

numéro

8

# *Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations internationales

*Histoire du cabotage européen  
aux XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles*

Sauzeau – 979-10-231-1708-0



# 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> 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

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



# Varia

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

## LES BARQUES DU CENTRE-OUEST ET DU SUD-OUEST ATLANTIQUES AU XVIII<sup>e</sup> 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 Dordogne<sup>1</sup>, 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 Dordogne<sup>2</sup>, 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'échouage<sup>3</sup>. 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> siècle* », journée d'étude du PCR, Production et consommation de la céramique en pays charentais du XV<sup>e</sup> au XVII<sup>e</sup> 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 <sup>xiv</sup><sup>e</sup> et <sup>xv</sup><sup>e</sup> siècles, les contours de la « mouvance rochelaise » se dessinent au sein du Centre-Ouest atlantique<sup>4</sup> tandis que Bordeaux polarise les échanges d'un estuaire girondin élargi<sup>5</sup>. À compter du <sup>xvi</sup><sup>e</sup> siècle, à l'image du Saint-Malo du règne de Louis XIV<sup>6</sup>, 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 part<sup>7</sup>, 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 existent<sup>8</sup>. 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 <sup>xviii</sup><sup>e</sup> 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 sociales<sup>9</sup>.

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<sup>e</sup>-xix<sup>e</sup> 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 <sup>xv</sup><sup>e</sup> siècle », *Roccafertis, Bull. de la société de géographie de Rochefort*, 2<sup>e</sup> série, t. IV, n<sup>o</sup> 16, 2<sup>e</sup> 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 <sup>xvii</sup><sup>e</sup>-<sup>xviii</sup><sup>e</sup> 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<sup>o</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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-elle<sup>10</sup>. 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 »<sup>11</sup>. 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 Âge<sup>12</sup>, 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 Bordeaux<sup>13</sup> ainsi que des ports des pays royannais ou blayais<sup>14</sup>. 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'Arcachon<sup>15</sup>. 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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 fortes<sup>16</sup>. Au XVIII<sup>e</sup> 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 barques<sup>17</sup>. 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 rivière<sup>18</sup>. C'était beaucoup, au regard de « la nullité de vie maritime sur la rive Médocaine »<sup>19</sup>. Vers 1700, la flottille de Bordeaux approchait les 400 unités<sup>20</sup>. Elle présentait une double particularité. D'abord, cette armada était à 75 % affectée aux transbordements en la quasi-absence de quais dignes de ce nom<sup>21</sup>. 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 navires<sup>22</sup>. En aval, Royan abritait une trentaine d'unités<sup>23</sup> et les ports du quartier (Mortagne, Talmont, Meschers et Saint-Georges) de 40 à 60<sup>24</sup>. On comptait par ailleurs 40 à 60 unités dans la Seudre voisine dont 6 ports se partageaient la flottille<sup>25</sup>. À Oléron, Saint-Trojan et surtout l'ensemble Le Château-Ors<sup>26</sup> 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

<sup>16</sup> Carte page 157.

<sup>17</sup> Alain Contis, « Gens de mer du quartier de Blaye... », art. cit. Cette moyenne confirme, celle donnée par C. Huetz de Lempis, *Géographie du commerce de Bordeaux...*, op. cit., p. 22.

<sup>18</sup> C. Huetz de Lempis, *ibid.*, p. 538.

<sup>19</sup> *Ibid.*, p. 539.

<sup>20</sup> *Ibid.*, p. 544.

<sup>21</sup> 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.

<sup>22</sup> C. Huetz de Lempis, *Géographie du commerce de Bordeaux...*, op. cit., p. 537.

<sup>23</sup> Guy Binot, *Histoire de Royan et de la presqu'île d'Arvert*, Paris, Croît Vif, 1994, p. 171.

<sup>24</sup> C. Huetz de Lempis, *Géographie du commerce de Bordeaux...*, op. cit., p. 539.

<sup>25</sup> Thierry Sauzeau, *Les Gens de mer de la Seudre (milieu XVIII<sup>e</sup>-milieu XIX<sup>e</sup> siècle)*, thèse de doctorat en histoire, Université de Poitiers, 2002, p. 146.

<sup>26</sup> 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 rochefortais<sup>27</sup>. 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'unités<sup>28</sup>. L'amont ressortait du quartier de Saintes. Avec un armement établi entre 50 et 70 unités au XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>29</sup>, 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 gabares<sup>30</sup>. Plus au nord, l'île de Ré dénombrait 70 à 80 barques, basées à Saint-Martin plus qu'à La Flotte<sup>31</sup>. Quant à la flotte rochelaise, elle se concentrait sur les grosses unités et ne comptait pas plus de 20 à 30 barques<sup>32</sup>. Marans, quoique port de rupture de charge sur la Sèvre Niortaise, disposait d'une flottille encore plus réduite : une dizaine d'entreprises tout au plus<sup>33</sup>. 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<sup>e</sup> siècle<sup>34</sup>. 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<sup>e</sup> siècle (1780-1789)*, mémoire de maîtrise, Université de Poitiers, 1970, *op. cit.*, p. 39.

28 Au XVIII<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> siècle », *Roccafortis, Bull. de la Société de Géographie de Rochefort*, 2<sup>e</sup> série, t. IV, n° 6, 2<sup>e</sup> semestre 1980.

31 Albert-Michel Luc, *Les Gens de mer de l'île de Ré au XVIII<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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 Bourgneuf<sup>35</sup>) n'armait pas plus de 40 à 60 unités au XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>36</sup>.

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 Rochefort<sup>37</sup>. 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 %) <sup>38</sup>. Les « Charentais » n'arrivaient qu'en troisième position (9 %), devant les hommes de l'île d'Yeu (3,5 %) <sup>39</sup>. 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<sup>e</sup> 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 Retureau, *Les Gens de mer du pays d'Olonne au XVIII<sup>e</sup> siècle*, mémoire de maîtrise., multigr., Université de Nantes, 1996, et autant en 1820 selon le même auteur : voir « La Chaume, XIX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles) », *Bulletin de la Société d'Émulation de la Vendée*, n° 3, p. 187-254.

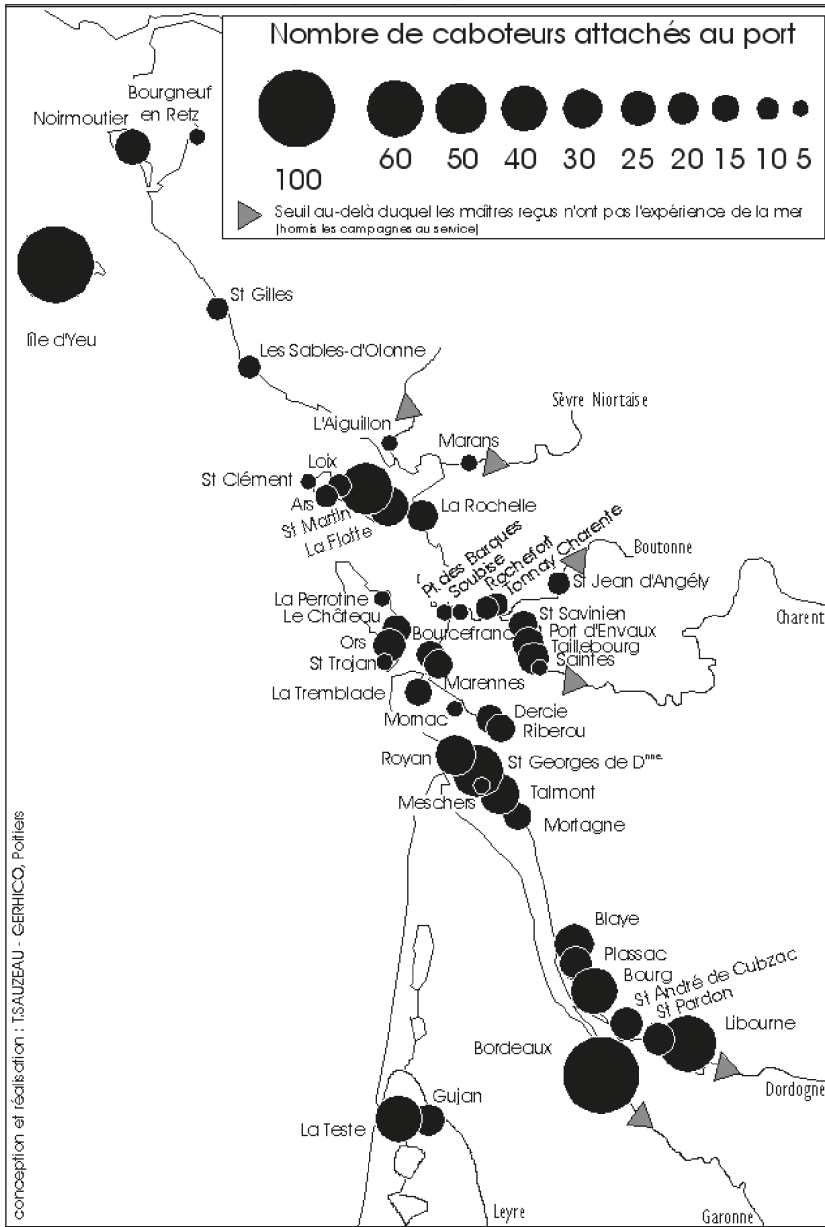
36 Estimation après avoir soustrait les 200 unités de l'île d'Yeu (1715) des 246 barques, chaloupes et bateaux marchands recensés dans le département des Sables (Arch. nat. Marine, G 11 ter, cité par C. Huetz de Lempis, *Géographie du commerce de Bordeaux...*, *op. cit.*, p. 547).

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 Lempis, *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 Lempis, *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<sup>e</sup> 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 »<sup>40</sup> : 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 réduite<sup>41</sup>. La route principale des caboteurs traversait le golfe de Gascogne à destination de la Bretagne-Sud<sup>42</sup>. 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 anecdotiques<sup>43</sup>. 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 Lempis, *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 Lempis, 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 continent<sup>44</sup>. Absentes des papiers d'Ancien Régime, les cargaisons d'huîtres vertes d'Arvert transitaient aussi par Royan<sup>45</sup>. Les maîtres qui franchissaient Maumusson, n'étendaient leurs relations commerciales charentaises qu'avec la Seudre voisine (20 %) et Rochefort (10 %) <sup>46</sup>. Clairement dans l'orbite bordelaise<sup>47</sup>, 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 Bordeaux<sup>48</sup> 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<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles) », *Revue Historique du Centre-Ouest*, t. II, 2<sup>e</sup> semestre 2005, p. 321-368.

46 Merci pour ses premiers résultats à Alexandre Branchu, *Les Gens de mer de Royan au début du XIX<sup>e</sup> 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 Dunkerque<sup>49</sup>. Ce recours à un cabotage interparoissial<sup>50</sup> 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 Bordeaux<sup>51</sup>. 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-commerce<sup>52</sup> 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 %).

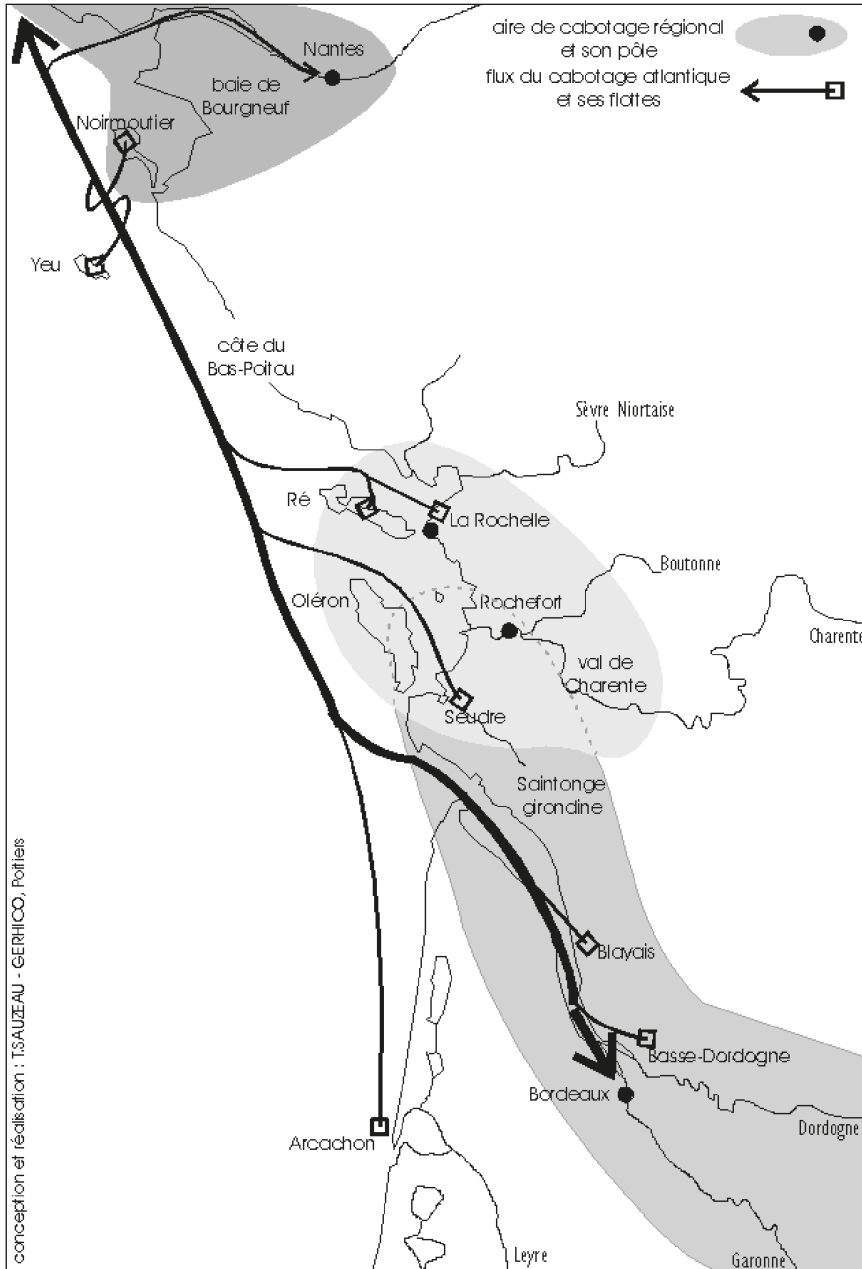
49 T. Sauzeau, *Les Marins de la Seudre (xviii<sup>e</sup>-xix<sup>e</sup> siècles)*, La Crèche, Geste, coll. Pays d'histoire, 2005, p. 17-18.

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<sup>e</sup> siècle.

52 Voir notre synthèse : « Rochefort et l'Amérique (xvii<sup>e</sup>-xviii<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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 »<sup>53</sup>. 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,<sup>54</sup> 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 atlantique<sup>55</sup>. 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 ogien<sup>56</sup>. 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 diversifié<sup>57</sup>.

Fort d'un millier de barques, le cabotage du Centre-Ouest français au XVIII<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> Congrès du Comité des Travaux Historiques et Scientifiques*, Nantes, 1999, p. 120 à 129.

55 B. Michon, *L'Aire portuaire de Nantes aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> siècle s'éloignait peu du modèle sud-breton : la majorité des barques jaugeaient 15 à 30 tonneaux<sup>58</sup>. 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 »<sup>59</sup>. 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 économique<sup>60</sup>, 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.

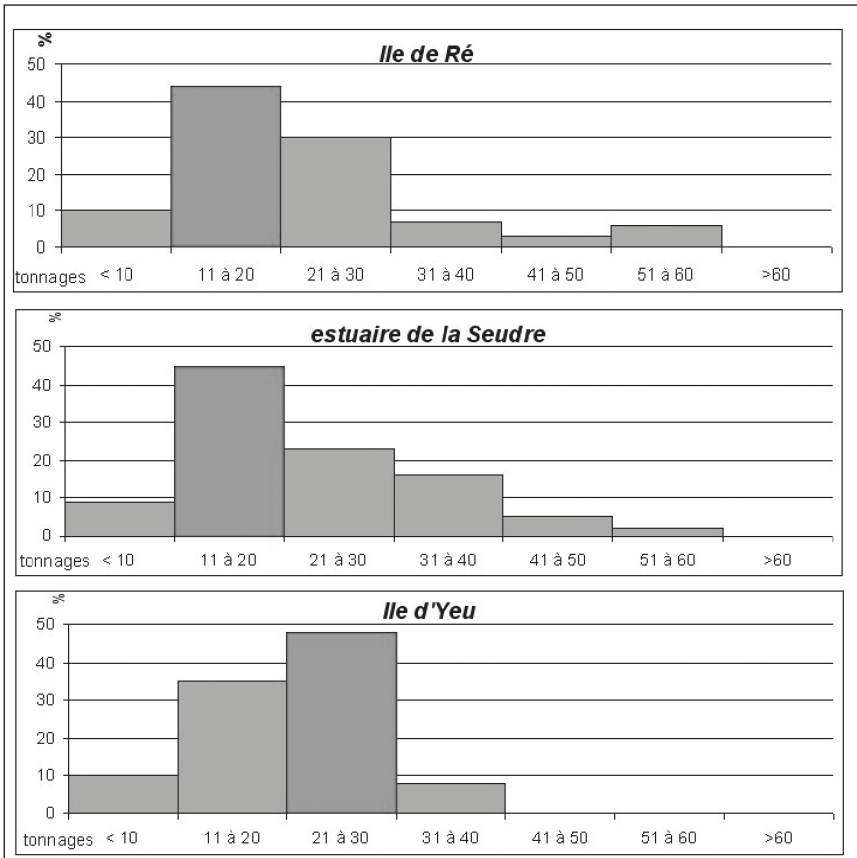
59 G. Le Bouëdec, « L'État et le cabotage en France et en Europe... », art. cit., p. 393.

60 Marcel Delafosse et Claude Laveau, *Le Commerce du sel de Brouage (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> 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 tx<sup>61</sup>, 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 enclenché<sup>62</sup>. À Blaye, la barre des 30 tx., qui faisait figure de plafond en 1740, était dépassée par la moitié de la flotte vers 1755<sup>63</sup>.

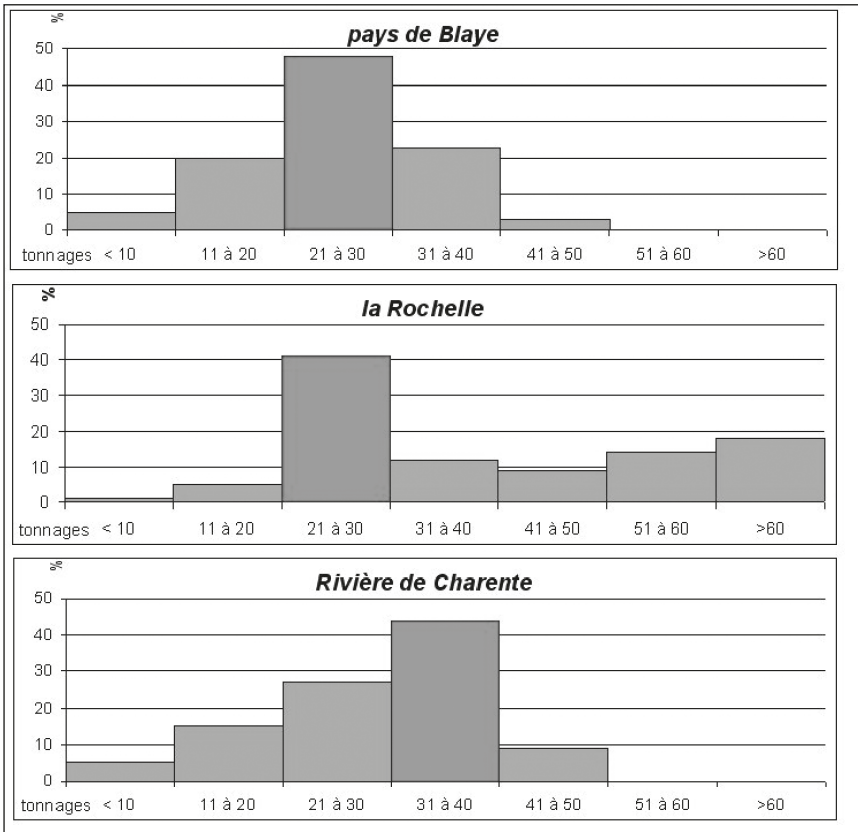
Figure 3. Répartition des tonnages de six flottes de cabotage au XVIII<sup>e</sup> siècle  
(en tonneaux)



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<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> 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 tx<sup>64</sup>. 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<sup>e</sup> siècle : 20 tx vers 1720, 37 en 1745 et 45 en 1785<sup>65</sup>. Là, comme à La Rochelle ou sur le fleuve Charente, à la manière des gabarriers de Dordogne<sup>66</sup>, 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<sup>e</sup> 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 moitié<sup>67</sup>. Dans des proportions variables, trois types de profils se dégagent. Dominant sur l'île d'Yeu<sup>68</sup>, en Seudre<sup>69</sup> ou à Blaye<sup>70</sup>, 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 taille<sup>71</sup>. À la Flotte ou à Saint-Martin-de-Ré, ils se révélaient cinq fois plus nombreux que les maîtres<sup>72</sup> 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'armement<sup>73</sup>. 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 Marine<sup>74</sup>. 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 mari<sup>75</sup>. 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 Blaye<sup>76</sup> et à Libourne<sup>77</sup>, 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<sup>e</sup> 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 »<sup>78</sup>.

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,

<sup>76</sup> A. Contis, « Gens de mer du quartier de Blaye... », art. cit., p. 64.

<sup>77</sup> A.-M. Cocula-Vaillières, *Un fleuve et des hommes...*, op. cit., p. 274.

<sup>78</sup> 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 visité<sup>79</sup>. 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'Olonne<sup>80</sup>. 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 vision<sup>81</sup>.

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 1740<sup>82</sup>. 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<sup>e</sup> 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 Bordeaux<sup>83</sup>. Quant aux autres flottes de cabotage, leur évolution ne fut-elle pas une conséquence logique du processus de concentration capitaliste, observé ici ou là depuis le tournant du siècle<sup>84</sup> ?

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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> 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 quais<sup>85</sup>. 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 mer<sup>86</sup>. 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<sup>e</sup> 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 mois<sup>87</sup>. 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

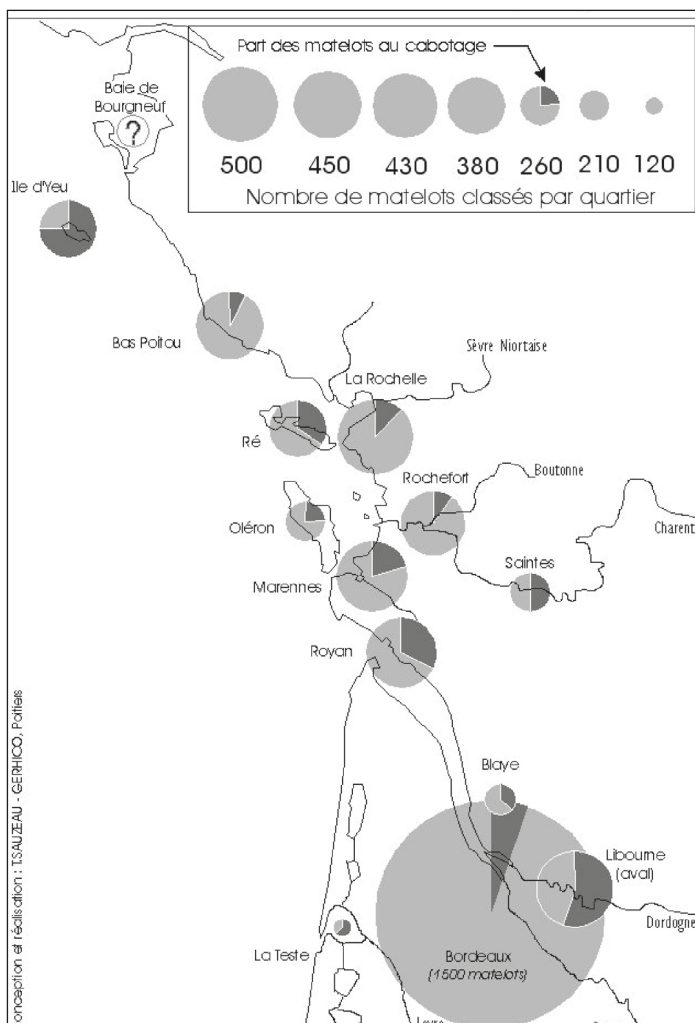
85 Outre nos propres travaux sur la Seudre, on lira avec intérêt Murielle Bouyer, *Les Gens de la rivière de Loire : étude d'un bassin de main-d'œuvre du commerce nantais au XVIII<sup>e</sup> siècle*, thèse de doctorat d'histoire, Université de Nantes, 2004.

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 »<sup>88</sup>, 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<sup>e</sup> siècle)



<sup>88</sup> 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 Libourne<sup>89</sup> 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

<sup>89</sup> 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 1783<sup>90</sup>. 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 Saintongais.

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 mousques, 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> siècle, en dépit de cadres artisanaux, le cabotage disposait d'atouts pour exploiter la révolution des transports du XIX<sup>e</sup> 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.