisi en clair, même si la graphie des noms de lieu est modernisée. La difficulté principale tient à la structure de la source, qui rend impossible l'adoption d'une grille unique. Il faut donc recourir à un modèle relationnel.

114

J'ai dessiné une base de données, qui comprend initialement 5 fichiers ou tables : « Bâtiments », « Voyages en 1683 », « Voyages en 1684 », « Voyages en 1685 » et « Voyages en 1686 ». La première table rassemble tous les renseignements sur un même bâtiment : c'est la quasi-photographie du document d'origine : une colonne équivaut à un champ. Un identifiant, comme un code d'immatriculation, est attribué à chaque bâtiment, comprenant quatre lettres (pour son département) suivies par trois chiffres : celui de *L'Espérance* est « BSNO234 ». Un identifiant est unique, telle une clé, qui permettra d'associer tous les éléments d'information issus des diverses tables où il sera question du même bâtiment. Les quatre autres tables, dotées de la même structure, décrivent les voyages. Il existe autant d'enregistrements dans chacune de ces tables qu'il y a eu de destinations distinctes au cours de la même année. Pour reprendre l'exemple de la barque *L'Espérance*, nous avons ajouté 3 enregistrements à la table « Voyages 1683 » : le premier concerne le voyage au Havre, qui sera noté avec 3 rotations, le second, celui de Cherbourg (1 rotation) et le troisième celui d'Isigny (1 rotation). Dans le cas du vaisseau de Rouen qui est allé en Écosse et à La Rochelle au cours de l'année 1686, il peut s'agir d'un seul voyage ou de deux voyages distincts. Si je veux conserver l'information pour chaque destination explicite, je dois créer deux enregistrements dans la table « Voyages 1686 », l'un pour La Rochelle, et l'autre pour l'Écosse. Chaque enregistrement des tables « Voyages » ne représente donc pas un voyage stricto sensu, mais une destination qui peut être atteinte plusieurs fois la même année. Chaque fiche « Voyages » comprend les éléments suivants : le code identifiant le navire, une destination et sa fréquence ou nombre de rotations. Lorsque le modèle de données a été

conçu et testé, la collecte informatique constitue l'étape la plus longue et la plus délicate : ce n'est en rien une opération mécanique car, selon la qualité du document, il faut souvent faire preuve de discernement⁷.

Après avoir effectué la correction des données, les enregistrements des cinq tables de voyage ou de destination sont reliés à la table des navires, grâce à l'identifiant, le champ qu'ils ont en commun. Il s'agit d'un système relationnel très souple, car les opérations de « couplage » s'effectuent à la demande et peuvent être dissociées de même. Intervient ensuite une phase de traitement, qui utilise à plein régime les capacités du logiciel. On peut donc interroger simultanément les différentes tables, afin d'en extraire des résultats (listes triées, tableaux statistiques) comme si elles ne formaient qu'un seul ensemble d'informations. Par exemple, je veux extraire les principales caractéristiques de tous les bâtiments normands qui ont effectué au moins un voyage en Europe du Nord ; ou encore, je veux construire un tableau croisé sur la fréquence des destinations à partir des ports d'armement. On peut également commander des champs calculés à partir de données se trouvant sur des tables différentes. J'ai ainsi déterminé le nombre total de rotations réalisées en 1683, 1684, 1685 et 1686 par le même navire. J'ai aussi obtenu le nombre global de rotations pour une destination identique et pour l'ensemble des années. Les données passent ainsi d'une table à l'autre sans difficulté. Une seule variable a été remplie par codage après le dépouillement et la constitution des fichiers d'origine. Il s'agit du champ CODEST, qui classe le type d'activité du bâtiment : pêche côtière (PCOT), pêche hauturière (PHAU), chasse à la baleine (PBAL), petit cabotage (PCAB), LGCR (long cours) et indéterminé. Nous avons suivi le traité de Valin pour ce qui concerne la distinction entre grand cabotage, petit cabotage et long cours⁸. Le même bâtiment se livre presque toujours au même type d'activités entre 1683 et 1686. Il arrive cependant, que d'une année sur l'autre, et parfois au cours de la même année, un bâtiment pratique deux activités de type différent. Cependant, l'association entre pêche côtière et cabotage, fréquente dans les régions situées entre Loire et Gironde, comme à l'île d'Yeu, n'est pas

7 Le coût du dépouillement a été financé par le programme recherche du pôle maritime de la MRSH de l'Université de Caen, que dirigent Christophe Boutin et Jean-Louis Lenhoff, que je remercie pour leur aide. La collecte des données a été réalisée par Antoine Dossman, étudiant de master, qui a travaillé avec compétence et minutie. Grâce à lui, les corrections furent minimes. Nous lui manifestons ici notre reconnaissance.

8 Cette distinction entre les trois types de navigation au commerce a été fixée par la loi afin de préciser le niveau de connaissance et d'expérience que l'on pouvait exiger des marins qui demandaient à être reçus capitaines, maîtres et patrons. Voir les commentaires du livre second et du titre premier de l'ordonnance de 1681, qui reprennent les textes antérieurs et postérieurs, par René Josué Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine d'août 1681*, La Rochelle, s.n., t. I, 1766, p. 373-382.

signalée pour la Normandie, ni le lien entre long cours et pêche à Terre-Neuve⁹. On rencontre surtout des navires qui naviguent alternativement au grand et au petit cabotage, comme la *Françoise*, une barque de 35 tonneaux provenant de Cherbourg, qui, en 1685, va une fois à Bordeaux et une fois à Dantzig. Dans ce cas, nous avons ajouté une nouvelle modalité, celle du cabotage mixte (MCAB).

PESÉE GLOBALE DE LA FLOTTE NORMANDE DE COMMERCE ET DE PÊCHE VERS 1685

116

La marine normande de commerce et de pêche compte environ 900 bâtiments et 36 000 tonneaux vers 1685 (voir plus loin la justification de cette estimation), soit 15 % environ de la flotte marchande française à la même époque, proportion qui range la Normandie en queue de peloton, loin derrière les pays du Centre-Ouest (Poitou, Aunis et Saintonge) et la Bretagne, bien après la Guyenne, mais presque au coude à coude avec la Provence, qui la devance malgré tout. Au plan européen, la France reste un personnage modeste, à côté des Provinces-Unies dont la flotte doit atteindre le million de tonneaux vers le dernier quart du xvii^e siècle. Cependant, il est certain que la marine marchande française s'est beaucoup développée en une vingtaine d'années, ses marchands armateurs profitant des incitations de l'État à la construction navale et aussi d'un climat économique favorable, car, en dépit des esprits grincheux qui dénigrent l'œuvre de Colbert et de Seignelay, la flotte française de commerce et de pêche passe de 130 000 tonneaux en 1664 à 240 000 tonneaux en 1686. Même en tenant compte d'un moindre recensement des petits bâtiments en 1664, la progression est indéniable.

Nous connaissons le profil de 671 bâtiments normands recensés nominativement pour l'année 1686. Le plus « gros » d'entre eux est la *Baleine*, si bien nommée pour un navire de 800 tonneaux, 30 canons et 50 hommes d'équipage, construit à Toulon et habitué au Havre, vaisseau appartenant au roi (une flûte ?), mais affrété à la Compagnie du marbre, qui devait transporter des blocs de pierre polychrome, sinon les statues de Puget, pour le palais de Versailles. Loin derrière ce mastodonte, qui n'avait rien de normand, nous trouvons le *Soleil*, un baleinier de 600 tonneaux et 26 hommes d'équipage construit à Cherbourg et attaché au Havre ; puis viennent trois vaisseaux de 400 tonneaux, dont la *Ville de Rouen*, appartenant aux « Sieurs Catelan et Compagnie », armé de 38 canons et monté par 68 hommes, navire de fabrication anglaise, construit en 1677, qui allait du Havre à Cadix et Marseille en 1686. La plus petite unité de cette flotte normande est la « *Bonne aventure* », un bateau d'un tonneau, monté par six hommes, mouillé à Dieppe, qui servait « à la pesche du harang frais à la coste, dreges, folles et macreaux ».

⁹ Voir Jean-François Henry, *Des Marins au siècle du Roi Soleil*, Janzé, Yves Salmon éditeur, 1982.

Plus de la moitié des bâtiments normands (55 %) sont des barques, 31 % des vaisseaux et 14 % des bateaux. Le port moyen des bateaux tourne autour de 5 tonneaux, celui des barques de 25 tonneaux et celui des vaisseaux de 120 tonneaux.

Tableau 1. Type de bâtiments et classe de tonnage de la flotte de commerce normande en 1686

Classe de tonnage	Type de bâtiment				Total
	Bateau	Barque	Vaisseau	Indéterminé	
<=10	88	74			162
>10 et <=30		172	4		176
>30 et <=50		102	25	1	128
>50 et <=70		17	40	5	62
>70 et <=90		2	31	6	39
>90 et <=110			32	2	34
>110			69	1	70
Total	88	367	132	14	671
Tx moy	5,4	25,8	118,9		52,7

Soulignons que 70 % des bâtiments normands jaugent entre 1 et 50 tonneaux, tandis que seulement 10 % ont une capacité d'emport supérieure à 110 tonneaux. On retrouve des chiffres assez voisins sur toutes les côtes de France à la même époque. La construction navale française taille assez petit pour des raisons qui ne tiennent pas à la rareté du bois d'œuvre ou aux faibles capacités des maîtres d'hache. Comme le disait Jacques Bernard, c'est le commerce qui commande les dimensions des navires. Les bâtiments pontés de petit et moyen tonnage sont capables de tenir la haute mer ; ils échappent mieux aux prédateurs qu'un gros vaisseau ; et surtout, ils correspondent aux besoins des transporteurs et des affréteurs.

Tableau 2. Activités et types de bâtiments de la flotte normande en 1686
Par nombre de bâtiments

Type bâtiments	PCOT	PHAU	PTN	PBAL	PCAB	MCAB	GCAB	LGCR	INDT	Total
Bateau	82					6				88
Barque	48	83	10		135	90	1			367
Vaisseau		3	123	5	23	19	13	14	1	201
Indt			4			7	4			15
Total	130	86	137	5	158	122	18	14	1	671

La barque est le bâtiment à tout faire, surtout le cabotage sous toutes ses formes, qui occupe 61 % des barques normandes, tandis que 61 % des vaisseaux vont pêcher la morue au large de Terre-Neuve, du Canada et du Groenland. Presque tous les bateaux pratiquent la pêche sur les côtes de la Manche, celle du maquereau, du hareng et aussi la capture des diverses espèces de poisson frais au moyen de la « drège », l'ancêtre du chalut. D'autres bateaux sont spécialisés dans la pêche aux huîtres autour du Cotentin : elles reposent quelques mois dans des parcs, comme à Saint-Vaast-La-Hougue, avant d'être emportées par des gabares remontant la Seine jusqu'à Paris¹⁰.

Tableau 3. Activités et classes de tonnage de la flotte normande en 1686

Cat tonnage	Nombre de bâtiments par type d'activités									Total
	PCOT	PHAU	PTN	PBAL	PCAB	MCAB	GCAB	LGCR	INDT	
<=10	89	13			29	31				162
>10 et <=30	41	18	2		73	42				176
>30 et <=50		53	23		28	21	3			128
>50 et <=70		2	35		10	8	5	2		62
>70 et <=90			26			5	4	4		39
>90 et <=110			28	1		4	1			34
>110			23	4	18	11	5	8	1	70
Total	130	86	137	5	158	122	18	14	1	671
Tx moyen	10,2	32,9	87,5		43,6	45,6	118,1	172,8		

Le tableau 3 démontre la relation étroite entre le type d'activités et le tonnage : c'est le trafic qui décide. La pêche côtière emploie des embarcations de très faible tonnage, comme les picoteux normands et aussi des plates qui ne sont pas quillées. Plus de la moitié des bâtiments de pêche hauturière, qui vont chercher les bancs de harengs en mer du Nord et ceux de maquereaux au large de la Bretagne-Nord, ont une capacité d'emport d'une trentaine de tonneaux, ce qui leur permet d'affronter le mauvais temps en pleine mer. Cependant, une activité aussi risquée que la pêche sur les bancs de Terre-Neuve emploie encore

10 La cueillette et de l'acheminement des huîtres normandes vers la capitale fait l'objet d'un chapitre fouillé et précis dans l'ouvrage de Reynald Abad, *Le Grand Marché. L'approvisionnement de Paris sous l'Ancien Régime*, Paris, Fayard, 2002, chapitre 3, p. 519-564.

des coques de noix : une dizaine de barques de Granville partent chaque année au « Grand Banc » entre 1683 et 1686, comme la « *Sainte-Anne* », d'un port de 30 tonneaux avec 9 hommes d'équipage. L'usage des navires de plus fort tonnage n'est pas exclusivement celui du long cours : 19 vaisseaux havrais, dont 17 jaugeant entre 120 à 300 tonneaux, qui sont la propriété du sieur Nigot, font chaque année un voyage « à Brouage pour charger du sel pour les greniers du Roy ». Le grenier havrais sert aux morutiers du Havre et de Honfleur, car il leur permet de gagner environ trois semaines, au lieu d'aller chercher eux-mêmes leur sel en Aunis ou Saintonge.

Le rôle de 1686 s'attache aussi, avons-nous dit, à compter les hommes. La mention de l'effectif des équipages s'avère très précieuse. La taille du navire et plus encore le type d'activité déterminent le nombre de marins employés à bord. À cet égard, le rapport tonnage/équipage représente l'indicateur le plus significatif.

Tableau 4. Activités et rapport tonnage/équipage de la flotte normande en 1686

Rapport tx/eq	Nombre de bâtiments par type d'activités								Total
	PCOT	PHAU	PTN	PBAL	PCAB	MCAB	GCAB	LGCR	
<=1	62	5				10			77
>1 et <=2	67	42	3		14	22			148
>2 et <=3	1	38	32		27	11		0	109
>3 et <=4			46		28	9	4	1	88
>4 et <=5		1	40	1	18	17	2	2	81
>5 et <=7			14	1	28	21	4	7	75
>7 et <=9			1	2	16	13	4	1	37
>9			1	1	26	19	4	3	54
Total	130	86	137	5	157	122	18	14	669
Moyenne tx/eq	1,06	1,9	3,9	9,8	6,7	5,4	6,8	6,6	

Plus ce coefficient est petit, et plus le navire est plein d'hommes. Les bâtiments de pêche côtière et hauturière, sur lesquels il faut des bras pour remonter les filets et souvent rentrer à la rame, sont des galères miniatures, où l'on compte un homme par tonneau. La presse est moins forte sur les terre-neuviens normands mais, compte tenu de la dimension de ces navires et de la nature des tâches (pêche et préparation du poisson), les effectifs restent importants. Les économies d'hommes apparaissent les plus sensibles sur les bâtiments de commerce, où les marins sont payés au mois et non à la part. À cet égard, on ne constate pas une grande différence entre les équipages du petit cabotage et du long cours, dont les

coefficients tournent autour de 6,5 tonneaux pour un homme. Ce sont encore des données caractéristiques du XVII^e siècle. Un siècle plus tard, ce ratio tend à grimper, jusqu'à atteindre 12 à 15 tonneaux par homme vers 1780¹¹.

Le « rôle » de 1686 fournit également des informations sur l'année de construction et plus rarement sur l'origine géographique de la flotte normande de commerce et de pêche.

Tableau 5. Activités et périodes de construction de la flotte normande en 1686

Période de construction	Nombre de bâtiments par type d'activités									Total
	PCOT	PHAU	PTN	PBAL	PCAB	MCAB	GCAB	LGCR	INDT	
1656-1670	13	19	11		12	3	1	6		65
1671-1674	18	22	13		19	10	3			85
1675-1678	27	11	7		36	17	1	3		102
1679-1682	54	15	23		38	54	3	2		189
1683-1686	18	16	18		32	38	3	1	1	127
Indt		3	65	5	21		7	2		103
Total	130	86	137	5	158	122	18	14	1	671
Moyenne d'âge	8,3	10,1	7,9		8,1	5,5	8,1	15,1		

Il s'agit d'une flotte assez jeune, puisqu'en 1686, les 2/3 de ces bâtiments ont moins de dix ans. L'âge moyen des bâtiments normands de pêche, soit 8 ans, y compris les terre-neuvas, est exactement le même que celui des caboteurs, sauf dans le cas du cabotage mixte, associant des trajets à court et long rayon d'action, où l'usure des navires est peut-être plus sensible avec un âge moyen assez faible (5,5 ans). Seuls les vaisseaux naviguant au long cours, sans doute mieux entretenus au moyen de radoubs plus fréquents, vivent plus longtemps, avec un âge moyen de 15 ans se rapprochant de celui des vaisseaux de guerre. Il est aussi possible que cette période d'entre-deux guerres, celles des années 1680, soit favorable au renouvellement de la marine marchande française: un petit « boom » de la construction navale se produit après la conclusion du traité de Nimègue. Vivent les Hollandais, qui ne pratiquent pas la course contre les Français, lorsque Louis XIV daigne laisser en paix ces braves gens qui nous vendent leurs fromages, leurs harengs et aussi leurs navires ! En effet, plus

11 Voir Ralph Davis, *The rise of the English shipping industry in the 17th and the 18th centuries*, 1962, 2^e éd, 1971, National Maritime Museum ; et Tim Le Goff, « Offre et productivité de la main-d'œuvre dans les armements français au XVIII^e siècle », dans *Histoire, Économie et Société*, 1983, p. 457-473.

de 40 % des bâtiments havrais, surtout les gros porteurs, ont été construits en Hollande. Nous n'avons pas d'indications sur les lieux de construction des bâtiments armés dans les autres ports normands. Il est probable que la part des chantiers locaux y était très forte, notamment pour les unités moyennes et petites. Le cas havrais ne saurait être généralisé à l'ensemble de la Normandie.

LE PROFIL DE LA MARINE NORMANDE DES ANNÉES 1685 : UNE FLOTTE MORUTIÈRE AVEC DE NOMBREUX BÂTIMENTS DE PÊCHE CÔTIÈRE ET DE PETIT CABOTAGE

Afin d'établir un bilan chiffré le plus complet possible, j'ai complété les données manquantes à l'aide des informations cueillies aux marges du document. Le rédacteur signale à la fin des folios du Havre :

– « 44 heux appartenant à des marchands de Rouen et du Havre et ne servent qu'à transporter les marchandises à Rouen, pour chacun desquels il faut 3 matelots, »

– « 20 bateaux appartenant à ces particuliers du Havre, qui sont marchands de bois et de cidre, qu'ils portent à la coste de Normandie... 3 matelots, »

– « 36 autres bateaux lesteurs de navires pour lesquels il est employé 36 hommes, »

– « 6 chaloupes lamaneurs qui servent à entrer et sortir les navires, »

À la suite de Rouen, on note : « 89 bateaux ou gribanes qui naviguent dans la rivièrre de Seyne et servent à transporter les cidres, bois et autres marchandises à Rouen et ausquels il est employé trois hommes chacun ».

À la suite de la liste des navires de Fécamp, on ajoute :

– « 21 bateaux depuis 50 tonneaux jusqu'à 15 qui vont ordinairement à la pesche des harangs à Germuth et après des costes de Normandie, dans lesquels il y a 16 et 11 hommes, »

– « 20 autres bateaux pêcheurs depuis 15 tonneaux jusqu'à 4, dans lesquels il y a 6 à 8 hommes ».

Un problème s'est posé au sujet des activités des navires marchands de Dieppe, pour lesquels les mentions des voyages sont complètement absentes, alors qu'au Havre, nous avons au moins celles de l'année 1686. Nous avons recouru à la partie récapitulative, en fin de document, qui indique qu'à Dieppe, il y a : « 14 vaisseaux du port depuis 80 jusqu'à 400 tonneaux employez au commerce, qui se fait dudit lieu à Nantes, La Rochelle, Bordeaux, en Angleterre et Hollande, pour l'équipement desquels il faut 276 matelots... 81 barques depuis 10 jusqu'à 70 tonneaux, employées *idem*, pour lesquelles il faut 513 matelots ».

Tableau 6. Activités de la flotte normande en 1686

Données extraites du fichier informatique			Complément manuscrit		Données corrigées			
Type d'activité	Nbre bât	Tonnage cumulé	Nbre bât	Tonnage cumulé	Nbre bât	%	Tonnage cumulé	%
PCOT	130	1329	20	200	150	16,5	1529	4,2
PHAU	86	2835	21	735	107	11,8	3570	9,7
PTN	137	12086			137	15,1	12086	32,8
PBAL	5	1580			5	0,6	1580	4,3
PCAB	158	6897	195	809	353	38,9	7706	20,9
GCAB	18	2127			18	2,0	2127	5,8
MCAB	122	5575			122	13,5	5575	15,1
LGCR	14	2495			14	1,5	2495	6,8
INDT	1	150			1	0,1	150	0,4
Total	671	35074	236	1744	907	100	36818	100

122

Aux 671 bâtiments recensés individuellement en 1683-1686, s'ajoutent 236 unités, pour l'essentiel la « poussière navale » des heux, allèges, chaloupes et bateaux mentionnés en paquets, ce qui porte l'effectif total de la flotte normande de commerce et de pêche à environ 900 navires dont la jauge globale atteint près de 370 000 tonneaux. Le tableau 4 montre le profil de cette marine. Que l'on raisonne en terme de nombre de bâtiments ou de tonnage cumulé, le petit cabotage représente à lui seul l'activité prédominante des ports normands : 39 % des bâtiments et le quart du tonnage global, alors que le long cours, malgré la présence du système portuaire de la basse Seine (Le Havre, Rouen et Honfleur), reste un petit personnage : 1,5 % des navires et 7 % des tonnages. Deux autres acteurs sont sur le devant de la scène maritime normande : la pêche côtière, qui cumule un faible tonnage (4 %), mais concerne 16 % des bâtiments, et surtout la pêche lointaine, car les navires morutiers forment presque le tiers du tonnage global. Cette image est nuancée par l'étude de la répartition des hommes.

Tableau 7. Flotte normande de commerce et de pêche en 1686

Répartition des hommes d'équipage selon le type d'activités		
Activité	Effectif	%
PCOT	1168	14,0
PHAU	1433	17,1
PTN	3038	36,3

Répartition des hommes d'équipage selon le type d'activités		
Activité	Effectif	%
PCAB	822	9,8
MCAB	976	11,7
GCAB	337	4,0
LGCR	420	5,0
Total	8372	100,0

Le tableau de répartition des hommes change l'approche de la flotte de commerce et de pêche. L'effectif des marins travaillant à bord des bâtiments normands atteignait près de 8 400 hommes si l'on s'en tient aux 671 bâtiments recensés nominativement, et au moins 9 000 si l'on prend en compte les navires dénombrés en paquets. Cet effectif global représente environ 15 % des gens de mer français (sur environ 60 000 hommes), soit une proportion égale à celle de la part des navires normands. La pêche draine les hommes vers la mer, plus que le transport. Un tiers des équipages normands se trouvent sur les terre-neuvas, ce qui confirme l'intérêt de la marine royale pour la pêche sur les bancs du Canada, tandis que la pêche hauturière et la pêche côtière emploient respectivement 17 % et 14 % de l'effectif global. Point essentiel, ces chiffres montrent que les 2/3 des marins normands de la fin du XVII^e siècle sont des pêcheurs. Alors que l'ensemble du cabotage normand mobilisait 41 % des bâtiments, ses équipages ne représentent que 26 % de la main-d'œuvre.

UNE GÉOGRAPHIE NORMANDE, EUROPÉENNE ET ATLANTIQUE

L'activité de la flotte normande de commerce et de pêche s'inscrit dans un cadre régional, où elle puise ses ressources et tisse son réseau de relations, et également dans l'espace européen et atlantique, où se déploie son trafic de plus grande envergure. Les navires de Normandie partent de 20 localités portuaires, situées entre la Bresle et le Couesnon :

Tableau 8. Les ports d'armement de la flotte normande
de commerce et de pêche en 1683-1686

Port d'armement	Nbe Bât	Tonnage
Le Tréport	28	679
Dieppe	219	7573
Saint-Valery-en-Caux	5	352
Fécamp	44	1175
Le Havre	223	15260

Port d'armement	Nbe Bât	Tonnage
Rouen, Caudebec et Quillebeuf	96	1045
Honfleur	81	4867
Touques	5	28
Dives-Sur-Mer	3	6
Ouistreham	27	174
Caen	22	737
Bayeux	27	467
Grandcamp	4	17
Carentan	3	7
Saint-Vaast-La-Hougue	16	150
Barfleur	8	138
Cherbourg	32	990
Portbail	12	126
Coutances	27	567
Granville	25	2460
Total	907	36818

Nota. Données complétées et corrigées, comme pour le tableau 6.

Les ports de la basse Seine (Le Havre, Honfleur, Touques, Rouen, Caudebec et Quillebeuf) arment 44,6 % des bâtiments et 57,5 % du tonnage global de la flotte normande. Ces chiffres prennent en compte les vaisseaux et les barques qui déchargent au Havre, à Honfleur et à Rouen, mais aussi cette noria de petits bâtiments de mer et de rivière, comme les heux, les gribanés (caboteurs fluvio-marins du nord de la France) et gabares qui vont et viennent le long de la Seine et naviguent à travers son estuaire. Cette prédominance des ports d'aval, exercée depuis l'époque médiévale, s'appuie sur l'axe économique majeur qui alimente le marché du Bassin parisien. Les grands trafics océaniques, le commerce avec les Antilles et la traite des Noirs ne sont pas encore l'affaire essentielle du Havre. La pêche morutière, la chasse à la baleine et le cabotage constituent les branches principales de l'armement havrais, comme à Honfleur, qui lui sert d'avant-port, de partenaire marchand et joue aussi sa propre carte, notamment pour la pêche à la morue. Plus au nord, Dieppe a aussi un rôle important. Relié à Rouen au moyen d'une route terrestre très fréquentée, son poisson frais est acheminé jusqu'à Paris par des chevaux et des voitures à marée. Les barques dieppoises pratiquent toutes sortes de pêche : au maquereau, à la drège, et se rendent aussi chaque année à Yarmouth pour la grande quête du hareng. Les Dieppoises se livrent au cabotage, soit vers l'Europe du Nord-Ouest, soit vers le Ponant français, d'où ils rapportent du sel, du vin et de l'eau-de-vie. Au total, la flotte dieppoise représente 20 % des armements

normands. Les activités maritimes semblent plus atones au sud de l'estuaire de la Seine : des havres pratiquant la pêche côtière et le micro-cabotage, où les embarcations se tirent sur la plage au moyen de cabestans, comme à Port-en-Bessin¹². Cherbourg et Granville émergent à peine de ce groupe de petits ports, armant chaque année une vingtaine ou une trentaine de bâtiments. Même si la vocation morutière de Granville est déjà bien affirmée, vers 1685, le grand port terre-neuvier morutier de Normandie, sinon de France, c'est toujours Le Havre, qui compte 76 navires allant sur les bancs et jaugeant au total 6316 tonneaux. L'examen des destinations au cabotage en 1686 fournit une première approche d'ensemble du réseau de relations des ports normands. Les données du tableau ci-dessous ont été calculées en « tonnage pondéré », c'est-à-dire le produit cumulé, pour chaque destination identique au cours d'une même année, du tonnage d'un bâtiment avec le nombre de rotations que celui-ci a effectuées.

Tableau 9. Destinations au cabotage des navires normands en 1686

Aire géographique	Tonnage pondéré	%
Nord	2048	12,1
Normandie	4613	27,2
Ponant	7538	44,5
Sud	2755	16,2
Total	16954	100,0

Le trafic interrégional représente un peu plus du quart (27 %) des liaisons en termes de tonnage pondéré. Ce trafic de proximité draine vers les ports de la basse Seine le poisson et les huîtres, ainsi que les produits agricoles apportés par les caboteurs normands. Les relations avec les pays du nord et du sud de l'Europe sont à peu près équilibrées : l'Écosse, Cadix et Marseille sont les principales destinations étrangères des caboteurs de Normandie. Les relations avec le Ponant français représentent 44 % du cabotage normand en 1686. La répartition régionale des flux est contrastée. Les voyages à destination de la Picardie, du Boulonnais et de la Flandre française sont rares, tandis que seul Calais est desservi. De même, peu de caboteurs normands se rendent dans les ports bretons, sauf celui de Saint-Malo. Les principales destinations sur la façade du Ponant sont Brouage et La Rochelle, d'où les barques et les vaisseaux normands rapportent le sel et le vin.

12 Voir Pierre Gouhier, « Port-en-Bessin (1597-1792). Étude d'histoire démographique », *Cahier des Annales de Normandie*, n° 1, 1962.

À partir des tables d'origine sur les bâtiments et leurs voyages, j'ai créé une nouvelle table qui rassemble les trajets au cabotage que les bâtiments de Basse-Normandie ont effectué entre 1683 et 1686. Il n'est pas possible de mesurer le cabotage à l'échelle de toute la Normandie, car les informations sur les voyages au commerce font défaut pour tous les ports de la Haute-Normandie entre 1683-1686 (on connaît juste les destinations du Havre en 1686). Cette lacune n'empêche pas une étude régionale, car la Basse-Normandie constitue un ensemble cohérent de petits ports qui s'échelonnent entre l'estuaire de la Seine et la baie du Mont-Saint-Michel.

Tableau 10. Mouvement au cabotage des navires de Basse-Normandie en 1683-1686

Port d'armement	Nbre Bat	Tonnage	Total des rotations	Tonnage pondéré
Barfleur	8	138	66	1174
Bayeux	5	200	51	1900
Caen	18	501	269	7137
Cherbourg	25	620	484	12130
Coutances	27	567	197	3656
Honfleur	35	952	207	4464
Portbail	12	126	139	1424
Saint-Vaast-La-Hougue	1	20	7	140
Touques	2	18	20	190
Total	133	3142	1440	32215

126

L'ensemble des bâtiments bas-normands ayant navigué au cabotage ne représente qu'une petite partie (15 % du total des navires et 8 % du tonnage global) de la flotte marchande de Normandie. Et pourtant, le nombre total de rotations sur quatre ans s'élève à 1440, soit une moyenne de 3 trajets par an et par navire. Le chiffre du tonnage pondéré atteint plus de 30 000 tonnes, soit 8 000 tonnes par an : ce n'est pas un mouvement négligeable à l'échelle de cette région littorale. L'inexistence du réseau routier bas-normand explique le rôle clé de ces liaisons maritimes. L'achèvement de la route royale entre le Bessin et la tête du Cotentin doit attendre un siècle, à l'occasion du voyage mémorable que Louis XVI effectue en 1786 pour le démarrage des travaux du port militaire de Cherbourg¹³. Cette région entre terre et mer est très enclavée,

¹³ Note sur le réseau routier normand, qui m'a été fournie par Jean-Luc Vandewiele, docteur de l'Université de Caen, que je remercie.

surtout la presqu'île du Cotentin. Les chemins sont d'autant plus impraticables durant l'hiver, qu'une partie du pays bas-normand est ennoyée, lorsque les marais blanchissent, comme ceux qui entourent Carentan. Franchir les petits fleuves côtiers, tels ceux qui se réunissent dans la grande gouttière de la baie des Veys, reste une aventure périlleuse, que rapporte le journal de Gilles de Gouberville¹⁴.

Tableau 11. Destination au cabotage à partir des ports de Basse-Normandie en 1683-1686

Aire	Tonnage pondéré par le nombre de rotations	
	Tonnage	%
France		
Nord-Ouest	1844	5,7
Haute-Normandie	12353	38,3
Basse-Normandie	6109	19
Bretagne	4530	14,1
Centre et Sud-Ouest	3079	9,6
Languedoc-Provence	70	0,2
Europe		
Pays du Nord	500	1,6
Îles Britanniques	2904	9
Péninsule ibérique	826	2,6
Total	32215	100,1

Le poids du cabotage à partir des ports de Basse-Normandie est représenté par des cartes à « points Bertin », tandis que les destinations sont appréhendées à l'aide des cartes de flux directionnels¹⁵. C'est par voie de mer et de rivière que s'effectuent les échanges. Le bornage avec l'estuaire de la Seine reste l'activité prédominante. Cependant, les relations avec la Bretagne apparaissent davantage (Saint-Malo au premier rang, puis, Nantes, Morlaix, Cancale et Port-Louis) tandis que les liens avec les ports saintongeais sont moins marqués si l'on considère uniquement les caboteurs de Basse-Normandie. La géographie des petits ports est mise en relief au moyen de la carte. Le trafic des moindres havres, comme Coutances et Portbail sur la côte occidentale du Cotentin, dépasse le millier de tonneaux en tonnage pondéré. Cependant, le premier port de cabotage est celui

14 Voir l'étude de Pierre Brunet, « Gilles de Gouberville et la traversée de la baie des Veys », *Les Cahiers goubervilliens*, n° 2, 1998.

15 Je remercie Michel Daeffler, ingénieur au CRHQ, qui a conçu et exécuté les cartes accompagnant cet article.

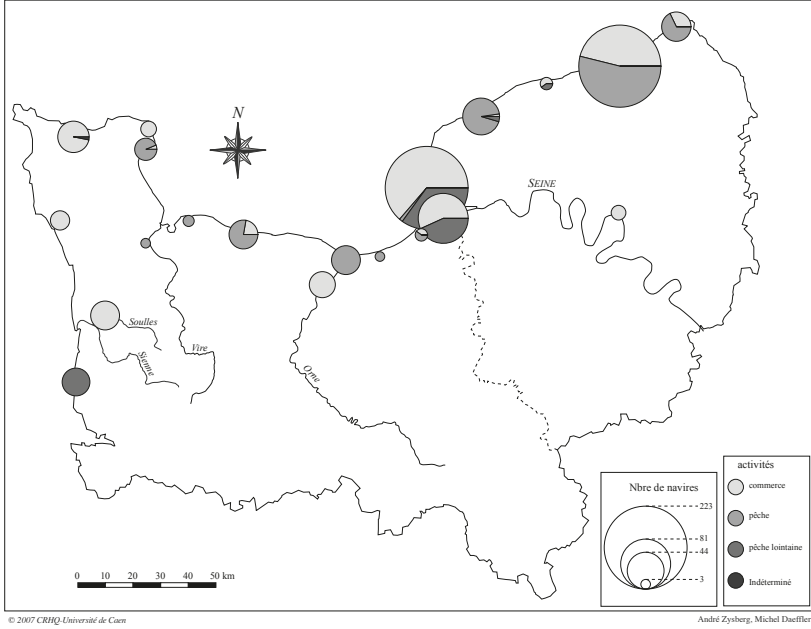
de Cherbourg, à la tête du Cotentin, dont les bâtiments appareillent pour Calais, Dieppe, Le Havre, Rouen, Caen, Granville, et La Rochelle. Les caboteurs de Caen vont presque partout sur les côtes de Normandie : à Dieppe, Saint-Valery-en-Caux, Fécamp, le Havre, Rouen, Dives, Isigny, Saint-Vaast-La-Hougue et Cherbourg. Les îles de Jersey et de Guernesey sont fréquentées par les barques de Coutances, Cherbourg, Barfleur et aussi Port-en-Bessin.

POUR CONCLURE

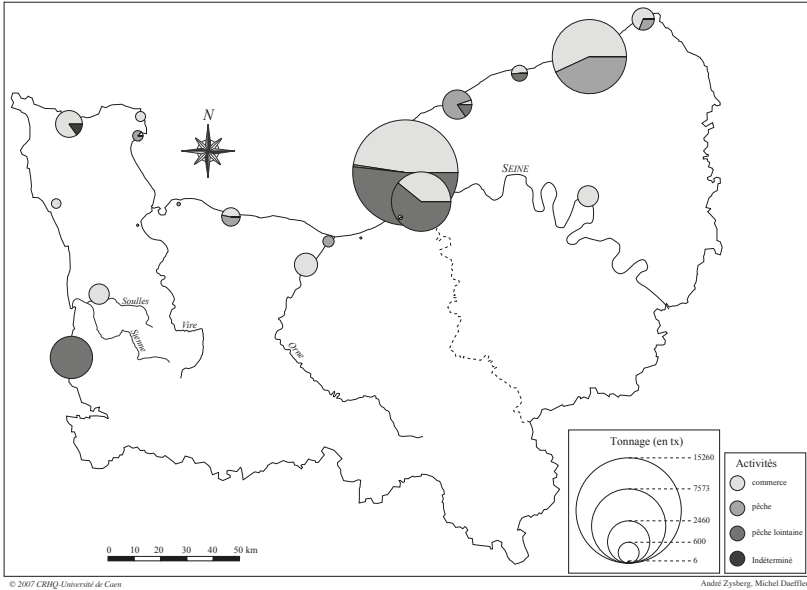
128

Le « rôle général des bastimens de mer » permet de mesurer la flotte de pêche et de commerce, en captant le va-et-vient des plus petits navires et l'activité des modestes havres. Si l'on considère les hommes, la pêche est le principal secteur d'emploi des gens de mer, puisque les 2/3 des marins normands des années 1685 sont des pêcheurs. En termes d'activités, le cabotage constitue le secteur prépondérant, qui rassemble 39 % des bâtiments et le quart du tonnage global, tandis que le long cours ne joue qu'un rôle secondaire. Exercice de méthode, la construction d'une base de données relie les navires à leurs trajectoires, quels que soient les nombres de destinations et de trajets, au moyen de calcul des tonnages pondérés. De fait, une barque de 20 tonneaux accomplissant 10 rotations annuelles au bornage pèse autant qu'un vaisseau de 200 tonneaux qui accomplit un seul voyage par an au long cours. Nous n'avons pourtant saisi qu'une moitié de l'orange, sinon moins, car l'étude du cabotage ne s'opère pas seulement à partir des navires armés en Normandie. Le « rôle » de 1686 permettrait aussi de recenser les caboteurs d'autres provinces littorales qui viennent décharger et charger sur les côtes normandes. Ce sera l'étape suivante.

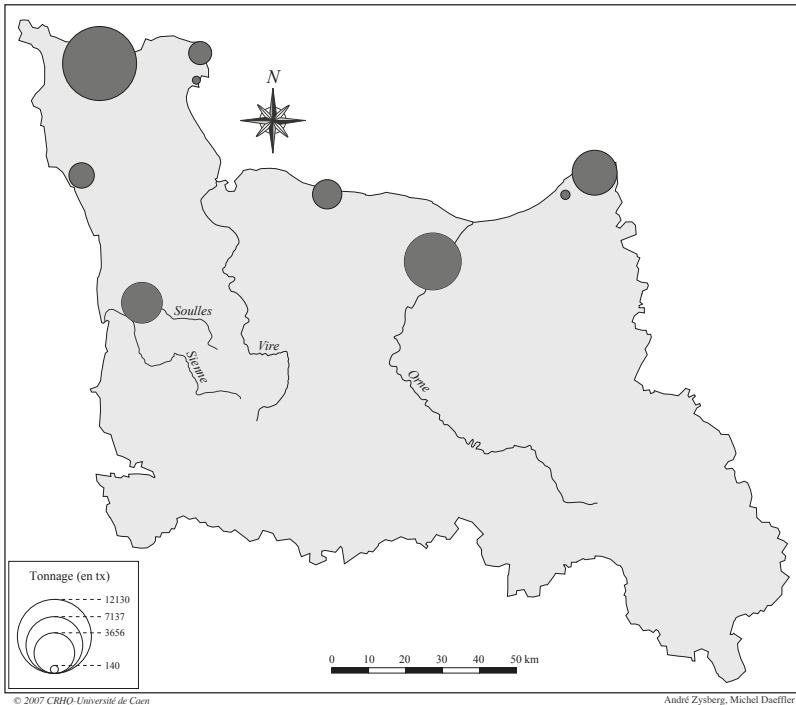
L'exemple normand montre comment s'opère l'articulation entre le complexe portuaire de la basse Seine et les barques issues de tous les havres qui apportent des cargaisons surtout composées de produits agricoles. En même temps, nous percevons toutes les liaisons discrètes par voie de mer et de rivière qui assurent le désenclavement d'une région de bocage et de marais, dont le réseau routier est impraticable la moitié de l'année. L'intérêt pour l'étude du cabotage au temps de la marine à voile, c'est aussi une question de regard. J'ai toujours à l'esprit le livre de Louis Dermigny, intitulé « Cargaisons indiennes » (titre digne d'un roman de Marguerite Duras) en pensant aux cargaisons bas-normandes, qui n'avaient rien d'exotique, ne sentaient ni la cannelle ni le clou de girofle, mais dégageaient des fragrances rustiques de choux, de fèves, de poireaux, de beurre et de cidre.



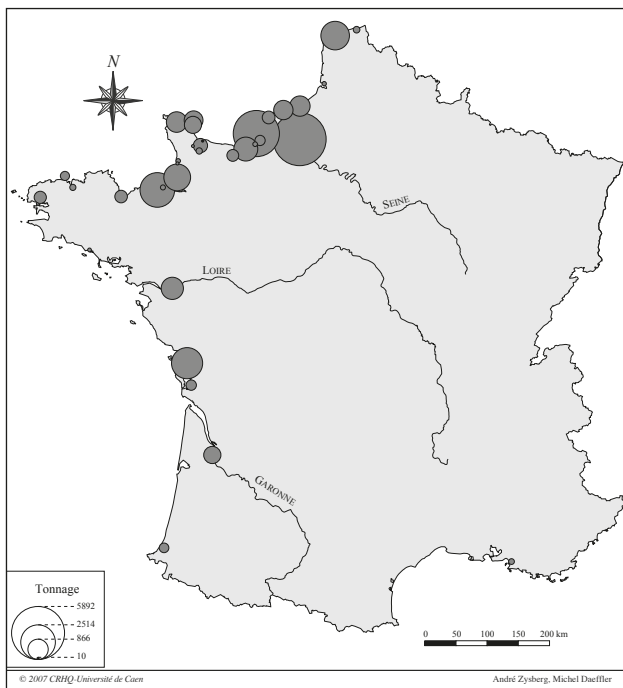
Activités des ports normands en 1686



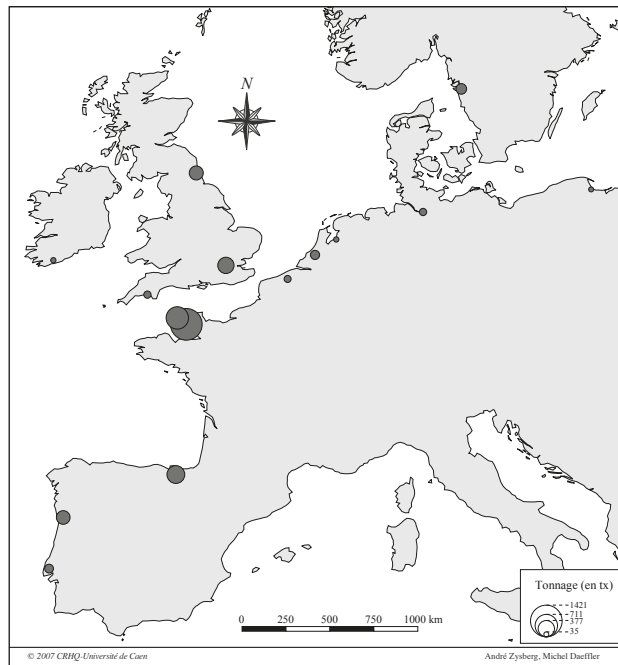
Activités des ports normands en 1686



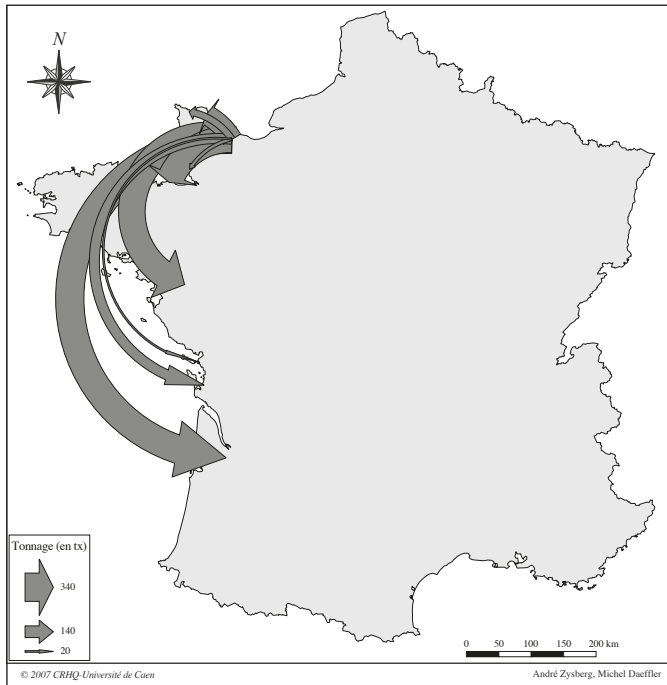
Activités des ports Bas-Normands entre 1683-1686



Destination au cabotage de Basse-Normandie entre 1683 et 1686 en France



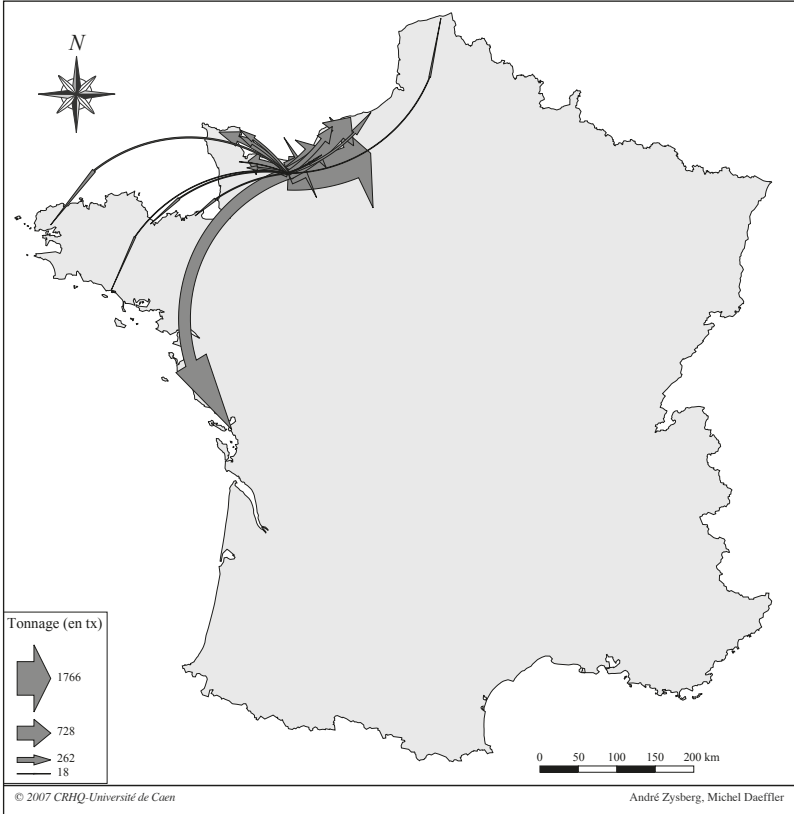
Destination au cabotage de Basse-Normandie en Europe (1683-1686)



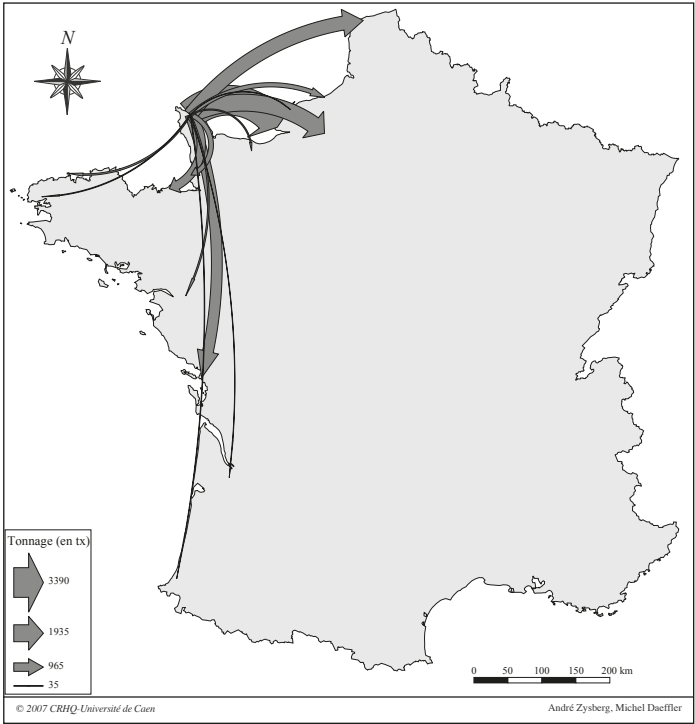
Destination au cabotage des navires provenant de Bayeux (1683-1686)



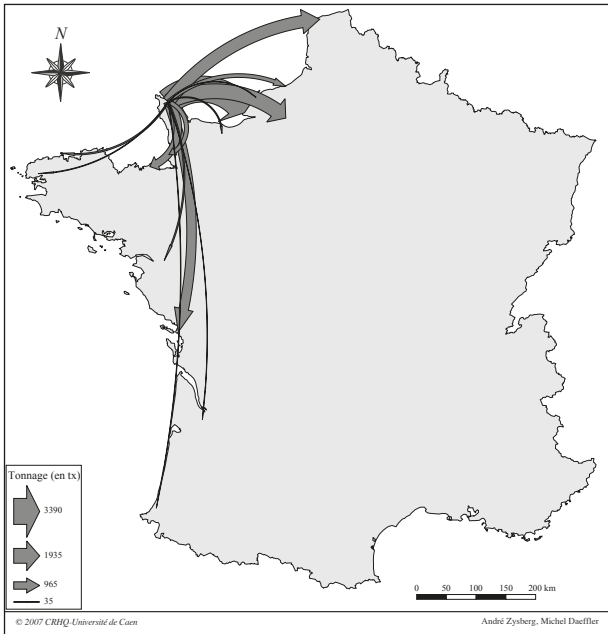
Destination au cabotage En Europe depuis Bayeux (1683-1686)



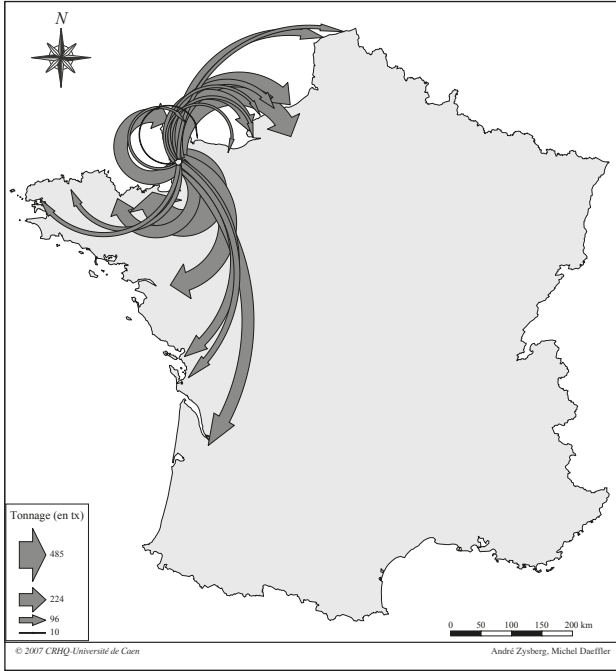
Destination au cabotage des navires provenant de Caen (1683-1686)



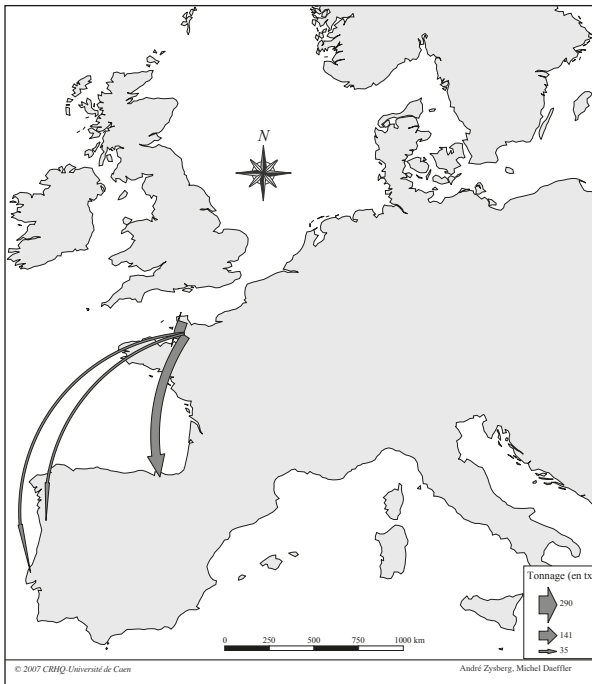
Destination au cabotage des navires provenant de Cherbourg (1683-1686)



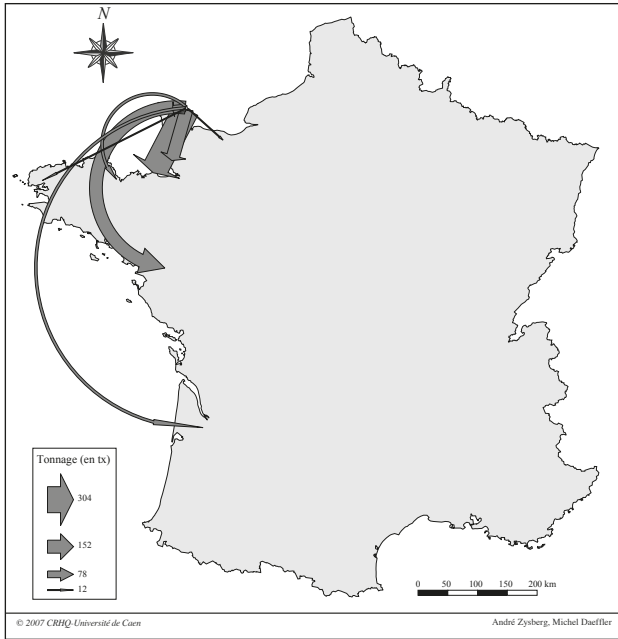
Destination au cabotage des navires provenant de Cherbourg (1683-1686)



Destination au cabotage des navires provenant de Coutances (1683-1686)



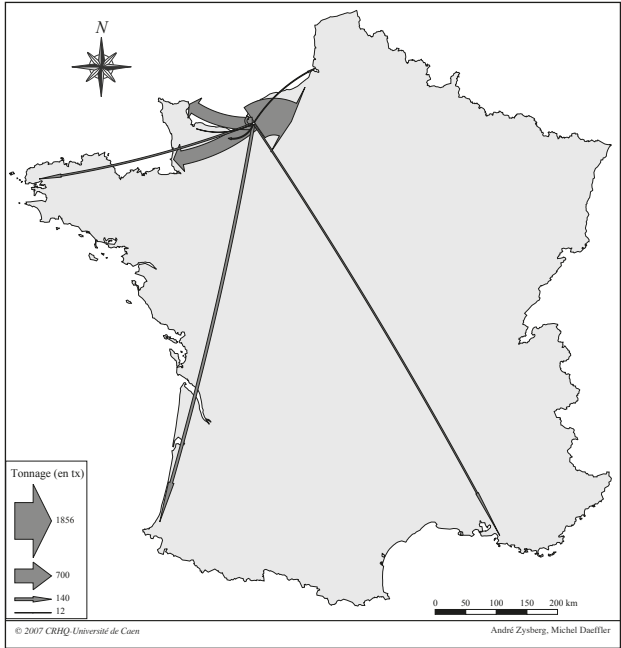
Destination au cabotage En Europe depuis Coutances (1683-1686)



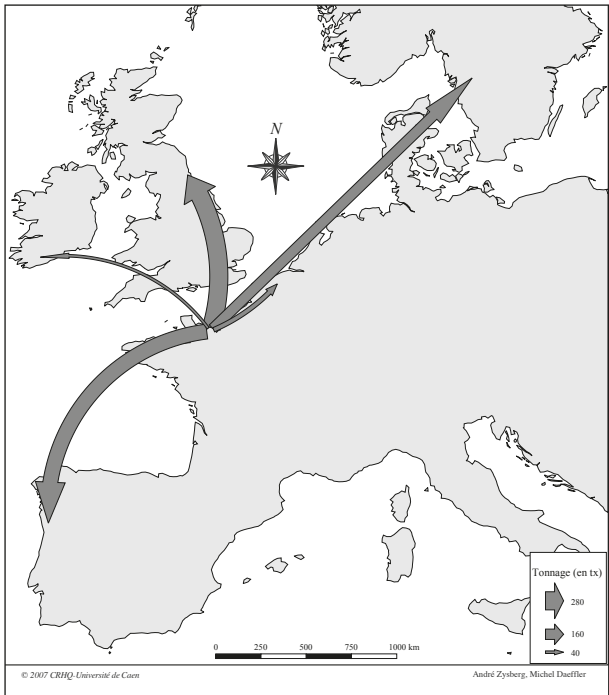
Destination au cabotage des navires provenant de Barfleur (1683-1686)



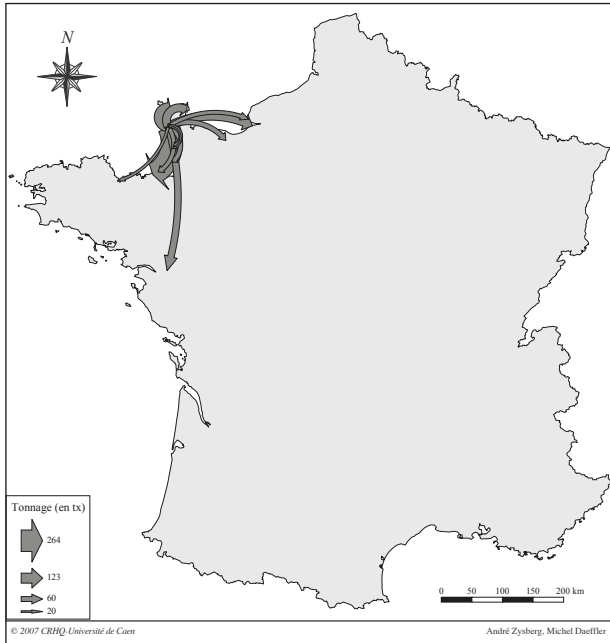
Destination au cabotage en Europe depuis Barfleur (1683-1686)



Destination au cabotage des navires provenant de Honfleur (1683-1686)



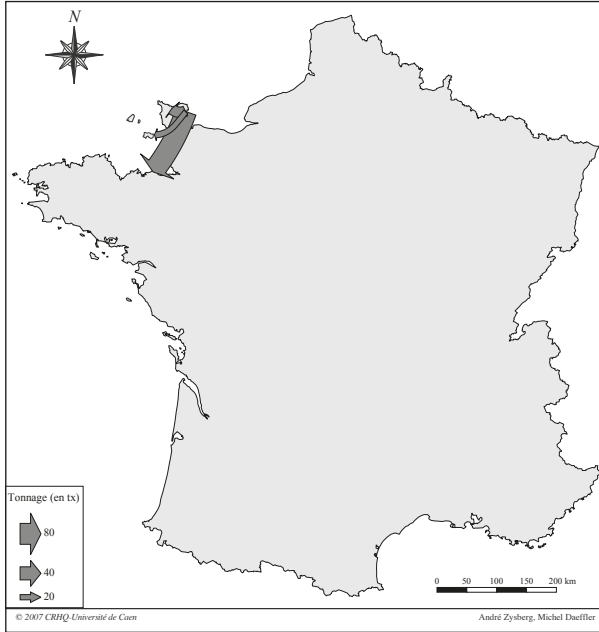
Destination au cabotage en Europe depuis Honfleur (1683-1686)



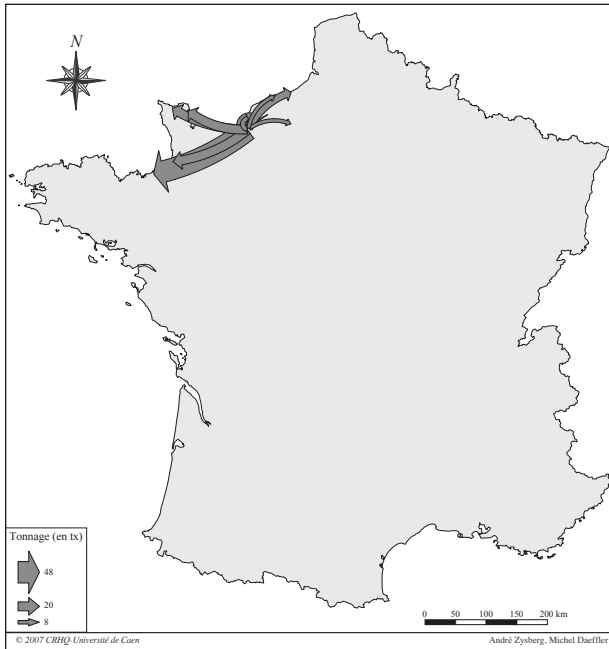
Destination au cabotage des navires provenant de Portail (1683-1686)



Destination au cabotage en Europe depuis Portail (1683-1686)



Destination au cabotage des navires provenant de St-Vaast-la-Hougue (1683-1686)



Destination au cabotage provenant de Touques (1683-1686)

GRAND ET PETIT CABOTAGE EN MER DU NORD ET EN MANCHE (1680-1790)

Christian Pfister-Langanay

Le cabotage est une notion très floue, même si la distinction entre cabotage et navigation au long cours est ancienne. Ce n'était, à l'origine qu'une différence reposant sur un postulat technique : des navires capables d'aller très loin, d'autres souvent plus petits, voire minuscules, qui n'entreprennent qu'une navigation de proximité. Mais, à ces considérations proprement nautiques, s'ajoutent, à partir du xvii^e siècle, des exigences fiscales et douanières qui font que les choses se compliquent, d'une part, parce que chaque pays conçoit son propre scénario, et d'autre part, parce que les mesures prises, c'est-à-dire administratives, ne collent guère à la réalité des faits. Quand le *Larousse du xx^e siècle* en six volumes, paru en 1928, définit le cabotage, il mélange allègrement des notions voisines mais cependant différentes. La notion est tout d'abord juridique, référence obligée à l'article 377 du code de commerce de l'époque, puis géographique, puisque le cabotage international se fait entre ports français et étrangers, enfin étatique, puisque le cabotage national est celui qui concerne les ports français entre eux, y compris l'Algérie. À ce moment-là de l'exposé est introduite presque subrepticement la dimension nautique : le grand cabotage qui se fait de l'Atlantique à la Méditerranée, le petit entre ports d'une même mer, enfin le bornage est inclus dans le petit cabotage. Très judicieusement, le *Larousse* conclut sur un autre terrain, à savoir que l'intérêt de ces distinctions concerne le calcul des primes à l'armement et les garanties légales exigées du capitaine, c'est-à-dire ses diplômes¹.

DES DÉFINITIONS ÉLASTIQUES

Pour l'Ancien Régime, les choses sont moins complexes, ou, plutôt, Colbert les a systématisées sans pour autant rendre la réalité plus simple. Il décide une fois

¹ L'obtention des diplômes devient à partir du xviii^e siècle une question cruciale pour la carrière des capitaines. Voir un cas très particulier, mais révélateur de ces différences entre navigation : C. Pfister-Langanay, « La guerre de succession d'Autriche et les capitaines dunkerquois : un accélérateur de promotion sociale », dans S. Marzagalli et B. Marast (dir.), *Guerre et économie dans l'espace atlantique du xvii^e au xx^e siècle*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 2006, p. 43-61.

pour toutes de définir les différents types de navigation et d'y adjoindre les taxes correspondantes. Il faut cependant attendre l'ordonnance du 10 octobre 1740 pour que le long cours et le cabotage soient définis en termes géographiques.

Article I : seront réputez voyages au long cours, ceux aux Indes, tant orientales qu'occidentales, au Canada, Terre-Neuve, Groënland et îles d'Amérique méridionale et septentrionale, aux Açores, Canaries, Madère et en toutes les costes et pays situez sur l'océan au-delà des détroits de Gibraltar et du Sund, et ce conformément au règlement du 20 août 1673.

Article II : Les voyages en Angleterre, Écosse, Irlande, Hollande, Dannemarck, Hambourg, et autres îles au deçà du détroit de Gibraltar seront censez au grand cabotage, aux termes dudit règlement du 20 août 1673.

Article III : sera néanmoins réputée navigation au petit cabotage, celle qui se fera par les bastiments expédiés dans les ports de Bretagne, Normandie, Picardie et Flandre, pour ceux d'Ostende, Bruges, Nieuport, Hollande, Angleterre, Écosse, Irlande ; celle qui se fera par les bâtiments expédiés dans les ports de Guyenne, Saintonge, Pays d'Aunis, Poitou et isles en dépendance sera fixée de Bayonne jusqu'à Dunkerque, conformément à l'article II du règlement du 23 janvier 1727 concernant ladite navigation ; celle qui se fera pareillement par les bastiments expédiés dans les ports de Bayonne et de Saint-Jean-de-Luz, à ceux de Saint-Sébastien, du Passage et de la Corogne, et jusqu'à Dunkerque, aussi inclusivement ; et pour ce qui concerne les bastiments qui seront expédiés dans les ports de Provence et Languedoc, sera réputée navigation au petit cabotage, celle qui se fera depuis et compris les ports de Nice, Villefranche et ceux de la Principauté de Monaco, jusqu'au Cap de Creuz, ainsi qu'il est énoncé par l'article II du règlement du 13 aoust 1726 concernant ladite navigation, et ce nonobstant ce qui est porté par ledit règlement du 20 aoust 1673 auquel et à tous autres à ce contraires sa Majesté a dérogé pour ce regard seulement.

Article IV : veut et entend sa Majesté, que tous les autres voyages non compris dans les 1^{er} et 2^e articles de la présente ordonnance, soient censez et réputez au petit cabotage.

Comme le remarque fort justement G. Le Bouëdec, cette ordonnance, malgré ses précisions, ne clarifie pas vraiment la question². À ces zones de navigation,

2 G. Le Bouëdec, « Le cabotage sur la façade atlantique au XVIII^e siècle », dans *La Circulation des marchandises dans la France de l'Ancien Régime*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1997, p. 53-61. À compléter par le même : « L'État et le cabotage en France et en Europe aux XVII^e et XVIII^e siècles », dans G. Le Bouëdec et F. Chappe (dir.), *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle*, Rennes, PUR, 2000, p. 383-393. Bonne vue générale de tous les problèmes qui se posent.

correspondent des droits de navigation, dont les plus courants sont les congés et les ancrages, c'est-à-dire sur toutes les sorties de navires et sur le tonnage des navires étrangers entrés.

L'article I de l'ordonnance de la Marine d'août 1681 prévoit qu'« aucun vaisseau ne sortira des ports de notre royaume pour aller en mer sans congé de l'Amiral enregistré au greffe de l'Amirauté du lieu de départ, à peine de confiscation ». Il est précisé dans l'article III que « le congé contiendra le nom du maître, celui du vaisseau, son port et sa charge, le lieu de son départ et celui de sa destination »³. Bref, c'est une autorisation de sortie, moyennant finance. Matériellement, pour chaque port, nous disposons, chaque année, soit de quelques feuilles, soit d'un registre plus ou moins épais selon l'importance du trafic. Il se peut aussi que le formulaire soit déjà imprimé – le cas le plus fréquent à la fin du XVIII^e siècle – et que le greffier de l'Amirauté locale n'ait plus qu'à remplir les blancs. Dernière précision, par rapport à l'article III, nous disposons en plus de la date de délivrance du congé, de son numéro d'ordre, et du nom du port d'attache du navire⁴.

Il est possible d'étudier le cabotage, soit par les archives de l'Amirauté au travers des congés délivrés par le greffe, soit par les archives du bureau des classes qui deviendra l'Inscription maritime en 1790. Par les premières, nous obtenons une vision globale du trafic avec toutes les sorties répertoriées. Par les secondes, nous avons une synthèse de toute la navigation que les marins d'un port défini effectuent en une saison, ou en une année. Ces deux approches sont extrêmement complémentaires et renferment, en les croisant, un grand potentiel de découvertes et d'approches en tout genre. Malheureusement, nos archives maritimes de toute nature ont été parmi les plus négligées des conservateurs au XIX^e siècle, victimes parfois de véritables pilonnages, et ont subi d'immenses destructions pendant la Seconde Guerre mondiale, n'étant pas pour la plupart évacuées à l'intérieur du pays, d'où les destructions d'archives à Brest en 1941 ou à Lorient en 1943. Quant à l'Inscription maritime, le tableau concernant les divers quartiers de la Manche et de la mer du Nord, est très variable : les rôles des bâtiments de commerce débutent en 1722 à Saint-Valery-sur-Somme, mais sont manquants entre 1855 et 1926. Dieppe possède une série sans lacune à partir de 1822. Les rôles débutent à Dunkerque en 1879, Calais et Boulogne sous le Premier Empire⁵.

3 Voir R. J. Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la Marine du mois d'août 1681*, La Rochelle, s.n., 1760, t. 1, p. 256 sqq.

4 Ce n'est pas toujours le cas : à Boulogne-sur-Mer, le greffier ne mentionne que le port de destination et le type de marchandise transportée.

5 E. Le Maresquier, « Les archives de l'Inscription maritime », *Gazette des Archives*, 1997, n° 100, p. 30-50. Article fondamental qui devrait être remis à jour suite aux publications que les Archives de la Marine de Cherbourg à Toulon ont réalisées depuis lors.

Dans ces conditions, il était bien difficile d'établir une base de données un tant soit peu homogène, à l'exception de la sous-série G⁵ des Archives nationales, qui rassemblent ce qui a été sauvé de l'Amirauté de France, qu'il ne faut pas confondre avec le secrétariat d'État à la Marine fondé par Colbert. L'Amiral de France, jusqu'à la Révolution, reste l'un des grands officiers de la Couronne mais sa compétence, depuis 1669, ne s'étend plus guère qu'à la navigation commerciale⁶.

L'Amirauté fut donnée en 1683 au comte de Toulouse (1678-1737), fils du Roi et de Mme de Montespan, et passa à son fils, le duc de Penthièvre (1725-1793)⁷. C'est dans son fastueux hôtel de Toulouse que se trouvaient les registres de congés et d'ancrage qui constituent, de nos jours, la sous-série G⁵⁸. Notons qu'ils étaient tenus en double, comme les registres de catholicité, et que l'autre série, souvent plus riche actuellement, se trouve aux Archives départementales dans la série B⁹. Dans G⁵, nous possédons pour le rang Dunkerque – Le Havre, en théorie, tous les registres de congés et d'ancrage de la décennie 1780. À cela, il faut adjoindre les résultats tirés des archives du Pilotage de Dunkerque à partir de 1729¹⁰, ainsi que ceux issus des archives de l'Amirauté de Calais conservées à Arras et qui présentent une belle couverture documentaire à partir de la fin du XVII^e siècle¹¹. Auparavant, Henri de Montmorency, puis Richelieu eurent toutes les peines à faire reconnaître, par les Calaisiens, la légitimité de leur autorité¹², ce qui explique l'absence de documentation pour la période antérieure.

144

L'IMPORTANCE DU CABOTAGE

Si nous tenons compte des définitions fournies par l'ordonnance du 10 octobre 1740, le trafic de la plupart des ports entre la Seine et les Pays-Bas espagnols, puis autrichiens, n'est composé que de cabotage, petit ou grand.

6 Excellente synthèse par H.-F. Buffet dans l'incontournable *Guide des recherches dans les fonds judiciaires de l'Ancien Régime*, Paris, Archives nationales, 1958, p. 255-282. Le fonds décrit est celui du Z¹⁰, 1 à 137.

7 Beaucoup plus connu actuellement par son orfèvrerie conservée essentiellement au Louvre, la seule d'origine royale ayant survécu aux fontes révolutionnaires.

8 G⁵, 39² à 157.

9 Voir, par exemple, H.-F. Buffet, *Répertoire de la série 9B – Amirauté de Saint-Malo*, Rennes, s.n., 1962, 24 p. La série des congés s'étend de 1678 à 1790, avec seulement 15 années lacunaires.

10 C. Pfister-Langanay, « Les archives du Pilotage de Dunkerque », *Gazette des Archives*, n° 98, 1977, p. 137-143.

11 P. Bougard, *Répertoire numérique de la série B*, Archives départementales du Pas-de-Calais, Arras, 1967, p. 32-37, fonds 13 B, 1 à 174.

12 A. James, « Les Amirautés à l'époque de Richelieu », dans G. Le Bouëdec et F. Chappe, *op. cit.*, p. 147 et suivantes.

Le cas le plus simple reste le port de mouillage comme Étaples à l'embouchure de la Canche : 25 et 29 sorties respectivement en 1787 et 1788¹³. Le tonnage affecté est dérisoire : 1182 et 1272 tonneaux. Tous les navires repartent sur lest : 29 s'en vont vers Dunkerque, soit 53 % du total, et ils sont tous originaires du port flamand ; Marennes est la seconde destination avec 9 départs ; le reste s'éparpille de Nantes à Bordeaux, à partir de bâtiments provenant de Bretagne, avec l'habituelle concentration autour du Conquet.

Avec Saint-Valery-en Caux, nous passons au stade supérieur. De 1780 à 1791, le trafic y évolue entre 100 et 200 navires annuels, représentant 3 000 à 10 000 tonneaux de déplacement¹⁴. Faisons un sort à la pêche sous toutes ses formes. En 1785, nous comptons 19 congés à la pêche au poisson frais, 23 à la pêche au maquereau et 37 à la pêche au hareng, soit 45 % de toutes les sorties (178 congés). Le cabotage demeure fondamentalement normand et cinq congés de navires étrangers se distinguent : deux vers Rotterdam, deux vers Newcastle et un vers Le Havre.

Avec Calais, nous arrivons au stade ultime : plus de mille sorties annuelles, 1 115 précisément en 1787. Mais nous devons constater que l'ampleur de son trafic ne correspond pas à son rayonnement, qui reste très limité. Sur les 82 congés français, 28 dépassent la pointe du Raz. Sur les 983 congés britanniques, 805 concernent Douvres et l'ensemble constitue le réseau du smogglage calaisien de Tynemouth au Cheshire. Le long cours se réduit à trois navires vers Barcelone et un vers Königsberg !

Seules échappent à ce cabotage omniprésent les grandes places portuaires. Le cas dunkerquois étudié antérieurement est révélateur. Le fameux dénombrement de Seignelay¹⁵ dressé en 1686, fournit 387 voyages effectués entre 1683 et 1686, exclusivement par les navires dunkerquois. Nous avons affaire à une sorte de matricule avant la lettre. Le long cours regroupe dix voyages transatlantiques (trois aux Canaries, un à Madère, deux en Guinée, quatre en Amérique), plus cinq voyages en Baltique dont quatre pour Dantzic. La Méditerranée attire davantage avec 27 parcours, dont 23 pour Marseille. Nous arrivons à une somme de 52 expéditions sur un total de 387, soit 13 %¹⁶.

13 AN G⁵ – 89.

14 AN G⁵ – 154¹.

15 M. Morineau, « La marine française de commerce de Colbert à Seignelay », *Mélanges en l'honneur de Jean Tanguy*, Université de Brest, p. 239 à 259. La liste dunkerquoise est intégralement publiée dans J.-M. Goris et C. Pfister-Langanay, « La flotte de commerce dunkerquoise en 1686 », *Revue historique de Dunkerque et du littoral*, n° 37, 2004, p. 413-429.

16 C. Pfister-Langanay, « Dunkerque sous Louis XIV : un port de commerce qui se cherche », dans A.-L. Piétry-Lévy, J. Barman et Éric Barré (dir.), *Environnements portuaires*, Dieppe, Publications des Universités de Rouen et du Havre, n° 15, 2003, p. 263 et carte p. 266.

Les congés conservés entre juillet 1689 et septembre 1690 nous présentent un tableau très différent : 330 navires sortis pour 23 229 tonneaux. Le long cours a totalement disparu : *exit* Amérique, Méditerranée, Baltique, à l'exception de deux sorties vers Stockholm en septembre 1689¹⁷. L'ouverture des hostilités est bien entendu l'explication cardinale, d'autant que la Manche, avec le projet de descente en Angleterre pour remettre Jacques II sur son trône, devient stratégiquement un théâtre d'opérations capital. Tout est affaire de cabotage.

Si nous portons le regard un siècle plus tard, le cabotage continue de régner en maître : les congés de 1785 à 1791 permettent de confirmer, mais surtout de préciser le phénomène dans le temps et dans l'espace¹⁸.

Tableau 1.

Années	Tonnage total	Part du long cours
1785	110 588	13,8 %
1786	103 046	13,5 %
1787	102 532	13,8 %
1788	112 574	16,5 %
1789	131 449	15 %
1790	115 839	16,1 %
1791	106 647	18,3 %

146

Dunkerque s'ouvre incontestablement au grand large, mais il est nécessaire de fournir quelques précisions sur le calcul du long cours. Les réalités nautiques ont été prises en considération : ainsi aller jusqu'à Dantzig ou à Marseille, en longeant le littoral, reste du cabotage. Le passage du Sund ou devant Gibraltar ne relève pas de l'exploit : ce n'est pas le cap Horn. La réalité statistique est-elle déformée ? En 1785, Baltique et Méditerranée représentent 6647 tonneaux, soit 6 % du trafic total. En revanche, nous avons inclus dans le long cours la très périlleuse pêche à la morue au large de l'Islande. Certes, sur les trois semaines de voyage, le capitaine perd de vue la terre au pire trois jours, mais longe des côtes sournoises, traverse des archipels perdus dans des mers d'une sauvagerie inouïe, quand se déchaînent les ouragans¹⁹. Pourtant, cette navigation est considérée comme du cabotage : les capitaines n'ont pas besoin de passer l'examen du

17 C. Pfister-Langanay, « Dunkerque sous Louis XIV... », *op. cit.*, p. 264 et carte p. 267.

18 C. Pfister-Langanay, « Dunkerque et l'Atlantique : un système paradoxal », dans H. Pietschmann (dir.) : *Atlantic History. History of the Atlantic System 1580-1830*, Göttingen, 2002, p. 297 *sqq.*

19 J.-P. Mélis, « Grande Pêche. Les goélettes flamandes à Islande », *Chasse-Marée*, 2006, p. 120-125.

long cours. Ils seraient d'ailleurs bien incapables de le réussir du fait de leur ignorance en mathématiques, aggravée par un analphabétisme général et par l'usage presque exclusif de la langue flamande²⁰. Le tonnage mis en mouvement varie entre 2 000 et 5 000 tonneaux.

Ainsi, ce qui fut perdu par le Sund et Gibraltar, a été regagné par l'aventure islandaise : nous retrouvons le chiffre précédent de 13 % qui grimpe à partir de 1788 du fait du développement rapide de la pêche à la baleine²¹. Si nous établissons un bilan pour les années 1785-1791, il est sorti de Dunkerque 782 675 tonneaux, dont 675 379 consacrés au cabotage, soit 86 % du total²². Mais cette approche ne permet de l'étudier qu'en creux.

Les autres ports jusqu'au Havre présentent des scénarios beaucoup plus simples, dans la mesure où le long cours, tel qu'il est défini par l'ordonnance de 1740, est réduit à sa plus simple expression. Nous l'avons vu avec Le Tréport et Saint-Valery-en-Caux : même au niveau supérieur, c'est-à-dire un trafic de plusieurs centaines de congés, le cabotage règne sans partage. L'exemple de Calais est très éloquent de ce point de vue. Nous avons la chance de posséder une bonne couverture documentaire de 1699 à 1728²³. Sur les 1878 sorties répertoriées de 1699 à 1702, deux navires doublent Gibraltar en 1699 et un autre se dirige vers Königsberg en juin 1701. Non seulement le long cours n'est pas présent, mais le grand cabotage brille par son absence. De 1714 à 1728, 3 859 congés sont délivrés et à peine 15 sont destinés à des « voyages vers les îles françaises de l'Amérique »²⁴, et aucun sur les 2 011 congés de 1724 à 1728.

NÉCESSITÉ D'ÉTUDIER LE CABOTAGE À LA LOUPE

Comme nous venons de le montrer ci-dessus, le cabotage constitue soit la totalité soit une écrasante part du trafic de chaque port. Étudier le cabotage revient donc à considérer le trafic dans sa globalité. Échappent à cette règle quelques rares ports comme Nantes et Bordeaux dont la spécificité négrière et coloniale rend légitime l'étude particulière de ce type de trafic. Il faut donc prendre en compte la totalité des congés, en dresser un bilan et en faire la

20 Le classement de la pêche à « Islande » dans le cabotage peut entraîner de curieuses distorsions cartographiques. Voir M. Mollat, *Histoire des Pêches françaises*, Toulouse, 1987, carte des ports de pêche français en 1788 où n'apparaissent pour Dunkerque que le hareng de mer du Nord, la morue de Terre-Neuve et la pêche à la baleine, mais *quid* de la morue d'Islande et de ses 200 000 l-t de prises ?

21 T. Du Pasquier, *Les Baleiniers français de Louis XVI à Napoléon*, Paris, H. Veyrier, 1990.

22 Pour le long cours (107 296 tonneaux), l'Islande représente 21 %, Terre-Neuve 6 %, les États-Unis 7 %, les Isles 46 %, la pêche à la baleine 20 %.

23 Arch. dép. Pas-de-Calais, 13 B 160 à 162.

24 Arch. dép. Pas-de-Calais, 13 B 163.

traduction cartographique. Il faut également répéter l'opération dans le temps, car la géographie du cabotage est loin d'être figée. Tous ces ports n'ont pas la même trajectoire. Certains stagnent, voire disparaissent, d'autres croissent avec ou sans intégration dans l'orbite d'un port majeur : ici Dunkerque au nord, ou Le Havre au sud. Le cabotage est aussi, d'une certaine manière, le reflet de l'économie agricole, dont la conjoncture reste heurtée au XVIII^e siècle. Il est nécessaire de multiplier les sondages et même, quand c'est possible, de dresser des suites continues. C'est d'autant plus nécessaire que nos ports sont terriblement affectés par la répétition des hostilités sur mer et l'ennemi à leurs portes. Que le port soit important ou non, les effets sont dévastateurs : près de 19 000 tonneaux en sortie à Dieppe en 1782, près de 45 000 tonneaux en 1788, 5 774 et 11 568 tonneaux respectivement aux mêmes dates pour Fécamp. Il existe aussi un troisième facteur qui rend nécessaire la multiplication des sondages et des cartes, l'omniprésence du smogglage. Le Kent, mais aussi le Norfolk, le Suffolk et les îles Anglo-Normandes sont le siège d'une multitude de foyers alimentant le commerce interlope. Les cabotages boulonnais et calaisien sont composés à plus de 80 % de ce curieux commerce dont la géographie varie beaucoup. En effet, la répression par les *customs cutters* entraîne immédiatement l'abandon d'un site ou d'un port au profit d'un autre, là où la douane britannique sommeille avec ou sans connivence des préposés.

Ces considérations entendues, nous avons porté notre choix sur la frontière picardo-normande, en baie de Somme avec Saint-Valery, et sur la Bresle, avec Le Tréport. Bien que les deux ports ne soient distants que de 20 km, ils n'ont pas du tout le même destin. Le trafic du port normand compte 84 sorties pour 3 916 tonneaux en 1789, tandis que celui du port picard s'élève à 276 sorties en 1788, soit trois fois plus, pour 18 799 tonneaux (11 425 vers la France et 7 374 tonneaux vers l'étranger), soit presque cinq fois plus. Au-delà des simples différences quantitatives, la cartographie permet réellement de saisir immédiatement que ces deux ports très voisins n'ont rien de commun. Le réseau portuaire du Tréport est fort réduit, même s'il va jusqu'à Bayonne et touche la mer du Nord : 20 destinations. Celui de Saint-Valery rassemble 29 ports du royaume et 30 ports étrangers. Comme le dit G. Le Bouëdec, cette cartographie jumelée à une étude de la morphologie des côtes, des accès, jumelée aussi aux réseaux continentaux, à la profondeur de l'arrière-pays de chaque port, éclairerait les chercheurs sur l'inéluctable hétérogénéité de leur cabotage, quelle que soit l'époque²⁵.

25 G. Le Bouëdec, *op. cit.*, p. 53-54.

Une autre piste à explorer est la typologie des navires et leur rayon d'action. Le bornage, ou très petit cabotage, peut parfois être facile à repérer par ce biais. La gribane de la baie de Somme en fournit un bon exemple²⁶. Nous la retrouvons très régulièrement à Calais en 1682²⁷. Elle est toujours associée à Abbeville, à une exception près. Ces dix gribanes ne font que des allers-retours entre leur port d'attache et Calais. Exceptionnellement, *le Saint Jean* appareille pour Rouen le 28 novembre alors qu'auparavant *L'Espérance* sort le 25 mai pour l'Angleterre. Cela permet de dessiner le rayon d'action de ces petites unités qui déplacent entre 10 et 25 tonneaux. Elles assurent 23 voyages, mais deux d'entre elles s'en font une véritable spécialité. *L'Espérance* repart vers Abbeville les 4 avril, 30 mai, 17 juin, 5 août et 26 octobre, *La Gaillardie* fait de même les 21 mai, 3 juillet, 20 août et 26 octobre.

Le cas de la bélandre flamande relève du même principe : dans le « Rolle » de 1686, la liste dunkerquoise s'achève par la phrase suivante : « 87 petites bélandres qui naviguent dans les canaux du pays et par mer jusqu'à Boulogne, Ostende qui font tous les jours des voyages sans congez auxquelles il y a 2 hommes chacune ». Nous avons la rare chance d'avoir de manière très synthétique une description du petit cabotage dunkerquois qui se confond avec l'usage d'un type de navire bien particulier. Le fait est confirmé par les congés calaisiens de 1682 : 20 sont d'origine dunkerquoise, répartis en 2 heux et 18 bélandres de 12 à 25 tonneaux. Ces 18 petites embarcations se dirigent, soit vers Dunkerque dans trois cas, soit dans 15 cas vers Gravelines, à mi-chemin entre Calais et Dunkerque.

Le cabotage relève surtout de la pérennité de certains trafics spécifiques comme celui du vin²⁸, des eaux-de-vie et autres marchandises, sur lesquels pèsent des droits spécifiques et autres taxes douanières, ce qui oblige les autorités à tenir des registres particuliers. Ainsi, la Chambre de commerce de Dunkerque en tient scrupuleusement un sur les arrivées de sel français²⁹ de 1785 à 1792 : 1 114 arrivages y sont décrits et nous sommes loin du *tramping*, à la recherche de la cargaison au gré des opportunités. Tous les ports de Dieppe à Bayonne y participent. L'armement au cabotage est certes une spécialité des ports de mouillage, mais les ports de chargement prennent également part à l'affaire³⁰. C'est aussi un très bel

26 C. Schnakenbourg, *Communautés de métiers contre liberté économique : l'exemple des gribaniers de la Somme*, Paris, PUF, 1976, qui laisse de côté tout l'aspect nautique du problème.

27 Arch. dép. Pas-de-Calais, 13 P 148.

28 C. Huetz de Lemp, *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV*, Paris / La Haye, Mouton, 1995, p. 124 et suivantes.

29 *Registre des expéditions de sel commencé depuis le 25 janvier 1785*, 138 f°.

30 C. Pfister-Langanay, « Les relations entre Dunkerque et l'ouest français de Louis XIV à la Révolution française », dans D. Guillemet et J. Peret (dir.), *Les Sociétés littorales du centre-ouest atlantique de la Préhistoire à nos jours*, Poitiers, Société des antiquaires de l'Ouest, 1998, voir les cartes des ports d'armements, p. 349-350.

exemple montrant que c'est bien le *coastal trade* qui détermine le *coastal shipping*. Avec un tel document, il est même possible d'aller plus loin au niveau du destin individuel : le Dunkerquois Jacques Deroo, commandant *La Liberté*, réexporte du sel à Nieuport, distant de 40 km de Dunkerque. Entre septembre 1786 et avril 1792, soit quelques jours avant la déclaration de guerre, il effectue un total de 31 voyages tandis que son collègue Vybert en fait 29 autres. Les deux compères monopolisent ce trafic sur cette ligne avec 60 expéditions sur 64 répertoriées en cinq ans ! Manifestement, il existe un contrat commercial qui nous échappe, mais qui conditionne visiblement le trafic du sel dans ce petit port flamand³¹. Les registres de congés, malgré leur caractère extrêmement répétitif, permettent d'arriver parfois à ce degré de précision.

Ils nous fournissent aussi l'occasion d'aller au cas individuel. Un simple sondage dans les registres de Saint-Valery-en-Caux et de Fécamp nous fournit les cinq exemples suivants qui montrent tout l'intérêt d'une telle reconstitution de carrière. Prenons le cas d'un caboteur *L'Hyronnelle*, de 45 tonneaux, commandé successivement par Louis Griveri, puis en mai par Jacques Robert. Nous le voyons sortir de Fécamp en 1782 les :

150

Tableau 2.

	2 janvier	19 février	18 mai	20 juin	25 juillet	7 septembre
vers	Rouen	Rouen	Caen	Rouen	Harfleur	Rouen

Soit sept voyages en neuf mois dans un rayon d'action fort proche, puis c'est la disparition brusque, naufrage ou plus probablement capture par les Anglais, l'année 1782 étant très dure de ce point de vue en Manche.

Dans un autre registre la *Jeune Adélaïde*, de 40 tonneaux, enregistrée à Saint-Valery-en-Caux, pratique une sorte de cabotage « immobile » durant quatre ans, allant uniquement avec son capitaine Jacques Cordonnier à Touques, et n'effectuant pas moins de 30 voyages de 1777 à 1790.

Tableau 3.

1787	1788	1789	1790
17 mars	26 janvier	6 février	9 février
14 mai	21 février	28 mars	12 mars
28 juin	27 mars	11 mai	19 avril
30 juillet	9 mai	6 juillet	29 mai
28 août	21 juin	21 août	4 août

31 C. Pfister-Langanay, « Les relations entre Dunkerque et l'ouest français de Louis XIV à la Révolution française », dans D. Guillemet et J. Peret (dir.), art. cit., p. 324.

1787	1788	1789	1790
26 septembre	23 juillet	26 septembre	11 septembre
12 novembre	29 août	28 novembre	
14 décembre	15 octobre	21 décembre	
	24 novembre		
8 voyages	9 voyages	8 voyages	5 voyages

Du même port, les activités halieutiques sont aisément repérables : *La Sainte Reine*, de 47 tonneaux, capitaine Jean Robert, les pratique toute l'année, et nous la suivons sur cinq ans grâce aux congés.

Tableau 4.

Pêche au	1787	1788	1789	1790	1791
maquereau	-	7 avril	1 ^{er} avril	13 mars	9 mars
hareng	10 octobre	11 octobre	10 octobre	13 octobre	12 octobre

Parfois, un navire revient sans cesse sous la plume du greffier : *Le Peak* de 40 tonneaux, basé à Fécamp, en est l'exemple achevé. Probablement prise anglaise qui n'a pas changé de nom, ce navire est commandé par Jacques Lachèvre jusqu'en 1783, puis par Jean Lavary, le dernier voyage étant assuré par un certain Jacques Duval. De 1782 à 1789, il effectue un total de 41 trajets à partir de Fécamp.

Tableau 5.

1782							
date	8 janvier	14 février	29 mars	24 avril	2 août	2 octobre	4 décembre
destination	Caen	Caen	Caen	Dieppe	Rouen	Rouen	Caen
1783							
date	10 janvier	29 avril	5 juin	17 juillet	26 septembre	28 octobre	13 décembre
destination	SVSS*	Rouen	Rouen	Caen	Rouen	Rouen	SVSS*
1784							
date	19 février	2 avril	19 mai	19 juin	4 août	7 octobre	16 novembre
destination	Caen	SVSS*	Rouen	Caen	Caen	Rouen	SVSS*
1785							
date	13 avril	30 mai	12 juillet	11 août	20 septembre	12 décembre	
destination	Rouen	Rouen	Rouen	Rouen	Dieppe	Dieppe	
1786							
date	27 janvier	20 mars					
destination	Caen	Le Havre					
1787							
date	8 mars	22 mai	7 septembre	26 octobre			
destination	Rouen	Caen	Angleterre	Rouen			

1788							
date	11 février	15 mars	2 juin	31 juillet	29 septembre	15 décembre	
destination	Shoram	Shoram	Dieppe	Calais	Calais	Caen	
1789							
date	4 mai	28 décembre					
destination	Caen	Caen					

* Lire Saint-Valery-sur-Somme

Les quatre premières années sont chargées : 29 voyages entre la Somme et l'Orne, dont 13 concernent Rouen. *Le Peak* disparaît de nos listes pendant un an, entre mars 1786 et mars 1787, puis intervient une période finale moins tendue, avec 11 voyages à la géographie modifiée : Rouen n'est touché que trois fois, au profit de ports plus au nord : Calais et surtout l'Angleterre avec le port de Shoram, signe d'une nouvelle stratégie subie ou choisie par le capitaine.

152

Dans cette optique, Jacques Wade présente un cas intéressant : il commande le petit navire *Les délices du charpentier*, de 20 tonneaux, que nous suivons sur 18 mois environ.

Tableau 6.

1782					1783	
date	15 février	4 mars	29 juillet	14 septembre	3 mai	21 mai
destination	Lisbonne	Lisbonne	Angleterre	Angleterre	Saint-Malo	Saint-Malo

Le fait d'aller au Portugal en pleine guerre est tout à fait illusoire. Nous sommes en présence d'un smoggeur anglais qui se couvre vis-à-vis de la douane britannique, et qui a choisi cette destination factice que des dizaines d'autres fraudeurs du Kent utilisent à longueur d'années à Dunkerque pour les mêmes raisons. Néanmoins, le greffier préfère le 29 juillet indiquer la vraie destination et son tonnage réel : 31 tonneaux ! Quant aux voyages vers Saint-Malo, c'est probablement en liaison avec le commerce interlope dont les îles Anglo-Normandes sont un des foyers les plus actifs. Ainsi, nous sommes passés d'un cabotage des plus prosaïques à une navigation des plus évanescences, si le lecteur permet l'utilisation de ce qualificatif.

Les congés normands fourniraient un éclairage très précis des pratiques infracommerciales à travers la Manche. Ce sont d'ailleurs les seuls documents qui peuvent évaluer correctement au jour le jour cette multitude de courses souvent nocturnes pratiquées de chaque côté du *Channel*. Toujours à Fécamp, du 22 au 30 mai 1785, nous voyons partir Thomas Clair, John Garing, John Smith et Henri Richardson. Socialement, le groupe fraudeur peut être clairement identifié et suivi dans activités nautiques : ainsi se succèdent toujours

les mêmes embarcations dans nos registres, dans le cas présent, *Le Charles et Sukey*, *La Bonne Intention*, *La Bonne Espérance* et *La Jenny*.

Il en est de même à Calais, sur un rythme parfois effréné. En 1788, John Osborn se dirige en théorie à Douvres 12 fois dans l'année, mais les allers-retours de son navire *Les dépêches*, de 30 tonneaux, sont très variables : une sortie le 1^{er} janvier puis plus rien jusqu'au 10 avril, suivi de 9 navettes du 17 avril au 26 juin et sa disparition après un voyage le 3 juillet. William Sharp, avec son *Sharp* de 30 tonneaux, s'avère être un fraudeur très sollicité : entre le 4 janvier et le 21 décembre de la même année, il accumule 45 voyages. En fait, le smogglage calaisien semble l'affaire d'une quinzaine de capitaines anglais qui l'exercent à l'instar de William Sharp. Autour de ce noyau dur, qui se définit en plus par un lien permanent entre tel capitaine et tel navire, gravitent d'autres capitaines fraudeurs, en particulier de Rochester, mais qui passent plus fréquemment d'une embarcation à une autre. Ce type de cabotage vit selon un rythme de navigation spécifique. William Sharp traverse le détroit selon le tempo suivant :

Tableau 7.

Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
2	3	1	6	2	7	6	7	3	4	3	1

Si l'hiver reste la mauvaise saison, c'est l'été et non l'automne qui rassemble le maximum de voyages qui, eux-mêmes, ne se répartissent pas du tout de manière régulière. En juin, la deuxième quinzaine concentre six des sept expéditions, avec parfois une tous les deux ou trois jours. Le scénario se répète fin août, les 24, 26 et 29, et en septembre les 25 et 28. Il semblerait que cette navigation obéisse aux donneurs d'ordre du littoral anglais, qui ne se décideraient à financer une traversée que lorsque leur stock de marchandises est largement entamé, c'est-à-dire à la fin de chaque mois.

CONCLUSION

Si les nœuds portuaires ont jusqu'ici bénéficié de toute l'attention des chercheurs, la « poussière portuaire » attend toujours ses historiens³² et non son historien, car le moment est venu de faire passer cette recherche, qui ne peut être que collective, au niveau national³³.

32 Il y a de rares exceptions comme J.-F. Henry, *Des marins au siècle du Roi Soleil*, Janzé Salmon, 1982, 340 p.

33 Une première étape consiste à dresser un inventaire le plus complet possible des congés encore existants en France, d'où notre initiative presque achevée d'en établir un très détaillé

Auparavant, il sera nécessaire d'établir une ou des définitions du cabotage plus pertinentes que celles édictées en 1740 et toujours reprises ensuite. Bayonne, Dunkerque, Saint-Tropez³⁴, du fait même de leur positionnement géopolitique, possèdent chacun une aire de cabotage dont la pertinence est occultée si nous adoptons les définitions de l'ordonnance de 1740. L'étranger est à 20 km de leurs musoirs et aller à Brest ou à Hambourg revient au même pour le capitaine qui sort des jetées de Dunkerque. L'adéquation entre réalité nautique et réalité administrative, dans ce cas précis, ne joue que pour les ports bretons et poitevins.

Autre précaution d'usage : alliance des grands principes et du petit détail ou plutôt, comme on l'a dit pour Proust : « Une des grandes innovations du récit proustien (nous dirions ici de la chronique du cabotage) est d'obliger tout détail à prendre un sens », car, comme le disait Paul Valéry, « il n'y a pas de détail ».

du G⁵, 39² à 157 des Archives nationales, accompagné d'une grille statistique mensuelle de tous les droits d'amirauté. Les résultats pour la Normandie sont à paraître dans les actes du Colloque de Granville de 2006, « La vie maritime normande à travers les droits de l'amirauté (1780-1791) ».

34 La situation change : voir G. Buti, *Activités maritimes et gens de mer à Saint-Tropez du milieu du XVII^e siècle au début du XIX^e siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, Paris, EHESS, thèse, 2000.

LES BARQUES DU CENTRE-OUEST ET DU SUD-OUEST ATLANTIQUES AU XVIII^e SIÈCLE

Thierry Sauzeau

GERHICO/IEAQ, Université de Poitiers

De l'estuaire de la Loire aux Pyrénées, la ligne ocre des sables vendéens et landais domine le rivage. La nature a décidé pour l'homme de la géographie des abris et des refuges. Outre les côtes « sous le vent » des îles, elle s'appuie sur des estuaires qui sont autant de voies d'accès vers de riches hinterlands. En effet, le réseau hydrographique du Centre-Ouest français s'adosse au seuil du Poitou et au Massif Central. La carte des bassins versants a très tôt déterminé la géographie de zones de production tournées vers l'exportation. Les touristes qui empruntent chaque année des gabares toujours plus nombreuses sur la Charente, l'Adour ou la Dordogne¹, redonnent vie à ces anciens réseaux de transport. Traversant la ligne de salure des eaux, certains bateliers s'aventuraient aussi dans l'Atlantique proche. Comme sur la Dordogne², il est néanmoins possible de raisonner en fonction de grands seuils. En amont de certaines localités, les maîtres n'étaient souvent que des marins d'eau douce, avec pour seule expérience de la mer le service sur les vaisseaux du roi. En revanche, en aval de ces seuils, les flottilles restaient nombreuses. Transportés par leurs soins, vins, sels, blés, bois et matériaux structuraient les échanges fluvio-maritimes autour de minuscules havres d'échouage³. La baie de Bourgneuf, l'île d'Olonne, la mer des pertuis charentais ou l'estuaire girondin ont intégré ces havres et ces abris comme autant de repères du cabotage du Centre-Ouest.

- 1 Anne-Marie Cocula-Vaillières, *Un fleuve et des hommes. Les gens de la Dordogne au XVIII^e siècle*, Paris, Tallandier, 1981, 523 p.
- 2 *Ibid.*, p. 366. Étudiant la formation des marins reçus comme maîtres au cabotage, l'auteur souligne le rôle de Libourne comme ultime port de mer sur la Dordogne, dans la mesure où, en amont de cette ville, les maîtres reçus ne totalisent jamais plus de 25 % de navigation maritime dans leur formation.
- 3 Anecdote, mais emblématique, citons le « port » de Guîtres, sur l'Isle, affluent de la Dordogne, d'où les potiers de La Clotte expédiaient leurs productions vers Libourne suivant Marc Seguin, « *Potiers du sud Saintonge au milieu du XVI^e siècle* », journée d'étude du PCR, Production et consommation de la céramique en pays charentais du XV^e au XVII^e siècle, Service Régional d'Archéologie de Poitou-Charentes, 24 novembre 2006, Brouage, à paraître.

Bien avant de devenir des pôles de l'économie atlantique, Les Sables-d'Olonne, La Rochelle/Rochefort ou Bordeaux polarisaient déjà les flux commerciaux à leur profit. À titre d'exemple, dès les ^{xiv}^e et ^{xv}^e siècles, les contours de la « mouvance rochelaise » se dessinent au sein du Centre-Ouest atlantique⁴ tandis que Bordeaux polarise les échanges d'un estuaire girondin élargi⁵. À compter du ^{xvi}^e siècle, à l'image du Saint-Malo du règne de Louis XIV⁶, chaque port long-courrier s'est appliqué à prendre la tête d'un réseau appuyé sur une véritable « poussière portuaire ». La géohistoire de ces réseaux n'est qu'esquissée car, le cas – particulier – de l'île d'Yeu mis à part⁷, il n'existe pas d'étude approfondie sur le cabotage en Centre-Ouest. Pourtant, nombreux sont les travaux qui abordent la question, tant les sources existent⁸. Outre les fonds des amirautés (Les Sables, La Rochelle, Marennes, Bordeaux, La Teste), l'historien peut s'appuyer sur les collections de la Marine de Rochefort. L'ancien chef-lieu de l'intendance, puis de la préfecture maritime, conserve une bonne part de la mémoire maritime du littoral entre la Loire et les Pyrénées. En matière de cabotage, soulignons l'importance des rôles d'armement dits « de bords désarmés », conservés pour le ^{xviii}^e siècle. Pliés en quatre dans le portefeuille du maître, et remis au bureau de la Marine du port de désarmement, ces documents sont une mine de renseignements : modifications d'équipage, escales, relâches, chargements et déchargements, et même des indications quant à la nature du fret. L'étude systématique de ces collections attend ses historiens. Le « phénomène caboteux » a été jusqu'ici délaissé comme objet d'histoire, pour n'avoir eu ni l'éclat, ni le prestige de la navigation transocéanique. Il invite néanmoins à pousser plus avant la compréhension du fonctionnement des marchés, de l'organisation des territoires et de leurs dynamiques sociales⁹.

4 Mathias Tranchant, « Le Centre-Ouest français à la veille des grandes découvertes », dans Mickaël Augeron et Dominique Guillemet (dir.), *ChAMPLAIN, de Brouage aux Grands Lacs : cinq siècles d'échanges entre le Centre-Ouest français et l'Amérique du Nord (xvi^e-xix^e s.)*, La Crèche, Geste, 2004, p. 21 à 25.

5 C'est ce que montre l'étude des comptes de la Coutume de Royan par François Julien-Labruyère, « Le cabotage girondin du ^{xv}^e siècle », *Roccafertis, Bull. de la société de géographie de Rochefort*, 2^e série, t. IV, n^o 16, 2^e semestre 1980.

6 Jean Delumeau, *Le Mouvement du port de Saint-Malo (1681-1720)*, Rennes, Institut de Recherche historique de Rennes, 1966.

7 Jean-François Henry, *Des marins au siècle du Roi Soleil, l'île d'Yeu sous le règne de Louis XIV*, Janzé, Salmon, 1982.

8 Pour se convaincre de la portée historiographique des différents documents administratifs, voir Gérard Le Bouëdec, « L'État et le cabotage en France et en Europe aux ^{xvii}^e-^{xviii}^e siècles », dans *Actes du colloque : Pouvoirs et littoraux*, Rennes, PUR, 2000, p. 383-393.

9 Nous reprenons à notre compte cette analyse de Gilbert Buti, « Le cabotage dans tous ses états dans la France d'Ancien Régime », dans *Cabotage et réseaux portuaires en Méditerranée, Rives nord-méditerranéennes*, n^o 13, 2003, Aix-en-Provence, MMSH-TELEMM, p. 7 à 22.

Sur le littoral rural du Centre-Ouest, les facteurs de l'avantage comparatif du cabotage sur le rail étaient déjà présents au xvi^e siècle. La barque était parfaitement adaptée à ce milieu particulier, où la terre ferme était rare. Les marais salants et leurs chenaux, comme les estuaires et leurs affluents, à faible déclivité, ont naturellement imposé le cabotage comme outil de développement. Dans ce contexte, au début du xviii^e siècle, l'ingénieur géographe du Roi Claude Masse associait systématiquement chaque zone de production du Poitou, d'Aunis ou de Saintonge à sa « porte océane », si modeste fût-elle¹⁰. Quelques années plus tard, en Guyenne, sous l'intendant Tourny, « les paroisses qui sont à portée de la rivière [la Gironde] ont cet avantage sur les autres, que les habitants peuvent se défaire de leurs denrées, d'autant plus que le transport à la rivière en est aisé »¹¹. En dehors des villes portuaires (Les Sables, La Rochelle et Bordeaux), il s'agit essentiellement d'un commerce d'exportation. À la carte des flux de marchandises de la fin du Moyen Âge¹², l'époque moderne ajouta la morue, réexpédiée des ports de décharge. Les barques devinrent alors indispensables au marché des matières premières nautiques (bois, chanvre, brai) ou du bâtiment (pierre, briques, tuiles, chaux), dont la demande civile ou militaire explosait en Centre-Ouest. De la baie de Bourgneuf à la Seudre, le sel et le vin étaient de toutes les cargaisons. Du fleuve Charente sortaient aussi du fer d'Angoumois, des pierres, des tuiles ou de la chaux. Sans surprise, au sortir de la Gironde, le vin dominait nettement les exportations de Bordeaux¹³ ainsi que des ports des pays royannais ou blayais¹⁴. La mise en place des flottes mortuères, puis la création des arsenaux de Rochefort et Lorient furent à l'origine d'un commerce croissant de bois et de brai de basse Gironde et surtout du bassin d'Arcachon¹⁵. En réalité, si la densité des points de rupture de charge terre-mer était très forte sous l'Ancien Régime, cette géographie ne recouvrait pas celle de ports du cabotage bien moins nombreux.

10 Médiathèque, La Rochelle, fonds ancien, Ms. 31.

11 Arch. dép. Gironde, C. 264, Mémoire sur la subdélégation de Bordeaux, 25 juillet 1743.

12 Carte des échanges commerciaux du Centre-Ouest avec les ports du nord et du sud du golfe de Gascogne, dans M. Augeron et D. Guillemet (dir.), *ChAMPLAIN, de Brouage aux Grands Lacs* : op. cit., p. 37.

13 Christian Huetz de Lemps, dans *Géographie du commerce de Bordeaux...*, op. cit., indique que le vin pouvait composer jusqu'à 75 % du fret sortant (p. 44).

14 Alain Contis, « Gens de mer du quartier de Blaye vers le milieu du xviii^e siècle », *Cahiers de l'Estuaire*, n° 2, Conservatoire de l'estuaire de la Gironde, p. 55 à 72.

15 Souligné par C. Huetz de Lemps, *Géographie du commerce de Bordeaux...*, op. cit., p. 539, et étudié plus spécialement par Patrick Bosc, *Gens de mer et société littorale dans la seconde moitié du xviii^e siècle : exemple de La Teste de Buch*, mémoire de T.E.R., Université Bordeaux III, 1995.

Les collections de rôles d'équipages, les résidences des maîtres reçus ou les registres d'amirauté dessinent une carte simplifiée, appuyée sur quelques places fortes¹⁶. Au XVIII^e siècle, La Teste et Gujan s'imposaient comme les ports du bassin d'Arcachon avec 20 à 30 armements l'an, tandis qu'en Gironde, Blaye et Plassac armaient à parts égales 25 à 40 barques¹⁷. Du côté de la Dordogne, Libourne et ses 60 unités dominaient un transport fluvial qui remontait ordinairement vers Bordeaux, tandis que 60 barques étaient armées régulièrement dans les autres ports de la rivière¹⁸. C'était beaucoup, au regard de « la nullité de vie maritime sur la rive Médocaine »¹⁹. Vers 1700, la flottille de Bordeaux approchait les 400 unités²⁰. Elle présentait une double particularité. D'abord, cette armada était à 75 % affectée aux transbordements en la quasi-absence de quais dignes de ce nom²¹. Ensuite, les deux tiers des équipages caboteux – 7 à 800 hommes en 1713 – provenaient des localités situées en amont de la ville où le recrutement long courrier était peu développé. Se dessinait en filigrane l'image d'une flottille plus fluviale que maritime, Bordeaux n'assurant que moins de 10 % de son trafic national sur ses propres navires²². En aval, Royan abritait une trentaine d'unités²³ et les ports du quartier (Mortagne, Talmont, Meschers et Saint-Georges) de 40 à 60²⁴. On comptait par ailleurs 40 à 60 unités dans la Seudre voisine dont 6 ports se partageaient la flottille²⁵. À Oléron, Saint-Trojan et surtout l'ensemble Le Château-Ors²⁶ armaient ensemble 30 à 40 barques. À Rochefort, port de guerre et de grand commerce – privilégié à compter de 1775 –, la flotte de cabotage propre était réduite à une dizaine

¹⁶ Carte page 157.

¹⁷ Alain Contis, « Gens de mer du quartier de Blaye... », art. cit. Cette moyenne confirme, celle donnée par C. Huetz de Lemp, *Géographie du commerce de Bordeaux...*, op. cit., p. 22.

¹⁸ C. Huetz de Lemp, *ibid.*, p. 538.

¹⁹ *Ibid.*, p. 539.

²⁰ *Ibid.*, p. 544.

²¹ Dans un mémoire de 1715, l'intendant Lamoignon de Courson recensait une centaine de barques et chaloupes « qui naviguent aux costes de France » contre 150 « filadières » de quelques tonneaux au plus, *ibid.*, p. 548. La situation bordelaise tranchait avec les ports britanniques, ce qui ne manqua pas d'étonner le voyageur anglais A. Young : voir ses *Voyages en France* en 1787, 1788 et 1789, traduction et présentation par H. Sée, Paris, Armand Colin, 1933.

²² C. Huetz de Lemp, *Géographie du commerce de Bordeaux...*, op. cit., p. 537.

²³ Guy Binot, *Histoire de Royan et de la presqu'île d'Arvert*, Paris, Croît Vif, 1994, p. 171.

²⁴ C. Huetz de Lemp, *Géographie du commerce de Bordeaux...*, op. cit., p. 539.

²⁵ Thierry Sauzeau, *Les Gens de mer de la Seudre (milieu XVIII^e-milieu XIX^e siècle)*, thèse de doctorat en histoire, Université de Poitiers, 2002, p. 146.

²⁶ Christelle Pied, *La Réception des maîtres de barques, pilotes hauturiers et lamaneurs en Aunis et Saintonge (1738-1792)*, mémoire de maîtrise, multigr., Université de Poitiers, 1995. L'auteur compte 13 reçus de Saint-Trojan sur un effectif de 95, p. 58.

de barques. La contrainte de cohabiter avec un port de guerre, l'attrait de l'investissement au long cours et la possibilité de prendre des parts dans les barques du fleuve, en amont ou en aval de Rochefort, expliquent sans doute ce faible engouement des bourgeois rochefortais²⁷. La ville pouvait néanmoins compter sur l'activité d'une guirlande de ports le long du fleuve Charente. En aval, Moëze, Port-des-Barques et Soubise rassemblaient sans doute une dizaine d'unités²⁸. L'amont ressortait du quartier de Saintes. Avec un armement établi entre 50 et 70 unités au XVIII^e siècle²⁹, cette flottille charentaise était le moteur d'un commerce régional qui équilibrait sans doute entrées et sorties dans la mesure où il approvisionnait des villes (Rochefort, Saintes, Saint-Jean-d'Angély, Cognac). Encore plus en amont, et relevant davantage d'une logique fluviale, le quartier d'Angoulême pouvait compter 60 à 70 gabares³⁰. Plus au nord, l'île de Ré dénombrait 70 à 80 barques, basées à Saint-Martin plus qu'à La Flotte³¹. Quant à la flotte rochelaise, elle se concentrait sur les grosses unités et ne comptait pas plus de 20 à 30 barques³². Marans, quoique port de rupture de charge sur la Sèvre Niortaise, disposait d'une flottille encore plus réduite : une dizaine d'entreprises tout au plus³³. Plus au nord, la côte du Bas-Poitou était dominée par le poids de l'île d'Yeu qui armait 60 à 80 unités durant la majeure partie du XVIII^e siècle³⁴. L'onde de choc de cette offre de transport, conjuguée à la faible densité portuaire du littoral poitevin, explique pourquoi l'ensemble

27 Jean-Pierre Bec, *L'Activité commerciale du port de Rochefort à la fin du XVIII^e siècle (1780-1789)*, mémoire de maîtrise, Université de Poitiers, 1970, *op. cit.*, p. 39.

28 Au XVIII^e siècle, l'amirauté recevait 20 maîtres originaires des villages de l'estuaire charentais, selon C. Pied, *La Réception des maîtres de barques...*, *op. cit.*, p. 56-57.

29 Service historique de la Défense, département Marine de Rochefort (désormais SHD-R), 9P.6, collection de rôle d'armement de bord désarmés, quartier de Saintes (1764-1789).

30 René Oui, « Essai sur les trois ports de Port-d'Envaux, Saint-Savinien et Taillebourg dans le courant du XVIII^e siècle », *Roccafortis, Bull. de la Société de Géographie de Rochefort*, 2^e série, t. IV, n^o 6, 2^e semestre 1980.

31 Albert-Michel Luc, *Les Gens de mer de l'île de Ré au XVIII^e siècle (1681-1790)*, thèse de doctorat d'histoire, Université de Poitiers, 2005, *op. cit.*, p. 373.

32 SHD-R, 6P., collection de rôles d'armement, quartier de La Rochelle (1770-1788).

33 Chiffre avancé par Laurent Marien, « L'invention d'un littoral marandais au XVIII^e siècle », dans Actes de la journée d'étude *L'invention du littoral*, La Rochelle, 26 oct. 2006, à paraître.

34 Avant 1689 et l'entrée dans la « seconde guerre de Cent Ans », 180 à 200 barques de l'île d'Yeu étaient présentes sur tous les marchés, du golfe de Gascogne jusqu'à Saint-Malo, suivant J.-F. Henry, *Des marins au siècle du Roi Soleil...*, *op. cit.*, p. 115.

des autres ports (entre la Sèvre et la baie de Bourgneuf³⁵) n'armait pas plus de 40 à 60 unités au XVIII^e siècle³⁶.

Au terme de ce tour des ports « maritimes » du Centre-Ouest, retenons que d'Arcachon à Bourgneuf, un gros millier de barques de cabotage était à l'attache dans l'arrondissement de Rochefort³⁷. Cet armement régional était loin d'avoir la mainmise sur le transport des denrées et marchandises du golfe de Gascogne. En 1700, à la sortie de la Gironde, les caboteurs hollandais tenaient le haut du pavé (40 % du tonnage), loin devant les Bretons (20 %) ³⁸. Les « Charentais » n'arrivaient qu'en troisième position (9 %), devant les hommes de l'île d'Yeu (3,5 %) ³⁹. Entre 1731 et 1739, à Libourne, dernier port « maritime » sur la Dordogne, à côté de 50 % de caboteurs du fleuve, on trouvait 25 % de Hollandais, 20 % de Bretons et seulement 5 % de gens du Centre-Ouest. Expression brute d'une zone de chalandise européenne pour un produit d'exception, le vin, ce tableau remet néanmoins en question la place du cabotage régional dans la géographie des échanges. Ce problème appelle une réponse complexe.

160

35 On ne recensait ainsi que 4 barques jaugeant 25 à 30 tonneaux à Bourgneuf suivant Laurent Haupier, *Les Gens de mer de Bourgneuf-en-Retz (1750-1789)*, mémoire de maîtrise multigr., Université de Nantes, 1995, *op. cit.*, p. 88, soit une division par 4 du parc recensé en 1725 selon Bernard Michon, « Les activités des ports de la baie de Bourgneuf au XVIII^e siècle », *Enquêtes et Documents*, n° 29, PUR, 2002, p. 187 à 210. Aux Sables-d'Olonne, le quartier maritime de La Chaume n'abritait que des pêcheurs-caboteurs suivant Véronique Delhommeau, *La Chaume (1623-1792) : approche d'une société maritime*, mémoire de maîtrise multigr., Université de Poitiers, 1996, et on n'y recensait guère que 10 maîtres au cabotage vers 1780 suivant Hervé Rétureau, *Les Gens de mer du pays d'Olonne au XVIII^e siècle*, mémoire de maîtrise., multigr., Université de Nantes, 1996, et autant en 1820 selon le même auteur : voir « La Chaume, XIX^e siècle. Étude socioprofessionnelle d'un quartier maritime », *Olonna*, n° 196, juin 2006, p. 8-25. Saint-Gilles abritait un maximum de 10 barques jaugeant de 20 à 60 tx selon Marc Pougeard, « La vie maritime et les gens de mer à Saint-Gilles-sur-Vie et à Croix-de-Vie (XVI^e-XVIII^e siècles) », *Bulletin de la Société d'Émulation de la Vendée*, n° 3, p. 187-254.

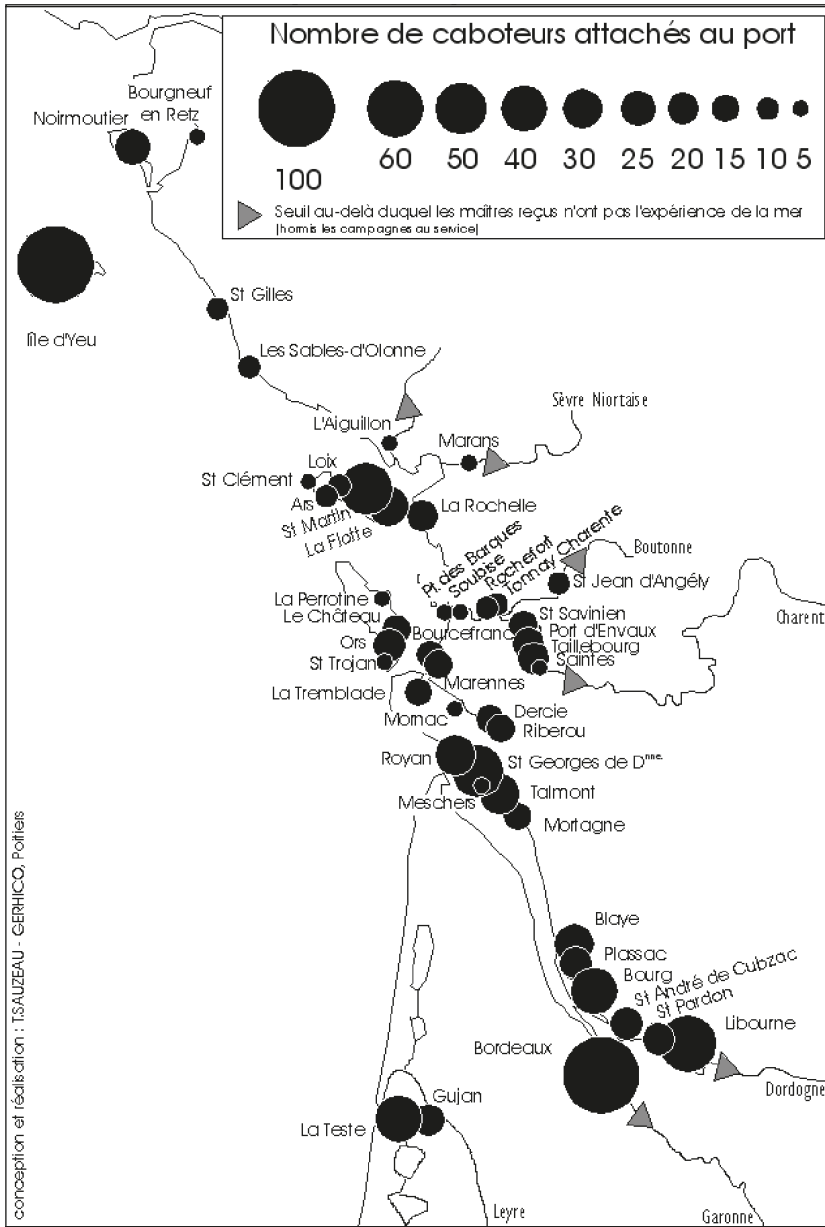
36 Estimation après avoir soustrait les 200 unités de l'île d'Yeu (1715) des 246 barques, chaloupes et bateaux marchands recensés dans le département des Sables (Arch. nat. Marine, G 11 ter, cité par C. Huetz de Lemps, *Géographie du commerce de Bordeaux...*, *op. cit.*, p. 547).

37 On exclut de cette étude les ports basques, eu égard à leur double spécificité : spécialisation dans la grande pêche et cabotage tourné vers l'Espagne. À titre d'exemple, ils sont absents du mouvement du port de Bordeaux, sinon par l'envoi de morutiers venus décharger, suivant C. Huetz de Lemps, *Géographie du commerce de Bordeaux...*, *op. cit.*, p. 543. Même constat à La Rochelle à la fin du siècle comme le montre le dépouillement de SHD-R, 6P, collection de rôles d'armement, quartier de La Rochelle (1770-1788).

38 Chiffres de 1700, suivant C. Huetz de Lemps, *Géographie du commerce de Bordeaux...*, *op. cit.*, p. 531.

39 Chiffres de 1698, suivant J.-F. Henry, *Des marins au siècle du Roi Soleil...*, *op. cit.*, p. 116-117.

Figure 1. Les flottes de cabotage de Bourgneuf à Arcachon au XVIII^e siècle



L'INÉGALE POLARISATION DES ÉCHANGES DE PROXIMITÉ

Le travail pionnier de Gérard Le Bouëdec a fourni une clé déterminante, en établissant que l'ordonnance de 1740 sur le cabotage était une transposition *de jure* d'un ensemble de « pratiques spatiales du cabotage, intégrant les concepts

de seuils qui structurent l'espace »⁴⁰ : Gibraltar, Ouessant ou le Sund limitaient bien de grandes aires caboteuses. Le rapport à l'espace pour les flottilles du Centre-Ouest se situait manifestement un cran au-dessous, au niveau de sous-espaces nombreux, révélés par les zones d'opération de chaque port.

Dans le bassin d'Arcachon, véritable îlot humain au milieu des dunes, bien des gens de mer, qui appartenaient au monde de la pêche et du cabotage, étaient souvent des pêcheurs à mi-temps. L'existence d'un service de charroi de la marée vers Bordeaux et les dangers de la navigation dans les passes limitaient l'intérêt d'une navigation vers la Gironde, très réduite⁴¹. La route principale des caboteurs traversait le golfe de Gascogne à destination de la Bretagne-Sud⁴². Les pins de la forêt de La Teste et Gujan fournissaient aux chantiers de Redon, Port-Louis et Lorient une partie des goudrons dont ils avaient besoin. Au rythme de 5 à 10 rotations l'an, le caboteur testerin réalisait nombre de retours sur lest eu égard à l'étroitesse d'un marché local surtout demandeur en « bleds ». Cette géographie tournée vers un marché sud-breton dominant n'était pas celle des caboteurs du Blayais, qui consacraient moins de 10 % de leur activité à ce littoral. Comme les Testerins, ils fréquentaient peu le port de Bordeaux. Le vin local était le produit phare de cette flottille qui équilibrait son activité par un fret de retour en sel et en blé, à la mesure des marchés qu'elle pouvait approvisionner (Blayais, Sud-Saintonge, Dordogne, Garonne avec Bordeaux). À 90 %, les rotations concernaient les ports de la mer des pertuis charentais : La Rochelle (40 %), Rochefort (20 %), Marans (15 %) et Marennes-Oléron (15 %). Quant aux liaisons avec le Bas-Poitou et le pays basque, elles étaient anecdotiques⁴³. Seule l'importation du sel « de Brouage » provoquait quelques départs sur lest : la Seudre et Oléron produisaient du vin et n'importaient qu'un peu de bois, des poteries et des matériaux de construction (briques, chaux). En définitive, il n'était pas rare de voir chaque barque blayaise réaliser 5 à 6 rotations l'an, en s'appuyant sur la vitalité des marchés charentais.

En l'absence d'étude sur l'activité de la flottille à l'attache à Bordeaux, c'est sur les entreprises de Dordogne et de Saintonge girondine qu'il convient de s'arrêter. Peu concerné par le cabotage du Blayais, Bordeaux semblait s'appuyer sur Royan et Libourne pour ses échanges de proximité. Les barques du pays

40 G. Le Bouëdec, « L'État et le cabotage en France et en Europe... », art. cit., p. 383-393.

41 C. Huetz de Lemps, *Géographie du commerce de Bordeaux...*, op. cit., p. 277.

42 A. Contis, « Gens de mer du quartier de Blaye... », art. cit., p. 63. Vision à compléter par C. Huetz de Lemps, qui fait de Bordeaux un grand centre de consommation où « les résines de la forêt de La Teste étaient envoyées [...] par voie terrestre, pour y être chargées ensuite sur des caboteurs dont une partie arrivaient d'Arcachon sur lest », *Géographie du commerce de Bordeaux...*, op. cit., p. 277.

43 A. Contis, « Gens de mer du quartier de Blaye... », art. cit., p. 60.

royannais cinglaient vers Bordeaux dans 50 % des cas et s'arrêtaient aussi en Gironde. Rappelons, avec Claude Masse, que, pour les voyageurs, Royan était un point d'embarquement vers Bordeaux, qui offrait l'immense avantage d'éviter le redoutable pertuis de Maumusson, entre Oléron et le continent⁴⁴. Absentes des papiers d'Ancien Régime, les cargaisons d'huîtres vertes d'Arvert transitaient aussi par Royan⁴⁵. Les maîtres qui franchissaient Maumusson, n'étendaient leurs relations commerciales charentaises qu'avec la Seudre voisine (20 %) et Rochefort (10 %) ⁴⁶. Clairement dans l'orbite bordelaise⁴⁷, Royan et son pays offraient une similitude avec la basse Dordogne. Les ports de Libourne et de Bourg étaient en effet spécialisés dans l'approvisionnement de Bordeaux⁴⁸ en « bleds de la mer », en pierres et bois auxquels s'ajoutaient fers, papiers, cuirs et fromages venus du haut pays, comme aussi le sel saintongeais, dont Libourne était l'entrepôt privilégié. Ce fret de retour assuré entretenait un courant d'échanges entre la côte charentaise et la Dordogne, qui exportait des bois d'œuvre et de chauffage ainsi que des briques et des poteries.

Au total, à Bordeaux, le commerce de proximité était tenu par le cabotage de Dordogne et de Saintonge girondine en aval, tandis qu'en amont les barques de la ville animaient une partie du commerce fluvial sur la Garonne. Marginaux à Bordeaux, les gens du Blayais imitaient les maîtres de Libourne en conduisant parfois leurs vins en Bretagne et en entretenant des liens étroits avec les pays du sel charentais. Quant aux barques d'Arcachon, les produits dérivés des pins des Landes testerines leur assuraient l'accès au marché sud-breton. Par ailleurs, le détroit de Maumusson limitait vers le sud l'aire d'opération des caboteurs des pertuis qui ne s'aventuraient guère en Gironde.

Passé ce seuil, tout s'organisait autour de La Rochelle, de la ville et de l'arsenal de Rochefort, des trafics du fleuve Charente. En ce qui concerne les barques de la Seudre, La Rochelle était la première destination (50 %). Les maîtres y portaient le sel, le vin et du bois à l'aller, et effectuaient souvent leur retour sur lest. Les fréquences records étaient enregistrées sur cette ligne rochelaise avec 15 à 20 rotations l'an. La navigation en Charente, à destination de Rochefort

44 Médiathèque, La Rochelle, Ms. 31, t. I, *op. cit.*, p. 140.

45 Voir notre article, « Du sel aux huîtres : la mutation socio-économique du littoral saintongeais (xvii^e-xix^e siècles) », *Revue Historique du Centre-Ouest*, t. II, 2^e semestre 2005, p. 321-368.

46 Merci pour ses premiers résultats à Alexandre Branchu, *Les Gens de mer de Royan au début du xix^e siècle*, mémoire de maîtrise, Université de Poitiers, 2007.

47 Ce que montrent aussi les cartes du recrutement des équipages à Bordeaux, suivant C. Huetz de Lemp, *Géographie du commerce de Bordeaux...*, *op. cit.*, cartes p. 581 (tous navires fondus) et 586 (long cours seul).

48 Dans des proportions indéterminées, car les maîtres n'étaient pas tenus au congé d'amirauté lorsqu'ils faisaient route vers Bordeaux, selon A.-M. Cocula-Vaillières, *Un fleuve et des hommes...*, *op. cit.*, p. 313.

ou de Tonnay-Charente (25 %), était d'une autre difficulté. « Charente » était un grenier à sel à la manière de Libourne sur la Dordogne. Les caboteurs de Seudre, qui y déchargeaient, pouvaient espérer un fret comme les eaux-de-vie de Cognac, les pierres de Crazanne, la métallurgie d'Angoulême etc., à porter à La Rochelle. Quant à Rochefort et ses quelque 20 000 habitants plantés au milieu d'un marais maritime, c'était un centre de consommation de bois (de feu ou de construction), de vin et de grains, qui constituaient le fret aller. Ce marché offrait l'autre avantage d'un regain d'activité en temps de guerre, lorsque se tassait la demande rochelaise. Une autre direction importante était l'île d'Oléron (10 %) : sans auto-suffisance alimentaire, elle offrait le sel et le vin à la vente, et importait des grains. Les maîtres de la Seudre visitaient également les ports de l'île de Ré et Marans (10 %). En définitive, rares étaient les entreprises à s'investir dans un cabotage « atlantique » dont les destinations (5 %) s'étaient de Bordeaux à Dunkerque⁴⁹. Ce recours à un cabotage interparoissial⁵⁰ massif, complété par un transport à l'échelle du Ponant, se retrouvait aussi à l'île de Ré et à La Rochelle. Développée par les maîtres de La Flotte en Ré, l'exploitation des destinations « en dehors des pertuis » n'occupait pas 10 % de l'activité. Vins et eaux-de-vie locales étaient expédiés vers la Bretagne en échange d'un fret diversifié (produits de la mer, biens manufacturés). La majeure partie des échanges restait locale et s'appuyait sur La Rochelle (50 %), Les Sables-d'Olonne (15 %) et Marans (15 %), dans le cadre d'une activité circuiteuse. Marginales, les liaisons vers la Seudre ou Oléron donnaient parfois lieu à une prolongation de route vers Bordeaux⁵¹. En face de l'île de Ré, « tiré » par le moteur de son grand commerce, La Rochelle ne se contentait pas des livraisons assurées par les barques des pertuis : c'était aussi un port d'attache du cabotage. Avec moins de 5 % de voyages destinés « hors des pertuis », sa flottille était clairement dédiée à la cité. L'affirmation progressive du « bipôle » La Rochelle/Rochefort-commerce⁵² plaçait les liaisons avec Rochefort au premier plan (35 %). En second lieu, les maîtres rochelais se mettaient au service du ravitaillement de la ville. Ils allaient charger les grains du Bas-Poitou à Morigcq (30 %) et à Marans (5 %), les denrées de Saintonge et d'Angoumois à Charente (5 %) ou à Saintes (2 %), le sel à Ré (10 %), en Seudre (5 %) ou à Oléron (4 %).

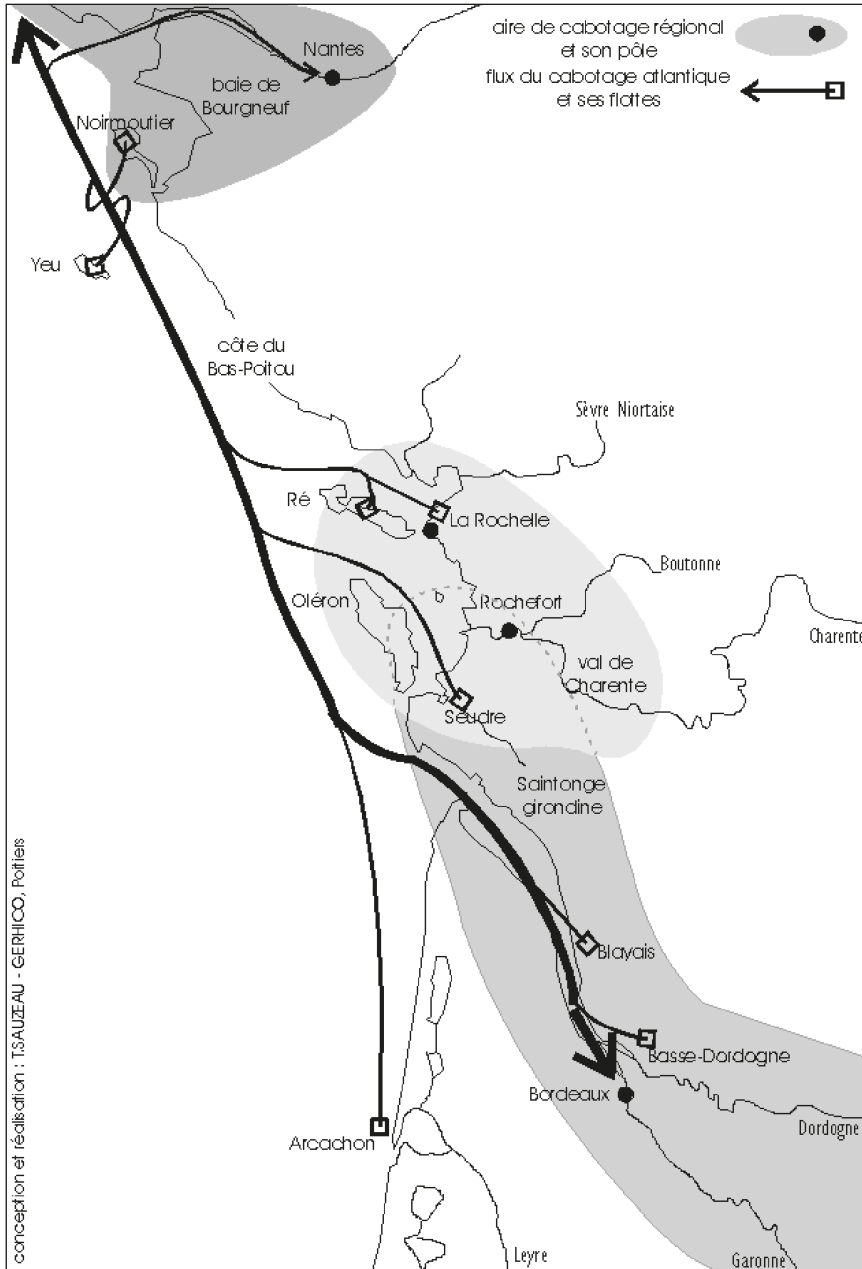
49 T. Sauzeau, *Les Marins de la Seudre (xviii^e-xix^e siècles)*, La Crèche, Geste, coll. Pays d'histoire, 2005, p. 17-18.

50 G. Le Bouëdec, « L'État et le cabotage en France et en Europe... », art. cit., p. 384.

51 A.-M. Luc, *Les Gens de mer de l'île de Ré...*, op. cit., p. 438-439 : tableaux du commerce de petit cabotage en dehors et en dedans des pertuis dans la première moitié du xviii^e siècle.

52 Voir notre synthèse : « Rochefort et l'Amérique (xvii^e-xviii^e siècles) », dans Mickaël Augeron et Mona Huerta (dir.), *La Rochelle et Rochefort, les Amériques en partage. Ressources documentaires*, Paris, Karthala (à paraître).

Figure 2. Les aires du cabotage de Bourgneuf à Arcachon au XVIII^e siècle



À la différence de leurs voisins, les routes des barques de la Charente et d'Oléron ne les menaient que rarement au-delà de la mer intérieure. Les transporteurs du fleuve étaient happés par le centre de gravité rochelais (40 %), dont le marché réclamait pierres, briques et bois de la vallée. Venaient ensuite les

grandes îles (22 % des voyages chacune). Vers Ré, l'échange s'équilibrait entre les chargements de pierres pour les fortifications à l'aller, et le sel au retour. Vers Oléron, les départs sur lest étaient plus courants, les rares fagots de bois à brûler n'équilibrant pas les chargements de sel qui entraînaient systématiquement en Charente à l'issue d'une rotation. Dans 10 % des cas, les voyages s'orientaient vers le Poitou. Porte du pays niortais, Marans arrivait en tête des destinations devant Moricq, port de rupture de charge sur le Lay. Rappelons aussi que l'ensemble de ces barques faisaient escale soit à Charente, soit à Rochefort, quelle que fût leur destination. Quant aux barques d'Oléron, elles étaient tournées vers La Rochelle et Rochefort où elles portaient leur sel, et vers la Seudre, où elles s'approvisionnaient en bois et chaux.

166

En définitive, citadins, commerçants et marins de La Rochelle étaient les principaux clients des flottes caboteuses d'un littoral charentais polarisé. Autour de la mer des pertuis, les barques prenaient la direction de La Rochelle une fois sur deux et rares étaient celles qui s'aventuraient hors de vue des îles. Plus au nord, la côte du Bas-Poitou ne connaissait pas semblable animation, en dépit d'atouts tels que Les Sables-d'Olonne, premier port morutier français, les salines et les polders de Bourgneuf, sans compter la richesse agricole de l'arrière-pays bas-poitevin ou le voisinage de Nantes.

À la manière des Basques, les Sablais abordaient le cabotage par morutiers interposés. Avant le départ pour Terre-Neuve, on les rencontrait en Saintonge, venus charger leur sel et, à l'occasion, réaliser d'ultimes travaux, ou compléter leur avitaillement. À l'issue d'une campagne, ils visitaient les ports du golfe de Gascogne pour y décharger le poisson. À la sortie du port de Nantes, la moitié des navires et 75 % des tonnages bas-poitevins étaient des morutiers regagnant Les Sables « sur lest »⁵³. Quel pouvait être l'impact concurrentiel de ces navigations sur le cabotage de proximité ? Nonobstant l'éventuelle dissimulation de pondéreux, fret de retour en même temps que lest, c'est le caractère largement *off-shore* de l'activité morutière sablaise qu'il faudrait retenir. L'autonomie du navire terre-neuvais, pour son approvisionnement comme pour la diffusion de sa pêche, était autant de moins à transporter pour les barques. Les Sables ne polarisaient donc pas le commerce caboteux du littoral vendéen. Pour ce littoral, le marché naturel était l'entrepôt nantais où il fallait concurrencer les maîtres ligériens et sud-bretons.

Dans ces conditions, les routes des maîtres bas-poitevins étaient avant tout interparoissiales et leurs activités modestes. À la sortie du port de Nantes, 35 % des caboteurs venaient du littoral vendéen. Attachées majoritairement aux ports de la baie de Bourgneuf (15 à 30 % des entrées), les barques venues livrer leurs

53 Archives départementales de la Loire-Atlantique, sondage réalisé parmi les congés d'Amirauté du port de Nantes (1721-1722), B.4717.

sels, pois, fèves et autres légumes,⁵⁴ repartaient lourdement lestées d'ardoises ou de chaux. L'activité des maîtres des îles d'Yeu et de Noirmoutier (5 à 15 %), qui repartaient normalement sur lest, relevait sans doute davantage du cabotage atlantique⁵⁵. Le cas de l'île d'Yeu est bien connu. Le vin de Bordeaux était à la source du trafic de sa flotte qui gagnait la Gironde presque systématiquement. Aussi pourrait-on sans erreur juxtaposer la carte du marché français de ce produit et celle des lignes du cabotage ogien⁵⁶. Deux fois sur trois, les maîtres de l'île d'Yeu se rendaient en Bretagne, où Redon, Brest, Morlaix et Saint-Malo étaient les destinations les plus fréquentes. Venait ensuite le port de Nantes, souvent choisi comme port d'affrètement. Le choix d'un cabotage plus atlantique que local faisait de la Manche orientale, du Havre à Dunkerque, une destination privilégiée (10 %), loin devant le Bas-Poitou et les Pays charentais, pays producteurs, donc peu demandeurs de vin. Réalisant 3 à 6 rotations vers Bordeaux chaque année, les Ogiens valorisaient parfois leurs retours vers Bordeaux par la « cueillette » d'un fret de retour diversifié⁵⁷.

Fort d'un millier de barques, le cabotage du Centre-Ouest français au XVIII^e siècle s'organisait donc moins autour de grands seuils géographiques que de bassins de chalandise structurés et polarisés. Bordeaux et La Rochelle-Rochefort captaient chacun l'activité de la poussière portuaire environnante. Les deux zones de chalandise admettaient comme intersection le pays des salines de Marennes, Oléron ou l'île de Ré. La quête de l'or blanc faisait franchir le pertuis de Maumusson aux maîtres de Libourne, Blaye et Royan. Au nord de l'île de Ré, La Rochelle étendait son influence sur l'estuaire du Lay. Au-delà, la côte du Bas-Poitou, comme le bassin d'Arcachon, connaissait une forme d'activité mixte pêche-cabotage, suffisante pour animer un cabotage interparoissial très modeste. Rare autour de la mer de pertuis (5 % des barques), un peu plus fréquent à Blaye ou Libourne (10 %), le développement d'une activité de cabotage étendue au golfe de Gascogne se limitait à quelques ports spécialisés, surtout tournés vers la Bretagne. Ainsi, de La Teste expédiait-on le brai tiré du pin jusqu'à Redon et Port-Louis, tandis que le commerce du vin de Bordeaux occupait les barques de Noirmoutier et de l'île d'Yeu, dont les maîtres n'hésitaient pas à franchir le rail d'Ouessant.

54 Yves Gruet, « Le déclin des ports commerciaux de la baie de Bourgneuf (Vendée) », dans *Actes du 124^e Congrès du Comité des Travaux Historiques et Scientifiques*, Nantes, 1999, p. 120 à 129.

55 B. Michon, *L'Aire portuaire de Nantes aux XVII^e et XVIII^e s.*, thèse de doctorat d'histoire, Université de Nantes, 2005, *op. cit.*, p. 296.

56 Cartes pages 107-109 dans C. Huetz de Lempis, *Géographie du commerce de Bordeaux...*, *op. cit.*, et cartes pages 141 et 144 dans J.-F. Henry, *Des marins au siècle du Roi Soleil...*, *op. cit.*

57 *Ibid.*, cinq études de cas présentées sous forme de graphiques, p. 150 à 155.

Avec ses deux niveaux bien identifiés, le cabotage du Centre-Ouest nécessitait des outils et des investissements différenciés. Les quantités transportées, les distances parcourues et les risques encourus appelaient des réponses adaptées. Le compromis était le maître mot des chantiers à qui on passait commande des navires. Il fallait construire suffisamment robuste sans trop peser sur le gabarit du navire, faute de quoi on réduisait la jauge utile mais aussi les possibilités d'accès aux havres les plus modestes. De Bourgneuf à Arcachon, la solution retenue au XVIII^e siècle s'éloignait peu du modèle sud-breton : la majorité des barques jaugeaient 15 à 30 tonneaux⁵⁸. Cet outil était parfaitement adapté au cabotage « à la cueillette » pratiqué par la majorité des entreprises. Au-delà du monde de l'artisanat, les ports du Centre-Ouest abritaient aussi des caboteurs plus imposants, capables de franchir les grands seuils définis par l'ordonnance de 1740.

168

Le monde de la micro-entreprise

La prééminence des tonnages modestes au sein de la flottille du Centre-Ouest répondait à des facteurs techniques mais aussi à des contraintes économiques. On ne peut exclure, comme l'affirme G. Le Bouëdec, que la présence des grands ports de Nantes, Les Sables-d'Olonne, La Rochelle ou Bordeaux n'ait orienté le « capital d'armement vers les routes transocéaniques protégées par l'exclusif et le monopole »⁵⁹. Hors des préoccupations des oligarchies portuaires, le capital des flottilles révélait l'existence d'un monde de petits entrepreneurs, actifs et intéressés au développement des échanges locaux et régionaux.

La petite entreprise dominait le monde du cabotage en Centre-Ouest. Cette réalité n'excluait pas la nuance, comme peut le révéler la comparaison des gabarits les plus fréquents dans chaque port. Un premier groupe de ports caboteux se signalait par le choix d'unités légères, avec près d'un navire sur deux ne dépassant pas les 20 tx. Ce type de barque était l'outil privilégié des maîtres de la Seudre et de l'île de Ré. Ce gabarit correspondait à une « barque du sel » idéale pour remonter un chenal jusqu'à proximité de la saline. À Brouage, les propriétaires des salines, confrontés à un ralentissement économique⁶⁰, appréciaient la souplesse d'un outil qui limitait les charrois et

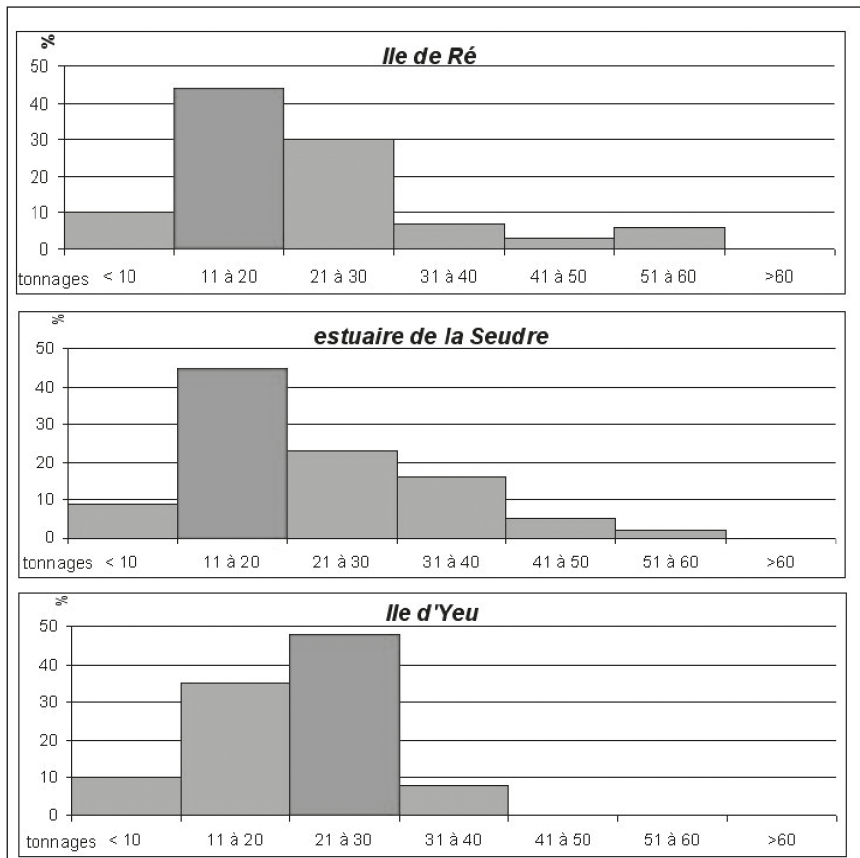
58 G. Le Bouëdec, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique (1690-1790)*, Paris, Armand Colin, 1997, p. 149.

59 G. Le Bouëdec, « L'État et le cabotage en France et en Europe... », art. cit., p. 393.

60 Marcel Delafosse et Claude Laveau, *Le Commerce du sel de Brouage (XVII^e-XVIII^e siècles)*, Paris, Armand Colin, 1958, p. 40 à 45.

optimisait l'exploitation du marais. La « barque du vin » par excellence était un peu plus grande. À l'île d'Yeu, au tout début du siècle, son tonnage moyen approchait les 30 tx⁶¹, gabarit que privilégiaient également les maîtres de barques du Blayais dans les années 1740. Cependant, au milieu du siècle, un phénomène de croissance des unités de transport s'est enclenché⁶². À Blaye, la barre des 30 tx., qui faisait figure de plafond en 1740, était dépassée par la moitié de la flotte vers 1755⁶³.

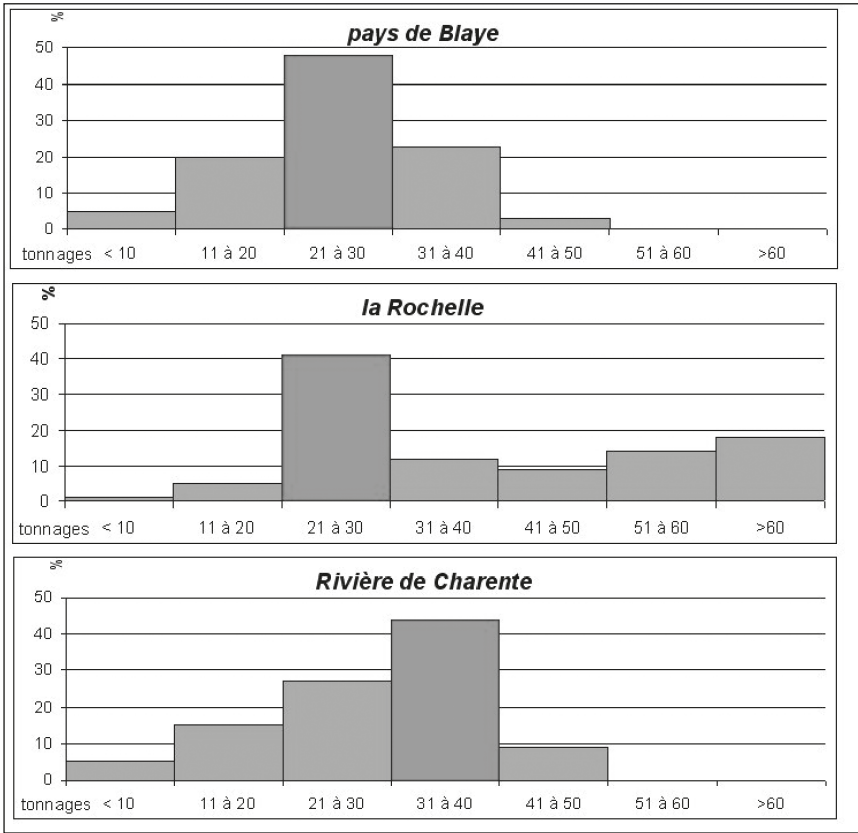
Figure 3. Répartition des tonnages de six flottes de cabotage au XVIII^e siècle
(en tonneaux)



61 J.-F. Henry, *Des marins au siècle du Roi Soleil...*, op. cit., p. 116.

62 Le même phénomène a été pointé du doigt au niveau des flottilles de Bretagne Sud et de la baie de Bourgneuf par B. Michon, *L'Aire portuaire de Nantes aux XVII^e et XVIII^e siècles*, op. cit., p. 301-302.

63 A. Contis, « Gens de mer du quartier de Blaye... », art. cit., p. 60 à 62.



Le même phénomène était à l'œuvre à La Flotte en Ré, où le renouvellement du parc de barques faisait une large place aux unités jaugeant 35 à 60 tx⁶⁴. Quant aux caboteurs de La Rochelle, leur mutation datait de la guerre d'Indépendance américaine, avec la montée en puissance de lourds navires jaugeant 40 à 100 tx, et franchissant à l'occasion le rail d'Ouessant. L'irruption de ces gros porteurs ne pouvait masquer la domination de gabarits qui, pour être moyens, n'en dépassaient pas moins celui des barques du sel et du vin. Les congés du port de Bordeaux révèlent une même inflation des tonnages moyens au XVIII^e siècle : 20 tx vers 1720, 37 en 1745 et 45 en 1785⁶⁵. Là, comme à La Rochelle ou sur le fleuve Charente, à la manière des gabarriers de Dordogne⁶⁶, les entrepreneurs traitaient un fret diversifié et opéraient sur des

64 Ainsi 13 % des navires armés entre 1776 et 1792 jaugeaient plus de 50 tx suivant A.-M. Luc, *Les Gens de mer de l'île de Ré*, op. cit., p. 167.

65 Paul Butel, *Les Négociants bordelais au XVIII^e siècle. L'Europe et les îles*, Paris, Aubier, 1974, p. 18.

66 A.-M. Cocula-Vaillières, *Un fleuve et des hommes*, op. cit., p. 81.

lignes régulières, orientées vers les villes. Sans les contraintes d'accessibilité que pouvaient connaître les maîtres du sel et du vin, la dimension des barques évoluait dans la fourchette 30-40 tx.

En dépit de nuances régionales et chronologiques, le monde des caboteurs connaissait une unité réelle autour de ses propriétaires. Bien décrit pour l'île d'Yeu, l'investissement individuel ou familial était partout. En pratique, la propriété individuelle s'effaçait souvent devant une participation au tiers ou à moitié⁶⁷. Dans des proportions variables, trois types de profils se dégagèrent. Dominant sur l'île d'Yeu⁶⁸, en Seudre⁶⁹ ou à Blaye⁷⁰, celui du maître propriétaire rappelait le caractère social et populaire du capitalisme caboteux. Les solidarités étroites de ce micro-capitalisme s'affichaient dans les noms des barques qui faisaient appel aux prénoms des investisseurs ou à des noms évocateurs d'ententes : amis/amitié ; frères/sœurs ; union/unité ; société... Dans d'autres secteurs, comme à Ré, à La Rochelle ou dans le val de Charente, à côté du maître propriétaire, la figure du « bourgeois » de barque s'imposait. Le profil de ces hommes mériterait une étude à part entière. Appelés « sieurs » dans les sources, ces investisseurs pouvaient multiplier les prises de participation. À Libourne, ils appartenaient au monde des marchands carriers, très impliqués dans l'approvisionnement de Bordeaux en pierres de taille⁷¹. À la Flotte ou à Saint-Martin-de-Ré, ils se révélaient cinq fois plus nombreux que les maîtres⁷² alors qu'au fil de la Charente les deux catégories faisaient jeu égal. Tous se signalaient par la diversification de leurs activités. À l'image des Dechézeaux (marchands de sel) de La-Flotte-en-Ré, on avait souvent un pied dans le commerce et un dans l'armement⁷³. À ces deux leviers, on pouvait ajouter l'exercice de responsabilités administratives comme chez les Lestrille (marchands-carriers) à Saint-Savinien ou les Augier (réseau Martell de Cognac) à Charente, syndics ou commis de la Marine⁷⁴. Minoritaires, mais présentes partout, des femmes étaient également à la tête de parts de barques. À l'île d'Yeu, épouses ou veuves formaient l'élément stable de l'île et suppléaient à l'absence de leur mari⁷⁵. Dans le val de Charente, 10 % des barques étaient propriété de

67 J.-F. Henry, *Des marins au siècle du Roi Soleil...*, op. cit., p. 131.

68 *Ibid.*, p. 129.

69 On recensait 75 % de maîtres propriétaires en Seudre selon T. Sauzeau, *Les Marins de la Seudre...*, op. cit., p. 557.

70 À Blaye, la plupart des maîtres possédaient leur embarcation qu'ils commandaient jusqu'à un âge tardif, suivant A. Contis, « Gens de mer du quartier de Blaye... », art. cit., p. 63.

71 A.-M. Cocula-Vaillières, *Un fleuve et des hommes*, op. cit., p. 275.

72 A.-M. Luc, *Les Gens de mer de l'île de Ré...*, op. cit., p. 169.

73 *Ibid.*, p. 176.

74 R. Oui, « Essai sur les trois ports de Port-d'Envaux... » art. cit.

75 J.-F. Henry, *Des marins au siècle du Roi Soleil...*, op. cit., p. 129.

veuves homonymes de maîtres reçus. C'était sans doute, comme à Blaye⁷⁶ et à Libourne⁷⁷, une mesure de sauvegarde du patrimoine d'un maître, sa veuve défendant les intérêts d'un fils aîné trop jeune pour assurer la responsabilité d'un commandement. Elle se chargeait de la gestion de l'embarcation, engageant un maître de barque pour effectuer les diverses livraisons. À Libourne, les veuves vendaient parfois pour faire face aux difficultés de trésorerie. Dans un cas sur deux, cette vente n'était que partielle, sorte d'ouverture du capital nécessaire à la survie de l'entreprise. D'autres, plus solides, allaient jusqu'à imposer dans l'équipage la présence du fils désireux d'acquérir la formation indispensable, afin de prendre, ultérieurement, la relève.

172

La barque jaugeant 20 à 40 tx était l'outil majeur des flottes de cabotage du Centre-Ouest. En dépit de ce trait d'unité, des spécialisations se faisaient jour, liées à des contraintes de marché. Entre toutes, les barques du sel étaient les plus modestes, contraintes qu'elles étaient de remonter les chevelus de chenaux jusqu'à pied d'œuvre, à proximité des salines. Un cran au-dessus on trouvait les transporteurs de vin tandis que le transport d'un fret diversifié à destination des seules villes donnait plus de marge de manœuvre et permettait l'utilisation de barques de plus de 30 tx. Quel que soit le modèle dominant, la structure de la propriété restait étroite et familiale. Elle plaçait à égalité maîtres et bourgeois de barques et ménageait une place non négligeable aux femmes. C'était l'expression d'un secteur dont se détournait le capitalisme des villes portuaires. Pourtant, dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, l'augmentation des gabarits moyens accompagna le développement d'entreprises d'une autre échelle, utilisant de gros porteurs.

Aux frontières du long cours : les caboteurs atlantiques

Les caboteurs qui sortaient de leur zone de chalandise régionale, appartenaient à la seconde dimension du cabotage du Centre-Ouest. Les entreprises dont il s'agissait, s'adonnaient au petit cabotage défini dans l'ordonnance de 1740, dont « l'espace [...] s'étendait désormais de la Corogne à Dunkerque. Il était présenté comme l'aire du petit cabotage des bâtiments du pays basque, de Guyenne, de Saintonge, d'Aunis et du Poitou »⁷⁸.

En Seudre, le tonnage de ces barques allait de 35 à 140 tonneaux. Elles étaient peu nombreuses : 11 au maximum en 1772, pour 600 tonneaux de jauge, dont l'imposante *Parfaite Union* du maître Jean-Pierre Turbé (140 tonneaux, 9 marins). *La Jeanne Elisabeth*, avec ses 80 tonneaux et ses 5 hommes à bord,

⁷⁶ A. Contis, « Gens de mer du quartier de Blaye... », art. cit., p. 64.

⁷⁷ A.-M. Cocula-Vaillières, *Un fleuve et des hommes...*, op. cit., p. 274.

⁷⁸ G. Le Bouëdec, « L'État et le cabotage en France et en Europe... », art. cit., p. 384.

donnait un autre exemple des entreprises de cabotage atlantique basées en Seudre. Les rotations restaient fondées sur le trio bleds-sel-vin. Les ports touchés s'étendaient à la Manche et le golfe de Gascogne pouvait être franchi pour atteindre Lisbonne. Les destinations – une centaine par décennie – révèlent les pôles d'échange importants et les cycles de leur économie. C'est sans surprise que Bordeaux et ses annexes de Blaye et de Libourne, déjà en tête dans les années 1760, prenaient une part croissante dans les échanges. Le cabotage était ici le point d'appui bien connu du port d'entrepôt des Isles et de l'Europe du nord. À la frontière flamande, Dunkerque était un autre entrepôt très visité⁷⁹. L'ensemble des autres routes était en perte de vitesse, avec une mention spéciale pour Brest, Lorient et, dans une moindre mesure, Cherbourg, dont les rythmes d'échanges étaient fonction des opérations militaires (maxima dans les décennies 1760 – fin de la guerre de Sept Ans – et 1780 – fin de celle de l'Indépendance américaine). Enfin, la décennie 1770 fut un moment privilégié pour les échanges entre la Seudre et Les Sables-d'Olonne. Le port du Bas-Poitou ne suffisait plus à héberger sa flotte morutière, ce qui avait amené à faire de la Seudre une annexe des Sables-d'Olonne⁸⁰. Le marché des grands ports du Ponant ménageait donc une place réduite mais réelle aux gros caboteurs du sel. Après 1750, la montée en puissance des gros porteurs sur l'île de Ré vint confirmer cette vision⁸¹.

Du côté des flottes du vin, la situation était comparable. Dans les années 1740, sur une trentaine de navires, Blaye ne comptait qu'un seul gros porteur, *la Jeanne*, que son propriétaire, maître de barque n'hésitait pas à conduire pour des destinations éloignées, faisant ainsi un voyage à Lisbonne, à l'automne 1740⁸². Quinze ans plus tard, on pouvait recenser 7 unités, dont *Le Saint-Joseph*, propriétaire Painchaud, maître de barque de Plassac (45 tonneaux, 5 hommes), et *La Magdelaine*, propriétaire Largeteau, du port de Roque de Thau (42 tonneaux, 4 hommes). Ces grosses barques du vin touchaient régulièrement Redon, Quimper et Quimperlé ou Vannes. La même tendance inflationniste se retrouvait du côté de la flotte rochelaise. Sur 78 caboteurs à l'attache en Aunis (1770-1788), une trentaine jaugeaient plus de 35 tx. La mise en place de cet outil particulier obéissait à une chronologie propre. Avant la guerre d'Amérique, on ne recensait que 7 navires. Possédés

79 Selon Christian Pfister, « Les relations entre Dunkerque et l'Ouest français de Louis XIV à la Révolution française », dans Colloque « *Les sociétés littorales du Centre-Ouest* », GERHICO, Rochefort 1995, Poitiers, SAO Éditions, 1996, tabl. cit., p. 313, près de la moitié des navires venus du Centre-Ouest (278 sur un total de 600 entrées entre 1776 et 1783) annonçaient Marennes ou la Seudre comme lieu de départ.

80 T. Sauzeau, *Les Marins de la Seudre...*, op. cit., p. 18 à 20.

81 A.-M. Luc, *Les Gens de mer de l'île de Ré...*, op. cit., p. 382.

82 A. Contis, « Gens de mer du quartier de Blaye... », art. cit., p. 59.

par des locaux (La Rochelle, île de Ré, Saintes), ils opéraient sur un vaste espace allant d'Amsterdam – tel *Le Benjamin*, 60 tx, 1772 – à Bayonne. Dès l'ouverture des hostilités, le commerce rochelais vit arriver en renfort de nouvelles unités, achetées dans les ports du Ponant ou délocalisées en Aunis, tandis que leurs propriétaires demeuraient ailleurs.

Il est malaisé de déterminer pourquoi une telle forme de croissance affecta peu ou prou toutes les flottes de cabotage du Centre-Ouest dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle. Cas à part, La Rochelle pourrait bien avoir attiré des entrepreneurs au moment où la *Royal Navy* faisait régner l'insécurité en Manche. Ces réfugiés semblent s'être intégrés facilement, en répondant à une double demande de transport. Durant le conflit, il fallut approvisionner la Marine de Rochefort. Après la guerre, il fallut soutenir l'effort de restructuration du commerce rochelais, dans le sens d'une diversification accrue et d'une collaboration resserrée avec Bordeaux⁸³. Quant aux autres flottes de cabotage, leur évolution ne fut-elle pas une conséquence logique du processus de concentration capitalistique, observé ici ou là depuis le tournant du siècle⁸⁴ ?

174

La barque de 20 ou 30 tonneaux a bien dominé l'échange local et régional à partir des ports du Centre-Ouest. Cependant, cet outil, apparemment polyvalent, semble aussi avoir évolué vers une spécialisation progressive. Ainsi, au XVIII^e siècle, pourrait-on en identifier trois groupes : les barques les plus légères destinées au marché du sel, la catégorie intermédiaire dédiée au vin, et les lourds transporteurs fluviaux tournés vers le commerce des villes et des entrepôts (Libourne, Charente). À mesure que se confirmait cette spécialisation, le glissement d'un micro-capitalisme familial vers une concentration bourgeoise était à l'œuvre. Peut-être l'explication de la croissance des tonnages moyens et du développement de la catégorie des gros porteurs réside-t-elle aussi dans cette mutation de la propriété des barques ?

DES HOMMES DU CABOTAGE PLUS PAYSANS QUE CITADINS

Au XVIII^e siècle, en dépit de caractères traditionnels, le cabotage du Centre-Ouest semble bien avoir vécu des mutations : spécialisation, croissance du gabarit, concentration de la propriété. La réussite de chaque entreprise de transport tenait aussi à un capital humain. Sur ce plan, le cabotage était en concurrence avec les grandes flottes de long cours qui levaient leurs matelots par dizaines, jusque sur

83 Voir notre synthèse, « Rochefort et l'Amérique (XVII^e-XVIII^e siècles) » dans M. Augeron et M. Huerta, *La Rochelle et Rochefort, les Amériques en partage. Ressources documentaires*, op. cit.

84 Ainsi, à La-Flotte-en-Ré, dans les années 1780, 3 bourgeois possédaient 19 bateaux selon A.-M. Luc, *Les Gens de mer de l'île de Ré...*, op. cit., p. 170.

les côtes rurales éloignées de leurs quais⁸⁵. Les maîtres parvenaient néanmoins à tirer leur épingle du jeu, en s'appuyant sur la tradition.

Entre gisement d'emplois et centre de formation

Grâce au système des classes de la Marine, l'histoire dispose d'un instrument de mesure et de pesée globale des gens de mer⁸⁶. Dans le Centre-Ouest, chaque barque-type embarquait 3 à 4 hommes : un maître, un à deux matelots et un mousse. Il est donc possible d'estimer la part des matelots du cabotage dans chaque quartier.

Au XVIII^e siècle, les marins donnaient la priorité au long cours lorsqu'ils le pouvaient. Ils ne cherchaient pas l'aventure mais bien de meilleures perspectives de carrière, avec le salariat et des contrats de plusieurs mois⁸⁷. Dans de telles conditions, moins d'un matelot sur dix optait pour le cabotage à Bordeaux, La Rochelle, Rochefort ou Les Sables-d'Olonne. Du côté des bassins d'emplois ruraux du long cours (Ré, Oléron, Marennes, Royan, Blaye), la proportion montait à un marin sur 3, voire un sur 4, qui restait vivre et travailler au pays. Les « citadelles » du cabotage se trouvaient finalement dans des « angles morts » de l'emploi long courrier. À côté des quartiers fluvio-maritimes de Saintes et Libourne, où un marin sur deux gagnait sa vie sur les barques, l'île d'Yeu s'affirmait comme l'île des caboteurs au sein du Centre-Ouest.

Quant à Arcachon, l'isolement poussait ses marins à s'adonner à la pêche ou à un cabotage saisonnier. D'Arcachon à Bourgneuf, un peu moins de 20 % des marins en âge de servir gagnaient donc leur vie au cabotage. Cette réalité recouvrait en fait deux situations différentes. À l'île d'Yeu comme à Saintes ou à Libourne, les matelots faisaient carrière au cabotage. Pour leurs collègues habitant les bassins d'emplois du long cours, les barques signifiaient davantage de missions d'intérim, entre deux contrats hauturiers. Cependant, dans un cas comme dans l'autre, les caboteurs matérialisaient bien une véritable école de voile. Le long cours n'embarquait que 10 % de mousses, quand chaque barque était tenue d'intégrer un mousse, si son maître voulait continuer de bénéficier de son exemption de service. Un mousse formé par 2 à 4 adultes en moyenne, c'était là une proportion bien supérieure à la lettre des ordonnances. Les entreprises du cabotage ignoraient les économies d'échelle propres aux armateurs du long

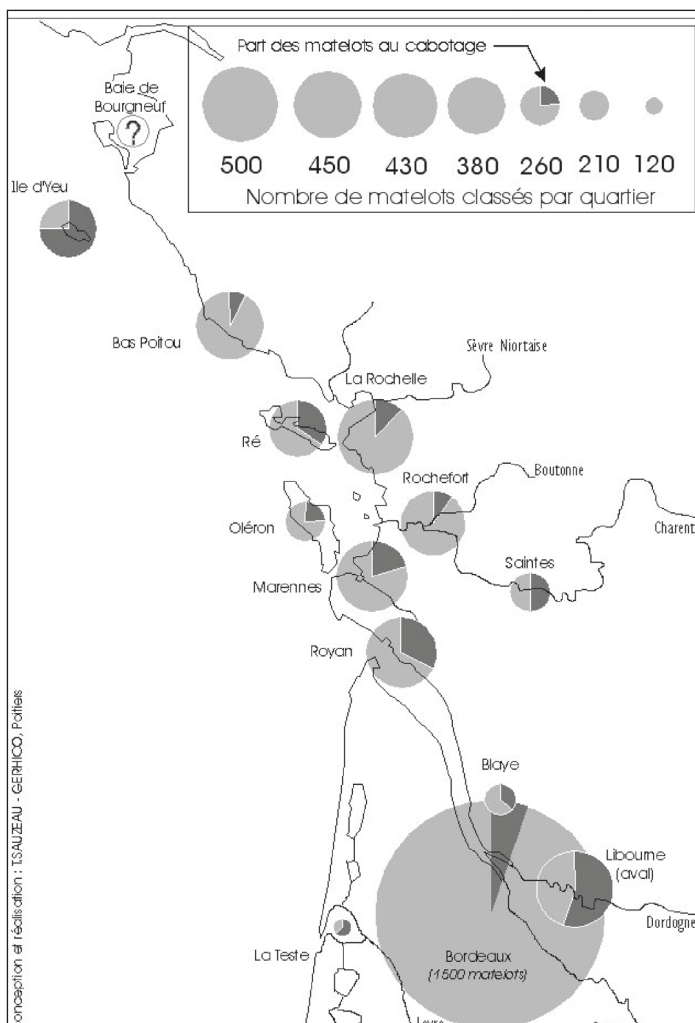
85 Outre nos propres travaux sur la Seudre, on lira avec intérêt Murielle Bouyer, *Les Gens de la rivière de Loire : étude d'un bassin de main-d'œuvre du commerce nantais au XVIII^e siècle*, thèse de doctorat d'histoire, Université de Nantes, 2004.

86 Voir le travail de recensement, quartier par quartier, par Franck Parot Abellard, *Les Gens de mer classés sur les registres de la Marine Royale, dénombrement et cartographie entre la Loire et la frontière d'Espagne (1773-1783)*, mémoire de maîtrise, multigr., Poitiers, 1997.

87 A.-M. Cocula-Vaillières, *Un fleuve et des hommes*, op. cit., p. 361.

cours. Les flottes du Centre-Ouest, avec leurs gabarits modestes, multipliaient les postes ouverts aux apprentis et se révélaient de véritables pépinières de matelots. Les grands ports et leurs bassins d'emplois disposaient rarement d'assez de barques pour assurer totalement la formation initiale de leurs mousses. En revanche, l'île d'Yeu, les ports fluviaux de Libourne ou Saintes et même Oléron, « île de terriens »⁸⁸, possédaient un parc suffisant de barques pour accueillir les cohortes de mousses du pays et les former totalement.

Figure 4. Gens de mer et marins des barques (xviii^e siècle)



⁸⁸ C'est là l'une des conclusions de D. Guillemet, *Les Îles de l'Ouest, de Bréhat à Oléron, du Moyen Âge à la Révolution*, La Crèche, Geste, 2000.

Le parc des barques exploitées dans les ports du Centre Ouest témoignait d'une réelle vitalité. Fournissant le pain quotidien ou simplement de « petits boulots » entre deux contrats au long cours, elles étaient un élément essentiel de la subsistance des gens de mer de service. Au-delà, la micro-entreprise qui dominait le cabotage du Centre-Ouest ouvrait à la jeunesse du littoral des possibilités d'initiation et de formation. À n'en pas douter, il s'agissait là d'une des clés de la mobilité sociale et du renouvellement des générations de gens de mer dans l'ancienne France.

De la barque au gros-porteur : affaires de famille et délocalisations

Dominée par les petites unités embarquant 3 hommes sur la barque du sel et jusqu'à 6 sur celle du vin, la flottille du Centre-Ouest se caractérisait par l'habitude de naviguer entre soi. Quel que soit le lieu, les études concourent à présenter des équipages très cohérents. Il n'en reste pas moins que l'alignement sur un marché du travail du long cours plus mobile était une réalité. Dans leur recherche de main-d'œuvre, certaines entreprises sortaient de leur proche bassin d'emploi et il y eut même à cet égard une évolution sensible dans les villes.

Les zones rurales à l'écart des grands flux de main-d'œuvre abritaient une forme de conservatoire des traditions navigantes. Cette réalité est soulignée d'Arcachon à l'île d'Yeu : on embarquait « entre soi », sur des barques où les maîtres s'attachaient les services de familiers et de voisins. Sur la flotte de la Seudre, 80 % des maîtres et des matelots étaient du pays. Cas extrêmes, les barques commandées par un Trembladais embarquaient toutes un matelot du même village. Premier pont sur la Seudre, Dercie, qui n'était qu'un hameau, armait 20 % des barques de Seudre. Toutes étaient commandées par un maître du village et montées par 60 % de matelots du village. À l'image du recrutement des maîtres de Libourne⁸⁹ ou du Blayais, on n'allait pas plus loin pour choisir un équipier que pour rencontrer son épouse. En Seudre, les maîtres horsains se comportaient de la même manière. Ainsi, ceux qui venaient régulièrement de Charente pour armer à Marennes, enrôlaient-ils un équipage à 80 % issu de leur ville.

Les caboteurs atlantiques amplifiaient cette tendance. Place forte locale, le port de Saujon-Riberou ne fournissait que le quart des maîtres. Les navires de Pierre Husseau (*Les Deux Amis*, 25 tx ; *Le Petit Saint Jean*, 80 tx ; *Le Bienfaisant*, 30 tx), de Louis Charloteau (*La Marie Madeleine*, 20 tx) et de Pierre Savineau (*Le Saint Nicolas*, 26 tx ; *La Méfiance*, 50 tx) gagnaient Bordeaux ou la Bretagne, sans franchir le rail d'Ouessant. Ces entreprises avaient le

⁸⁹ A.-M. Cocula-Vaillières, *Un fleuve et des hommes*, op. cit., p. 364.

comportement des caboteurs des pertuis : barques de dimensions comparables, trois ou quatre hommes, 60 à 80 % de marins du même village que le maître. Dynamiques, elles captaient 50 % du cabotage atlantique. L'autre moitié du marché était détenue par un armement forain délocalisé en Seudre. Un contingent de maîtres des quartiers voisins (20 %) venait d'Oléron, de Charente, Royan ou Les Sables-d'Olonne, armer en Seudre de modestes barques (20 tx., 3 hommes) : Jean Lis, d'Oléron, cingla vers Lorient qu'il visita 4 fois en 1768 et 1769, à bord du *Petit Saint Pierre* (30 tx, 4 hommes). Un cran au-dessus, l'île d'Yeu fournissait 20 % des maîtres au cabotage atlantique armant en Seudre. En 1769, Pierre Turbé, armait *Le Petit Saint Jean* (70 tx., 6 hommes) et faisait 3 voyages à Dunkerque et un à Libourne. À côté des Ogiens, quelques maîtres de Molène, du Conquet, de Porspoder, mais aussi de La Teste, Blaye ou Bordeaux armaient ponctuellement en Seudre. Ces barques avaient l'exclusivité des lignes vers la Manche, au-delà du rail d'Ouessant (Dunkerque, Saint-Valery, Fécamp, l'estuaire de la Seine, Cherbourg, Granville et Saint-Malo). Tous ces maîtres composaient des équipages bigarrés à l'instar des navires de long cours. À côté d'un noyau dur – le capitaine et ses pays (60 %) –, on complétait l'effectif, au gré des rencontres.

De tels usages n'étaient pas sans rappeler la constitution des équipages du long cours, avec une équipe cohérente et des supplétifs venus d'horizons divers. Aussi n'est-il pas surprenant de voir le parc de barques rochelaises suivre la tendance, à mesure qu'on approchait de la fin du siècle. Certes, avant 1778, les Rochelais composaient 83 % de leurs équipages caboteux, ce qui les plaçait tout à fait dans le schéma traditionnel. Avec la guerre d'Amérique, une rupture intervint. La part des Rochelais sur les barques du port tomba à 42 % durant le conflit. Les rapatriés de Saint-Pierre-et-Miquelon – dont beaucoup se disaient « Acadiens » – occupaient jusqu'à 30 % des postes jusqu'en 1783⁹⁰. Comme eux, Basques, Bretons et Normands investirent alors les quais aunisiens, les maîtres engageant des équipiers de chez eux. L'après-guerre vit le cabotage rochelais reconquérir 60 % de son marché du travail. Il fallut néanmoins apprendre à cohabiter avec des entreprises venues d'ailleurs, même s'il s'agissait de « voisins » : 20 % de maîtres du val de Charente, 10 % de Rétais et Marandais, 6 % de Poitevins et de Saintongeais.

En concurrence avec les grands armements morutiers ou antillais, le cabotage semble avoir résisté en se repliant sur la tradition. Le recrutement révèle une reproduction endogène d'autant plus forte qu'on échappait à l'attraction d'un grand port. Dans ces conditions, les fils de matelot choisissant l'activité du

90 L'existence de ce groupe a été mise en lumière par O. Puaud, *Les Marins rapatriés de Nouvelle France dans le Centre-Ouest français (1763-1815)*, mémoire de master 2, Poitiers, 2006.

père débutaient souvent comme mousse sur une barque. Quant aux patrons de caboteurs, ils enrôlaient leurs fils comme mousses, pour préparer leur succession. Au-delà de l'esprit de famille, il y avait l'affirmation d'une authentique solidarité villageoise : le maître de barque donnait la priorité aux jeunes gens vivant dans le même port. Profitant souvent d'accidents et de ruptures de conjoncture (crise, guerre), quelques entreprises extérieures pouvaient s'inviter au sein d'un quartier. Elles y délocalisaient leurs activités, mais sans se départir de ces mêmes solidarités géographiques qui voyaient les maîtres engager en priorité leurs « pays ».

CONCLUSION

Le millier de barques de cabotage à l'attache dans l'ancien arrondissement de Rochefort animait donc essentiellement le commerce local. Seules 5 à 10 % des unités pouvaient s'aligner sur des routes « atlantiques » (Bayonne-Dunkerque) auxquelles Amsterdam et Lisbonne servaient de bornes extrêmes et la Bretagne-Sud de destination ordinaire. Dans le golfe de Gascogne, le cabotage régional était polarisé par des villes-ports (Nantes, La Rochelle-Rochefort, Bordeaux) propulsées par l'économie atlantique à la tête de grandes zones de chalandise. Le sel et le vin étaient les monnaies d'échange essentielles d'un commerce qui s'étendait aux bleds et aux matériaux de construction (bois, pierre, chaux, tuiles et ardoises). Pour s'adapter à cette réalité, la barque type (25 à 30 tx ; 3 à 4 marins) connaissait des spécialisations. Espaces faiblement polarisés, Arcachon et la côte du bas Poitou connaissaient des formes d'activité mixtes (pêche/cabotage) sur des unités très petites. Un cran au-dessus, la Seudre, les îles de Ré et d'Oléron, ainsi que les ports de la baie de Bourgneuf, utilisaient une barque du sel jaugeant environ 20 tx et montée par 3 hommes. Cet outil était adapté aux contraintes de rupture de charge très particulières des salines, avec leurs havres d'échouage et leurs chenaux navigables. À Blaye, à Royan et à l'île d'Yeu, le gabarit moyen gagnait quelques tonneaux et un à deux hommes d'équipage pour une spécialisation dans le transport du vin. Enfin, la flottille rochelaise et les parcs de transporteurs fluvio-maritimes (Saintes, Libourne) dépassaient les 30 tx de jauge. Sans spécialité particulière, ces barques devaient pouvoir s'adapter à un fret diversifié et destiné aux marchés urbains.

Cet outil, plus hétérogène qu'il n'y paraît, se caractérisait par la nature de ses propriétaires. Maîtres, bourgeois et femmes étaient partout, partageant les quelques parts d'une même barque (2 à 6). Cette structure donnait sa couleur traditionnelle à l'activité. Quant à la main-d'œuvre, son comportement était d'abord déterminé par l'offre du long cours. Plus développé à mesure que l'on s'éloignait des grands ports, le choix du cabotage s'imposait à l'île d'Yeu, au fil

de la Charente ou de la Dordogne. La barque partageait ses faveurs avec le long cours à Blaye, Royan, Marennnes ou l'île de Ré, mais elle restait un choix marginal à Bordeaux, La Rochelle-Rochefort et Les Sables-d'Olonne. Cette géographie révèle l'existence d'une véritable culture caboteuse. Dans chaque port rural, 80 % des marins venaient du quartier et les maîtres cultivaient l'art du naviguer « entre soi » (famille, voisins). Cependant, le XVIII^e siècle imposa ses ruptures, ses crises et une insécurité qui entraînèrent bien des recompositions : augmentation du gabarit moyen, croissance sensible des flottes « atlantiques », délocalisations d'entreprises. Au XVIII^e siècle, en dépit de cadres artisanaux, le cabotage disposait d'atouts pour exploiter la révolution des transports du XIX^e siècle. Dans le Centre-Ouest français, sa souplesse, sa fiabilité et son faible coût lui gardèrent l'avantage sur le rail jusque sous le Second Empire, et parfois au-delà.

NOTE SUR LE CABOTAGE BORDELAIS AU XIX^e SIÈCLE¹

Florian Darfeuille

On s'imagine souvent que l'accroissement de la taille des navires au XIX^e siècle et l'utilisation de la machine à vapeur ont entraîné un déclin rapide du cabotage dans la seconde moitié du XIX^e siècle, déclin accentué par le développement des voies ferrées puis du transport routier, et il est certain que l'essor des chemins de fer et des camions a eu des conséquences très négatives sur le cabotage. Or l'étude du port de Bordeaux montre au contraire qu'il y est resté très actif jusqu'à la Première Guerre mondiale, connaissant même des poussées de croissance au cours du XIX^e siècle, y compris à la fin de celui-ci. Comme il l'était depuis des siècles², il reste donc un élément essentiel du trafic du port girondin, un lien indispensable pour les autres transports. Les dates choisies pour mener la recherche sont 1840 et 1914, la première parce qu'elle correspond à la possibilité d'utiliser des données statistiques absentes auparavant, la seconde parce que la Grande Guerre a effectivement marqué une rupture dans l'activité portuaire girondine. La source principale des analyses est constituée par les registres douaniers qui ne détaillent pas seulement le trafic global ou international du port, mais qui fournissent les éléments concernant le cabotage. Ils donnent le nombre des navires entrés et sortis, leur destination, leur tonnage, leurs équipages et leurs marchandises. Certes, pendant le XIX^e siècle ils ne sont ni parfaits ni homogènes : il faut attendre pour cela la période postérieure à 1895 ; ils permettent néanmoins de disposer de bases solides à partir desquelles les évolutions peuvent être retracées de manière tout à fait satisfaisante.

Déjà P. Chevet a montré que, durant les guerres de la Révolution et de l'Empire, le cabotage avait permis de maintenir une activité portuaire³ :

- 1 Cette note est extraite du mémoire de TER, soutenu en 2004 devant l'Université de Bordeaux III, sous la direction de Christophe Bouneau et de Bruno Marnot. Le titre en était *Le Cabotage à Bordeaux 1840-1914*.
- 2 P. Chevet, *Marins de Bordeaux : une histoire maritime de Bordeaux et de l'estuaire de la Gironde*, Bordeaux, Confluences, 2001.
- 3 P. Guillaume, « Le commerce au cabotage de Libourne au XIX^e siècle », *Revue historique de Bordeaux et du département de la Gironde*, 1965, p. 138-148.

en 1815, il représentait 45 % du trafic ; en 1840, les deux tiers. À cette date, 2 778 navires sur les 3 550 fréquentant le port étaient des caboteurs. Cette forte proportion ne saurait nous étonner, puisque Bordeaux est un port situé loin de la mer. Le rôle du cabotage bordelais est à la fois de permettre une distribution facile des denrées et marchandises rassemblées par la capitale aquitaine, et d'y amener aisément ce dont la ville et son port ont besoin. À cet égard, les chiffres montrent que Bordeaux est d'abord un port régional qui reçoit surtout des matières premières à transformer et exporte en majorité des produits agricoles. Le cabotage s'articule ainsi avec le réseau de voies d'eau dont la Garonne est le centre. Comme autrefois, il fait une très grande place aux grains et farines ainsi qu'aux vins, et à tout un ensemble de produits agricoles ou alimentaires que la ville absorbe ou qu'elle revend. Il n'y a pas de différence fondamentale, dans ce domaine, avec les XVII^e-XVIII^e siècles : par exemple, le cabotage avec la Bretagne ou les régions de la France du nord repose toujours très largement sur les ventes de vins du Bordelais ou de l'arrière-pays.

La croissance démographique de la ville et des trafics qu'elle suscite, ou auxquels elle participe, se reflète totalement sur celle des caboteurs : de 1840 à 1880, on passe de 351 847 tonnes à 834 803, soit + 147 %. Non seulement l'activité de cabotage ne décline pas mais, en chiffres absolus, elle augmente considérablement. La plupart arrivent sur lest pour charger à Bordeaux qui vend davantage qu'elle n'achète, grâce à un vaste hinterland aux importantes productions agricoles que vient chercher le petit cabotage, le grand cabotage étant ici peu important pendant longtemps. Bordeaux est ainsi relié à plus d'une centaine de ports : 128 aux exportations en 1846, et 126 aux importations. Mais ensuite, malgré la croissance globale du trafic, le nombre de ces ports n'a cessé de se réduire : 51 et 43 en 1880, 34 et 31 en 1914.

C'est pour une large part, le résultat d'une concentration du trafic de cabotage dans lequel Dunkerque, Rouen, Le Havre etc., et Libourne tiennent une place de plus en plus considérable ; globalement, celle des ports du nord de la France ne cesse d'augmenter. Ainsi, Dunkerque représente 3,9 % des entrées en 1840, mais 12,8 % en 1880. Insistons sur le rôle de Libourne⁴ : en 1840, 49,4 % des produits acheminés à Bordeaux passent par les caboteurs de Libourne, qui joue ainsi un rôle d'avant-port. Peu de caboteurs sont rattachés à Bordeaux : 373 mouvements sur les 13 765 recensés en 1850, et leur nombre ne cesse de diminuer : 150 sur 21 205 en 1885. Comme à la fin du XVII^e siècle, c'est la Bretagne qui fournit le plus grand nombre de caboteurs, la Vendée et les Charentes tenant également une très grande place. Il y a peu de caboteurs méditerranéens, et il en va de même pour les marchandises.

4 T. Malvezin, *Histoire du commerce de Bordeaux depuis les origines jusqu'à nos jours*, Bordeaux, Belliers et C^e, 1892, t. IV.

Le développement du cabotage s'est situé avant tout sous le Second Empire, en conséquence de l'essor économique de la période. Il s'explique par une montée considérable des activités industrielles, les matières premières destinées aux besoins des industries et les productions de celles-ci représentant en 1860 près de la moitié des importations. L'industrialisation de Bordeaux et de son arrière-pays s'est donc faite largement en recourant au cabotage. Celui-ci a fait plus que doubler entre 1840 et 1880, comme nous l'avons vu. Le traité de libre-échange avec l'Angleterre de 1860 paraît avoir largement contribué à cette croissance. En même temps, la nature des caboteurs a changé : ceux utilisant la vapeur furent de plus en plus nombreux, passant de 542 en 1859 à 1 172 en 1880.

Comme cela a déjà été indiqué, ces changements correspondent à une place de plus en plus grande des matières premières destinées aux industries bordelaises et, plus secondairement, aquitaines, comme la houille et les phosphates, mais aussi aux nouveaux produits venus d'outre-mer comme le bois exotique ou les arachides. L'ensemble des modifications s'accompagne d'une place de plus en plus grande du grand cabotage, ce qui est normal puisque cette activité croissante s'explique par les besoins industriels ; on peut aussi y voir un changement de nature du cabotage bordelais même si, bien entendu, une telle évolution n'est pas originale dans l'Europe du XIX^e siècle.

Les années 1870 sont difficiles pour le cabotage dont l'activité régresse, notamment avec les difficultés viticoles mais, après 1884, la montée reprend, le million de tonnes au cabotage étant dépassé pour la première fois en 1886 et le maximum atteint en 1905 : 1 482 442 tonnes (+ 320 % par rapport à 1840). De 1885 à 1905, le tonnage des exportations a augmenté de 46 %, celui des importations de 60 %, cependant que le nombre des caboteurs diminuait d'un dixième, aux entrées comme aux sorties. On était cependant à la veille d'un important changement : la chute du cabotage en valeur relative malgré cette montée des quantités transportées. Si, en 1896, il représente encore 39 % de l'activité portuaire, en 1900 on n'en est plus qu'à 35, 5 %, et à 27, 5 % en 1908. Surtout, en 1914, il ne groupe plus que 20 % du trafic. Parallèlement, même si l'accroissement de la taille des navires a eu une influence à cet égard, le nombre des caboteurs fréquentant le port de Bordeaux n'a cessé de décroître : 20 290 mouvements en 1815, 16 420 en 1900, 12 067 en 1914. En particulier, le petit cabotage a concerné de moins en moins de navires. On peut donc en conclure que le déclin du cabotage bordelais était amorcé à la veille de la Première Guerre mondiale.

Varia

LES INSCRITS À LA PETITE PÊCHE ET LEUR RAPPORT AU SERVICE DE LA MARINE : L'EXEMPLE DE LA BRETAGNE-SUD AU XIX^e SIÈCLE

Gérard Le Bouëdec, Mathieu Le Hunsec & Frédéric Malonda

L'attaque en règle contre l'inscription maritime entre les années 1870 et la Première Guerre mondiale n'est qu'un volet du débat qui secoue la Marine sous la Troisième République¹. Or ce procès fait à l'institution a une cible privilégiée : les marins à la petite pêche. Cet article collectif² se propose d'analyser les discours des acteurs de la polémique, de les confronter aux résultats d'une enquête menée dans les archives de l'inscription maritime et des invalides dans les ports de pêche de Bretagne-Sud, de Quiberon à Concarneau, et de remettre en perspective les évolutions conjointes du monde de la petite pêche et de l'institution de l'inscription maritime.

LES TERMES DU DÉBAT

Pour prendre la mesure de l'ampleur du débat, il suffit de citer cette phrase du journaliste Jean-Louis de Maconge en 1903 :

La Marine est depuis quelques années en pleine ère de réforme, d'aucuns disent en pleine révolution. Un air jeune et sain circule qui vivifie les organes, sèche les antiques moisissures, chasse les miasmes obstinés³.

Le système des classes, puis de l'inscription maritime, reposait sur une adéquation entre les pratiques des lieux d'apprentissage, les flottes de

- 1 G. Le Bouëdec, « La Marine en débat sous la Troisième République », dans A. Cabantous, A. Lespagnol, F. Peron (dir.), *Les Français, la terre et la mer*, Paris, Fayard, 2005, p. 570-586.
- 2 Cet article est le fruit d'un travail conjoint de plusieurs étudiants de master de Gérard Le Bouëdec, professeur à l'Université de Bretagne-Sud et directeur du SOLITO/CERHIO FRE 3004 CNRS : Mathieu Le Hunsec, Frédéric Malonda, Stéphane Iacona, Anne-Françoise Le Gougec, Fabienne Cadio ont travaillé sur les sources des classes et de l'inscription maritime de 1750 à 1900.
- 3 J.-L. de Maconge, *Une marine rationnelle, la flotte utile, les réformes nécessaires de notre organisme naval*, Paris, Berger-Levrault, 1903, p. 37.

commerce et de pêche, et celles que le classé puis l'inscrit devaient mettre en œuvre à bord des bâtiments de la marine de guerre. Mais, déjà, certaines voix soulignaient que la navigation au long cours, marchande ou halieutique, et au grand cabotage était plus formatrice pour fournir des équipages aguerris à la Marine. La révolution technologique de la marine à vapeur et cuirassée avait créé un profond décrochage entre les pratiques de la masse du réservoir de l'inscription maritime, à savoir les marins à la petite pêche, et les compétences attendues à bord d'une marine industrielle. Mais ce n'est là qu'un des points d'un débat qui se noue, à ce moment-là, autour de la nécessité d'un renouvellement de la pensée navale, et qui n'hésite pas à invoquer les intérêts de la patrie et de la nation. Or l'inscription maritime se trouve sous le feu croisé aussi bien des « progressistes » de la « Jeune École » que des « conservateurs », ce qui montre la complexité de ce dossier. Ces derniers ne sont pas les moins virulents : Charles Bos, particulièrement critique sur les théories de « la Jeune École », réclame sa suppression ; Émile Weyl, écrivain essayiste et polémiste, champion des idées traditionnelles, est un farouche adversaire de la dimension sociale de l'inscription maritime. Les partisans de l'institution se situent aussi bien parmi ceux qui veulent des réformes profondes que parmi ceux qui les récusent. Si donc la première ligne de fracture est bien sur le maintien ou non de l'inscription maritime, les partisans de sa pérennité, au-delà de leurs divergences, s'accordent sur son utilité, sur la qualité des marins et sur l'ancienneté de la création colbertiste qui attesterait de son efficacité par delà les ans, comme l'indique le rapport Renduel de 1890⁴ :

Il y a aucun de ses membres qui ait hésité à reconnaître que l'institution, dont le génie de Colbert a doté la France, est demeurée la base solide, inébranlable, pleine de sécurité, de nos forces navales et que y toucher pour l'affaiblir serait commettre une imprudence.

L'opposition à l'inscription maritime, qui compte dans ses rangs aussi bien des ministres, comme Gougéard ou Lanessan, que des journalistes et des écrivains comme Georges Blanchon, est plurielle. Comme ce dernier, certains y voient une relique de l'Ancien Régime qu'il faut abolir :

Mais il y a une certaine inscription maritime, loi de privilège, charte de la dernière corporation subsistant plus d'un siècle après la Révolution française, qu'il est temps d'effacer de nos codes⁵.

⁴ *Journal Officiel*, n° 126, du 1^{er} novembre au 31 décembre 1890, p. 5976.

⁵ G. Blanchon, « L'inscription maritime », *Bureau de la Revue des deux mondes*, sixième période, t. VIII, mars 1912, p. 182-212.

Une critique plus large porte sur la dimension sociale de l'institution que certains jugent trop socialiste. En effet, les inscrits semblent gagnés, via les syndicats et les partis, par l'idéologie socialiste, notamment dans les ports sardiniens qui se sont industrialisés.

Ce débat, comme l'ensemble des interrogations qui concernent la Marine, est largement médiatisé. C'était une volonté affichée dès 1881-1882 par Gougeard, ministre de la Marine de Gambetta : « Il faut en effet, à tout prix, intéresser le grand public français aux choses de la Marine ». Mais la virulence des polémiques, la densité et la complexité de la controverse menée par les acteurs qui prennent l'opinion à témoin, ne favorisent guère une bonne compréhension du fond du dossier. Jean-Louis de Lanessan reconnaît que, « malgré les inquiétudes que ces écrits devraient provoquer, le grand public et les chambres paraissent ne s'intéresser que médiocrement aux questions maritimes »⁶. Georges Blanchon, l'un des pourfendeurs de l'inscription maritime, ne s'exclame-t-il pas en 1912 : mais « qu'est ce donc que cette inscription maritime qui fait tant parler d'elle ? ».

Sur le fond, si le procès fait à l'institution se focalise sur les marins à la petite pêche, c'est que l'accent est d'abord mis sur l'inadaptation professionnelle de la masse des inscrits issus, pour l'essentiel, de la petite pêche. Le rapport Cabart-Danneville de 1890 indique que sur les 137 099 inscrits, la petite pêche fournit près de 60 % des effectifs contre 22,73 % au cabotage-bornage, et seulement 18,64 % au long cours et à la grande pêche. Jacques Captier souligne à juste titre le fait que :

la grande majorité des inscrits est composée de pêcheurs se livrant sur les côtes à la pêche au thon, du maquereau ou de la sardine. [...] Ils sont donc peu entraînés à la navigation, et quant au sentiment de la discipline qu'on leur suppose, autant dire qu'il n'existe pas ; ce n'est pas, en effet, sur une petite barque ou une goélette qu'ils peuvent [l']acquérir [...]⁷.

Georges Blanchon ajoute : « La vérité est que le métier de la mer a perdu de sa particularité comme de ses dangers. Il s'est diversifié et souvent le caractère industriel l'emporte en lui sur le caractère maritime »⁸.

En effet, la révolution technologique a transformé le navire en usine flottante avec ses machines et ses systèmes d'armes. L'équipage se spécialise et se divise entre hommes de la machine (chauffeurs, soutiers et mécaniciens)

6 J.-L. de Lanessan, *La Marine française au printemps 1890*, Paris, Berger-Levrault et C^{ie}, 1890.

7 J. Captier, *Étude historique et économique sur l'inscription maritime*, Paris, V. Giard et E. Brière, 1907.

8 G. Blanchon, « L'inscription maritime », art. cit., p. 192-193.

et personnel de pont (timoniers, canonniers, torpilleurs, fusiliers). La petite pêche à voile ne fournit que des gabiers que la marine de guerre ne peut guère utiliser. Alors qu'elle manque de techniciens, elle se trouve encombrée par ces gabiers qui constituaient naguère l'élite des matelots. Or, la formation mise en œuvre durant les années de service ne permet pas de corriger cette situation. Transformer le marin de la petite pêche bute sur un certain nombre d'obstacles. Le discours dominant reprend pêle-mêle son manque d'instruction initiale, sa mauvaise constitution du fait des maux qui règnent dans ce monde de la pêche – malnutrition, manque d'hygiène, alcoolisme –, sa déchéance morale que révèle la déchristianisation. Ce diagnostic se retrouve sans cesse chez les initiateurs des écoles de pêche, chez Jacques de Thezac, inventeur des Abris du marin, comme chez le père Leuret. À coup de portraits négatifs, ce sont souvent les marins bretons qui sont stigmatisés, comme sous la plume de Charles Bos :

190

La Marine se ferait aimer si elle recrutait ces apprentis marins sur l'ensemble du territoire, au lieu de les choisir sur les côtes de Bretagne. Les montagnards du Massif central, des Pyrénées et des Alpes fourniraient des matelots plus intelligents et plus robustes que la race bretonne dégénérée intellectuellement et physiquement par l'alcoolisme et des mœurs déplorables.

Le fait que l'on soit pour ou contre l'inscription maritime conditionne la représentation positive ou négative que l'on se fait du pêcheur.

Le recentrage du débat sur la finalité de l'inscription maritime permet d'aborder le fond du dossier. Le système des classes puis de l'inscription maritime avait pour seul objectif de fournir des équipages à la Marine pour la sauvegarde des intérêts de la Nation. Les attaques portent sur deux points :

– Globalement, l'inscription ne remplit plus sa mission puisque les inscrits n'ont pas les compétences nécessaires pour répondre aux besoins de la Marine. Il serait préférable d'avoir recours à la conscription générale pour attirer les techniciens et les ingénieurs de l'industrie et de favoriser la professionnalisation des équipages en encourageant les réengagements des personnels bien formés. Le service est en fait un temps de formation qui a un coût élevé et dont on peut douter de l'efficacité. Sauvaire-Jourdan ne s'interroge-t-il pas : « Qu'est-ce que le service pour le marin, sinon bien souvent un apprentissage de sa profession au frais de l'État »⁹. Or, à l'origine, la Marine s'appuyait sur un apprentissage effectué en amont sur les flottes de commerce et de pêche ; c'est donc le monde à l'envers.

⁹ A. Sauvaire-Jourdan, *La Marine de guerre*, Paris, Vuibert, 1910, p. 199-200.

– L’inscription maritime coûte trop cher au budget en raison « des privilèges » qui sont octroyés aux inscrits, et que les défenseurs appellent dédommagements, notamment la pension de retraite qu’ils peuvent revendiquer dès 50 ans, après 25 ans de service. Ce sont les opposants à l’inscription maritime qui contribuent à diffuser un discours biaisé sur une institution-providence qui se fourvoierait dans une dérive d’assistance à des pêcheurs miséreux. Le député de Loire-Inférieure, Maurice Sebillé, trouve qu’il y a des abus. Il parle « d’orchestration d’une tragédie pour obtenir des avantages ». Émile Weyl écrit :

Le ministère de la Marine est devenu, comme d’ailleurs toutes nos administrations d’État, une sorte de bureau de bienfaisance et le budget contribue à faire vivre un tas de parasites qui n’ont d’autre but que celui de toucher une maigre solde mensuelle au prix du moindre labeur¹⁰.

Les adversaires de l’inscription maritime utilisent les exemples de contrevenants qui « jouissent de tous les privilèges de l’inscription sans naviguer autrement que sur les feuilles des commissaires de quartiers », selon la formule de Jean-Louis de Lanessan. Ces exemples servent à Camille Vallaux pour dénoncer « les faux marins qui ne recherchent dans l’inscription que le bénéfice de la demi-solde du retraité »¹¹. C’est une lecture caricaturale, en tout cas bien rapide, de la crise sociale qui secoue notamment les ports sardiniens. C’est en fait une version d’un discours plus global à l’encontre des personnels de la Marine. Jean Louis de Maconge n’écrit-il pas, en 1903, au sujet des ouvriers des ports :

La réduction de l’effectif n’ira pas sans difficultés, parce que l’ouvrier du port se tient, on l’a déjà dit, pour un fonctionnaire héréditaire, et parce qu’attirés par l’appât d’une retraite, nombre de paysans ou de travailleurs des environs de la ville maritime désertent leur champ ou leur atelier autonome pour s’enterrer dans le farniente qu’elle ouvre¹² ?

La conclusion des adversaires de l’inscription maritime est double. D’une part, l’inscrit à la petite pêche se sent totalement étranger au monde de la marine de guerre et ses liens avec le service se sont distendus. « L’inscrit n’a donc aucun intérêt à servir l’État », sa carrière de navigation à la pêche lui permettant d’accéder à la demi-solde du retraité. D’autre part, le coût de l’inscription est un obstacle à la modernisation de la Marine. Aussi, Jean-Louis de Lanessan, qui

¹⁰ E. Weyl, *La Marine française*, Paris, Plon, 1889.

¹¹ C. Vallaux, *La Basse-Bretagne, étude de géographie humaine*, Paris, Cornély, 1905.

¹² J.-L. de Maconge, *op. cit.*, p. 85.

prend le contre-pied du rapport Renduel, peut-il s'exclamer : « Faut-il sacrifier les intérêts de la flotte à ceux de 100 000 inscrits ? »¹³.

L'ENQUÊTE DANS HUIT SYNDICATS DE BRETAGNE-SUD DURANT LES ANNÉES 1880-1900¹⁴

192

L'enquête porte sur huit syndicats : Lorient, Groix, Concarneau, Doëlan, Étrel, Quiberon, Sauzon et Le Palais. À l'exception de Lorient, ce sont tous des ports à la petite pêche sardinière et thonière, dans un contexte de crise et de reconversion pour certains d'entre eux. Or ces pêches sur les chaloupes ou sur les *dundees* ne nécessitent que des compétences techniques et de navigation limitées. Gabriel Charmes, un des chantres de la « Jeune école », affirme en 1886 que l'inscription maritime ne fournit que des gabiers. En 1910, Sauvaire-Jourdan estime que chaque année 40 % des incorporés sont toujours des matelots de pont. En effet, jusqu'en 1885, les syndicats ayant une activité de pêche très importante sont des pourvoyeurs de gabiers et de matelots de pont. La mutation est d'autant plus lente que l'activité de pêche reste dominante. Or les besoins sont différents. La vieille opposition entre les gabiers, aptes aux manœuvres, et le reste du personnel, à l'exception de quelques spécialistes affectés aux manœuvres basses et à l'exercice du canon, disparaît. Le gabier n'est plus que le matelot sans spécialité cantonné dans la manœuvre des embarcations. Il n'a plus qu'un rôle subalterne. Les nouveaux métiers recherchés sont ceux de la machine (chauffeurs, soutiers, mécaniciens), et ceux du pont (timoniers, torpilleurs, canonniers et fusiliers). Dans les années 1885-1888, l'enquête témoigne de ces changements : dans le domaine des machines, les ports de pêche ne fournissent guère de mécaniciens, mais en revanche des soutiers et des chauffeurs. Ce sont des postes non qualifiés, qui exigent force et endurance physiques, où se trouvent recyclés les gabiers. Sur le pont, les pêcheurs deviennent des canonniers et des fusiliers, mais ils sont peu représentés parmi les timoniers et les torpilleurs. Au final, les spécialités de mécaniciens et de timoniers, étrangères à leurs pratiques, restent inaccessibles aux marins de la petite pêche, quand les inscrits de Lorient s'y retrouvent en grand nombre.

Dans les années 1880, les syndicats des ports de petite pêche comptent le pourcentage le plus élevé d'inscrits sans spécialité. Sur la période 1885-1900, ils restent majoritaires à Groix, Concarneau, Étrel, Sauzon. À Palais et Doëlan, les pourcentages s'inversent. Le contraste est violent avec Lorient, qui ne compte

¹³ J.-L. de Lanessan, *op. cit.*, p. 320.

¹⁴ Malonda F., *Les Pêcheurs et le service à l'État dans la marine de guerre (1880-1900)*, mémoire de master 2, sous la direction de G. Le Bouëdec, Université de Bretagne-Sud, 2005.

que des inscrits avec spécialité. Pourtant, dans le même temps, on assiste parmi les marins spécialisés à une explosion du pourcentage de brevetés témoignant apparemment de l'efficacité de la formation durant les années de service. Il y a donc un paradoxe puisque les mêmes ports, qui présentent une forte proportion de sans spécialité, offrent également un fort pourcentage de marins brevetés. En réalité, les brevetés sont nombreux dans les spécialités qui n'exigent pas de haut niveau d'instruction (chauffeurs, canonniers, fusiliers) et, surtout, la Marine continue de breveter dans une spécialité devenue inutile comme gabier. Il s'agit donc d'un résultat illusoire. Le syndicat du Palais, à Belle-Île, permet de mesurer l'impact d'une amélioration du niveau d'instruction entre 1880 et 1900 sur le choix des spécialités des inscrits. La proportion de « sachant lire et écrire » passe de 35,7 % en 1880-1885 à 53,7 % en 1893-1895 ; celle des titulaires du certificat d'étude de 26 à 46,3 %. En fait, aucun bouleversement n'est enregistré. La même proportion de sans spécialité – un tiers – s'observe aussi bien chez les inscrits instruits que chez les illettrés. Chez les inscrits instruits, les spécialités de canonnier, fusilier et gabier regroupent 70 % des effectifs formés lors des années de service. Ainsi, les inscrits sont certes mieux instruits, mais ils ne choisissent pas les spécialités nouvelles de chauffeurs, mécaniciens, timoniers et torpilleurs. Surtout, qu'ils soient brevetés ou non, les inscrits à la petite pêche ne souhaitent pas faire carrière dans la Marine : 83,5 % des inscrits brevetés dans les syndicats d'Étel, Quiberon, Sauzon, Le Palais, entre 1880 et 1900, effectuent moins de cinq ans de service. Seuls 16,5 % effectuent leurs 85 mois de service, et seuls 12,6 % des brevetés sont conservés et continuent une carrière dans la marine de guerre.

Se trouve ainsi posé le rapport au service des inscrits des ports de la petite pêche. Le fait d'être breveté ne signifie pas la même chose selon le syndicat considéré. À Lorient, le brevet est un point de départ pour une future carrière dans la Marine. À Doëlan, la Marine peut être une alternative notamment lors des crises sardinières, certains n'hésitant même pas à s'engager dans la marine marchande. Dans les ports de Groix, Sauzon, Le Palais, Concarneau, Étel et Quiberon, le fait d'avoir acquis une compétence reconnue à travers le brevet ne change rien. Quant aux sans spécialité, la Marine ne souhaite même pas les garder jusqu'au terme de leur service. Ils sont renvoyés chez eux en congés renouvelables ou en sursis de levées, et peuvent reprendre leurs activités de pêche. Le rejet d'une possibilité de faire carrière dans la Marine est sans équivoque. S'il y avait eu, de la part de la Marine, une volonté de conserver les inscrits spécialistes, l'échec est patent. Alors faut-il aller jusqu'à évoquer le rejet du service parmi les pêcheurs ? En tout cas, la Marine n'a jamais représenté une alternative pour des pêcheurs confrontés à la crise de la ressource ou des débouchés dans les ports sardinières, alors que l'institution était favorable à l'engagement et au réengagement pour une période longue de ceux qui auraient souhaité faire carrière.

En fait, le service n'est plus qu'une parenthèse dans une vie consacrée quasi exclusivement à la pêche à Étrel, Groix et Concarneau, à la fois à la pêche et au cabotage à Quiberon et Palais. C'est même une parenthèse qu'ils souhaitent voir écourtée. La proportion de sursis de levée pour déficiences physiques, ce qui traduit le mauvais état sanitaire des matelots des syndicats, ou en tant que fils aîné de veuve, révélant la dangerosité du métier, ne fait que croître de 1880 à 1900 : de 25 à 35 % à Quiberon, de 18 à 33 % à Étrel, de 25 à 38,5 % à Palais, et de 23,7 % à 51,41 % à Groix. Or ces sursis de levée interviennent très tôt avant même le début du service : pour 46 % des bénéficiaires à Doëlan, 47,5 % à Groix et 50 % à Concarneau. Près de la moitié des inscrits l'obtiennent après leur première année de service dans le syndicat d'Étrel, Sauzon et Quiberon. Ainsi, les sursis font qu'un pourcentage de 10 à 30 % des pêcheurs ne fait pas son service, ce qui ne les empêche nullement de continuer leurs activités halieutiques.

UNE ANALYSE SUR LE TEMPS LONG

Cette enquête dans les syndicats de la petite pêche dans les années 1880-1900 n'a de sens que si elle est remise en perspective. Une analyse sur le temps long à partir du milieu du XVIII^e siècle dans ces paroisses, et notamment à Riantec-Port-Louis, permet de saisir les évolutions du modèle social sardinier et de mesurer l'impact de la réforme du service et des ajustements juridiques de l'inscription maritime en faveur des inscrits à la petite pêche.

Dans une paroisse à la tradition sardinière bien ancrée, comme Riantec¹⁵, la reproduction sociale et professionnelle est particulièrement forte au XVIII^e siècle : 86,3 % des mousses qui y sont inscrits sont issus des mondes para-maritime et maritime, et 75 % sont fils de marin. Ce pourcentage est ici plus élevé qu'à Port-Louis et Lorient. Mais il faut immédiatement constater que, dans ce quartier réservé à la Compagnie des Indes et à la Marine, aucun de ces pêcheurs n'a vu son père faire une longue carrière tant à la compagnie que dans la Marine. Les marins de Riantec souhaitent largement éviter la navigation au long cours. Sur les 23 % de mousses qui ont embarqué très jeunes au long cours, seuls 29 % deviennent novices. Ce refus du second temps de l'apprentissage confirme le refus du premier par la communauté des pêcheurs. Ainsi, 77 % des jeunes Riantecois ne font leur premier voyage au long cours que tardivement, avec le grade de matelot, et uniquement à la suite d'une levée imposée par la compagnie ou la Marine. L'âge au

15 Pour plus de précisions sur le système sardinier au XVIII^e siècle, se référer à D. Robin, *Pêcheurs bretons sous l'ancien Régime, l'exploitation sardinière sur la côte atlantique*, Rennes, PUR, 2000.

premier embarquement au long cours se situe entre 17 et 28 ans, avec une moyenne de 22 ans et trois mois, alors que ceux qui ont fait le choix long courrier sont à bord dès leurs treize ans. Bien que classés dans le registre matricule des mousses, leur formation ne s'est effectuée que sur les chaloupes de pêche et de cabotage.

L'absence de formation au long cours les handicape. Habités aux petites navigations sur des chaloupes de deux à six tonneaux dans les coureux de Groix et de Belle-Île, ils se retrouvent sur des frégates et des vaisseaux de plusieurs centaines de tonneaux. Ces pêcheurs, sans formation pour les longues navigations, paient alors le prix fort. Les deux premières années sont particulièrement coûteuses en vies humaines. Comme le souligne Philippe Zerathe¹⁶, les marins de Riantec semblent plus touchés par une mort précoce en mer, puisque 54 % de leurs carrières s'achèvent par la mort, contre 48 % à Groix et 50 % à Port-Louis. Si Groix a le plus faible taux de décès et le plus fort pourcentage de carrières se terminant par une mise hors service (39 %), c'est en raison de son traitement privilégié lors des levées. En 1755, répondant à une injonction de Machault d'Arnouville, le commissaire ordonnateur de la Marine, Clairambault, faisait part de son désaccord sur une sollicitation trop forte sur Riantec : « ayant remarqué de tout temps que les matelots levés de cette sorte périssaient pendant le voyage ; comme ça n'a jamais été que des matelots ou des pêcheurs »¹⁷. Ce texte de Clairambault permet d'apporter un regard différent de celui de Lemoyne¹⁸, maire de Dieppe. En 1775, il saluait la filière halieutique comme la meilleure école de formation des marins :

Aussitôt que le fils d'un matelot sait marcher, il joue au bord de la mer, il monte dans les manœuvres, il suit son père à la pêche. Il voit le danger sans le connaître, il se familiarise avec lui sans y faire attention. À peine a-t-il atteint l'âge de huit à dix ans qu'on lui donne de l'emploi sur le bateau-pêcheur. Son grade et ses fonctions augmentent avec l'âge, il les a faites toutes alternativement lorsqu'il parvient à l'âge mûr, et il a alors acquis des connaissances, une expérience, une hardiesse qu'aucune autre voie ne peut procurer et auxquelles rien ne peut suppléer.

Ces avis peuvent paraître contradictoires, en réalité il faut bien évaluer les pratiques et mesurer les écarts entre celles apprises dans les différentes formes de pêche et celles qu'exigent les navigations au long cours et au service. Un pêcheur morutier, voire harenguier, n'a pas la même expérience qu'un pêcheur sardinier.

16 Zerathe P., *Les Gens de mer du département maritime de Vannes (fin XVII^e-fin XVIII^e siècles), métiers, statut et identité*, Thèse de doctorat, Université Paris I, 2000, p. 319.

17 Beauchesne G., « Les matelots de la compagnie des Indes », *Cahier de la compagnie des Indes*, n° 3, 1998, p. 55.

18 Mémoire du Sieur Lemoyne, Maire de Dieppe, Archives nationales, F12-1836.

Malgré ces réserves sur la volonté des pêcheurs d'éviter autant que cela est possible le long cours ou le service, ils furent particulièrement mobilisés lors de la guerre d'Indépendance américaine et le coût démographique fut particulièrement élevé : 47,3 % des marins inscrits du quartier de Riantec-Port-Louis entre 1764 et 1775 décédèrent en exerçant leur activité avant 1788 ; 68 % des sorties de classes connues sont liés à un décès ou une disparition lors d'une campagne. La guerre d'Amérique a prélevé pratiquement un quart des inscrits. Les guerres de la Révolution et de l'Empire ont continué de peser sur ces inscrits¹⁹ : de 1804 à 1815, le taux d'inscrits levés est de 68 %, avec une durée de service relativement longue ; 40 % des marins sont mobilisés pour une durée minimum de six ans et 20 % jusqu'à dix ans. Le taux de désertion n'a jamais été aussi élevé : 18 %. Le monde des pêcheurs souffre durant cette période d'une certaine suspicion. D'une part, les pêcheurs sont accusés de fuir l'inscription, comme le révèle la correspondance ministérielle :

196

Il y a plus d'hommes qui font la navigation à la pêche dans les quartiers maritimes et riverains, qu'il y a d'inscrits dans les matricules [...]. Il n'y a aucun doute qu'il se trouve beaucoup de navigateurs qui depuis près de huit ans ont partagé les bénéfices de la navigation et de la pêche et se sont soustraits aux levées²⁰.

D'autre part, le pêcheur est potentiellement suspecté de contact avec l'ennemi anglais dès les années 1793-1795. En 1803, l'opinion des autorités reste ambiguë, si l'on s'en tient à cette recommandation :

La pêche est soumise dans toute l'étendue de votre arrondissement [Vannes] à une surveillance qui ôte en même temps aux pêcheurs et les moyens de communiquer avec l'ennemi et la faculté de s'avancer sur mer au-delà des limites où ils seraient exposés à devenir sa proie²¹.

Deux enseignements peuvent être tirés. À l'exception des guerres où il est difficile de se soustraire à la contrainte de la levée, les pêcheurs à la sardine de Riantec évitaient un long cours meurtrier qui aurait remis en cause l'équilibre démographique et économique d'une paroisse toute entière tournée vers la pêche. Peu de marins accédaient aux hors services : seulement 4,7 % des jeunes hommes inscrits entre 1764 et 1775 les intègrent. Tous les autres ont quitté ou feint de quitter les métiers de la mer pour échapper aux classes, ou sont morts. Philippe Zerathe précise que, dans les paroisses de Lorient, Riantec-Port-Louis,

19 S. Iacona, *Impact de la guerre navale sur la carrière des marins de Bretagne-Sud : 1793-1815*, mémoire de master 1, multigr., sous la direction de G. Le Bouëdec, Université de Bretagne-Sud, 2005.

20 SHDM de Lorient 4P1.1.

21 SHMD 4P13A.

Groix et Plouhinec, seuls 1,8 % des inscrits ont accès à la demi-solde. Donc, la législation a bien créé un véritable droit à la retraite, mais ce droit reste théorique et ne s'applique dans les faits qu'aux estropiés. Il reste à préciser les conditions d'accès des pêcheurs à la demi-solde.

Les pêcheurs et l'accès à la demi-solde

C'est l'ordonnance du 15 avril 1689 qui fait référence pour la première fois à la demi-solde, comme palliatif pour permettre aux invalides d'attendre que les hôpitaux de la Marine les prennent en charge. L'idée d'édifier des hôpitaux étant progressivement mise de côté, la demi-solde pension subsiste mais elle ne concerne que les marins blessés au service de l'État. L'édit du Roi date de mai 1709, mais il faut attendre 1720 pour que la législation soit définitivement établie ; elle accorde la demi-solde aux navigants appartenant aux formations d'escadre et de corsaires, mais aussi à tous les gens de mer embarqués au commerce. Cette disposition n'est plus réservée aux seuls estropiés ou blessés mais également à ceux qui ont vieilli dans une profession maritime. À côté d'une pension d'invalidité existe dorénavant une retraite-vieillesse²². Mais qu'en est-il des droits des marins à la petite pêche ?

Il faut attendre Choiseul pour qu'il y ait une amorce d'affiliation des petits pêcheurs à la caisse des invalides. Un règlement local du 20 octobre 1764 décide que les bateaux du quartier de la Hougue « employés à la petite pêche du poisson frais » verseront une cotisation à l'établissement des invalides. Florian Cordon tenait à corriger l'idée que ce n'est qu'au XIX^e siècle que l'accession à la demi-solde des pêcheurs fut acquise. Le texte de référence est l'ordonnance du 31 octobre 1784 qui a prescrit de classer les pêcheurs de poissons frais. Cordon indique qu'une partie des pêcheurs échappait jusqu'alors à l'inscription maritime. Sinon, dès lors qu'ils étaient inscrits et levés, dit-il, la navigation à la petite pêche fut admise dans le décompte pour une partie au moins de sa durée. Les informations données sur la composition des équipages sardiniens par Philippe Zerathe sont éclairantes²³. En 1728, Le Masson du Parc soulignait déjà l'importance des non classés à bord des chaloupes sardinières. À Belle-Île, seul le maître de chaloupe est matelot : « les équipages sont constitués de laboureurs, journaliers, maçons et autres professions ». À Groix et à Ploemeur, « la plupart

22 F. L. Cordon, *Les Invalides de la Marine, une institution sociale sous Louis XIV, son histoire de Colbert à nos jours*, Société d'éditions géographiques maritimes et coloniales, 1950 ; D. Gaurier, « Les invalides de la Marine », *Revue historique des accidents du travail (HAT)*, Faculté de droit de Nantes, n° 3, 1977, p. 5-34 ; R. J. Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la Marine du mois d'août 1681*, La Rochelle, Imprimerie du Roi, 1776.

23 Ph. Zerathe, *Les Gens de mer du département maritime de Vannes (fin XVII^e-fin XVIII^e siècles), métiers, statut et identité*, op. cit., p. 134-135

des pêcheurs sont aussi terriens dans le temps de la culture des terres à laquelle ils s'adonnent également à la pêche ». Cette tolérance à l'égard de la navigation des non classés perdure jusqu'à la fin de l'Ancien Régime. Les équipages des chaloupes de Ploemeur et Riantec sont constitués d'un maître, de deux matelots classés, d'un mousse et d'un matelot non classé en 1783-1785. Les matricules de Groix confirment l'emploi d'un non classé pour deux classés. Le statut des pêcheurs non classés reste en réalité ambigu, car, dit Philippe Zerathe, il varie non en fonction de leur activité plus ou moins maritime, mais selon la conjoncture. C'est donc le besoin qui détermine la Marine à « tenter de faire des gens de la côte des gens de la mer ». Mais le paysan-pêcheur reste globalement un terrien non déclaré à l'ordinaire.

198

Or, la législation de l'inscription maritime a évolué en intégrant progressivement le temps à la petite pêche dans la carrière des inscrits. La loi du 3 Brumaire an IV (25 octobre 1795) stipule (section I, art. 2) que « sont compris dans l'inscription maritime [...] ceux qui font la navigation ou la pêche de mer sur les côtes » ; mais dans sa section III, art. 28, la loi les oublie. En effet, il est dit : « les pensions seront réglées sur la durée des services à bord des bâtiments et dans les arsenaux de la République, et sur les navires de commerce ». Il faut attendre l'ordonnance royale du 17 septembre 1823 qui admet, mais pour moitié, dans le calcul des pensions et des demi-soldes le temps passé par les marins à la pêche du poisson frais²⁴. Dès l'ordonnance du 28 juin 1828, le temps passé à la pêche au poisson frais est admis pour les trois-quarts de sa durée²⁵. Dix ans plus tard, l'ordonnance du 9 octobre 1837 intègre la totalité des services faits à la pêche, à condition que le marin comptabilise six ans de service au roi comme l'indique l'article 1 :

Les marins qui réuniront six ans de service à bord des bâtiments de guerre seront admis à compter, sur le pied de sa durée effective, le temps d'embarquement sur les bateaux employés à la petite pêche, ou pêche du poisson frais, pour la pension dite demi-solde réglée en vertu de la loi du 13 mai 1791. Ce même temps d'embarquement, lorsque la condition ci-dessus n'aura pas été accomplie, continuera d'être supputé à raison des trois quarts de sa durée effective, conformément à l'ordonnance royale du 29 juin 1828²⁶.

Cette ordonnance est en phase avec le système de levée permanente qui prévoit à partir de 1835 un service de sept ans, qui garantit donc à l'inscrit de la petite pêche de pouvoir disposer des années requises par le texte de 1837, même si ce

²⁴ *Annales maritimes*, année 1823, p. 612.

²⁵ *Annales maritimes*, année 1828, p. 667.

²⁶ *Annales maritimes*, année 1837, p. 985-990.

temps de service se trouve de facto souvent réduit, par le biais des sursis de levée. Ainsi, à partir de 1837, les inscrits à la petite pêche peuvent accéder de plein droit, et dès l'âge de cinquante ans, à une pension vieillesse. Le marin à la petite pêche n'a plus de raison d'être récalcitrant face à l'inscription.

Cette avancée sociale coïncide avec une triple mutation dans les ports de Bretagne-Sud : l'allègement de la pression du service, une fois effectuées les années de service initial ; le développement des activités de petite pêche dynamisées par l'innovation industrielle des conserveries, alors que l'offre au long cours s'est déjà fortement réduite, et que les années 1870 sonnent le glas du cabotage à voile ; la révolution démographique des sociétés halieutiques. La pyramide des âges, sans cesse alimentée à la base par une forte reproduction sociale des familles de pêcheurs à la descendance prolifique, voit aussi ses effectifs de demi-soldiers croître régulièrement. Le service et la mort précoce ne viennent plus barrer l'accès à la retraite aux marins-pêcheurs.

Le développement des pêches côtières

Xavier Dubois²⁷ a parfaitement démontré l'impact de la mise en place d'une nouvelle dynamique locale en matière d'emplois dans le domaine des pêches en Bretagne-Sud à partir des années 1840 et jusqu'au début du xx^e siècle. L'exemple belle-îlois est très significatif : alors que le nombre des pêcheurs était en recul dans les années 1830, il croît dès l'implantation des conserveries en 1844. De 201 inscrits, l'effectif passe à 700 en 1850, et explose pour atteindre 1500 en 1868. Après une période de stagnation, il est à nouveau à la hausse jusqu'au premier choc sardinier des années 1880. Cette trajectoire belle-îloise est très représentative de ce que l'on observe dans les ports métamorphosés par l'industrie sardinière. En effet, l'industrialisation du traitement du poisson provoque une hausse de la demande en poissons des usiniers. Or, l'absence d'innovation dans les techniques de pêche, et donc de hausse de la productivité, nécessite une prolifération des armements. « Pour profiter au mieux de cette opportunité, patrons et armateurs cherchent à renforcer leurs équipages et achètent de nouveaux bateaux », écrit Xavier Dubois. Bientôt, dans la plupart des ports, la pêche sardinière devient la première source de revenus. Le défi est alors celui du recrutement des hommes d'équipage. Le pluriactif maritime se spécialise dans la pêche sardinière. À Port-Louis, plus de 25 % des pêcheurs professionnels naviguaient au long cours et surtout au cabotage en 1825-1837. Au début des années 1880, 88 % des inscrits locaux n'ont connu que la seule

²⁷ X. Dubois, *La Révolution sardinière. Pêcheurs et conserveurs en Bretagne-Sud au xix^e siècle*, Rennes, PUR, 2004, p. 133-166.

pêche. Dans les années 1870, à Larmor, plus de 80 % des pêcheurs ne connaissent que la pêche. La date d'implantation des conserveries constitue un tournant dans cette aspiration des inscrits par la pêche. À Quiberon, dès l'installation de la première conserverie en 1865, on constate immédiatement une mobilisation des investissements sur l'armement sardinier. Dans ce port de cabotage, 37 % des patrons sont des maîtres au cabotage. En réalité, ces réorientations sont d'autant plus rapides que le secteur du cabotage à voile est en crise. Le diagnostic du commissaire adjoint Du Chélas, dans un mémoire au préfet du Morbihan le 9 juin 1870, est sans appel, comme l'indique le titre : « Mémoire faisant ressortir l'urgence de diriger la population maritime du département du Morbihan vers la pratique au large de la pêche maritime côtière »²⁸. Après avoir expliqué les raisons de la crise du cabotage à voile, il conclut sur deux points :

Ainsi va disparaître dans un avenir prochain cette industrie naguère encore si florissante et qui dans le Morbihan seul faisait vivre directement ou indirectement une population d'environ 30 000 personnes [...].

C'est en effet dans l'exercice de l'industrie de la pêche côtière que désormais cette population doit chercher ses moyens d'existence et enrichir le pays de nouvelles ressources alimentaires.

Cet argumentaire lui permettait de demander que des crédits soient affectés à la construction portuaire sardinière à Quiberon. En réalité, il faut être prudent et ne pas conclure trop hâtivement. Anne-Françoise Le Gouguec montre que les maîtres au cabotage du Golfe du Morbihan n'ont pas fait massivement le choix d'une réorientation halieutique. Ils ont préféré aller chercher un embarquement dans la marine marchande dans les grands ports, voire investir dans l'ostréiculture naissante. Mais, ce qui est essentiel, c'est que la pluriactivité maritime, qui associait fréquemment cabotage et pêche parmi les inscrits, cède la place à une orientation exclusive des gens de mer vers la pêche, d'autant plus que la filière sardinière offre également des emplois aux femmes et aux filles dans les usines de conserves.

À la faveur de cette dynamique sardinière, de nombreux ruraux, pêcheurs saisonniers, sont recyclés dans le monde de la pêche. Les descendants de ces paysans reconvertis intègrent alors la communauté des pêcheurs. De la même manière que les communes sardinières ont puisé dans le réservoir rural, elles ont offert des emplois à des pêcheurs d'autres ports. Les ports sardinières sont devenus des pôles attractifs, en pleine croissance démographique.

²⁸ A.-F. Le Gouguec, *Les Mutations du cabotage au XIX^e siècle*, mémoire de DEA, sous la direction de Gérard Le Bouëdec, Université de Bretagne-Sud, 2001.

Cette mutation du recrutement se lit dans les professions des couples. Alors qu'en 1866, à Quiberon, lors de l'implantation de la première conserverie, 71,2 % des couples associaient un marin et une cultivatrice, en 1881 ce modèle ne représente plus que 22,8 %²⁹. Deux indicateurs sont particulièrement intéressants : l'élargissement de l'éventail des professions des pères et le renforcement de la double appartenance des parents à la filière sardinière. Xavier Dubois montre bien, également, que la filière sardinière n'est pas isolée et que les statistiques des pêches maritimes démontrent que toutes les pêches pratiquées connaissent une véritable croissance. Dans le quartier de Lorient, leur valeur a doublé de 1865 à 1878, sextuplé dans les quartiers d'Auray et de Belle-Île. Les pêches qui se développent, sont à la fois les pêches aux poissons frais (maquereaux, congres, merlus, dorades, soles, bars, mulets, raies) et aux gros poissons, comme le thon. Ces prises constituent le produit du chalutage côtier, de la drague et de la pêche hauturière. Mais il ne faut pas négliger le développement des pêches aux crustacés, privilégiées dans les quartiers d'Auray et de Lorient, mais aussi à Houat et à Hoëdic. Or ces petites pêches, qu'elles soient sardinières ou non, mobilisent des effectifs très nombreux d'inscrits, et sont aussi animées par les hors services, demi-soldiers, qui non seulement continuent à naviguer mais sont également propriétaires des canots. La demi-solde n'a jamais constitué un revenu suffisant. Celle-ci est indexée sur le grade et la paie obtenus dans la marine de guerre, c'est-à-dire pour la plupart des inscrits à la petite pêche, de matelot, avec une paie basse. Le statut de demi-soldier n'est pas incompatible avec l'exercice d'une activité maritime, ce qui permet au retraité d'avoir des revenus complémentaires. D'ailleurs, le commissaire de l'inscription maritime continue de noter les embarquements à la pêche et au bornage de ces demi-soldiers de plus en plus nombreux dans les ports.

LE PHÉNOMÈNE « PETITE PÊCHE » SUR LE LITTORAL DE BRETAGNE-SUD ET L'ÉVOLUTION DU RAPPORT AU SERVICE

Mathieu Le Hunsec³⁰ a parfaitement démontré le mécanisme. Au lendemain des conflits de la Révolution et de l'Empire, l'offre d'embarquement s'est réduite localement. Pour continuer à naviguer au long cours ou au grand cabotage,

29 J. Le Bihan, *La Filière de la pêche à la sardine à Quiberon (1865-1914)*, mémoire de maîtrise multigr. sous la direction de Gérard Le Bouëdec, Univ. de Bretagne-Sud, 1999.

30 M. Le Hunsec, *Reconstitution de carrières dans la Marine, quartier maritime de Port-Louis, 1760-1787*, mémoire de master 1, Université de Bretagne-Sud, 2004 ; *id.*, *Ruptures et continuités dans les sociétés littorales, Quartier maritime de Port-Louis (milieu XVIII^e-milieu XIX^e siècles)*, mémoire de master 2, multigr., Université de Bretagne-Sud, 2005, sous la direction de Gérard Le Bouëdec.

le marin doit s'exiler dans les grands ports de Nantes, Bordeaux et surtout Le Havre. C'est un choix peu fréquent, d'autant plus que la reprise des activités est lente et hésitante dans un contexte de reconfiguration des échanges. En revanche, le redémarrage du cabotage et des pêches côtières, qui constituent le substrat traditionnel des activités maritimes séculaires, est rapide, et les gens de mer font le choix des embarquements de proximité. Alors que le cabotage sur chasse-marée connaît un ralentissement évident du fait des mutations du transport maritime, la pêche sardinière, stimulée par la révolution de la conserverie, aspire littéralement les gens de mer, mais aussi leurs familles, qui s'engagent dans la main-d'œuvre ouvrière des usines. Or l'innovation ne touche pas la pêche. Pour répondre à la capacité de traitement des conserveries, les flottes explosent, exigeant une main-d'œuvre navigante de plus en plus nombreuse. La pêche côtière devient le premier employeur de marins sur le littoral breton. C'est le moteur du développement de l'activité maritime.

202

Dans le même temps, la contrainte du service devient moins écrasante. Dès 1784, le tour de rôle individuel s'était substitué au tour de rôle collectif des classes. En 1795, le législateur avait introduit la levée sélective pour tenir compte de la situation familiale. Surtout, en 1835, la levée permanente se traduit par un service obligatoire de trois ans pour la formation, mais avec ultérieurement un appel plus rationnel et plus souple à la levée. Quel contraste entre la pression du service lors de la guerre d'Indépendance américaine et lors de la guerre de Crimée ! Lors de la guerre d'Amérique, la levée a été générale dans la durée, et le tour de rôle des classes n'a pas été respecté. Durant la guerre de Crimée, la Marine procède à des levées sélectives, d'autant plus facilement que l'appareil de gestion des ressources humaines a fait de gros progrès. Le pouvoir central cherche à démontrer tout le soin qu'il prend des gens de mer par le biais de mesures et de dispositions « bienveillantes ». Le ministère opère régulièrement des congédiements provisoires et définitifs, « afin de diminuer les charges que l'extension donnée aux armements militaires font peser sur la population maritime », et « afin d'alléger les charges que l'état de guerre fait peser sur notre population maritime ». La pression est devenue moins rigide, alors que l'institution exerce un contrôle plus serré des hommes. Le résultat, c'est un Marc Guennec qui, lors d'une permission temporaire du 3 août 1855 au 9 janvier 1856, peut pratiquer la petite pêche à l'automne. En fait, cette souplesse permet de maintenir un niveau élevé des activités de proximité durant le conflit, ce qui n'avait pas été possible pendant la guerre d'Indépendance américaine. Le métier à la petite pêche devient le métier de toute une vie, guère interrompu par le service. Ainsi, la conjoncture ne vient plus autant bouleverser les trajectoires individuelles. Les guerres pouvaient

être à l'origine d'une carrière. Au XIX^e siècle, la conjoncture n'agit plus de même : toute carrière est programmée, établie à l'avance et, pour faire carrière, il faut naviguer au service. Le marin à la petite pêche n'est plus autant sous la contrainte du service durant une vie professionnelle totalement consacrée à une activité halieutique de proximité.

Ces communautés de pêcheurs connaissent alors une double croissance démographique pesant sur l'inscription maritime qui a progressivement intégré la totalité du temps à la petite pêche dans les états de services. Sous l'Ancien Régime, les hors service sont rares, la demande de classement est suspecte et, surtout, la mort réduit considérablement le nombre de candidats. Le long cours et le service font office de grandes faucheuses. Or, au XIX^e siècle, la petite pêche est peu mortifère et le service ne fait plus autant de dégâts. Pratiquer la petite pêche, c'est mourir plus tard et mourir chez soi. Le résultat, c'est l'explosion de ceux qui atteignent l'âge fatidique des 50 ans pour bénéficier du statut de hors service. Surtout, la règle est de proposer systématiquement à tout marin de 50 ans la pension de demi-solde. Si, à la fin du XVIII^e siècle, le taux de hors service bénéficiant de la demi-solde est de l'ordre de 10 %, vers 1850 il atteint les 50 %. En revanche, n'ayant pratiqué que la petite pêche durant toute leur vie active, ils sont classés matelots de troisième classe avec une pension faible. Aussi, dans les ports de petite pêche, les demi-soldiers continuent-ils de naviguer, et leur poids économique est loin d'être négligeable comme propriétaires et cautionnaires de chaloupes et de canots.

Or, ces effectifs de retraités à la petite pêche ne cessent de croître du fait de la dynamique démographique de la communauté halieutique. Dans le quartier de Port-Louis, au XVIII^e siècle, le contraste était évident entre la taille des familles de pêcheurs de Rianteq et celle des matelots long-courriers. Les contraintes des rotations vers l'océan Indien pesaient sur le calendrier des mariages et le rythme des conceptions, et la mort réduisait considérablement la durée de vie du couple, et donc le nombre de naissances. Ainsi, 83 % des couples de long-courriers de Port-Louis ont moins de trois enfants alors que, dans la paroisse sardinière de Rianteq, ce sont 63 % des familles qui dépassent ce seuil des trois enfants. Le choix massif de la petite pêche dans un contexte de développement durable de l'activité sardinière se traduit par une croissance démographique des communautés de pêcheurs à la descendance plus nombreuse. Si l'on intègre que le taux de reproduction socioprofessionnelle est toujours plus élevé parmi les pêcheurs que parmi les matelots du commerce, le phénomène d'explosion des effectifs inscrits à la petite pêche n'est plus une surprise. Les évolutions démographiques, la quasi-généralisation de la petite pêche, stimulée par la révolution sardinière, l'émancipation et l'autonomisation d'une filière

halieutique favorisent une plus grande stabilité des sociétés littorales, mais elles conduisent à un certain repliement de ces sociétés sur elles-mêmes, avec pour corollaire un rapport distant avec le service d'une marine de guerre qui paraît plus lointain, car moins prégnant, d'autant qu'il s'effectue sur des navires qui n'ont rien à voir avec la chaloupe ou le *dundee* de la pêche quotidienne.

CONCLUSION

204

Les marins à la petite pêche méritent mieux que d'être des boucs émissaires dans une offensive contre la Marine et l'État. En effet, il faut resituer cette offensive contre l'inscription maritime et les effectifs pléthoriques à la petite pêche, dans le cadre d'une attaque protéiforme contre la politique de l'État en matière de pavillon, d'aménagement portuaire, d'armement et de construction navale. Il faut replacer le monde de la petite pêche dans une étude plus globale des mutations des sociétés littorales dans la seconde moitié du XIX^e siècle. Une histoire par en haut a toujours fait la promotion de l'échelle supérieure de la société, de l'économie, donc des grands ports, laissant de côté la strate inférieure du tissu socioéconomique des territoires littoraux, les acteurs du cabotage et des petites pêches et leurs petites unités portuaires. De nouveaux travaux³¹ fournissent de nombreux indicateurs d'un certain dynamisme et de la participation des petits ports à de nombreuses innovations. Certes, nous connaissons de mieux en mieux la filière sardinière, et à travers notamment les travaux sur les conserveries, on mesure l'impact de la dynamique halieutique, notamment avec cette profusion de chantiers navals de toute taille, la capacité de réaction face aux crises sardinières. Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, la métamorphose, notamment, du golfe du Morbihan qui devient un grand territoire de l'huître, non plus de celles que l'on drague mais de celles que l'on élève, accompagne l'émergence d'une nouvelle économie ostréicole, qui marque l'éstran avec cette profusion de terre-pleins et de parcs. L'ostréiculture est une innovation qui marque le littoral atlantique. Les estacades et autres

31 X. Dubois, *La Révolution sardinière, pêcheurs et conserveurs en Bretagne-Sud au XIX^e siècle*, Rennes PUR, 2004 ; J.-C. Fichou, *Les Conserveries de sardines et les conserveurs, littoral atlantique français, 1852-1969*, mémoire pour l'habilitation à diriger des recherches en histoire, multigr., Université de Bretagne Occidentale, 2006, sous la direction de Christian Bougeard ; J. Amghar, *Les Petits ports et les usages du littoral en Bretagne au XIX^e siècle*, thèse de doctorat d'histoire, multigr., Université de Bretagne-Sud, 2006, sous la direction de Gérard Le Bouëdec ; J. Vincent, *Les Sociétés littorales face à l'intrusion balnéaire de Morgat à la Faute sur Mer (début XIX^e siècle-1945)*, thèse de doctorat d'histoire, multigr., 2005, Université de Bretagne-Sud, sous la direction de Gérard Le Bouëdec ; J. Le Bihan, *Ostréiculture et société ostréicole en Bretagne-Sud (1850-1986)*, thèse de doctorat en histoire, multigr., 2007, Université de Bretagne-Sud, sous la direction de Gérard Le Bouëdec.

apportements pour les carriers témoignent des grands travaux qui nécessitent des matériaux de construction pas seulement dans les régions littorales mais aussi ailleurs, y compris dans les grandes villes de l'intérieur, et notamment à Paris. La dynamique agricole n'est pas moins surprenante. Bien sûr, les produits primeurs exportés vers l'Angleterre industrielle et urbaine sont connus. Mais on mesure mieux le souci d'une agriculture performante avec tous ces équipements portuaires voués au trafic des algues et à la drague des sables coquilliers. Toutes ces cales et estacades pour amener les bêtes sur les îles de la Loire où s'est développée une véritable économie agricole herbagère, alimentent, à n'en pas douter, les villes industrielles de la basse Loire. La rencontre entre le développement balnéaire et les populations du littoral modifie le rapport à la mer des riverains, et contribue à une transformation progressive des paysages littoraux et des économies littorales. La Marine, en légiférant dans les années 1850, sur la plaisance, le bornage, l'ostréiculture, a, sans aucun doute, pour préoccupation de protéger le système de l'inscription maritime : n'a-t-elle pas assimilé le travail dans les parcs à huîtres à un temps de navigation ? Mais elle démontre également une capacité à prendre en considération les mutations tout en les encadrant juridiquement et socialement. Il serait donc erroné de ne retenir que la crise des activités traditionnelles, comme le cabotage à voile et la saliculture, ou les ratés de l'industrie et de la pêche sardinière quand, à une échelle certes plus modeste, le tissu social littoral est animé par une nouvelle dynamique, qui se mesure au niveau des petites économies locales où les inscrits maritimes en activité ou en retraite sont des acteurs qui comptent.

L'ÉCOLE DE L'HÔPITAL DE GREENWICH ET LA MARINE DE GUERRE BRITANNIQUE AU XIX^e SIÈCLE

*Tri Tran*¹

Université François-Rabelais (Tours), CEUMA (Université Paris-Sorbonne)

De nombreux historiens ont traité de la suprématie navale britannique au XIX^e siècle, qui commença juste après les guerres napoléoniennes. Malgré tout, à cette époque, la marine britannique était menacée de déclin à cause de structures obsolètes et de navires vieillissants². Par exemple, l'architecture navale avait peu changé depuis une centaine d'années. La condition des marins était préoccupante, comme celle de leurs officiers : les hommes talentueux n'étaient pas récompensés ; le système d'avancement, basé sur l'ancienneté, ainsi que l'opacité des nominations et des promotions tendaient à alourdir la structure de la *Royal Navy*, à empêcher toute réforme et à maintenir une certaine inertie³.

Cependant, les historiens s'accordent sur le fait qu'entre le XVII^e et le XIX^e siècle, la marine de guerre fut l'un des employeurs les plus importants du pays, même si le chiffre total d'hommes enrôlés varia énormément, selon que le pays était en guerre ou non. Une carrière dans la Marine était extrêmement désirable. En dépit de conditions de travail réputées difficiles, la Marine restait un débouché important pour beaucoup de garçons d'extraction modeste. Les fils de marins et de matelots étaient encouragés à suivre l'exemple de leurs pères. Dans le milieu maritime et fluvial, on savait que la marine offrait à ses hommes des aides sociales généreuses : les vieux marins pouvaient prétendre à des pensions⁴ ; beaucoup d'orphelins de marins étaient accueillis dans des institutions charitables qui leur étaient réservées.

Il existe peu de travaux sur les enfants employés par la *Royal Navy* au XIX^e siècle, et c'est pourquoi l'objectif de cette contribution, essentiellement basée sur des

1 L'auteur tient à exprimer ici sa gratitude aux rapporteurs anonymes du comité de lecture de la *RHM* pour leurs précieux conseils.

2 John Falconer, *Sail & Steam: a Century of Seafaring Enterprise, 1840-1935*, Harmondsworth, Viking, 1993, p. 130.

3 Voir les nombreux témoignages d'officiers de marine à ce sujet dans PP/HC 1863 (501) X.71, *Report from the Select Committee on the Navy (promotion and retirement)*.

4 NA/ADM 73/42, *General Register of Pensioners & their Families*.

archives de l'Amirauté britannique, sera d'évaluer la place de l'école de l'hôpital de Greenwich (*Greenwich Hospital School*), dans le processus de modernisation de la marine de guerre britannique au XIX^e siècle, une évolution qui s'acheva par la création d'une force navale professionnelle au début du XX^e siècle. Nous verrons dans un premier temps la vocation charitable de l'école, puis sa dimension navale, et notamment, grâce à l'exploitation des archives, les efforts déployés par l'école, alors que l'administration navale et l'État britannique connaissaient de profondes réformes structurelles.

LA VOCATION CHARITABLE DE L'ÉCOLE DE L'HÔPITAL DE GREENWICH

208

L'hôpital de Greenwich⁵ fut fondé par une charte royale de 1694. Il accordait des pensions à d'anciens marins, appelés *out-pensioners*, et hébergeait les plus nécessiteux, trop âgés ou handicapés, qui avaient la qualité d'*in-pensioners*. Au cours du XIX^e siècle, le nombre de pensionnaires diminua régulièrement et, en 1865, une loi fut votée qui offrit la possibilité aux personnes hébergées à Greenwich de quitter l'institution, moyennant quoi il leur serait alloué une pension de l'hôpital.

Une autre de ses missions était l'entretien et l'éducation des enfants des marins de la *Royal Navy* blessés ou devenus handicapés après avoir servi la Couronne⁶. Cette disposition fut étendue en 1696, après le vote du *Register Act*, à tous les enfants de marins, bateliers, matelots, pêcheurs, passeurs, charpentiers de marine qui avaient servi la Couronne : en échange d'une contribution mensuelle de 6 pence, tous les marins, tant dans la marine de guerre que la marine marchande, devenaient éligibles à des pensions de l'hôpital de Greenwich, ainsi que leurs familles⁷, en fonction toutefois des ressources de l'hôpital et de ses propres règlements. Les enfants, admis autour de l'âge de 13 ans, vivaient donc à l'hôpital, mais néanmoins à l'écart des autres pensionnaires. En fait, ce n'est qu'en 1712 que l'Amirauté commença à s'intéresser véritablement à la question de l'instruction des enfants de l'hôpital. Une résolution fut votée par ses administrateurs pour construire une école qui accueillerait une centaine d'enfants âgés de moins de 14 ans. La durée de la scolarité serait de 4 années, pendant lesquelles ils apprendraient l'écriture,

5 Tri Tran, « La condition des pensionnés de la Marine de guerre britannique au XIX^e siècle », *Cahiers victoriens & édouardiens*, n° 63, 2006, p. 75-90.

6 La charte de 1694 précise bien les diverses missions de cet hôpital. Voir H. D. Turner, *The Cradle of the Navy. The Story of the Royal Hospital School at Greenwich and at Holbrook, 1694-1988*, York, William Sessions Ltd., 1990, p. 4.

7 Philip Newell, *Greenwich Hospital: A Royal Foundation, 1692-1983*, Greenwich, The Trustees of Greenwich Hospital, 1984, p. 16.

le calcul, mais aussi les rudiments de la navigation. Ce projet vit le jour en 1716, avec l'ouverture de l'*Hospital School*. En attendant, les premiers enfants (une quinzaine d'orphelins⁸, d'enfants de pensionnaires de la Marine soignés à l'hôpital ou de marins dans le besoin⁹) furent envoyés à partir de 1715 dans une école privée de Greenwich dirigée par un certain Thomas Weston, un des assistants de Sir John Flamsteed (1646-1719), l'astronome royal. Les enfants y entraient entre 11 et 13 ans. L'enseignement dispensé était assez novateur : on donnait des cours d'écriture, de lecture, de grammaire, et une large place était réservée aux langues étrangères, aux mathématiques et à l'astronomie appliquée à la navigation.

Après leurs études, les élèves de l'*hospital school* aux origines les plus modestes entraient en apprentissage avec des capitaines de la marine marchande, ou avec des bateliers de la Tamise ; les autres enfants embrassaient des carrières dans la Marine ou le commerce maritime. Le nombre d'élèves augmenta rapidement, ce qui nécessita la construction entre 1755 et 1760 de bâtiments propres à l'école, à proximité de l'hôpital naval. En 1803, cette école, rebaptisée *Greenwich Hospital School* accueillait environ 200 enfants, dont près d'une centaine avaient été inscrits par l'hôpital. Les enfants étaient encadrés par trois enseignants (un professeur titulaire et deux assistants).

À la même époque, en 1798, une école élémentaire charitable, financée par des fonds privés, appelée *British National Endeavour* (rebaptisée *Royal Naval Asylum* en 1805) s'était ouverte à Paddington. En 1805, elle avait une cinquantaine de jeunes pensionnaires mais ce chiffre augmenta rapidement : elle avait 300 élèves en 1808, puis 500 en 1810. Juste après la bataille de Trafalgar, elle reçut une charte royale, et des fonds supplémentaires provenant de souscriptions privées. Elle acquit des terrains juste derrière l'hôpital de Greenwich et y commença des travaux en 1807, dans le but de porter sa capacité d'accueil à 700 enfants. À l'instar de l'école de l'hôpital de Greenwich, elle acceptait¹⁰ les enfants de marins, de fantassins de Marine, de sous-officiers et d'officiers¹¹, âgés entre 5 et 12 ans, avec une priorité pour les orphelins, ceux qui n'avaient plus qu'un parent et les enfants de marins handicapés. Elle leur donnait une instruction

8 Par exemple Thomas Cook, âgé de 7 ans, qui postula le 16 janvier 1807 (voir ADM 73/200, *Greenwich Hospital School: school admission papers*).

9 Comme Henry Thomas, né en 1851, admis le 6 juin 1862. Son père le retira de l'école en juin 1865 (voir NA/ADM 73/200, *Greenwich Hospital School: school admission papers*).

10 La compagnie d'assurance Lloyd's, à cause de dons généreux consentis à l'école, y disposait d'un contingent de places.

11 Les fils d'officiers furent refusés après 1870. Ils pouvaient néanmoins demander des bourses octroyées par l'hôpital de Greenwich (£20 par an). Voir NA/ADM 169/150, *Question whether chief gunners, chief boatswains, chief carpenters' sons should be eligible for Greenwich School, 12/06/1890*.

jusqu'à 14-15 ans¹² : les garçons apprenaient la lecture, l'écriture, le calcul, puis pouvaient s'enrôler dans la Marine, alors que les filles¹³ étaient préparées¹⁴ à des emplois de servantes ou de domestiques, en apprenant la lecture et la couture. À cette époque, un courant réformiste et largement philanthropique¹⁵ s'efforçait de promouvoir en Angleterre l'instruction primaire pour les classes les plus pauvres, tout en se heurtant aux réticences des élites foncières et aristocratiques, peu disposées à donner une instruction aux ouvriers. On peut donc dire que les objectifs de l'école de l'hôpital de Greenwich allaient dans la même direction puisque cette instruction pratique était avant tout bénéfique à l'insertion professionnelle d'enfants de familles ouvrières.

Ces deux écoles – *Greenwich Hospital School* et *Royal Naval Asylum* – fonctionnèrent indépendamment jusqu'en 1821, date à laquelle elles fusionnèrent afin de combiner leurs moyens et de réduire leurs coûts de fonctionnement : nul doute que les guerres napoléoniennes exercèrent une forte demande sur les ressources financières des deux institutions. La *Greenwich Hospital School* – appelée en 1825 *Upper School*, puis en 1861 *Nautical Division* –, était l'équivalent d'une école secondaire, réservée à ceux qui avaient réussi l'examen de passage à la fin de leur scolarité au *Royal Naval Asylum* – appelée *Lower School* en 1825, puis *Lower Division* en 1861 –, qui était donc l'équivalent d'une école primaire. On acceptait prioritairement les enfants d'officiers subalternes, puis de sous-officiers, puis de matelots. Les orphelins venaient d'abord, suivis des fils de marins d'active, puis de ceux des pensionnés.

La coexistence de classes de garçons et de filles¹⁶ était une source d'embarras pour l'institution : plusieurs rapports dénoncent en effet les « relations coupables et immorales entre les garçons et les filles de l'établissement », ainsi que les piètres résultats scolaires des filles, malgré un encadrement renforcé par la présence de monitrices choisies parmi les élèves les plus âgées, si bien qu'en 1841 l'école des filles fut fermée¹⁷ et les institutrices congédiées ; il fut décidé que dorénavant l'aide charitable serait donnée aux filles sous la forme de bourses qui

12 Certains enfants pauvres, déclarés inaptes par la Marine à 15 ans, purent toutefois demeurer à l'école 6 mois de plus. Voir document du 23 novembre 1883, dans ADM 169/112, *Papers re-Greenwich Hospital Bill*, 1883.

13 NA/ADM 66/68, *Royal Naval Asylum: Board letter book*, 1808-30.

14 NA/ADM 73/448, *Register of girls apprenticed at Greenwich Hospital School*.

15 Élie Halévy, *L'Angleterre en 1815 (Histoire du Peuple anglais au XIX^e siècle, vol. 1)*, rééd., Paris, Hachette, 1973, p. 501.

16 NA/ADM 73/443, *List of girls admitted to Greenwich Hospital School*, 1816-1840.

17 Lettre du directeur de l'hôpital à l'Amirauté du 7 avril 1841, annonçant que « toutes les filles ont été remises à leurs parents ou leurs proches » ; lettre de licenciement de Mme Northcote (institutrice) du 4 mai 1841. Voir NA/ADM 7/601, *Cases : Greenwich Hospital School*, 1840-1845.

paieraient leurs frais de scolarité dans d'autres institutions privées du pays. Cette décision eut un coût¹⁸ : comme les filles fabriquaient et réparaient les habits de tous les enfants de l'école, il fallut remplacer cette main-d'œuvre.

En 1886, l'école secondaire de Greenwich (*Upper School*) absorba l'école de la *Fondation Boreman*, une autre institution charitable créée au XVII^e siècle pour les fils de marins, de pêcheurs et de passeurs, et tournée vers les métiers maritimes. Les pensionnaires de cette fondation pouvaient passer un examen pour intégrer l'école secondaire de l'hôpital de Greenwich (*Upper School*). Ils avaient un statut privilégié : ils étaient externes, ils ne logeaient pas à l'école mais dans des familles d'accueil, et n'étaient pas obligés de s'enrôler dans la Marine à l'issue de leur scolarité.

À partir des années 1880, l'établissement reçut davantage d'aides de l'État, lequel, avait mis en place entre 1870 et 1891, l'instruction élémentaire au niveau national et commençait à réfléchir à l'instauration de l'enseignement secondaire public obligatoire. Cela permit d'accueillir davantage d'élèves : en 1906, l'école comptait 984 internes, et 100 externes de la fondation Boreman.

LA FORMATION NAVALE À L'ÉCOLE DE L'HÔPITAL DE GREENWICH

Nous venons de voir que l'école primaire de l'hôpital de Greenwich avait indéniablement une dimension charitable puisqu'elle accueillait essentiellement les enfants de marins¹⁹, dont beaucoup étaient désireux d'exercer la même profession, ce qui nous amène maintenant à un autre objectif, tout aussi important que le premier : la dimension navale de l'institution.

Dès la première moitié du XVIII^e siècle, l'école acquit une solide réputation grâce à son enseignement scientifique : nous avons vu que, sous l'impulsion de Thomas Weston²⁰, notamment, les mathématiques, la science de la navigation et l'astronomie devinrent des matières importantes à l'école. Les garçons apprenaient à utiliser tous les instruments de navigation comme le compas magnétique, le sextant, le quadrant, à lire les cartes utilisant le système de Mercator. Si une telle formation scientifique était très estimée, elle n'en restait pas moins inhabituelle : au début du XIX^e siècle, l'enseignement des mathématiques restait rudimentaire²¹ dans les écoles secondaires. L'école secondaire de Greenwich

18 En 1872, près de £4000 furent versées pour leurs frais de scolarité, à raison de £12 par enfant et par an. Cité par Philip Newell, *op. cit.*, p. 182.

19 Voir documents 1 & 2 ; et également NA/ADM 73/398, *Register of admission to Greenwich Hospital School, 1844-1860* ; NA/ADM 161/1, *Greenwich Hospital School : register of application, 1865-1870*.

20 H. D. Turner, *The Cradle of the Navy. The Story of the Royal Hospital School*, *op. cit.*, p. 10.

21 Elie Halévy, *L'Angleterre en 1815*, *op. cit.*, p. 509.

(*Upper School*) poursuit donc cet enseignement scientifique au XIX^e siècle : en 1821, elle recruta Edward Riddle²², auparavant professeur d'astronomie marine et de navigation à la *Corporation de Trinity House*²³ à Newcastle. Il avait aussi publié pour l'Amirauté un manuel intitulé *Traité de la navigation*, plusieurs fois réédité au cours du XIX^e siècle.

À la fin de leurs études dans l'école primaire, les enfants pouvaient entrer en apprentissage chez des artisans, des industriels, ou dans les arsenaux de la Marine²⁴. Un tiers environ des enfants pouvaient aussi, par le biais d'un concours, continuer leurs études dans l'école secondaire de l'établissement (*Upper School*).

L'État commença à financer l'hôpital de Greenwich à partir de 1834, à raison de 20 000 livres par an. C'est dans ce cadre que l'inspecteur des écoles Hugh Seymour Tremenheere (1804-1893) visita les écoles de l'hôpital de Greenwich²⁵ en 1840. Dans son rapport, il critiquait les méthodes disciplinaires en vigueur (les châtiments corporels), dénonçait les difficultés scolaires²⁶ des élèves dues au fait, selon lui, que l'école primaire avait été relativement négligée, alors que l'école secondaire, la fierté de l'institution, avait bénéficié de plus de moyens. Pour preuve du malaise des enfants, peu de temps après, en 1842, il y eut plusieurs révoltes²⁷ d'élèves qui protestaient contre le régime disciplinaire très strict au sein de l'établissement. La plupart des recommandations de Tremenheere furent reprises par l'Amirauté²⁸.

212

22 H. D. Turner, *The Cradle of the Navy. The Story of the Royal Hospital School*, op. cit., p. 64 et p. 74.

23 Cette corporation maritime prestigieuse fut créée autour de 1534 en Angleterre. Elle est représentée dans les principaux ports du Royaume-Uni. Elle assure des missions essentielles (pilotage des navires, balisage des chenaux, maintenance des phares) pour le compte de la Marine, des autorités portuaires, des compagnies maritimes et des armateurs, qui lui versent des taxes en retour. Certains de ses membres siègent à la Haute Cour de l'Amirauté britannique en tant qu'experts.

24 Lettre du 7 juin 1869 concernant un garçon refusé à l'école nautique mais accepté en apprentissage dans les arsenaux royaux. Cf. NA/ADM 66/79, *Letter book, Greenwich Hospital School, 1868*.

25 Cf. Rapport de l'inspecteur Tremenheere du 9 septembre 1840, dans NA/ADM 7/601, *Cases: Greenwich Hospital School, 1840-1845*.

26 *Ibid.* (Cf. *Report on the state of mathematical education in Greenwich Hospital School* [16/10/1841]). L'inspecteur note que « les principes mathématiques élémentaires ne sont pas compris [...] ; les élèves ignorent les principes et la manière d'apprendre ».

27 *Ibid.* Dans deux documents du 4 avril 1842, deux enseignants rapportent les dégradations commises dans les dortoirs, et les débordements qu'ils ont eu à gérer : « Il semble que les garçons [...] refusent tout contrôle, toute autorité, venant des professeurs assistants ».

28 *Ibid.* Lettre du Secrétaire d'État aux Lords de l'Amirauté (20 janvier 1841) et lettre du comité ministériel de l'éducation (5 août 1841) approuvant le rapport de Tremenheere. Voir aussi lettre du 10 mai 1841 de la Commission d'enquête au gouverneur de l'école, stipulant le caractère exceptionnel de tout châtiment corporel.

Dans les années 1840, sous l'impulsion d'Henry Moseley, professeur de mathématiques au *King's College* de Londres et inspecteur des écoles, le corps enseignant changea ses méthodes : les objectifs pédagogiques²⁹ furent repensés, il y eut moins de punitions et de châtiments corporels, et les résultats des enfants s'améliorèrent ; un rapport³⁰ de 1872 loue « l'enseignement scientifique inégalé » de l'école secondaire (*Upper School*). On put envoyer davantage d'élèves servir dans la marine de guerre³¹ et les arsenaux. Les meilleurs pouvaient se voir offrir des places dans les ateliers des arsenaux de la Marine (*Royal Dockyards*) ou bien auprès de commandants de navires de guerre en tant qu'aspirants (*masters' assistants*).

L'identité navale de l'institution s'affirma davantage au milieu du XIX^e siècle lorsqu'on décida de créer une troisième école au sein de l'établissement, l'école nautique (*Nautical School*), avec une spécialisation³² très forte dans les domaines de la navigation et de l'astronomie. D'un niveau supérieur à l'école secondaire, elle fut rapidement reconnue comme l'une des meilleures écoles navales du pays pour la formation des aspirants officiers. Un rapport d'inspection³³ de 1895 souligne l'excellente formation dispensée à l'école nautique en mathématiques et en navigation :

Les professeurs sont tous titulaires de certificats d'aptitude du ministère de l'instruction publique [...] ; les élèves sont classés par niveau et leurs connaissances sont régulièrement évaluées, comme dans les écoles publiques [...] ; il y a aussi une classe avancée à l'école secondaire, qui reçoit un enseignement approfondi dans chacune des spécialités (algèbre, géométrie euclidienne, trigonométrie et science de la navigation).

La modernisation des études à l'école de l'hôpital de Greenwich au XIX^e siècle résulta tout d'abord de la prise de conscience de la nécessité d'un lien étroit entre les matières enseignées à l'école et les besoins de l'Amirauté en personnel

29 *Ibid.* Minute on the course of instruction to be pursued in the Upper School of the Royal Hospital, Greenwich. C'est une liste de toutes les connaissances à faire acquérir.

30 NA/ADM 169/41, *Reports from HMS St Vincent & Boscawen of entry and discharge of Greenwich Hospital School Boys, 16/07/1872.*

31 À l'origine, les élèves admis à l'école s'engageaient à s'enrôler dans la Marine pendant 12 ans, à leur sortie de l'école (voir document 3). Cet engagement n'était pas toujours tenu : une mauvaise scolarité, des problèmes de santé, l'attrait pour une autre carrière et, bien sûr, la situation personnelle des parents, pouvaient remettre en question ce contrat. Il faut noter que la durée légale d'un contrat d'apprentissage normal était de 7 ans. Voir NA/ADM 169/260, *Engagement by boys to enter for 12 years' service in Royal Navy from the age of 18.*

32 NA/ADM 80/173, *Report of committee on Greenwich Hospital and Schools, 1868.*

33 NA/ED 30/53, *Greenwich Hospital School, 1895-1920.* L'établissement étudiait avec soin les qualifications de ses professeurs : la direction des écoles était toujours confiée à un candidat interne (voir les documents concernant la promotion de Mr Hartnell dans NA/ADM 7/601).

compétent et bien formé : pendant l'ère victorienne, les progrès technologiques qui affectèrent les navires de la marine de guerre demandèrent des efforts d'adaptation considérables aux personnels. En l'espace d'une cinquantaine d'années, des savoir-faire ancestraux furent abandonnés au profit de nouvelles techniques d'organisation et de production : par exemple, entre 1867 et 1890 la puissance des navires augmenta énormément, mais la plupart des marins étaient insuffisamment formés pour exploiter au mieux ces progrès technologiques. La Marine décida alors de créer de nouvelles structures chargées de développer de nouveaux dispositifs mécaniques et hydrauliques : en 1840, une école formant des canonniers fut fondée à Portsmouth, sur le navire *HMS Excellent*. Ce fut la première école de la Marine offrant une grande spécialisation technique, pour répondre aux besoins de l'Amirauté. Pendant tout le XIX^e siècle, les écoles de l'hôpital de Greenwich furent inspectées régulièrement par les cadres³⁴ de l'Amirauté, qui s'intéressèrent aux enseignements donnés – y compris l'éducation civique et religieuse – et aux travaux réalisés par les élèves. Leurs visites furent toujours suivies par des modifications dans le cursus ou l'organisation³⁵ de la vie de l'établissement. Enfin, l'Amirauté recevait une copie des résultats³⁶ de tous les examens organisés à Greenwich.

C'est pourquoi, pour répondre aux besoins de la Marine, Greenwich décida de créer un enseignement de mécanique dans le cursus des élèves de l'école secondaire et de l'école nautique. De même, à la fin du XIX^e siècle le programme fut remanié en profondeur : on supprima des enseignements obsolètes³⁷ et on en créa de nouveaux, pour répondre aux besoins en spécialistes des signaux³⁸ et en électriciens. Les réformes pédagogiques et scientifiques de l'enseignement répondaient tout à fait à la volonté de professionnalisation de l'Amirauté. On peut citer les efforts faits pour la formation physique des élèves : par exemple, en 1831, les élèves devaient suivre un enseignement d'éducation physique dans le gymnase de l'école. La pratique de la natation fut également encouragée : elle se fit d'abord dans la Tamise puis, en 1833, l'école se dota d'un bassin extérieur.

34 NA/ADM 203/20, *Papers relative to the periodic inspection of Greenwich Hospital School, 1883-1904*.

35 *Ibid.* Par exemple, un document daté du 30 octobre 1885 ordonne des changements affectant les vêtements des enfants, l'éclairage de l'école, les soins médicaux prodigués aux enfants.

36 *Ibid.* Par exemple, dans une lettre de l'Amirauté du 14 janvier 1892, adressée au président de l'hôpital de Greenwich, l'auteur demande de donner plus de place au dessin dans le cursus.

37 NA/ADM 169/287, *Greenwich Hospital School: modifications in the instruction of the boys, 1901*.

38 Le Code international des signaux fut adopté en 1897 ; il reprenait les principes du Code de signaux inventé par le Capitaine F. Marryat. Voir ADM 169/308, *regulations for the entry of boys of Greenwich Hospital School into the Royal Navy, 1902-1903*.

De plus, les élèves pouvaient naviguer à bord de yoles³⁹ sur le fleuve. En 1841, le terrain de jeux de l'école fut agrandi⁴⁰ ; plus tard, en 1884, l'école acheta un terrain⁴¹ réservé aux jeux et aux activités sportives (cricket, rugby, football). Enfin, toutes les activités physiques étaient encadrées par un moniteur de sport détaché du corps des fantassins de marine⁴² (*Royal Marines*). L'enseignement musical ne fut pas oublié⁴³, car tous les navires de guerre avaient à leurs bords de petits orchestres.

En 1843, le directeur des études de Greenwich décida que la formation théorique des élèves de l'école nautique serait complétée par des cours pratiques donnés sur un navire-école installé dans la cour d'honneur de l'école, une réplique⁴⁴ d'un trois-mâts baptisé *Fame* (« La Gloire ») construit à l'arsenal de Chatham, et par des exercices pratiques de topographie à bord de canots, sur la Tamise (les élèves s'entraînaient à dessiner des cartes fluviales et à faire des relevés topographiques). Pour parfaire l'enseignement de la navigation, l'école se dota dans les années 1850 de son propre observatoire astronomique, équipé de trois télescopes et de tous les instruments de calcul existants. On peut aussi expliquer cette modernisation par une collaboration de plus en plus grande du corps enseignant de l'établissement avec les inspecteurs de l'instruction publique au cours du XIX^e siècle : ces derniers initièrent des changements notables dans les programmes⁴⁵ des enseignements, les emplois du temps⁴⁶

39 En mars 1901 le directeur de l'école demanda à l'Amirauté l'achat de deux yoles pour la formation des garçons. Voir NA/ADM 169/284, *Greenwich Hospital School: boat practice by boys on river Thames; regulations*.

40 Estimation du coût des travaux datée du 14 mai 1841, dans NA/ADM 7/601, *Cases : Greenwich Hospital School, 1840-1845*.

41 NA/ADM 169/129, *Proposal to purchase a recreation ground for the joint use of the Royal Naval College and Greenwich Hospital School, 1884*.

42 NA/ADM 169/303, *Greenwich Hospital School: teaching staff: employment of a gymnastic instructor, 1901*.

43 Dans une lettre du 24 octobre 1842 du gouverneur de l'école à l'Amirauté, il est demandé « £25 pour l'achat d'instruments de musique pour les garçons ». Voir NA/ADM 7/601, *Cases : Greenwich Hospital School, 1840-1845*.

44 Elle fut équipée d'un gréement complet. Les élèves pouvaient manœuvrer les voiles et s'entraîner à des exercices d'abordage, avec des armes de poing pour les plus âgés. Voir NA/ADM 169/292, *Royal Hospital School: educational facilities and equipment: repairs to model ship "Fame" at Greenwich Hospital School*. En 1873, l'école reçut un autre navire-école, construit par le chantier Green, de Londres. Voir NA/ADM 169/46, *Reporting completion of the model ship and suggesting name of "Victoria", 13/01/1873*.

45 À partir des années 1890, l'école fut placée sous la tutelle conjointe de l'Amirauté et du ministère de l'éducation. Voir NA/ADM 169/200, *Greenwich Hospital School: policy for the school, 1896*.

46 NA/ADM 169/387, *Royal Hospital School: report of committee of inspection, 1909; revision of salaries of masters and assistant masters; change of rations; amended timetables; prize list revised*.

des élèves. La lecture des différents rapports d'inspection⁴⁷ montre des progrès constants, parfois spectaculaires, des résultats scolaires et du comportement des élèves, entre le début et la fin⁴⁸ du XIX^e siècle. C'est pourquoi, dès les années 1880, grâce à leur formation tournée vers les carrières maritimes et navales, les anciens élèves de l'école formaient, aux yeux de l'Amirauté⁴⁹, l'élite des marins de la *Royal Navy*.

Les débouchés professionnels des anciens élèves de l'école secondaire (*Upper School*) étaient nombreux et variés : le règlement de l'école du début du XIX^e siècle stipulait qu'ils devaient être placés en apprentissage après leurs études auprès de commandants de navires de guerre ou d'officiers supérieurs. Dans la pratique, ils entraient dans la Marine à 14 ans et demi : ils servaient pendant 1 an et demi sur des navires écoles⁵⁰, puis devenaient matelots volontaires de première et de seconde classe. Environ 10 % réussirent à évoluer ensuite vers des carrières de sous-officiers spécialistes (mécaniciens, artilleurs, électriciens), d'employés administratifs, d'officiers subalternes. Certains atteignirent des grades d'officiers supérieurs de Marine, d'autres obtinrent même le prestigieux diplôme de pilote⁵¹ délivré par la *Corporation de Trinity House*. L'école de Greenwich fut aussi le vivier de beaucoup d'officiers du Service hydrographique de la Marine. Des carrières étaient également possibles dans la marine marchande⁵², dans les arsenaux, en tant qu'ouvriers qualifiés – par exemple comme charpentiers de marine –, ou bien même dans la fonction publique (dans les métiers de l'enseignement et de l'administration). Les études⁵³ de l'Amirauté montrent que les anciens élèves de Greenwich réussissaient mieux leur insertion

47 Par exemple celui de 1890 souligne la bonne tenue de l'établissement, note des problèmes de discipline chez quelques élèves, mais s'achève par un avis optimiste et confiant. Voir NA/ADM 169/152, *Report of the committee of inspection of Greenwich Hospital School, 1890*.

48 *Report of committee of inspection (7/7/1909)* dans NA/ADM 169/387, *Royal Hospital School: report of committee of inspection, 1909; revision of salaries of masters and assistant masters; change of rations; amended timetables; prize list revised*.

49 NA/ADM 169/109, *Report of committee of enquiry on Greenwich Hospital School, 1881*.

50 NA/ADM 169/41, *Reports from HMS St Vincent & Boscawen of entry and discharge of Greenwich Hospital School Boys, 16/07/1872*. Le stage pratique après l'école était indispensable : en 1901, le directeur des écoles de Greenwich proposa d'en dispenser 100 élèves, qui auraient été envoyés directement sur leur premier navire. L'inspecteur des navires-écoles de la Marine refusa car « leurs connaissances en artillerie sont nulles [...] les rudiments du matelot sont méconnus ». Voir NA/ADM 169/286, *Proposal that 50 boys of the Upper School and 50 of the Lower school shall be retained until 16 and then drafted direct into the Navy, 08/05/1901*.

51 Voir Tri Tran, « Maritime pilotage acts of the 19th century », *Mariner's Mirror*, 89, 2003, p. 31-50.

52 App. 24, p. 103-4, dans NA/ADM 116/206, « *Abstract of replies from local marine boards and shipowners* ».

53 NA/ADM 169/132, *Greenwich Hospital School: comparison of the careers of the boys, 13/06/1885*.

professionnelle que les élèves des autres écoles publiques et privées. Néanmoins, à la fin du XIX^e siècle, les anciens élèves de Greenwich furent confrontés, du fait de la mise en place de l'instruction primaire obligatoire en Angleterre (1891), à la concurrence des élèves des écoles publiques élémentaires, puis, après le vote de la loi de 1902 sur l'instruction publique, à celle des élèves des écoles secondaires générales et techniques puisque ces derniers pouvaient choisir des carrières dans la Marine.

Les archives nous indiquent que des problèmes survinrent à Greenwich. Tout d'abord, les procédures d'admission étaient mauvaises : pour beaucoup de témoins auditionnés par les différents comités d'inspection parlementaires ou navals, les critères physiques⁵⁴ d'admission furent, jusqu'à la fin du XIX^e siècle, inadaptés : ils étaient trop sévères⁵⁵ et on écarta beaucoup d'enfants pauvres qui auraient mérité d'être secourus par l'institution, ainsi que des sujets de qualité désireux de servir plus tard dans les forces navales de leur pays (des enfants refusés furent envoyés dans des orphelinats⁵⁶). Le nombre de candidats admis à postuler était tout juste suffisant⁵⁷. Ceci explique, en partie⁵⁸, le faible niveau scolaire des candidats admis. Certains officiers recommandaient une admission plus tardive des enfants, à 14 ans au lieu de 10 ans et demi, de manière à leur laisser un peu plus de temps pour leur croissance : « D'après mon expérience, un garçon qui entre à l'école à 13 ans et mesure 4 pieds 8 pouces, satisfera aux critères physiques d'admission de la Marine de guerre à l'âge de 15 ans et 6 mois »⁵⁹.

54 Le poids, la taille et la vue de l'enfant étaient mesurés et devaient approcher une certaine norme. De plus l'enfant devait savoir à 11 ans les rudiments de la lecture, de l'écriture et du calcul. Voir app. 2, p. 90, NA/ADM 116/206, « *Number of applications received and boys selected, numbers of those admitted and selected, causes of rejection* ». Voir document 4 : « *Regulations for the Admission of Boys to Greenwich Hospital School, 1879* ».

55 En 1846, pour être admis dans l'école secondaire il fallait savoir lire un passage de la Bible, écrire un court texte, savoir les opérations de base (addition, soustraction et multiplication). Il n'y avait pas d'examen médical, mais on écartait les enfants handicapés.

56 Leurs frais de pensionnat pouvaient malgré tout être partiellement pris en charge par l'hôpital de Greenwich. Voir NA/ADM 169/344, *Regulations for admission of children of officers and men to schools, at the expense of Greenwich Hospital, 1905*.

57 En 1874 la Marine avait besoin de plus de matelots qualifiés et l'Amirauté émit des propositions en ce sens. Voir NA/ADM 169/63, *Proposal to increase number of boys in Greenwich Hospital School to 1,000 by an additional 50 each year, 19/01/1874*.

58 L'autre raison en est qu'après 1870, pour réduire le nombre d'élèves, les fils d'officiers ne furent plus admis ; or c'étaient souvent les enfants les plus brillants. Les soldes et les pensions des officiers subalternes étaient modestes. Néanmoins le comité de sélection ne s'interdisait pas d'étudier les cas d'enfants en extrême détresse. Voir Philip Newell, *Greenwich Hospital...*, *op. cit.*, p. 196.

59 Q.10, dans NA/ADM 116/206, *Report of the Committee appointed to enquire into Greenwich Hospital School, 1882*.

De plus, même si l'enseignement naval était excellent, le revers de la médaille était que les élèves fréquentant l'école primaire (*Lower School*) n'arrivaient pas à comprendre et à assimiler des sujets bien trop difficiles pour eux : les enseignements étaient trop complexes pour les élèves les plus jeunes. Dès les années 1840, on s'aperçut que beaucoup d'enfants quittaient l'école sans savoir lire et écrire, et que leur instruction religieuse était très faible :

Plus de la moitié des élèves de l'école primaire ne peuvent lire, ce qui n'est pas surprenant lorsqu'on sait qu'il n'y a que deux professeurs pour 400 élèves [...] ; finalement, ces élèves sortent de l'école sans formation et sont incapables de trouver un emploi : ils deviennent alors un fardeau pour leurs amis, les paroisses, et sont conduits à user de moyens de subsistance délictueux⁶⁰.

218

Pour les inspecteurs des écoles, il fallait constituer des classes moins chargées, recruter des assistants qui épauleraient les professeurs, et revenir à un programme simple avec les matières de base et une initiation aux métiers manuels, tels la mécanique ou la menuiserie. On recruta alors des moniteurs⁶¹ parmi les meilleurs élèves, ce qui permit le travail en plus petits groupes ; les résultats s'améliorèrent.

Un autre problème apparut un peu plus tard : dans les années 1870, la part de l'enseignement technique devint excessive. L'établissement, à cette époque⁶², devint littéralement une école d'apprentissage, où les élèves apprenaient, de façon superficielle, une multitude de métiers manuels (tailleur, forgeron, cordonnier, charpentier...), ce qui était censé leur assurer des débouchés nombreux s'ils décidaient de ne pas opter pour la Marine, ou si cette dernière les refusait. Le volume horaire des enseignements navals et scientifiques diminua presque de moitié. Certes, le but de la réforme était louable : on voulait donner un métier⁶³ à chaque enfant, mais ses détracteurs pensaient que ce changement était contre-productif et que l'école était en train de perdre sa spécialisation navale.

60 P.7, rapport de l'inspecteur Tremenheere du 09/09/1840, dans NA/ADM 7/601, *Cases: Greenwich Hospital School, 1840-1845*.

61 En 1848, ils furent remplacés par des élèves-professeurs, toujours choisis parmi les meilleurs élèves, et qui se destinaient à une carrière dans l'enseignement. Ils recevaient 2 heures de formation chaque jour, étaient logés, nourris et vêtus, avaient droit à des indemnités et à 1 heure d'étude personnelle par jour. Après leur formation à l'école de l'hôpital, beaucoup trouvèrent des postes dans la région de Londres et à Greenwich. Voir NA/ADM 73/390, *Indentures of pupil teachers and apprentices*.

62 Voir p.33, dans, NA/ADM 116/206, *Report of the Committee appointed to enquire into Greenwich Hospital School, 1882*.

63 Dans les années 1880, on facilita même l'émigration d'anciens élèves refusés par la Marine vers le Canada. Ils furent mis en apprentissage chez des fermiers canadiens. Voir NA/ADM 169/124, *Greenwich Hospital School: emigration of boys to Canada, 08/03/1883*. Pour des informations sur ces programmes d'émigration, voir Tri Tran, « L'émigration forcée des enfants britanniques au XIX^e siècle », *Cahiers victoriens & édouardiens*, 59, 2004, p. 323-337.

Enfin, par souci d'économie⁶⁴, l'administration de l'hôpital adopta, à certains moments, des mesures qui furent néfastes à la santé des enfants : dans les années 1870, les rations allouées aux élèves furent diminuées⁶⁵ tant en quantité qu'en qualité : ils eurent moins de protéines et de glucides, malgré de grands besoins énergétiques liés à leur jeune âge et à leurs nombreuses activités physiques et intellectuelles. Ces carences eurent des effets très négatifs sur leur développement physique et sur leurs capacités de travail : en 1881, un rapport⁶⁶ du médecin général de la Marine souligna les retards de croissance des enfants admis entre 1870 et 1880, et recommanda une augmentation des rations de lait et de pain. En outre, l'éclairage des dortoirs et des classes était insuffisant, ce qui affecta la vue⁶⁷ des enfants. Tous ces problèmes physiques pouvaient donc compromettre la scolarité des enfants : des examens médicaux périodiques furent organisés et un certain nombre d'entre eux, jugés trop chétifs, furent renvoyés⁶⁸ de l'école. Enfin, les dortoirs étaient trop petits : l'école primaire et l'école secondaire avaient chacune deux dortoirs, l'ensemble ayant une capacité de 800 places, alors que près de 1 000 enfants étaient accueillis.

LA VIE QUOTIDIENNE À L'ÉCOLE DE L'HÔPITAL DE GREENWICH

La vie des élèves était austère, réglée selon une discipline quasi militaire : à leur arrivée à l'école, les garçons passaient un examen médical, puis recevaient un trousseau complet⁶⁹ incluant une tenue réglementaire, sorte d'uniforme. On leur allouait un hamac et un casier dans un dortoir. Les élèves sortaient peu de

- 64 Dès sa création en 1694, l'établissement fut financé sur les fonds de l'hôpital de Greenwich. Les revenus de l'hôpital provenaient de dons privés, de revenus fonciers et surtout d'une contribution obligatoire de 6 pence, payée chaque mois par tous les marins britanniques, de la marine de guerre comme de la marine marchande. En 1881, on dépensa 7 500 livres pour nourrir 1 000 enfants ; mais suite au rapport médical, l'année suivante, 11 000 livres. Voir Philip Newell, *Greenwich Hospital...*, *op. cit.*, p. 181.
- 65 On diminua les achats de viande et on augmenta les rations de pain des enfants qui faisaient les travaux les plus pénibles : voir NA/ADM 169/165, *Alteration of diet at Greenwich Hospital School*, 10/07/1874.
- 66 Voir les courbes de poids et de taille des élèves dans App. 17 & 18, p. 97, voir NA/ADM 116/206. Et aussi NA/ADM 169/243, *Greenwich Hospital School: regulations for admission of boys to school*, 1877-1878.
- 67 En 1887, beaucoup d'anciens élèves furent refusés par la Marine à cause d'une vue déficiente. Voir Philip Newell, *Greenwich Hospital...*, *op. cit.*, p. 187.
- 68 App. 19-20, p. 99 (dans : NA/ADM 116/206) : *Return of boys rejected at Greenwich Hospital School on attaining 13, 14, 15 1/2 years of age*, 1873-1881.
- 69 Dans les années 1870, on y ajouta des pantoufles, censées augmenter la longévité des chaussures et des chaussettes des élèves. Voir NA/ADM 169/50, *Greenwich Hospital School: stores and provisions: approval for the addition of a pair of slippers to the kit of boys in the school*, 1873.

l'école, celle-ci fonctionnant en quasi-autonomie : les filles (puis les garçons, après 1841) assuraient le nettoyage et l'entretien du linge, la confection des habits, et quelques corvées comme la surveillance du four, l'approvisionnement en eau (avant l'installation de l'eau courante). En 1880, une journée-type était organisée⁷⁰ ainsi : à 5 heures en été (6 heures en hiver), les enfants étaient réveillés au son du tambour, puis ils devaient⁷¹ faire leur toilette, ranger leurs lits et nettoyer leurs dortoirs. À 8 heures ils prenaient leur petit-déjeuner (un bol de lait au cacao, des tartines beurrées). Ceux qui le désiraient pouvaient recevoir des soins à l'infirmerie⁷². À 9 heures les cours commençaient (histoire, géographie, sciences, arithmétique), pour s'achever à midi. Puis, pendant 45 minutes, les enfants devaient faire divers exercices sur l'esplanade de l'école (des marches cadencées, en formation). Les enfants déjeunaient⁷³ ensuite au réfectoire. Le début de l'après-midi était consacré aux cours de navigation (pour les élèves de l'école secondaire et de l'école nautique) et aux travaux pratiques⁷⁴ pour les autres (travaux manuels de cordonnerie, charpente, entretien du linge et des vêtements⁷⁵). À 17 heures les enfants mangeaient leur goûter (semblable au petit déjeuner), dernier repas de la journée, puis jouaient jusqu'à 19 heures, heure à laquelle ils devaient aller en salle

70 Voir App. 22, p. 101-103, dans NA/ADM 116/206, "*present routine of boys*". Et aussi NA/ADM 80/173, *Report of committee on Greenwich Hospital and Schools, 1868* ; NA/ADM 169/165, *Routine of Greenwich Hospital School, 1892*.

71 NA/ADM 80/183, *Regulations and instructions for the guidance of the superintendent and other officers of the Royal Hospital School, Greenwich, 1905*. Ce document contient quelques pages sur les obligations des enfants (par exemple, les corvées diverses).

72 Il y eut par exemple une épidémie de diphtérie en novembre 1899. Un rapport du médecin coordinateur de Greenwich (*medical officer of health*) souligne plusieurs problèmes à l'école : les canalisations d'eau, les égouts, les WC étaient absents ou en mauvais état, et le cimetière de la ville était tout près. Voir NA/ADM 169/274, *Royal Hospital School: medical: epidemics of sore throat and diphteria at Greenwich Hospital School, 1899-1900*. Et NA/ADM 79/81, *Greenwich Hospital School: maps of the infirmary*. Les enfants convalescents étaient envoyés dans des maisons de repos sélectionnées, à Sandgate, dans le Kent (près de Folkestone). Voir NA/ADM 169/327, *convalescent boys: to be sent to homes of the Metropolitan Convalescent Institution, 1903-1904*.

73 Pour l'année 1881, le repas de midi (en été) se composait de viande (bœuf rôti ou agneau) avec des pommes de terre. En hiver, on servait du bœuf bouilli ou de l'agneau ou du porc, avec une soupe de macaronis. Voir App. 6, p. 93, dans NA/ADM 116/206, *Weekly allowances of provisions to boys in Greenwich Hospital School*. Les archives de l'Amirauté indiquent que les menus de l'école étaient préparés par les médecins de la Marine et étaient fréquemment modifiés, en fonction des besoins énergétiques et des préférences des enfants. Il est indéniable que les repas à Greenwich étaient bien meilleurs que ceux qui étaient servis dans les écoles charitables du pays. Voir NA/ADM 169/118, *Greenwich Hospital School: new dietary; reports of medical officers*.

74 Voir p. a3, dans NA/ADM 116/206, *Report of the Committee appointed to enquire into Greenwich Hospital School, 1882*.

75 Les vêtements ordinaires étaient lavés deux fois par semaine ; ceux du dimanche, tous les 15 jours. Voir NA/ADM 169/285, *Modification of the dress of the boys of the upper nautical division, 18/06/1901*.

d'étude. L'heure du coucher, fixée à 20 heures, était précédée d'un temps de prière. Cet emploi du temps ne varia quasiment pas au cours du XIX^e siècle. Les enfants avaient néanmoins deux demi-journées de repos dans la semaine. Les sorties en ville étaient permises le samedi après-midi, ainsi que le dimanche pour les seuls enfants ayant de la famille dans les environs.

Il n'est pas étonnant de trouver trace dans les archives⁷⁶ de nombreux cas d'élèves fugueurs qui décidèrent de ne pas revenir à l'école après une absence ou des congés. Les élèves qui enfreignaient le règlement intérieur de l'école étaient sévèrement punis : ainsi, des élèves qui s'échappèrent de l'école pour aller musarder à Greenwich ou à Londres furent renvoyés⁷⁷ :

La disposition des bâtiments permet aisément aux garçons de tromper la vigilance du personnel et de se rendre en ville [...], la conséquence la plus grave étant les fréquentes rencontres en cachette entre les garçons et les filles⁷⁸.

Un certain nombre de jeunes filles (au comportement apparemment choquant) sont continuellement près des portes et des murs de l'école [...], les garçons escaladent les murs [...] apparemment sans crainte d'être repérés, et ont été vus déambuler en ville [...] ; l'un des garçons s'est conduit d'une façon très libertine avec une fille⁷⁹.

Dans les cas les moins graves, l'élève était attaché à son hamac par une chaîne, ou bien affublé d'une camisole qui entravait ses mouvements ; des sergents d'armes infligeaient aux plus récalcitrants des coups de verges en présence de toute l'école. Les meilleurs élèves étaient, quant à eux, récompensés : ils recevaient des médailles à l'effigie de Lord Nelson ou (après 1864) des badges⁸⁰ spécifiques. Des prix – de £25⁸¹ – leur étaient remis à leur départ de l'école, avant leur entrée dans la Marine.

76 Des élèves s'enfuyaient de l'école et revenaient chez leurs parents par leurs propres moyens ; l'Amirauté lançait alors une procédure juridique afin de faire honorer à l'élève son engagement, en le menaçant d'une amende. Mais elle était rarement efficace, surtout si la famille était pauvre et sans ressources. Voir NA/ADM 169/260, *Engagement by boys to enter for 12 years' service in Royal Navy from the age of 18*.

77 Lettre du gouverneur de l'école du 11 janvier 1841, dans NA/ADM 7/601, *Cases: Greenwich Hospital School, 1840-1845*.

78 *Ibid.*, p. 16, rapport de l'inspecteur Tremenheere du 9 sept. 1840.

79 *Ibid.*, Lettre du 30 déc. 1842 de Thomas Irvine, directeur de l'école primaire au révérend George Fisher, chapelain de l'établissement.

80 *Annual report for the year ending 30 June 1886*, dans NA/ADM 203/20, *Papers relative to the periodic inspection of Greenwich Hospital School, 1883-1904*.

81 Diminués à £10 en 1909. Voir lettre du 9 janvier 1909 du directeur des écoles de l'hôpital, dans NA/ADM 169/387, *Royal Hospital School: report of committee of inspection, 1909; revision of salaries of masters and assistant masters; change of rations; amended timetables; prize list revised*.

À la fin du XIX^e siècle, l'école de l'hôpital de Greenwich était devenue une véritable école professionnelle de la *Royal Navy* : à l'origine un orphelinat, elle évolua au XIX^e siècle pour devenir une école primaire, puis une école secondaire avec une orientation navale très marquée. Elle arriva à rester en phase avec l'évolution technologique de la Marine et à satisfaire les exigences pédagogiques et scientifiques de l'Amirauté et du ministère de l'instruction publique. Les archives consultées montrent que l'encadrement des élèves était généralement strict, la discipline sévère, dans le but de rendre l'enseignement plus efficace et de modeler durablement l'esprit des enfants. Les garçons les plus réfractaires à cette discipline furent exclus de l'école alors que les meilleurs éléments furent récompensés. En même temps qu'une refonte en profondeur des enseignements, et en dépit de critères physiques discriminants, un grand nombre d'enfants essaya d'intégrer l'école, ce qui en dit long sur sa renommée et les perspectives professionnelles qui étaient promises aux enfants. Le but principal de l'école était la formation d'ouvriers et de marins qualifiés de la *Royal Navy* : cet objectif fut atteint grâce à des réformes et de constantes améliorations. La modernisation de l'école de l'hôpital de Greenwich résulta d'un partenariat croissant avec les nouvelles administrations de l'État comme le Ministère de la santé ou celui de l'instruction publique : leurs hauts fonctionnaires collaborèrent étroitement avec les écoles de l'hôpital et leurs travaux initièrent des changements importants qui affectèrent durablement la vie des élèves de l'institution.

DOCUMENTS

Les quatre documents suivants sont des traductions de formulaires de 1844 et de 1879 que le candidat et sa famille devaient remplir, en vue de l'admission aux écoles primaire et secondaire de l'hôpital de Greenwich. On y trouvera les critères d'admissibilité relatifs au père de l'enfant (notamment les obligations de service exigées, ainsi que des renseignements permettant d'évaluer la situation matérielle et la moralité de l'enfant), de brefs descriptifs des enseignements dispensés dans les écoles primaire et secondaire, ainsi que les certificats à remplir et à joindre au dossier de candidature. Le processus d'admission s'apparentait à un véritable concours : si le dossier était recevable, l'enfant passait ensuite des épreuves écrites et un entretien avec un jury. On notera les critères médicaux sévères, qui excluaient les enfants trop chétifs ou handicapés, ainsi que l'engagement des parents ou tuteurs d'accepter de confier leur enfant à l'institution pendant toute sa scolarité, et après celle-ci, à la Marine.

Document 1. « Critères d'admission pour l'École Secondaire de l'Hôpital Royal de Greenwich » (Source : *The Navy List*, 20 juin 1844)

Cette école accueille deux types de candidats :

- 1° Cent fils d'officiers et de sous-officiers de la Marine et de l'infanterie de marine.
- 2° Trois cents fils d'officiers de même rang ou de rang inférieur, de marins civils et de fantassins de marine, servant, ou ayant servi, dans la Marine ; et d'officiers et de marins de la marine marchande.

Les quatre cents élèves seront soumis aux mêmes règles concernant l'instruction, le régime alimentaire, l'habillement, la discipline et l'affectation.

Les candidats doivent avoir atteint l'âge de 11 ans, sans pouvoir excéder 12 ans, et être exempts de toute infirmité physique ou mentale, et de tout trouble du langage. Ils doivent être capables de lire avec aisance, d'écrire en petits caractères, et d'appliquer les trois premières règles arithmétiques avec facilité et exactitude.

L'instruction dans cette école sera limitée aux mathématiques, à la navigation, et à l'instruction religieuse.

L'élaboration de diagrammes d'après les principes géométriques est la seule branche de dessin enseignée à l'école.

Au moment de l'admission, deux contribuables de bonne moralité (dont, si possible, le père de l'enfant) doivent se porter caution solidaire, ensemble, pour la somme de 50 livres, afin que l'enfant ne déserte pas l'école ou bien endommage les habits, les livres, les instruments, ou toute autre propriété de l'institution.

À l'âge de 15 ans (ou plus tôt si le cycle d'étude est achevé), tous les garçons de l'école secondaire seront envoyés en mer, soit dans la marine de guerre, soit dans la marine marchande, ou bien affectés ailleurs, selon les besoins du service.

Les pièces suivantes doivent être dans tous les cas fournies avant l'admission à l'école :

- 1° Un certificat certifiant que le garçon est digne de recevoir l'aide de l'institution ;
- 2° Un certificat du mariage de ses parents, ou bien un autre document équivalent ;
- 3° Une déclaration sur l'honneur de sa date de naissance, faite devant un magistrat ;
- 4° Un état des services de son père ; si ce dernier a servi dans la marine de guerre, l'administration de l'école se le procurera directement auprès des autorités compétentes ; pour la marine marchande, les responsables légaux de l'enfant peuvent s'adresser au percepteur de la taxe de 6 pence, ou bien aux services des douanes du port de rattachement du père de l'enfant.

224

NOTE

Les colonnes du tableau doivent être complétées, ainsi que le certificat.

Retourner le document rempli avec les différents certificats, sous pli, directement à l'administration de l'école.

Se conformer scrupuleusement à toutes les consignes, faute de quoi l'admission de l'enfant sera retardée, ou bien annulée.

N.B.

Lorsque les parents ou les tuteurs de l'enfant auront obtenu un rendez-vous avec le directeur, ils seront également informés de la date à laquelle il devra se présenter à l'hôpital de Greenwich pour subir l'examen d'admission.

GREENWICH SCHOOL

Nom de l'enfant	Nom du père et lieu de naissance ; préciser : vivant ou décédé	Nom de la mère et lieu de naissance ; préciser : vivante ou décédée	Date et lieu du mariage	Lieu de résidence	Noms des navires sur lesquels le père a servi	
					Marine de guerre ; date d'embarquement	Navires de commerce

Je soussigné, certifie que _____ fils de _____ habitant de cette paroisse, est digne de recevoir une aide charitable.

Ministre de la paroisse de _____
dans le comté de _____

Document 2. Règles d'admission des garçons à l'école de l'hôpital de Greenwich

(source : NA/ADM 169/243, *Greenwich Hospital School : regulations for admission of boys to school, 1877-1878.*)

Veillez trouver ci-après les règles d'admission des enfants dans l'école primaire de cette institution ; vous êtes prié de lire avec attention, et de respecter, celles qui s'appliquent à votre situation personnelle.

Des retards considérables, et parfois la perte du bénéfice de l'admission à l'école, ont été observés lorsque les documents requis n'avaient pas été tous envoyés, et que les différentes rubriques n'avaient pas été remplies. En conséquence, je vous informe que tout dossier incomplet sera rejeté.

Le responsable du service des admissions

Cette école de garçons accueille les fils des marins, maîtres d'équipage, sous-officiers, fantassins de marine, qui servent ou ont servi dans la Marine royale : ils sont admis entre 9 et 10 ans et quittent l'école à 15 ans. Ils servent alors dans la Marine. En l'absence d'affectation, ils sont renvoyés dans leurs foyers chez leurs parents ou tuteurs.

Ils doivent être exempts de toute infirmité physique ou mentale, et trouble du langage.

Ils sont admis, après demande faite au directeur de l'école, selon l'ordre de priorité suivant :

1° Les enfants dont les pères ont été tués ou noyés, au service de sa Majesté, et dont les mères ont des ressources insuffisantes.

2° Les enfants dont les pères ont été tués ou noyés, au service de sa Majesté, et qui ont encore leurs mères.

3° Les enfants dont les pères sont morts en service, et ayant perdu leurs mères.

4° Les enfants dont les pères sont morts en service, et qui ont encore leurs mères.

5° Les enfants dont les pères ont été blessés et handicapés en service, ou qui après une longue période de service, ont été déclarés inaptes au service.

6° Les enfants dont les pères sont employés sur des navires de sa Majesté, et dont les mères sont décédées.

Indiquer si vous avez eu, ou si vous avez, un enfant scolarisé à l'école, ou si vous avez déjà demandé l'admission d'un enfant.

Dans le cas d'un sous-officier pensionné, indiquer le montant de la pension de retraite.

Le parent ou le tuteur de l'enfant doit signer l'engagement suivant avant de retourner le formulaire :

« Je soussigné m'engage, si _____ est admis à l'école primaire de l'hôpital royal, à le laisser dans cette école aussi longtemps que les Lords Commissaires de l'Amirauté le jugeront nécessaire, et le laisser servir dans la Marine de guerre, le corps des fantassins de marine, ou la marine marchande, si ces derniers le jugent souhaitable. Je m'engage aussi à le retirer de l'école si il m'en est fait la demande »

Signature

Je soussigné certifie que _____ fils de _____ et de _____ son épouse, habitant cette paroisse est digne de recevoir toute aide charitable.

Ministre de la paroisse de _____

Dans le comté de _____

Document 4 : Règles d'admission des garçons à l'école de l'hôpital de Greenwich

(Source : *The Navy List*, juin 1879)

1° Règles révisées et approuvées le 4 février 1875.

2° L'école accueille 1000 garçons, fils de matelots, sous-officiers de Marine, et de soldats et sous-officiers du corps des fantassins de Marine, servant ou ayant servi dans la Marine royale ou le service des garde-côtes, et des autres professions maritimes.

3° Toute demande d'admission sera examinée par un jury nommé par les Lords Commissaires de l'Amirauté, selon l'ordre de priorité suivant, avec une attention particulière accordée à la durée des services du père de l'enfant :

- orphelin, dont les deux parents sont décédés
- enfant dont le père a été tué, noyé, blessé, ou handicapé en service actif, à bord d'un navire de guerre ou marchand, ou au combat contre l'ennemi ou des pirates
- enfant dont le père, décédé, a servi dans la marine ou le corps des fantassins de marine
- enfant dont le père sert encore actuellement, et dont la mère est décédée

– enfant de pensionnés de la marine de guerre et de la marine marchande, dont les deux parents sont en vie

– enfant de marins ou de fantassins de marine recevant des aides de l'hôpital de Greenwich, n'entrant pas dans les cas précités

– enfant dont le père exerce une profession maritime autre

NB : les fils d'officiers ne sont pas totalement exclus si leur situation matérielle les rend éligibles aux secours charitables de l'institution.

4° Les demandes d'admission seront adressées au Secrétaire de l'Amirauté (division de Greenwich), Londres, avec tous les documents demandés, dûment remplis, accompagnés des trois documents suivants :

– un certificat de mariage des parents, ou, en son absence, tout autre document équivalent

– un certificat de naissance

– une lettre de recommandation du prêtre de la paroisse de l'enfant, ou du maître d'école de l'enfant, avec son avis sur le caractère et la moralité de l'enfant

– un engagement signé par le garçon et ses parents ou tuteurs, par lequel il s'engage à servir dans la Marine de guerre pendant 10 ans à partir de l'âge de 18 ans, s'il est reconnu physiquement apte à sa sortie de l'école. Dans le cas contraire il sera mis en apprentissage pendant 4 ans dans la marine marchande avec le statut de réserviste.

5° Les services du père seront établis par l'Amirauté ; les parents ou tuteurs seront avertis en cas d'admission.

6° Les garçons sont admis entre 10 ans et demi, et 13 ans et demi. Ils doivent être reconnus aptes à servir en mer, selon les critères fixés, à lire une phrase simple, et connaître les quatre opérations arithmétiques de base.

7° Les demandes d'admission pour des enfants de moins de 10 ans et demi seront rejetées

8° Après admission à l'école, les garçons seront examinés tous les mois par le médecin, notamment à l'âge de 13 ans. S'ils sont reconnus inaptes à poursuivre leur scolarité ils seront immédiatement rendus à leurs familles. Dans le cas contraire ils seront gardés à l'école jusqu'à l'âge de 15 ans et demi, puis entreront dans la marine de guerre, après contrôle de leurs aptitudes physiques. S'ils sont alors reconnus inaptes, ils seront placés en apprentissage dans la marine marchande pendant quatre ans puis auront le statut de réservistes.

9° Les places vacantes libérées par les enfants déclarés inaptes à l'âge de 13 ans seront dans la mesure du possible remplies par les fils de marins et fantassins de marine, âgés de 13 ans, physiquement aptes, et désireux de servir dans la marine de guerre, et qui auront réussi un test de lecture, d'écriture, et de calcul.

10° Ces demandes d'admission doivent être faites un mois à l'avance, dans les conditions indiquées au titre III°.

11° L'école secondaire ne peut accueillir plus de 120 garçons, sélectionnés par concours, parmi les anciens élèves de l'école primaire âgés entre 13 ans et 14 ans et demi. Ils apprendront à servir en tant que moniteurs, rédacteurs et assistants des capitaines dans la marine de guerre. Les garçons déclarés inaptes pour la marine de guerre seront mis en apprentissage dans la marine marchande.

12° L'instruction des garçons dans l'école primaire comprendra les enseignements habituels d'une instruction anglaise, en alternance avec des enseignements du métier du marin et d'autres enseignements techniques destinés à les préparer aux professions maritimes.

13° Dans l'école secondaire les élèves apprendront les mathématiques, la mécanique, la navigation, l'astronomie nautique, et le français.

14° Une bonne pratique de la natation étant nécessaire pour entrer dans la marine de guerre, tous les garçons de l'école suivront un enseignement de natation, et leurs progrès seront régulièrement évalués.

<i>* critères d'admission</i>			
Âge	Hauteur	Tour de poitrine	poids
années	Pieds-pouces	pouces	livres
10 ½ et moins de 11	4 3 ½	24	50
Entre 11 et 11 ½	4 4	24 ¼	61
Entre 11 ½ et 12	4 4	24 ½	63
Entre 12 et 12 ½	4 5	24 ¾	66
Entre 12 ½ et 13	4 5 ¾	25	69
À 13 ans	4 7	25 ½	72

15° Les enfants catholiques ou protestants qui ne sont pas membres de l'Église d'Angleterre seront dispensés de catéchisme et seront autorisés à se rendre aux lieux de culte correspondant à leur religion, à la condition que la demande en soit faite lors de l'admission. Si le père est décédé, le certificat de mariage des parents ou le certificat de baptême sera utilisé pour déterminer la religion du père, en l'absence d'un document authentique rédigé par le père exprimant un souhait différent concernant l'instruction religieuse de son enfant.

Par ordre des Lords Commissaires de l'Amirauté

Robert HALL.

Bureau de l'Amirauté,

Division de Greenwich,

30 novembre 1878.

SOURCES CONSULTÉES

1. PAPIERS PARLEMENTAIRES ⁸² :

HC 1864 (202) XXXVII.223 : *Report on the organization and working of Greenwich Hospital, 07/01/1864.*

HC 1867 (58) XLIV.1 : *Estimates for Greenwich Hospital and School, 1867-8.*

230

2. ARCHIVES DE L'AMIRAUTÉ ⁸³ :

NA/ADM 7/601 : *Cases : Greenwich Hospital School, 1840-1845.*

NA/ADM 66/68 : *Royal Naval Asylum : Board letter book, 1808-1830.*

NA/ADM 66/79 : *Letter book, Greenwich Hospital School, 1868.*

NA/ADM 73/200 : *Greenwich Hospital School : school admission papers*

NA/ADM 73/390 : *Indentures of pupil teachers and apprentices*

NA/ADM 73/398 : *register of admission to Greenwich Hospital School, 1844-1860.*

NA/ADM 73/443 : *list of girls admitted to Greenwich Hospital School, 1816-1840.*

NA/ADM 73/448 : *Register of girls apprenticed at Greenwich Hospital School*

NA/ADM 79/77 : *Plans of Greenwich Hospital School, 1875-1886.*

NA/ADM 79/81 : *Greenwich Hospital School : maps of the infirmary*

NA/ADM 80/173 : *Report of committee on Greenwich Hospital and Schools, 1868*

NA/ADM 80/183 : *regulations and instructions for the guidance of the superintendent and other officers of the Royal Hospital School, Greenwich, 1905.*

NA/ADM 116/206 : *Report of the Committee appointed to enquire into Greenwich Hospital School, 1882.*

NA/ADM 161/1 : *Greenwich Hospital School : register of application, 1865-1870.*

NA/ADM 169/4 : *Greenwich Hospital School : reorganization in 1870 ; report of committee, etc.*

NA/ADM 169/41 : *reports from HMS St Vincent & Boscawen of entry and discharge of Greenwich Hospital School Boys, 16/07/1872.*

NA/ADM 169/46 : *Reporting completion of the model ships and suggesting name of "Victoria", 13/01/1873.*

NA/ADM 169/50 : *Greenwich Hospital School : stores and provisions : approval for the addition of a pair of slippers to the kit of boys in the school, 1873.*

⁸² British Library, Londres.

⁸³ The National Archives (anciennement Public Record Office), Kew.

- NA/ADM 169/63 : *Proposal to increase number of boys in Greenwich Hospital School to 1,000 by an additional 50 each year, 19/01/1874.*
- NA/ADM 169/65 : *Alteration of diet at Greenwich Hospital School, 10/07/1874.*
- NA/ADM 169/109 : *report of committee of enquiry on Greenwich Hospital School, 1881.*
- NA/ADM 169/112 : *Papers re- Greenwich Hospital Bill, 1883.*
- NA/ADM 169/118 : *Greenwich Hospital School : new dietary ; reports of medical officers.*
- NA/ADM 169/124 : *Greenwich Hospital School : emigration of boys to Canada, 08/03/1883.*
- NA/ADM 169/129 : *Proposal to purchase a recreation ground for the joint use of the Royal Naval College and Greenwich Hospital School, 1884.*
- NA/ADM 169/132 : *Greenwich Hospital School : comparison of the careers of the boys, 13/06/1885.*
- NA/ADM 169/150 : *question whether chief gunners, chief boatswains, chief carpenters' sons should be eligible for Greenwich School, 12/06/1890.*
- NA/ADM 169/152 : *report of the committee of inspection of Greenwich Hospital School, 1890.*
- NA/ADM 169/165 : *Routine of Greenwich Hospital School, 1892.*
- NA/ADM 169/200 : *Greenwich Hospital School : policy for the school, 1896.*
- NA/ADM 169/243 : *Greenwich Hospital School : regulations for admission of boys to school, 1877-8.*
- NA/ADM 169/260 : *engagement by boys to enter for 12 years' service in Royal Navy from the age of 18*
- NA/ADM 169/274 : *Royal Hospital School : medical : epidemics of sore throat and diphtheria at Greenwich Hospital School, 1899-1900.*
- NA/ADM 169/284 : *Greenwich Hospital School : boat practice by boys on river Thames ; regulations*
- NA/ADM 169/285 : *modification of the dress of the boys of the upper nautical division, 18/06/1901.*
- NA/ADM 169/286 : *Proposal that 50 boys of the Upper School and 50 of the Lower school shall be retained until 16 and then drafted direct into the Navy, 08/05/1901.*
- NA/ADM 169/287 : *Greenwich Hospital School : modifications in the instruction of the boys, 1901.*
- NA/ADM 169/292 : *Royal Hospital School : educational facilities and equipment : repairs to model ship "Fame" at Greenwich Hospital School*
- NA/ADM 169/303 : *Greenwich Hospital School : teaching staff : employment of a gymnastic instructor, 1901.*
- NA/ADM 169/308 : *regulations for the entry of boys of Greenwich Hospital School into the Royal navy, 1902-1903.*
- NA/ADM 169/327 : *convalescent boys : to be sent to homes of the Metropolitan Convalescent Institution, 1903-1904.*
- NA/ADM 169/344 : *regulations for admission of children of officers and men to schools, at the expense of Greenwich Hospital, 1905.*
- NA/ADM 169/348 : *new code of instructions for the Royal Hospital School, 1904.*

NA/ADM 169/387 : *Royal Hospital School : report of committee of inspection, 1909 ; revision of salaries of masters and assistant masters ; change of rations ; amended timetables ; prize list revised.*

NA/ADM 203/20 : *papers relative to the periodic inspection of Greenwich Hospital School, 1883-1904.*

3. ARCHIVES ⁸⁴ DE L'EDUCATION BOARD (MINISTÈRE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE) :

NA/ED 30/53 : *Greenwich Hospital School, 1895-1920.*

⁸⁴ *Ibid.*

COMPTES RENDUS

Jörg Ulbert et Gérard Le Bouëdec (dir.), *La Fonction consulaire à l'époque moderne. L'affirmation d'une institution économique et politique (1500-1700)*, Rennes, PUR, 2006, 427 p.

Cet ouvrage rassemble les communications du colloque tenu à Lorient en décembre 2003, qui avait pour thème l'histoire des services consulaires français et étrangers. Il tente de faire le point des travaux récents sur la fonction consulaire, de souligner les lacunes et les champs de recherche encore nombreux à défricher sur le sujet. Ainsi, plusieurs communications présentent les archives utilisées et celles, nombreuses, encore inexploitées, ouvrant la voie à de futurs et riches travaux.

L'augmentation incessante des échanges commerciaux, parallèle à l'expansion des empires coloniaux des puissances maritimes européennes, entraîna la généralisation d'une institution née au Moyen Âge sur les rives septentrionales de la Méditerranée ; puis, entre le milieu du XVII^e siècle et le XIX^e siècle, les États européens se dotèrent de représentations consulaires dans le monde entier, le consul devenant, en tant que défenseur des intérêts nationaux à l'étranger, la clé de voûte du commerce de sa nation à l'étranger.

La première partie, intitulée « Les services consulaires français et les nations françaises à l'étranger », comprend huit articles, traitant tous de l'institution consulaire en Méditerranée, sauf deux relatifs à Hambourg et aux États-Unis d'Amérique. La seconde partie, comprenant six articles, s'intitule « La fonction consulaire dans le monde ». Elle aborde successivement les aires géographiques suivantes : France et Scandinavie, les villes hanséatiques, Cadix, les États-Unis, l'Autriche et, enfin, la Prusse.

Dans le premier article, Géraud Poumarède présente une institution qui émerge et s'affirme à partir du XVI^e siècle pour s'inscrire pleinement dans le mouvement d'institutionnalisation croissante du dialogue interétatique, à l'instar des ambassades permanentes. Son rôle acquiert une visibilité nouvelle avec la grande ordonnance de Colbert de 1681.

L'article d'Anne Mézin, dont la thèse publiée en 1997 constitue à ce jour la référence dans ce domaine pour ce qui concerne la France (*Les Consuls de France au Siècle des Lumières*, Paris, 1997), est une synthèse remarquable du sujet. Après avoir présenté les archives utilisées, l'auteur nous rappelle que l'institution plonge ses racines au cœur du XII^e siècle italien et, ainsi que le précisait Pierre Ariste en 1667, émane de la nécessité de protéger les acteurs du commerce travaillant à l'étranger, et de régler leurs différends

« sans avoir recours aux justices des lieux qui ignoraient leurs usages et coutumes, et leurs véritables intérêts ». Pour la France, l'institution s'est véritablement organisée à partir du XVI^e siècle, sous le contrôle de la monarchie, soucieuse de mettre fin aux errements d'une institution alors fortement décriée. Les nombreuses réformes mises en place sous Louis XIV en firent un outil désormais contrôlé avec rigueur par la Monarchie. Ce texte couvre l'histoire de l'institution jusqu'à la fin de l'Ancien Régime.

Dans l'article suivant, Jérôme Cras insiste sur un des aspects centraux de la fonction : la juridiction consulaire, qui a laissé aux chercheurs des archives abondantes et variées, appelées « actes de chancellerie ». Cette masse de documentation est présentée dans son contexte de production : le consul en tant que juge et notaire, le chancelier, à la fois greffier, huissier et notaire.

Antoine Gautier présente, pour sa part, les *drogmans*, c'est-à-dire les interprètes qui, avec le développement des échanges commerciaux et diplomatiques entre l'Europe et l'Empire ottoman à partir du XV^e siècle, jouèrent un rôle essentiel, répondant à un besoin pratique de communication. Dans une première partie, les besoins dans ce domaine sont abordés du point de vue des pays chrétiens, avec un tableau récapitulatif des dénominations employées en fonction des lieux d'exercice et des fonctions exercées, puis du point de vue ottoman.

Pascal Even aborde ensuite la création d'une nouvelle nation française, celle de Hambourg, en 1786. Cet article retrace la vie de cette nation éphémère, avalisée lors de sa création par le ministre de la marine Castries, qui confirmait ainsi l'intention du roi de voir les Français établis à Hambourg s'organiser comme ceux des Échelles.

Patrick Boulanger évoque les appointements des consuls de France à Alger, et met pleinement en perspective le rôle central de la Chambre de commerce de Marseille dans le fonctionnement de l'institution, tant à Alger que dans le reste des Échelles de Méditerranée. Marc Belissa retrace les premiers temps des relations franco-américaines, avec notamment le dernier réseau consulaire, mis en place par la monarchie, et qui, à la différence des autres réseaux consulaires, se caractérisa plus par son aspect politique qu'économique. Amaury Faivre d'Arcier s'intéresse quant à lui au service consulaire au Levant à la fin du XVIII^e siècle, et à son évolution sous la Révolution.

Dans la seconde partie, les six articles s'attachent à présenter la fonction consulaire dans le monde.

Celui de Pierrick Pourchasse propose une approche comparative des services français et scandinaves, et met en évidence de grandes différences entre les deux ensembles. Du côté français, l'on ne peut que constater un manque d'ambition très net, lié à l'absence d'utilité supposée d'un consul là où la France ne fait pas ou peu de commerce, alors que du côté scandinave la logique est inverse : la création de postes consulaires précède ou accompagne la croissance du commerce.

Burghardt Schmidt retrace l'histoire des relations consulaires entre les villes hanséatiques et la France, remontant à 1579 avec l'établissement d'un premier consul

à Hambourg, ville importante depuis la guerre de Trente Ans pour la France dans ses relations avec la Suède, et s'effondrant momentanément avec l'Empire.

Manuel Bustos Rodriguez évoque les consuls à Cadix au XVIII^e siècle, dressant dans un premier temps le tableau de la présence étrangère dans la ville, mal connue en raison de sources lacunaires, puis l'institution consulaire et ses fonctions, la vie des consuls...

À travers l'exemple bordelais, Silvia Marzagalli expose les débuts des services consulaires des États-Unis, lents à se mettre en place en raison des difficultés de coordination des nouveaux États, et de leur inexpérience en matière diplomatique et commerciale.

Rudolf Agstner aborde le développement du service consulaire autrichien. L'Autriche, au début du XVIII^e siècle, n'avait que deux accès maritimes, en Adriatique : les deux villes de Trieste et Fiume furent à l'origine des services consulaires austro-hongrois, dans les Marches et les Pouilles, dès le XVI^e siècle.

Le dernier article, de Jörg Ulbert, relate l'histoire des services consulaires prussiens au XVIII^e siècle, pour lesquels des fonds importants et encore inexploités existent. L'auteur dresse un tableau des postes consulaires, de la provenance des consuls, de leurs statuts et prérogatives.

Enfin, des pages 333 à 401 on trouve une utile bibliographie thématique, d'environ 1100 références (dont une seule étude prosopographique, celle d'Anne Mézin, évoquée plus haut), suivie d'un index des p. 405 à 424.

Il apparaît nettement que les études les plus nombreuses portent sur la Méditerranée, tout comme la plupart des communications contenues dans ce fort utile ouvrage. On peut cependant regretter qu'il ne comporte presque aucune carte (un seul article en présente deux), et surtout rien sur l'Angleterre, qu'il s'agisse d'une étude comparative ou d'une simple présentation de l'histoire de la fonction consulaire dans ce pays, à l'instar des deux premiers articles, généraux et fort instructifs, concernant celle de la France.

Xavier Labat Saint Vincent

Pierrick Pourchasse, *Le Commerce du Nord : les échanges commerciaux entre la France et l'Europe septentrionale au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2006, 390 p.

La thèse de Pierrick Pourchasse, dont voici la publication, est un ouvrage extrêmement important à la fois parce que les travaux français concernant les rapports avec l'Europe septentrionale sont peu nombreux¹, et parce qu'il est excellent, même si à tel ou tel endroit des nuances sont nécessaires.

¹ L'auteur et G. le Bouëdec, qui a été son directeur de thèse et qui a préfacé l'ouvrage, y insistent avec raison. On s'étonne cependant de ne pas voir cités Paul Butel parmi les historiens français qui ont travaillé dans ce domaine – ce qu'ont fait également ses élèves – et S. Marzagalli (voir en particulier p. 9).

La structure de l'ouvrage – et par là-même celle de ses apports – apparaît tout à fait logique : une première partie montre combien « le Nord est un élément essentiel du grand commerce européen » ; la seconde met en valeur « les contradictions de la politique française », et l'on y trouve une analyse de l'importance des produits stratégiques du Nord ; la troisième, « le manque d'ambition du monde négociant » ; le quatrième, enfin, « la stratégie du négoce étranger ».

On trouve donc dans cet ouvrage un très grand nombre de données, mises en perspectives et analysées. C'est un mérite d'autant plus grand que P. Pourchasse a beaucoup voyagé pour les réunir, allant en particulier à Stockholm et à Copenhague, et qu'il a su tirer parti d'une documentation imprimée ou publiée où les textes en suédois et en danois voisinent avec ceux en allemand ou en anglais. Sans être totalement exhaustive (il manque, par exemple, *Bordeaux, Porte océance*)², et en étant trop sélective par rapport aux travaux concernant la période, qui va de la fin du Moyen Âge au règne de Louis XIV (C. Huetz de Lempis, par exemple)³, ou encore durant les années 1791-1815 à 1830 (*cf.* les travaux de S. Marzagalli), sa bibliographie est d'excellente qualité et les notes montrent qu'elle est tout à fait maîtrisée et utilisée.

236

Plusieurs apports sont particulièrement précieux, tel le mouvement général des navires assurant le commerce avec le Nord (p. 40-56), les produits échangés (chap. 2, 3 et 4), le rôle de la diaspora huguenote (p. 205-215), la spéculation des marchands de rogue (p. 250-256), analyse particulièrement neuve, tout comme celle du marché du laiton suédois en France (p. 257-261)... On notera encore d'excellentes mises en perspectives des marchés coloniaux (p. 285-286), et de ceux des grains ou des *naval stores*, ainsi qu'une excellente mise en relief non seulement des villes hanséatiques mais encore du rôle des Hollandais et des Britanniques sur les marchés du Nord.

Tout cela constitue un ensemble de premier plan qui fait de ce livre notre premier ouvrage de synthèse en ce domaine. Or, c'est en même temps, comme il se doit pour une thèse, un travail de recherche où les analyses, appuyées sur des notes infrapaginales, réalisées à partir d'un dépouillement direct des fonds d'archives, sont légion. Avec l'effort de synthèse, cela en fait un ouvrage de référence, sans doute pour longtemps. J'aurais pu, bien sûr, développer encore les acquis de cet ouvrage mais une recension n'est pas un résumé, et il me semble que les points soulignés sont déjà éclairants.

À l'opposé, on peut se demander dans quelle mesure la thèse qui sous-tend ce beau doctorat est réellement pertinente ? Bien entendu, le constat proposé est irréfutable : les Français ont besoin des produits du Nord ; les pays qui le composent sont ses principaux acheteurs en produits coloniaux et, après 1730, en vins ; mais nos armateurs et négociants sont peu présents autour de la Baltique. D'une manière brève – mais forte

2 Bordeaux, Fédération historique du Sud-Ouest, 1999.

3 Voir sa *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV*, Paris-La Haye, Mouton, 1975.

par son caractère ramassé – G. Le Bouëdec dans sa préface, P. Pourchasse tout au long du livre y voient un échec considérable, cet échec étant celui de la politique gouvernementale. Celui-ci s'efforce d'en proposer des explications, rejetant au passage celles avancées par les armateurs (un coût trop élevé de l'armement français, aussi bien par le niveau des salaires des matelots que par la cherté de nos constructions navales : cf. p. 217-226), et concluant par un constat sans appel : « le bilan sur la place du commerce français dans le Nord est caractérisé par l'absence. La France a laissé de côté le grand cabotage européen pour se consacrer à d'autres trafics jugés plus rémunérateurs » (p. 329). Il en résulte que cela « affaiblit fortement [les débouchés de] certaines productions françaises » (p. 330). Sont fautifs les armateurs qui préfèrent les trafics moins concurrentiels, le capitalisme français du siècle qui préfère les profits plus faciles à réaliser, l'État qui n'a aucune « politique volontariste » par rapport à ces trafics pourtant stratégiques et essentiels, au moins en ce qui concerne les *naval stores*.

Pourtant, ces points de vue sont largement douteux, notamment lorsqu'on les replace dans une perspective chronologique. Insister sur l'absence « d'une politique volontariste » de la monarchie française, prétendre que « les autorités [du royaume étaient] peu soucieuses d'économie » relève d'une vision qui ne saurait plus avoir cours : les luttes commerciales sur les marchés extérieurs ne se gagnent ni par des édits, ni par des subventions ou aides ; toute l'histoire de la politique de Colbert est là pour le montrer : il était infiniment plus facile – et surtout possible – de faire venir Van Robais, de faire marcher les Gobelins ou Saint-Gobain, que de venir à bout des concurrents européens en Baltique : cf. d'ailleurs l'échec de la Compagnie du Nord et des autres compagnies de commerce de Colbert. La seule politique possible – encore n'est-elle pas aisée à mener ou n'a-t-elle souvent qu'un succès partiel – est la fermeture des marchés nationaux ou coloniaux, ce qui nous renvoie à l'intérêt fondamental que représentent les Antilles pour l'armement et le négoce français.

Au demeurant, ceux-ci avaient-ils entre le milieu du XVII^e siècle et le règne de Louis XVI les capacités à s'imposer sur les marchés extérieurs concurrentiels ? On ne voit que deux réussites : en Méditerranée, plus précisément au Levant et dans l'Empire espagnol, pour des raisons autant commerciales (des produits qui conviennent bien et sont très compétitifs, comme les draps languedociens ou les châles nîmois) que politiques (la succession d'Espagne) ; elles s'avèrent d'ailleurs très fragiles après 1770. Or, chronologiquement, la thèse de P. Pourchasse n'est pas vérifiée : lorsque les débouchés antillais cessent de progresser rapidement, les armateurs et négociants français prennent des risques aussi bien dans les Mascareignes et en Inde qu'en Chine, voire vers le juteux commerce des fourrures du Nord-Ouest américain. On les voit aussi de plus en plus présents en Baltique, et notamment en Russie. Il est vrai que désormais les politiques commerciales du royaume de France et de l'Empire de Russie convergent, ce qui n'était pas le cas.

N'oublions pas non plus le caractère surdimensionné du Royaume de France, avec sa si nombreuse population et ses distances, les difficultés aussi de ses transports intérieurs :

la mise en route des arsenaux, le trafic avec l'Espagne ou le Levant, le développement du commerce antillais – qui concerne des produits volumineux, à commencer par le sucre –, n'ont-ils pas, dans un premier temps, accaparé ses ressources en hommes et capitaux ?

Or, était-il intéressant d'une part, possible d'autre part, de pénétrer victorieusement et avec importance dans les échanges du Nord ? À la première question Paul Butel a déjà répondu, et P. Pourchasse le cite d'ailleurs (p. 239) : si les Bordelais ont manifesté, au XVIII^e siècle, « une relative indifférence à participer aux trafics européens », c'est parce qu'ils ont choisi « un partage cohérent des tâches », en ce sens qu'ils se réservaient l'importation en métropole des produits coloniaux, laissant les négociants étrangers – de plus en plus majoritairement hanséates – les distribuer sur les marchés du Nord. C'était d'autant plus logique qu'à la différence des Hollandais et des Anglais, les Français n'avaient pas réellement pénétré ces marchés avant la fin du XVII^e siècle, qu'ils les connaissaient donc mal, et qu'ils s'étaient très compliqués par suite d'usages multiples, différents de ceux qu'ils pratiquaient. Il n'y a rien d'anormal qu'ils aient considéré que ce n'était ni indispensable, ni peut-être très profitable. Peut-être faut-il voir ici que notre déficit en ce qui concerne le grand cabotage européen d'un côté n'est pas nouveau, et de l'autre ne pouvait être comblé rapidement parce que les Français n'avaient après 1660 ni assez d'armateurs et de marins, ni assez de navires et de capitaux pour à la fois prendre en mains le commerce antillais et le commerce du Nord.

Aurait-il été possible et facile de le faire ? Il est évident que nous nous serions heurtés à toute une série d'oppositions, y compris d'États, comme la Russie, voire la Suède, et qu'Hanséates et Hollandais étaient au XVII^e et au début du XVIII^e siècle des clients si importants qu'il était de ce fait difficile de se livrer à leur égard à une concurrence impitoyable.

Cette discussion n'enlève rien au caractère remarquable de cet ouvrage dont la lecture est désormais indispensable.

Jean-Pierre Poussou

Alain Blondy (éd.), *Lettres consulaires reçues de Chypre par le chargé d'affaires du Roi à Malte*, Nicosie, Centre de Recherche Scientifique, 2007, vol. V, coll. Sources et Études de l'Histoire de Chypre, t. LVI.

Il y avait auprès du Grand Maître de l'Ordre de Malte un chargé d'affaires français, que l'on appelait l'Homme du Roi. À ce titre, il recevait des lettres émanant des divers postes diplomatiques et consulaires français de Méditerranée, par suite de la place centrale de l'île et du rôle de l'Ordre lui-même. L'ensemble représente 30 volumes, se situant essentiellement entre 1740 et 1790.

Ce sont des documents extrêmement précieux aussi bien pour l'histoire de l'activité et de la vie maritime en Méditerranée au XVIII^e siècle que pour celle de la diplomatie ou des activités économiques. Alain Blondy qui, depuis sa thèse de doctorat, est notre meilleur spécialiste de l'histoire de Malte et de son Ordre, publie ici le volume V de cette correspondance, celui qui concerne les lettres reçues de Larnaca : 95 au total, émanant de Benoît Astier, qui fut notre consul à Larnaca de 1755 à 1794. Même si, pour l'essentiel, leur contenu tourne autour de la course ottomane et de la contre-course maltaise, la diversité des sujets abordés, leur caractère précis, voire ponctuel, empêchent de tenter d'esquisser un résumé du volume en un petit nombre de lignes ; ce serait un exercice tout à fait vain.

On notera seulement qu'il est souvent question du vin de Chypre et que certains détails sont piquants. Ainsi, dans sa lettre du 7 août 1781, Astier écrit : « M. le comte de Saint-Priest m'a donné, d'ordre de M. le comte de Vergennes, une commission de narcisses de Chypre pour les appartements du Roi, en me recommandant d'en faire l'envoi assez à temps pour que ces oignons arrivent en France au plus tard en novembre, et que l'on puisse en voir éclore les fleurs dans les mois de janvier et de février » (p. 99). Il est aussi beaucoup question des esclaves de l'Ordre ou de ceux des Maltais, de la lutte sourde ou ouverte avec les Anglais, et de la surveillance de la course anglaise, car, « dans le contexte des informations devant être centralisées par le chargé d'affaires de Malte, Chypre est principalement un centre d'observation de la croisière de guerre » (p. 22).

Ce qui est capital, c'est qu'elles permettent de bien saisir quels étaient les intérêts français et comment notre consul à Larnaca les défendait ; c'est aussi de trouver une documentation sur de nombreux épisodes de l'histoire maritime et commerciale de la Méditerranée à cette époque. Grâce à de bons index des noms de personnes et de navires, c'est chose aisée.

Il s'y ajoute une excellente présentation des questions soulevées, de la place de Chypre et de celle de Malte, des points de rencontre entre les intérêts de la France et ceux de l'Ordre, du rôle de l'Homme du Roi et de celui du consul à Larnaca, par un très grand connaisseur de ces questions. C'est donc un volume appelé à rendre de très nombreux services, d'autant plus que les notes sont nombreuses, érudites et de qualité. Alain Blondy mérite donc de très grands compliments.

Jean-Pierre Poussou

Alexandra Merle (éd.), *Voyage au Levant (1553) : les Observations de Pierre Belon du Mans*, Paris, Chandeigne, 2001.

Le naturaliste Pierre Belon (1517-1564) est l'auteur d'un des plus importants récits de voyage français du XVI^e siècle. En 1547, il se rend à Constantinople en passant par Corfou, Zante, Cythère et la Crète ; de là, il gagne l'Égypte, puis la Terre Sainte ;

en 1548, il visite l'Anatolie et va en Perse. Son texte est extrêmement précieux, non seulement à cause de la date où il se situe, mais encore parce qu'il s'efforce avant tout, en bon scientifique, d'observer et de décrire. La pêche et le commerce l'intéressent tout particulièrement, mais aussi les vestiges grecs et romains, qu'il décrit fréquemment. Plus important pour nous, les villes – et d'abord les ports – le retiennent prioritairement. Pour prendre quelques exemples, citons la description de Suez, d'où partent « toutes les expéditions et armées de mer que fait le Turc pour envoyer contre les Indiens » (p. 356) ; ou celle des « villes antiques du Propontide », notamment de Gallipoli (p. 231-233).

Naturaliste, Pierre Belon s'intéresse de très près aux différentes formes de pêches, le passage le plus intéressant à cet égard étant celui consacré à la « manière de pêcher au Propontide » (p. 213-221) ; c'est tout à fait remarquable. À plusieurs reprises, il décrit les conditions de navigation. Son texte paraît en permanence précis et bien informé : c'est sans aucun doute un des traits majeurs de ses récits, qui apprennent également beaucoup sur les déplacements terrestres dans ces pays du Levant et à leur proximité : par exemple, sur le Mont Sinaï, le Mont Athos et leurs environs, le voyage d'Alexandrie au Caire. La description de ce dernier déplacement et de la ville du Caire, voire des pyramides, est particulièrement bien venue.

Alexandra Merle ne s'est pas contentée de publier ce texte : elle le précède d'une substantielle présentation (p. 7-48) et l'accompagne de notes brèves, mais toujours précises et réussies. Nous lui devons donc beaucoup.

Jean-Pierre Poussou

Jean-Claude Hocquet et Jean-Luc Sarrazin (dir.), *Le Sel de la Baie : Histoire, archéologie, ethnologie des sels atlantiques*, Rennes, PUR, 2006.

Ce très important volume de 411 pages publie les actes d'un colloque tenu à Nantes et à Batz-sur-Mer en septembre 2004. Il apporte un nombre considérable de données et d'analyses à travers 25 textes dont le plus important est l'article liminaire dans lequel Jean-Claude Hocquet présente l'histoire longue du « sel de la Baie, des mutations techniques aux bouleversements du marché » (p. 11-33). Il s'agit d'une synthèse brève mais très réussie de l'histoire du sel de la Baie à travers les époques et les changements techniques.

Plusieurs contributions sont tout à fait intéressantes, et parfois très neuves : par exemple, celle de C. A. Villalobos et de L. Ménanteau : « Paléoenvironnements et techniques de production du sel marin (par ignition ou insolation) durant l'Antiquité : les cas des baies de Bourgneuf et de Cadix » (p. 87-103) ; on y trouve une passionnante géoarchéologie du sel. On y voit comment, dans le marais romain, des digues de contention sont construites avec des amphores, des pierres et des pieux de bois enfoncés dans la vase. Toujours dans le domaine technique, Cl. Bouhier nous présente « le transfert de technologie saunière de Guérande à Noirmoutier au début

du XVIII^e siècle » (p. 149-156), ou comment on est passé ici du système des aires à celui des œillets. La qualité technique du texte de S. Réault-Mille, « Paysages et techniques salicoles : essai de lecture géo-ethno-historique de paysages de marais salants (littoral de la Charente-Maritime) », retiendra également le lecteur (p. 165-177).

Les trafics liés au sel tiennent tout naturellement une grande place : p. 197 à 348. Nous remontons très haut : au haut Moyen Âge (O. Bruand, p. 197-222) ; nous étudions à fond le commerce du sel de la baie (B. Michon, p. 245-258) ; et nous voyons à quelles concurrences il se heurte dans l'Europe du Nord (H. Witthoft, p. 315-324, et P. Pourchasse, p. 325-338). On en retient l'idée d'une très grande continuité de ce commerce puisque dès l'époque mérovingienne le sel de l'Atlantique remonte les vallées de la Seine, de la Loire, de la Garonne et de leurs affluents. À partir des XI^e-XIII^e siècles, il part vers l'Europe du Midi et surtout celle du Nord avec pour conséquence la venue d'un nombre considérable de navires étrangers, et l'installation, au moins au XVII^e siècle, à Nantes surtout, d'affréteurs étrangers. Pourtant, nous rappelle B. Michon, « l'essentiel des cargaisons est destiné, via l'axe ligérien, aux provinces de l'intérieur du royaume, où le sel est vendu dans des greniers royaux » (p. 251), ce qui renverse les perspectives que l'on trouve parfois. C'est également pour les greniers à sel des Asturies et de Galice que se font les achats espagnols (G. Saupin, p. 259-271). Pour sa part, G. Buron montre que l'on a trop sous-estimé « le rôle du sel de Guérande dans le commerce international », essentiellement vers la Hollande puis les pays du Nord (p. 273-291), car « les sels de l'Atlantique constituent un fret retour idéal au trafic aller en produits forestiers et céréaliers de la Baltique », mais les sels français sont concurrencés par les sels portugais, espagnols et même italiens, plus blancs et plus fins. Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, ils ne sont plus compétitifs à la fois parce que leurs prix sont trop élevés, par suite d'une série de mauvaises récoltes (1763-1774), et surtout parce que désormais les Britanniques produisent à des prix très inférieurs, ce à quoi s'ajoutent les politiques protectionnistes et les changements en Europe de l'Est, notamment le partage de la Pologne. Pierrick Pourchasse, dont la contribution est à cet égard de première importance (p. 325-337), souligne que nous dépendions trop, auparavant, de l'intermédiaire hollandais et que le déclin de la navigation hollandaise a ainsi joué un grand rôle à notre détriment ; certes, la France continue à envoyer de grandes quantités de sel vers l'Europe du Nord, mais sa part s'est très fortement réduite sur ce marché pourtant essentiel.

Au total, l'ouvrage recadre l'histoire du sel. D'un côté, il met l'accent davantage que d'habitude sur les conditions et l'évolution de la production du sel. D'autre part, il montre que les sels de la baie et des zones de production proches n'ont trouvé qu'une partie de leurs débouchés dans l'Europe du Nord : la place du marché intérieur, celle des marchés cantabriques, irlandais et britanniques apparaissent nettement, mais aussi, comme nous l'avons vu, la concurrence britannique, trop méconnue jusqu'ici, qui met en valeur, dans ce domaine aussi, l'avance technique anglaise. C'est dire son importance.

Il n'en est que plus dommage que l'ensemble n'ait pas été traité avec davantage de rigueur : le titre « le sel de la baie » ne convient pas car il s'agit en réalité des sels atlantiques français, ce qu'exprime le sous-titre ; la cinquième partie, « perspectives comparatistes », ne comporte que deux contributions alors que plusieurs autres en relèvent ; si l'on veut une large audience, il est très contestable de publier des articles en langue étrangère, d'autant plus que les autres intervenants espagnols ou portugais ont donné des textes en français.

Jean-Pierre Poussou

Maria Nelida Garcia Fernandez, *Comunidad extranjera y puerto privilegiado : los Británicos en Cadiz en el s. XVIII*, Cadiz, Universidad de Cadiz, 2005, 175 p.

242

Ce très intéressant ouvrage, qu'ouvre une belle préface de Manuel Bustos Rodriguez, apporte des renseignements précieux sur un élément fondamental de la vie maritime : à savoir l'étude d'une communauté de négociants immigrés, la colonie britannique de Cadix au XVIII^e siècle. C'est une recherche d'autant plus précieuse que, grâce à A. Girard et D. Ozanam, nous connaissons bien, déjà, la communauté française.

Ces Britanniques sont relativement peu nombreux, tout particulièrement en début de période : 23 en 1670, 38 en 1713 (dont 21 Irlandais), 140 en 1773 (dont 119 Irlandais). Cette prédominance absolue des Irlandais parmi eux mérite d'être fortement soulignée, encore qu'il ne faille pas à croire a priori, comme nous le verrons plus loin, qu'il s'agit avant tout de catholiques exilés. Comme l'a déjà montré pour d'autres pays Louis Cullen, il s'agit bien d'une colonie commerçante et non pas d'un milieu de purs jacobites, ce qui n'exclut pas des interférences avec ces derniers, que l'auteur n'aborde pas, au demeurant. Ces chiffres proviennent des *padrones* (ou recensements), mais M. N. Garcia Fernandez a également dépouillé les minutes notariales, qui apportent des données beaucoup plus nombreuses : de 1651 à 1807, 694 Britanniques passèrent des testaments ; parmi eux, 83,3 % étaient des Irlandais, 14,4 % des Anglais et 1,3 % des Écossais. Ainsi se précise davantage l'importance de cette colonie marchande qui était en concurrence avec deux autres colonies commerciales importantes : la française et l'italienne, nettement plus fournies au demeurant.

Les chiffres déjà cités montrent que c'est au milieu du XVIII^e siècle, et dans la seconde moitié de celui-ci, qu'elle est devenue vraiment importante tout en restant très en deçà de ses deux rivales : 1363 Français en 1773 pour 140 Britanniques. Mais il est sûr que leur rôle économique est beaucoup plus important que ces chiffres ne le laisseraient croire étant donné la place mondiale de la Grande-Bretagne. Nous ne nous attarderons pas sur le fait que leur réseau de correspondants était mondial : il en est toujours ainsi. On ne s'étonnera pas non plus que leurs relations commerciales aient pris souvent la forme de trocs commerciaux : l'auteur souligne (p. 49) celui intervenu entre John Walmsley, représentant d'une société de Manchester, et Valentine French, établi à Cadix, le premier cédant des textiles (des flanelles) en échange de tonneaux de vin.

Comme dans toutes les colonies marchandes, on y trouve surtout des hommes (82,2 %), dont près de la moitié sont célibataires. Parmi ceux qui sont mariés, 51 % le sont avec une Anglaise et 46,7 % avec une Espagnole, ce qui est un pourcentage élevé. La prépondérance irlandaise explique la forte proportion de catholiques : 46,3 %.

L'ouvrage s'intéresse plus particulièrement aux aspects sociaux de l'histoire de cette colonie britannique, voire à sa vie quotidienne. Là se situent nos regrets puisque la très grande majorité d'entre eux s'adonnent à des activités commerciales que l'on aimerait connaître davantage. Il reste que M. N. Garcia Fernandez fournit de bonnes bases de départ pour aller plus loin, avec en particulier, en annexe, une documentation fort utile : par exemple, p. 154, une liste de négociants espagnols installés en Angleterre. On y verra l'un des apports fructueux du dépouillement des minutes notariales.

Jean-Pierre Poussou

Marc Russon, *Les Côtes guerrières : Mer, guerre et pouvoir au Moyen Âge – France – Façade océanique XIII^e-XV^e siècles*, Rennes, PUR, 2004, 518 p.

Cet ouvrage est la publication d'une thèse tout à fait importante qui étudie « un large pan profondément méconnu de l'histoire médiévale maritime, celui des luttes opiniâtres qui virent s'affronter les États, petits et grands, pour le contrôle de la voie océanique bordant le royaume de France du XIII^e au XV^e siècle et, partant de là, la domination des littoraux, des ports, des villes et des communautés maritimes ».

Même si le sous-titre alourdit considérablement la prise de contact, l'ouvrage est tout à fait réussi. On y trouve d'une part une présentation qui rendra de très grands services des formes et des faits de guerre sur cette façade océanique. Analysés avec précision et minutie, accompagnés – comme il se doit – d'une bibliographie de qualité, les nombreux chapitres qui y sont consacrés dispenseront d'autres lectures désormais. On y voit d'autre part comment les États – et tout particulièrement l'État monarchique français – prirent progressivement conscience de l'enjeu maritime et littoral, ce qui déboucha très tôt sur des politiques maritimes dont le volet militaire était bien sûr essentiel. C'est d'autant plus intéressant qu'à l'origine les Capétiens sont évidemment une famille de l'intérieur des terres, et qu'à la différence des ducs de Normandie ou de Bretagne, ou encore des Plantagenêt, ils n'avaient nulle prédisposition en ce domaine. Tout s'est joué au XIII^e siècle, avec les conquêtes de Philippe-Auguste, Louis VIII et Saint Louis. L'ouvrage montre ainsi un pan trop méconnu de la genèse de l'État moderne.

Les communautés et pouvoirs littoraux n'en sont pas oubliés pour autant grâce à d'excellents chapitres III et IV (p. 157-250), où l'on voit apparaître le guet de mer que rend nécessaire la fréquence de la piraterie (très intéressantes p. 65 à 122 à ce sujet).

L'ouvrage se termine enfin sur l'étude des exécutants de la politique maritime et de ceux qui – comme les pirates et les corsaires – participent à cette vie maritime et à ces luttes souvent acharnées et féroces, car les combats maritimes sont loin, très largement, de se dérouler sous le signe du fair-play.

Ce qui étonnera de nombreux lecteurs, c'est à quel point une très grande partie de l'histoire maritime ultérieure a commencé à ce moment-là, par exemple le système des convois, celui de l'escorte, et la naissance d'une police des mers. Une fois de plus, constatons qu'à bien des égards la coupure traditionnelle entre le Moyen Âge et les Temps Modernes n'a guère de sens.

Jean-Pierre Poussou

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, *Les Messageries Maritimes. L'essor d'une grande compagnie de navigation française, 1851-1894*, Paris, PUPS, 2007, 838 p., ill. noir & blanc et couleur.

244

La publication de la thèse de Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, dans une version ample, peut être considérée comme un événement pour l'histoire maritime et l'histoire économique contemporaines, même si l'on peut regretter, sans doute en raison de choix éditoriaux, que l'étude n'ait pas été présentée jusqu'à la date de 1914, conformément au texte original. Certes, la monographie d'entreprise maritime présentée ici n'est pas la première du genre. Elle se situe dans la lignée de travaux déjà considérables, telles les études de M. Barbance sur la Compagnie Générale Transatlantique et l'armement Bordes, ou celles de P. Bois sur les compagnies de navigation marseillaises. Mais, à bien des égards, l'œuvre livrée par M.-F. Berneron-Couvenhes est destinée à devenir la référence méthodologique pour quiconque s'attachera à retracer l'histoire d'une société d'armement. Signalons au passage l'ampleur des dépouillements archivistiques et une réflexion nourrie par une connaissance impressionnante de l'historiographie maritimiste contemporaine, française et étrangère.

En s'attaquant à la première des grandes compagnies de navigation qui furent constituées en France, l'auteur avait bien pour projet d'en établir une histoire globale depuis ses origines jusqu'au milieu des années 1890, qu'elle considère comme un apogée, alors que s'achevait l'ère Béhic. M.-F. Berneron-Couvenhes parvient avec une précision millimétrique à restituer tous les aspects de la vie de l'entreprise (commerciaux et financiers, techniques, organisationnels et administratifs, sociaux et politiques) au cours de ses cinquante premières années d'existence, qui sont aussi celles, sur un plan macro-économique, d'une série de profondes mutations de l'économie maritime. Celles-ci ont eu notamment pour effet de susciter l'essor de gigantesques armements de lignes, aux concentrations capitalistiques dignes des compagnies de chemins de fer, qui sont devenus des armes essentielles des puissances industrielles dans la conquête des marchés ultra-marins et le transport des passagers, à l'heure où les croisières et l'émigration

européenne à travers le monde prenaient des proportions inouïes. Or, dans ce domaine, la France avait pris du retard. Mais les volontés réunies de l'Empereur, et des milieux d'affaires qui lui étaient proches, de mettre en œuvre certains projets saint-simoniens, de disputer l'empire des mers aux Anglais et d'assouvir de grands desseins géostratégiques, donnèrent l'impulsion décisive. L'importance croissante du service postal international explique le rôle central des Messageries Nationales dans la naissance de la compagnie maritime et le poids de l'armement marseillais éclaire sur son ancrage phocéén. Les Messageries Maritimes, d'abord dénommées Impériales, naquirent de la volonté de créer des liaisons permanentes et durables avec l'Orient, puis d'assurer leur pérennité au temps de l'empire colonial. En effet, si la Compagnie Générale Transatlantique, fondée dix ans plus tard, a eu pour mission d'assurer la liaison avec l'Amérique du Nord, les principaux théâtres d'opération des Messageries Maritimes furent bien la Méditerranée, l'Océanie et les rivages asiatiques. M.-F. Berneron-Couvehnes rappelle fort opportunément le rôle central de la subvention postale dans la pérennité du modèle économique de la compagnie. Inspirée de la pratique anglaise, la subvention était régulièrement reconduite aux termes de conventions renégociées entre l'État et la compagnie qui, en contrepartie, était soumise à des contraintes de type service public. L'historienne en profite d'ailleurs pour insister sur les originalités de cette procédure concessionnaire par rapport à celles plus classiques que l'on trouve dans les travaux publics.

Deux phases se dégagent au cours des cinquante premières années d'existence de la compagnie. L'une, offensive, couvre l'époque impériale. Elle se caractérise par une internationalisation rapide de l'entreprise, ce qui se traduit par une dilatation de l'espace maritime desservi. Une deuxième, plus défensive, caractérise les années 1871-1894, avec la consolidation du réseau contractuel et la création de lignes « libres », mais dans un contexte de compétition accrue, en raison de l'arrivée de nouvelles firmes de transport aux pratiques tarifaires agressives. Assez vite, les Messageries se replient sur l'empire indochinois, ce qui, d'après l'auteur, lui ont fait perdre le contact avec les inéluctables adaptations qu'exigeait le transport de biens et de passagers au plus fort de la première mondialisation. D'où, au final, une multitude de paradoxes qui laissent perplexe : la compagnie a assurément joué un rôle clé dans la modernisation de la flotte commerciale française, mais elle s'est également laissée prendre au piège émollient de la desserte du « pré carré » et du jeu des primes qui finirent par entamer sa compétitivité. Par ailleurs, si les Messageries ont été une grande entreprise internationale, leur management est demeuré longtemps traditionnel. Certes l'autorité d'Armand Béhic, dans les années 1880, a atténué les principes d'une « direction patrimoniale » (p. 675), mais la collusion constante des milieux politiques et financiers a surtout abouti à créer une véritable « culture d'entreprise administrative » (p. 682). Aussi le manque de culture commerciale de ses dirigeants expliquerait-il en partie le refus de se frotter à la concurrence exacerbée des années 1870-1890 et de favoriser la desserte de l'empire. La somme de M.-F. Berneron-Couvehnes livre enfin des informations précises et précieuses sur la palette des métiers à bord et à terre,

l'organisation interne des équipages, mais aussi sur les conditions de voyages proposées aux différentes clientèles. Sans se départir de la rigueur qui la caractérise, cette historienne sait parfaitement restituer l'atmosphère de ces voyages au long cours où voisinaient les catégories sociales les plus diverses et où s'entendaient les langues du monde entier.

Bruno Marnot

Claude Malon, *Le Havre colonial de 1880 à 1960*, Mont-Saint-Aignan et Caen, Publications des Universités de Rouen et du Havre, Presses universitaires de Caen, 2006, préf. D. Barjot, 674 p.

246

Cet ouvrage, issu d'une solide thèse, est publié dans une édition universitaire à la facture particulièrement soignée. Malgré les travaux fondateurs du géographe A. Vigiarié et, même s'il manque toujours un travail de grande ampleur sur le Havre du XIX^e siècle, il faut saluer l'œuvre de Claude Malon, qui est un apport considérable à la connaissance d'une partie de l'activité du port normand, qui s'est épanouie au cours de la première moitié du XX^e siècle. Ce travail d'histoire à la fois économique, sociale et culturelle, a été organisé selon trois parties thématiques qui retracent cette aventure longtemps méconnue et sous-estimée par les habitants mêmes de la grande cité portuaire.

La première partie tente de jauger, de façon classique, l'ampleur de l'entreprise coloniale à l'aune des quantités et des frets qui en formaient le trafic. Le Havre ne partait pas de rien, en ce domaine, puisqu'en 1880, il s'était imposé comme un port de marché central avec sa bourse du coton, du café ou encore du cacao. L'héritage antillais était certes déjà lointain, mais l'expérience sud-américaine était venue prendre le relais et constituait un point fort de la structure de l'avant-pays du port, quand l'horizon de l'empire colonial se profila à l'aube des années 1880. Aussi peut-on émettre l'hypothèse que les débouchés coloniaux se présentaient comme une aubaine et la promesse d'un modèle économique alternatif à un moment où le port était en train de se laisser distancer par des établissements plus puissants de la *Northern Range* dans les échanges de l'Atlantique-Nord. Il faut notamment louer C. Malon pour le séquençage précis qu'il établit à propos de l'activité coloniale du Havre et l'accent mis sur les frets majeurs et la géographie de ses échanges ultramarins. Résumons : à la veille de la Grande Guerre, ce trafic est encore modeste mais le réseau maritime est bien en place. Les échanges avec les colonies atteignent leur apogée entre le milieu des années 1920 et la fin des années 1930, qui correspondent à la grande période du repli national sur l'empire. À cette date, de nouveaux produits se sont ajoutés aux denrées exotiques traditionnelles, à l'instar des bois coloniaux, utilisés dans la fabrication de contreplaqués dont les effets industrialisants, montre l'auteur, se sont étendus à l'arrière-pays local, national et même européen. Les perspectives comparatives ne sont pas l'un des moindres mérites de ce travail. L'auteur s'applique en effet à souligner constamment les similitudes et les divergences avec d'autres grands établissements de la façade atlantique à l'activité

coloniale forte, français comme Rouen ou Bordeaux, mais aussi étrangers, tels que les grands emporia de la *Northern Range*. Une continuité apparaît ainsi, en filigrane, avec le XIX^e siècle : Le Havre a développé un modèle de croissance fondé plus sur la valeur des frets que sur leur volume. En 1937, au moment de l'apogée, le trafic colonial représente une part non négligeable de 28 % de l'ensemble des importations et de 15 % des exportations. Il persiste à demeurer, comme l'avait montré Vigarié et toute l'école de géographie havraise, un port d'avant-pays plus que d'arrière-pays.

Si la première partie est essentielle pour camper ce « Havre colonial », les deux suivantes s'affirment davantage par leur apport à l'actuel et vigoureux renouvellement historiographique concernant les milieux d'affaires ultramarins. À propos du négoce colonial, C. Malon insiste d'abord sur la solution de continuité dynastique entre ce milieu et les familles qui s'adonnaient encore aux entreprises de traite au début du XIX^e siècle. C'est là une originalité par rapport aux autres ports, comme Bordeaux, Marseille et surtout Nantes. Ces maisons de négoce coloniales ont été, par ailleurs, nombreuses : l'auteur en a recensé quelque 350 au plus fort de l'activité dans l'Entre-deux-guerres. D'un point de vue qualitatif, ces entreprises se sont caractérisées par des stratégies de niches et chacune d'entre elle possédait sa propre logique commerciale. Celle-ci a conduit *in fine* à un processus de spécialisation de la part des entrepreneurs. Après 1945, l'implantation directe de ces maisons de négoce dans les colonies a contribué à préparer l'insertion des futurs pays indépendants dans les marchés internationaux. L'auteur ne manque pas pour autant de relever les faiblesses et les zones d'ombre de ce milieu d'affaires dont la partie émergée, installée dans le port, demeure la plus visible et donc la mieux connue. Faiblesse, en particulier, d'une entreprise coloniale dont les pôles de décision, à l'image de la maison Siegfried, tendent à se déplacer de plus en plus vers la capitale. L'histoire coloniale du Havre n'échappe pas à un processus séculaire de dépossession des activités du négoce au profit du grand capital extérieur, notamment parisien. Comme le rappelle fort justement C. Malon, le développement autocentré du port a toujours plus ou moins relevé du mythe et des effets de mémoire.

La troisième partie, au titre élégant, montre l'émergence tardive, par rapport à d'autres ports français, des « chemins de l'idée coloniale ». Cet imaginaire n'apparaît qu'au début des années 1920 et encore l'historien avoue qu'il a pu, pour des raisons méthodologiques, pénétrer seulement celui des élites. Reste donc dans l'ombre le problème de sa diffusion dans l'épaisseur de la société locale. Mais, dès les années 1930, cet imaginaire a fait l'objet d'une théorisation rapide, en raison des succès de l'entreprise coloniale, qui a produit une sorte de culture « autarciste » dans les milieux d'affaires impliqués, toutefois mal assumée au rebours de la tradition libre-échangiste du négoce havrais du XIX^e siècle – qui mériterait également d'être nuancée. Comme le résume fort judicieusement C. Malon, cette « phase d'identité coloniale fut brève mais intense » (p. 594). Les incertitudes de l'après-guerre et les perspectives de décolonisation ont bien évidemment divisé le milieu du négoce colonial havrais.

Si l'on considère le bilan des échanges avec l'empire, Le Havre est à l'image de la France coloniale : il a plus pris qu'il n'a apporté. Il s'est distingué par une économie de « captation », terme qui, à la réflexion, apparaît plus approprié que celui de « prédation ». L'auteur ne dissimule pas pour autant les chapitres gris ou même carrément noirs de l'exploitation des autochtones. Il faut, plus largement, retenir les interrogations légitimes de l'historien sur la nature de ce capitalisme havrais, engoncé dans des instruments de régulation mis au point au XIX^e siècle, qui, par leur perfectionnement même, sont devenus paralysants. La véritable rupture dans l'histoire du port intervient bien avec les années 1960, quand celui-ci s'impose dans l'importation du pétrole et le trafic des conteneurs. Même si, en définitive, Le Havre n'a jamais été un aussi grand port colonisateur que Marseille ou Bordeaux, son aventure ultramarine, remarquablement restituée par C. Malon, constitue le chaînon indispensable qui manquait pour comprendre la transition du port du XIX^e siècle au port contemporain.