

numéro

8

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

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

Zysberg – 979-10-231-1706-6



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: 3d2s/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

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 Dieppois 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.

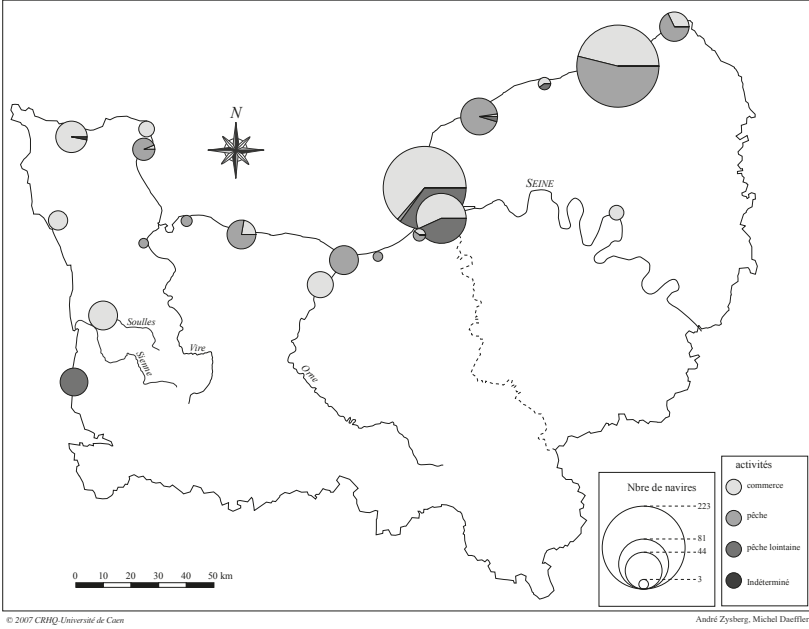
de Cherbourg, à la tête du Cotentin, dont les bâtiments appareillent pour Calais, Dieppe, Le Havre, Rouen, Caen, Granville, et La Rochelle. Les caboteurs de Caen vont presque partout sur les côtes de Normandie : à Dieppe, Saint-Valery-en-Caux, Fécamp, le Havre, Rouen, Dives, Isigny, Saint-Vaast-La-Hougue 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

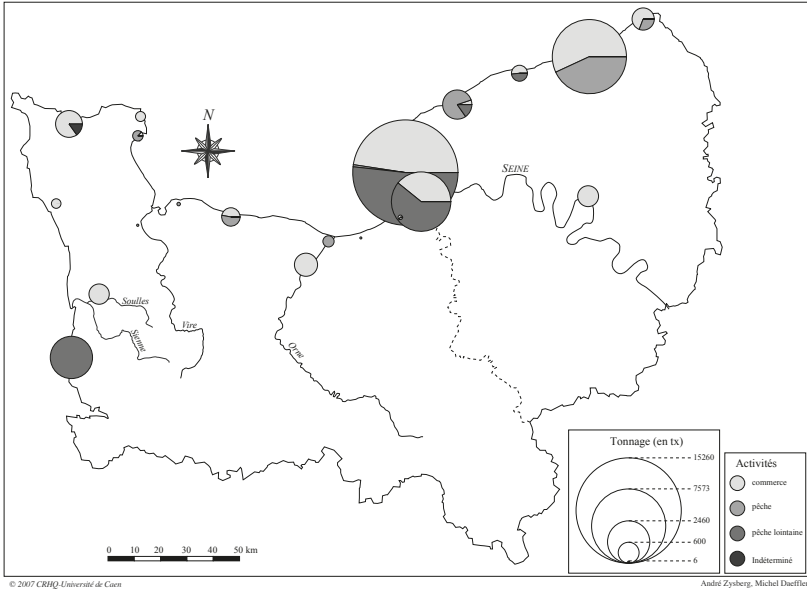
128

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.

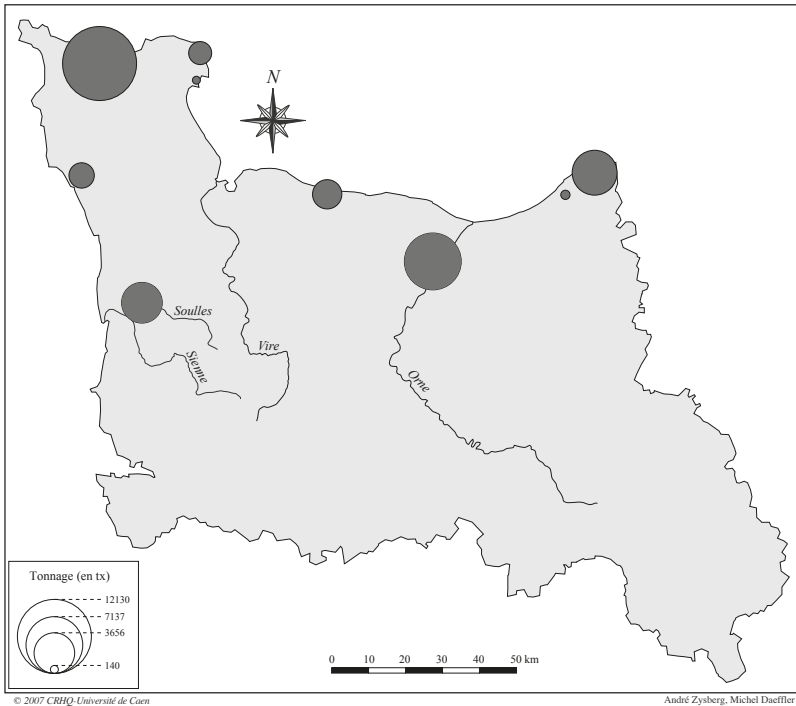
L'exemple normand montre comment s'opère l'articulation entre le complexe portuaire de la basse Seine et les barques issues de tous les havres qui apportent des cargaisons surtout composées de produits agricoles. En même temps, nous percevons toutes les liaisons discrètes par voie de mer et de rivière 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.



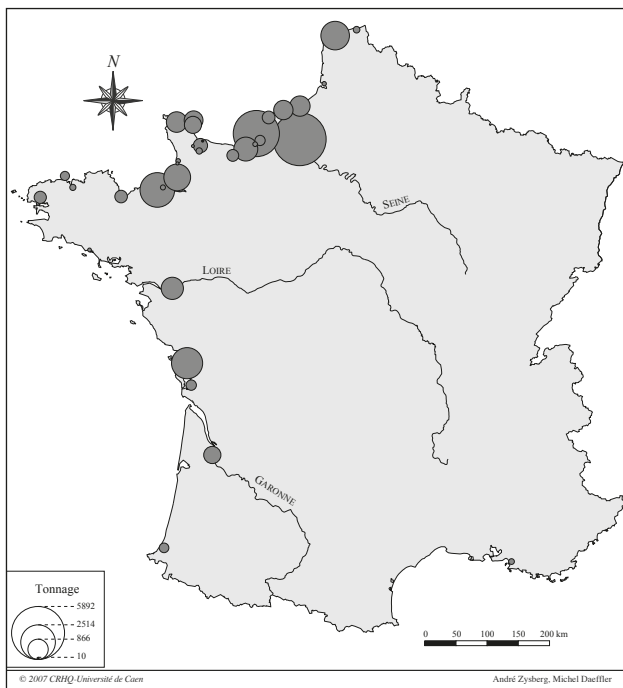
Activités des ports normands en 1686



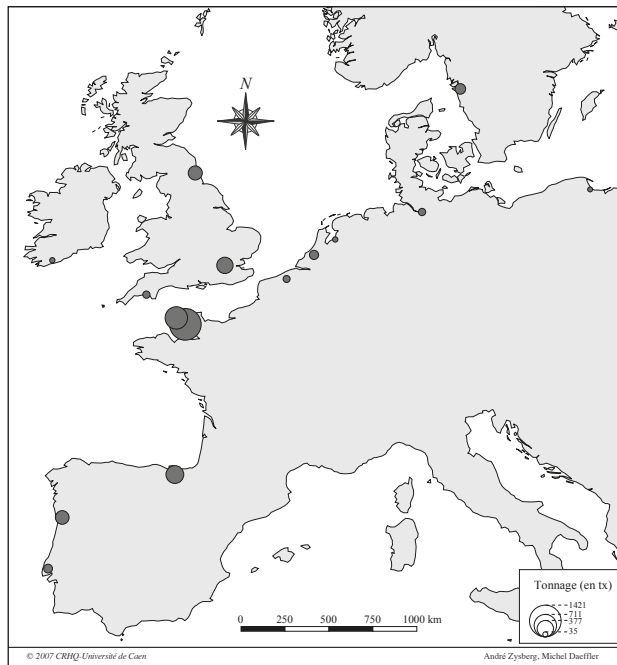
Activités des ports normands en 1686



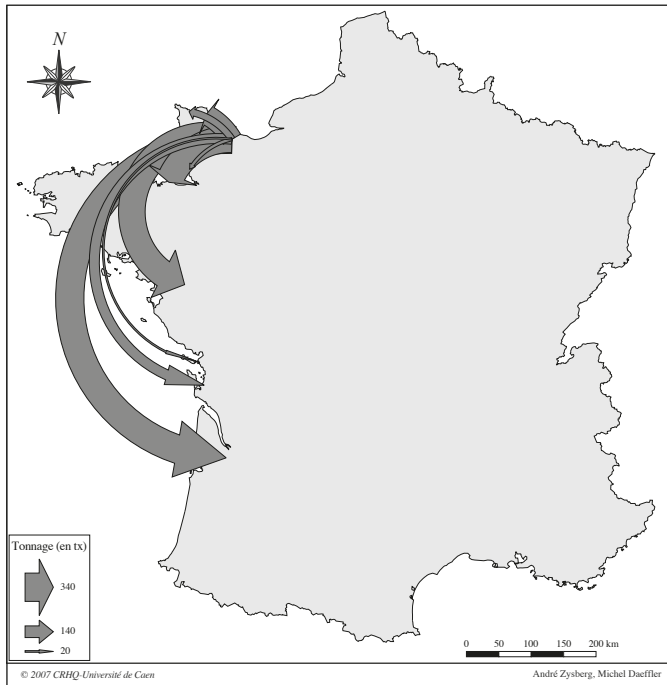
Activités des ports Bas-Normands entre 1683-1686



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



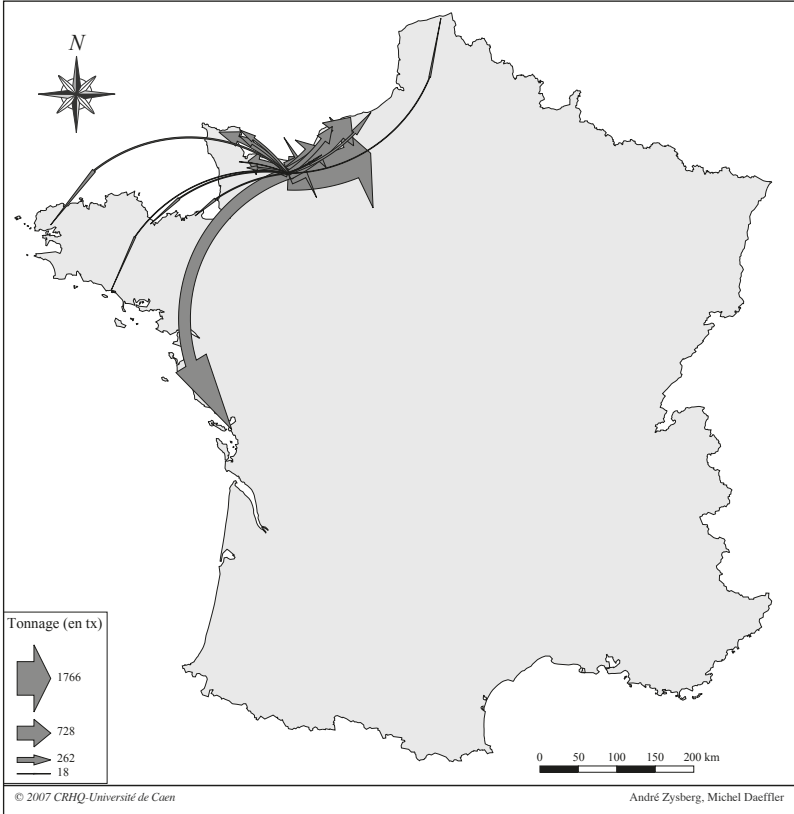
Destination au cabotage de Basse-Normandie en Europe (1683-1686)



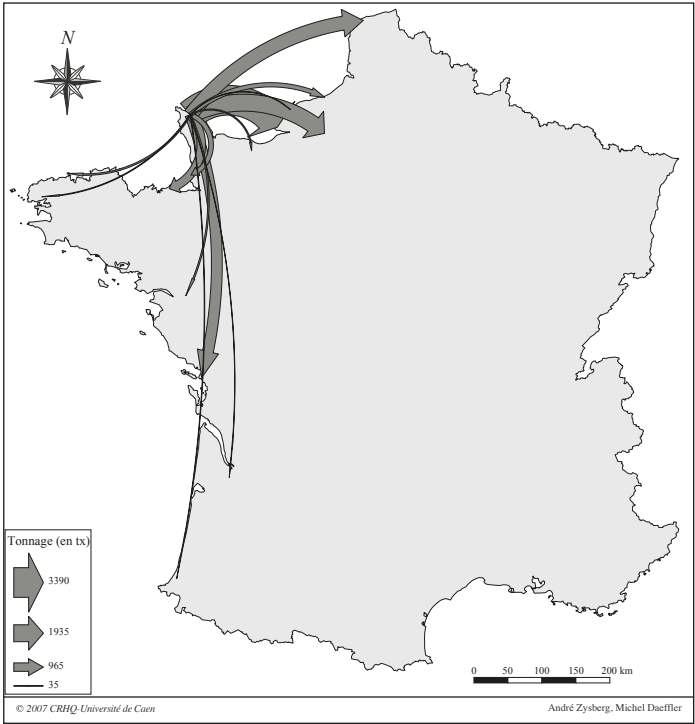
Destination au cabotage des navires provenant de Bayeux (1683-1686)



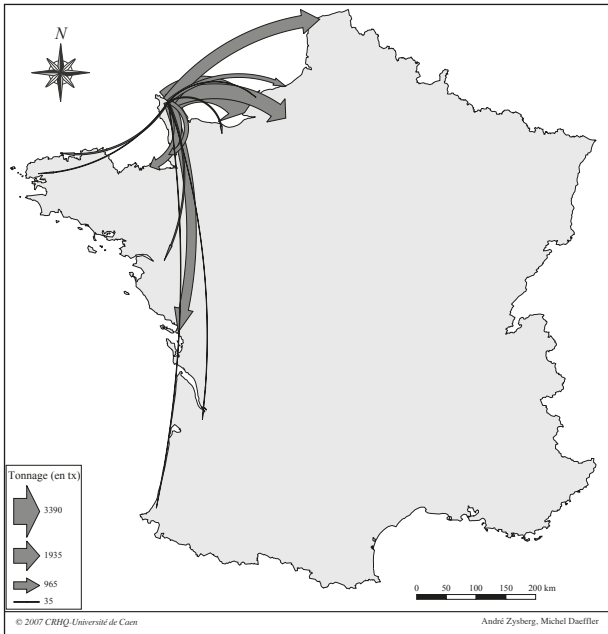
Destination au cabotage En Europe depuis Bayeux (1683-1686)



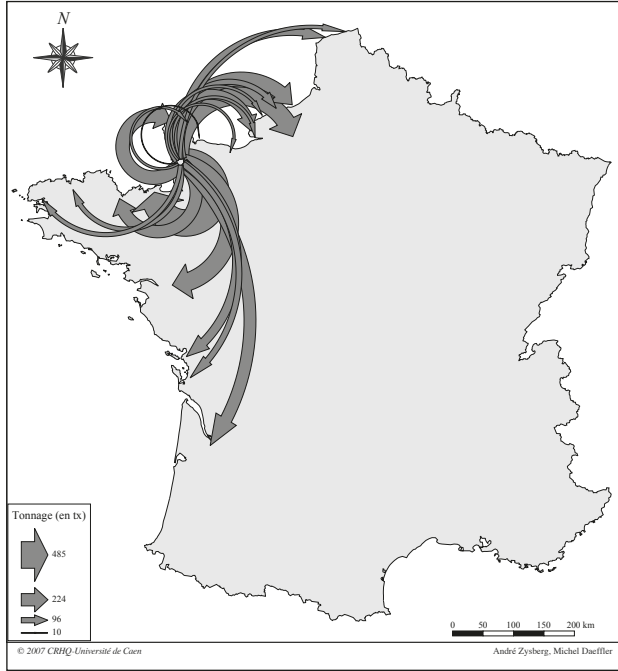
Destination au cabotage des navires provenant de Caen (1683-1686)



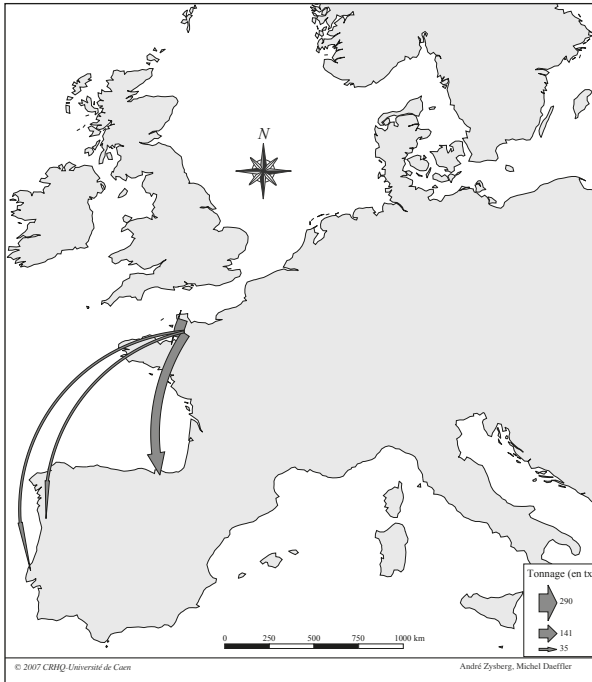
Destination au cabotage des navires provenant de Cherbourg (1683-1686)



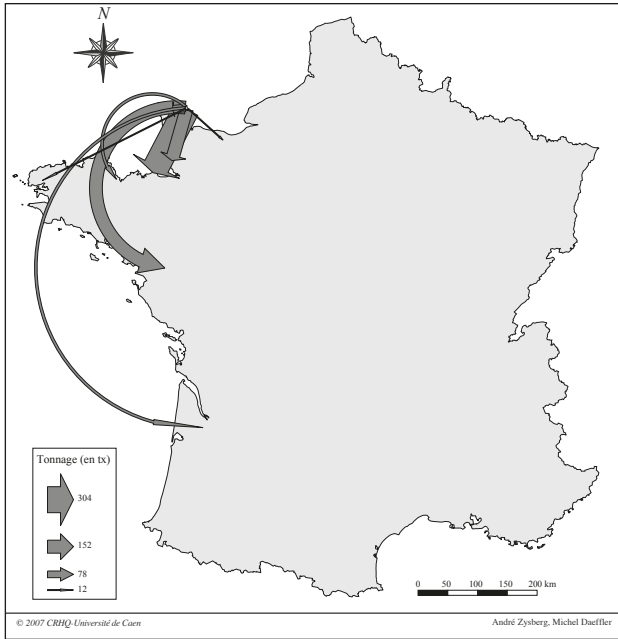
Destination au cabotage des navires provenant de Cherbourg (1683-1686)



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



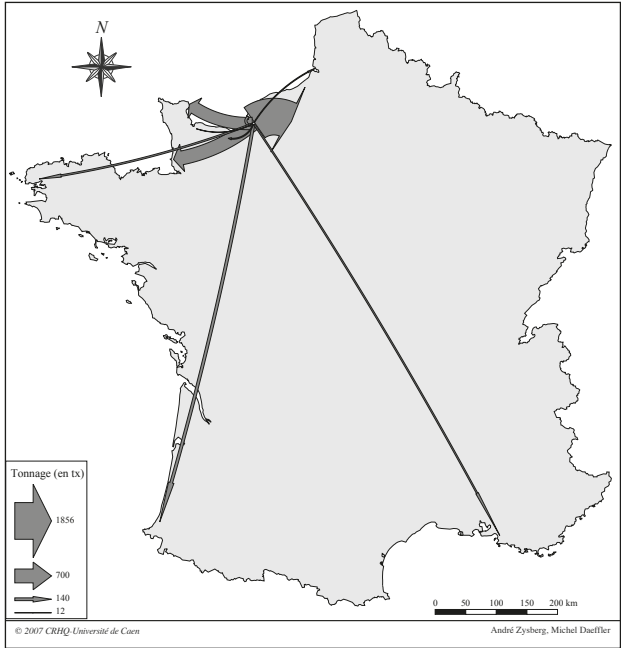
Destination au cabotage En Europe depuis Coutances (1683-1686)



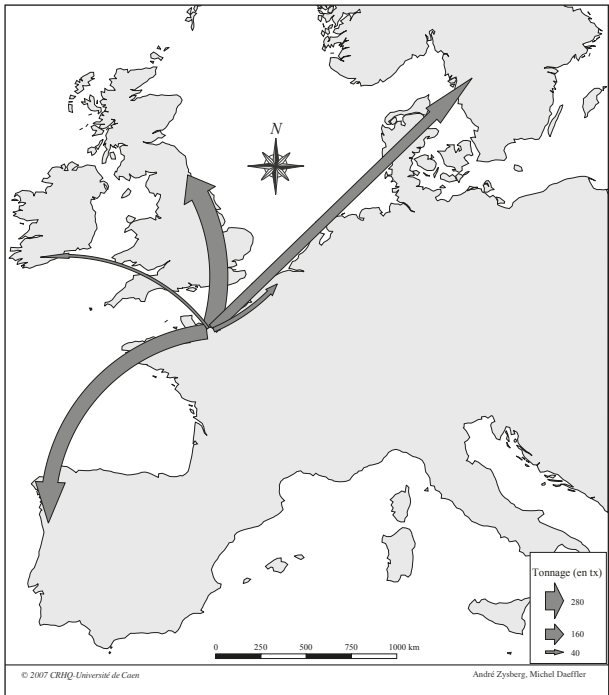
Destination au cabotage des navires provenant de Barfleur (1683-1686)



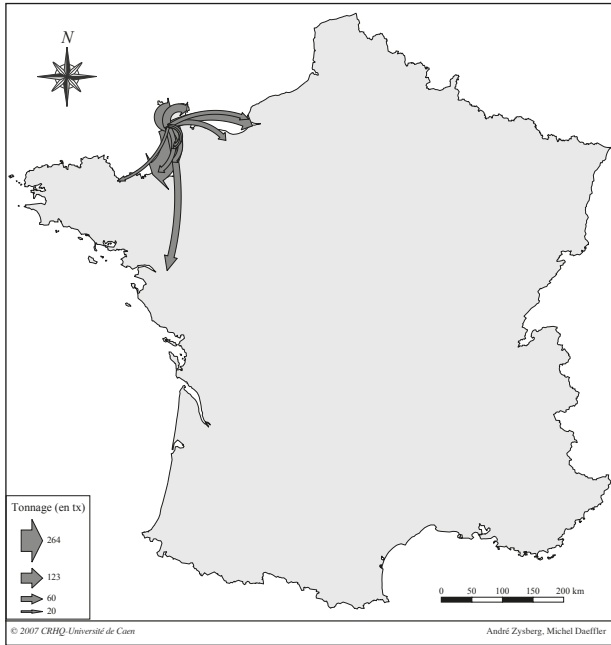
Destination au cabotage en Europe depuis Barfleur (1683-1686)



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



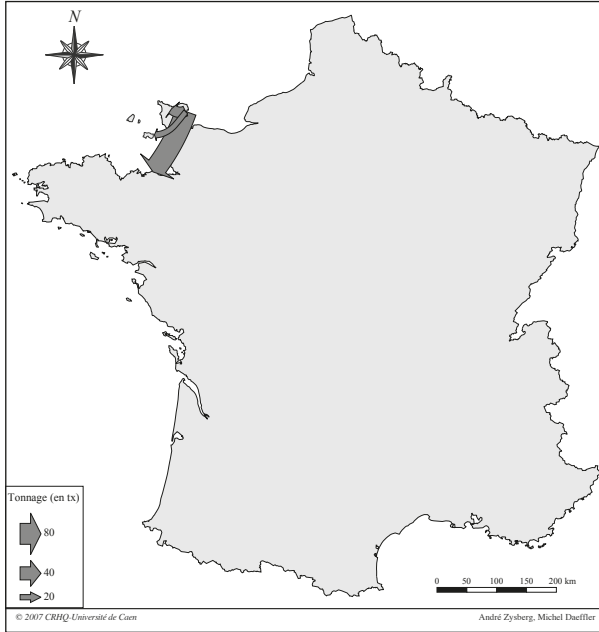
Destination au cabotage en Europe depuis Honfleur (1683-1686)



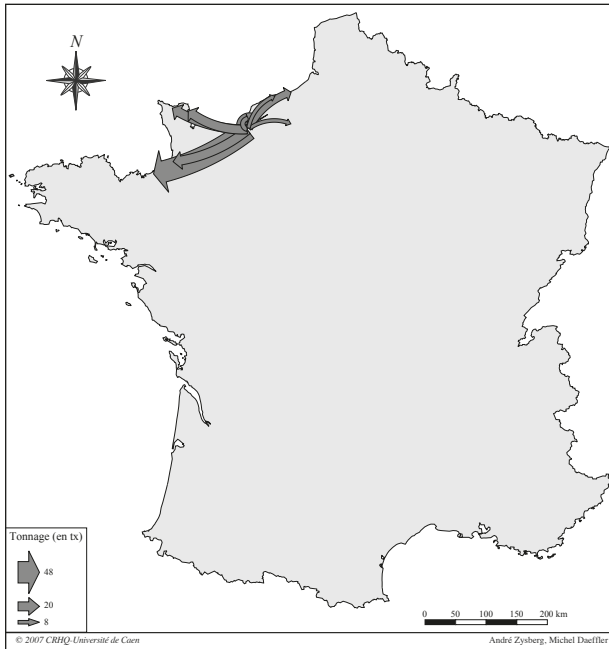
Destination au cabotage des navires provenant de Portail (1683-1686)



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)

