

Revue d'histoire maritime



29

Le ballast :
pratiques et conséquences

Marzağalli – 979-10-231-2387-6

Revue
d'histoire
maritime

Dirigée par
Olivier Chaline,
& Sylviane Llinares

n° 29
Le ballast :
pratiques et
conséquences

Mathias Tranchant

Pour tenir la mer, un bateau doit être lesté. Mais ce que l'on dépose dans la cale à cette fin a bien peu attiré l'attention des historiens, à la différence des marchandises transportées. C'est donc cette thématique largement inédite qui est abordée dans le numéro de la *Revue d'histoire maritime*.

Les mots, en désignant le lest dans ce qu'il a de concret et pesant, font saisir à la fois ce qui est indispensable en toutes circonstances et ce qui est variable selon le chargement, ce qui ne bougera plus et ce qu'on pourra, au contraire, déplacer d'une partie à l'autre de la coque. Selon le voyage, la quantité de lest n'est pas la même. Grande est la diversité des pratiques que révèlent aussi bien les fouilles archéologiques que les textes juridiques. Quels produits va-t-on charger ? pierres de taille variée, gueuses de fer, canons usagés, etc. Où les déposer à bord ? Selon quels plans ? Qu'en faire quand on n'en a plus besoin ?

Autant de questions qui nous conduisent aussi bien vers la stabilité du navire que vers les havres et chenaux que les délestages obstruent, vers la fiscalité portuaire que vers les navigations.

Depuis plus de vingt ans, la *Revue d'histoire maritime* met en lumière la recherche des historiens du monde entier sur l'histoire des relations que les hommes ont entretenues, siècle après siècle, avec les mers et les océans.

25€

979-10-231-0670-1

sup.sorbonne-université.fr

Image de couverture : Anonyme, *Navires dans le port d'Alger, 1857-1853*,
image stéréoscopique sur papier albuminé, Amsterdam, Rijksmuseum / CCO 1.0.
Graphisme : Atelier Papier



temos CNRS
temps · mondes · sociétés · UMR 9016



Revue d'histoire maritime

29

**Le ballast :
pratiques et conséquences**

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

© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN PAPIER : 979-10-231-0670-1

PDF complet : 979-10-231-2380-7

Introduction – 979-10-231-2381-4

Martin & Nantet – 979-10-231-2382-1

Tranchant – 979-10-231-2383-8

Sauzeau – 979-10-231-2384-5

Gaurier – 979-10-231-2385-2

Guibert – 979-10-231-2386-9

Marzagalli – 979-10-231-2387-6

Varia. Pouly – 979-10-231-2388-3

Varia. Mariet – 979-10-231-2389-0

Varia. Schneider – 979-10-231-2390-6

Chroniques. du Boullay & Drémeaux – 979-10-231-2391-3

Chroniques. Retureau – 979-10-231-2392-0

Chroniques. Le Bouedec – 979-10-231-2393-7

Comptes rendus – 979-10-231-2394-4

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris),
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

<https://sup.sorbonne-universite.fr>

Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (28) était consacré à « Sortir de la guerre sur mer ».
Le prochain numéro (30) aura pour thème « La Police des ports ».

Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Mathias Tranchant, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, Louis Sicking.

Secrétariat de rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier est à adresser à
Olivier Chaline
Sorbonne université
1 rue Victor Cousin
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à
Caroline Le Mao
université Bordeaux-Montaigne
UFR d'Histoire
33607 PESSAC cedex

Sommaire

Éditorial	6
-----------------	---

LE BALLAST : PRATIQUES ET CONSÉQUENCES

Introduction	11
Mathias Tranchant	
Le lest : éléments de terminologie à l'usage des archéologues	15
Guillaume Martins & Emmanuel Nantet	
La gestion du lest dans les ports de la France atlantique à la fin du Moyen Âge	31
Mathias Tranchant	
Le délestage dans la mer des Pertuis charentais (xvi ^e -xix ^e siècle)	49
Thierry Sauzeau	
Ballast, lestage et délestage dans l'ordonnance de la marine d'août 1681	63
Dominique Gaurier	
Lest et pratiques de lestage sur les navires à destination des Antilles : état des lieux et perspectives de recherche en histoire et en archéologie maritimes (fin xvii ^e -début xix ^e siècle)	77
Jean-Sébastien Guibert	
La part du lest dans la navigation dans la France à la veille de la Révolution française. Quelques aperçus à partir de la base de données Navigocorpus	103
Silvia Marzagalli	

VARIA

- Entre l'Écosse et la France, Antoine-Vincent Walsh, un armateur jacobite au service de deux rois(1745-1746)117
Étienne Pouly
- De l'Atlantique aux mers de Chine :Rochefort, port impérial au XIX^e siècle(1793-1913)135
Vincent Mariet
- Les paquebots de la Compagnie générale transatlantique, des vecteurs de diffusion outre-Atlantique du modèle gastronomique français149
Jean-Baptiste Schneider

CHRONIQUES

- Nouvelles perspectives sur les archives de French Lines & Compagnies195
Marie-Anne du Boullay & François Drémeaux
- Position de thèse. Sociétés littorales, gens de mer et activités maritimes dans un port en mutation. L'exemple des Sables-d'Olonne (1747-1866).....207
Hervé Retureau
- Hommage à André Lespagnol.....218
Gérard le Bouëdec

COMPTES RENDUS

- Comptes rendus.....221

Le ballast : pratiques et conséquences

LA PART DU LEST DANS LA NAVIGATION DANS
LA FRANCE À LA VEILLE DE LA RÉVOLUTION FRANÇAISE.
QUELQUES APERÇUS À PARTIR DE LA BASE DE DONNÉES
NAVIGOCORPUS

Silvia Marzagalli
Université de Nice Sophia-Antipolis, EA 1193 CMMC

Cet article propose une première analyse de la part de la navigation sur lest en France à la veille de la Révolution. Elle participe à une étude plus large en cours visant à mieux comprendre les logiques de navigation sous l'Ancien Régime et les facteurs qui ont pu favoriser l'inscription d'un port dans des réseaux locaux, régionaux, nationaux, et internationaux. Si l'on souscrit à l'affirmation de Richard Unger que la navigation a été le secteur décisif de la croissance européenne d'Ancien Régime, l'étude des dynamiques qui ont pu favoriser l'essor d'un port ou contribuer à organiser la structure d'un complexe portuaire devient fondamentale¹. Or, la part de la navigation sur lest a dû être l'un des éléments déterminant ces logiques : on peut en effet supposer que le fait que les navires puissent aller et venir avec une cargaison plutôt qu'à vide a une incidence sur les coûts de transport. La connaissance du poids des départs et des arrivées sur lest, qui traduit la capacité du marché urbain et de son hinterland de soutenir l'offre et la demande, fournirait également un indice précieux pour établir des typologies portuaires.

L'enquête, on s'en doute, est fortement affectée par l'état documentaire. Certes, l'ordonnance de la Marine de 1681, Livre IV (« De la police des ports, côtes, rades et rivages de la mer ») prescrit à l'article 1 du Titre IV (« Du lestage et délestage) que « Tous capitaines ou maîtres de navires venant de la mer seront tenus, en faisant leur rapport aux officiers de l'amirauté, de déclarer la quantité de lest qu'ils auront dans leur bord, à peine de vingt livres d'amende ». Ces rapports constitueraient une source de toute première qualité pour l'étude du lest, mais quand bien même il serait possible d'en trouver, nous ne disposerions jamais d'une série complète, les fonds de l'Amirauté ayant connu un peu partout des destructions massives. Par ailleurs, ces rapports ne précisaient probablement

1 Richard W. Unger (dir.), *Shipping and Economic Growth 1350-1850*, Leide, Brill, 2011, p. 3-44.

pas la part du lest par rapport aux volumes chargés à bord, ce qui pour le type de recherche que nous envisageons, est une information cruciale.

L'ordonnance de la Marine ne fait pas état d'une quelconque redevance qui serait assortie à la déclaration obligatoire du lest, mais nous savons qu'un droit de lestage et délestage a été perçu au XVIII^e siècle au profit de l'Amiral². Pour les années 1780, les Archives Nationales conservent en effet le double des registres du droit de lestage et délestage de plusieurs ports compris dans les amirautés de La Rochelle, Marennes et Sables-d'Olonne, ainsi que pour Nantes³. Des bribes de comptabilités attestent la perception de ce droit aussi à Bordeaux, où l'on conserve dans la correspondance entre l'intendant et le ministre de la seconde moitié du XVIII^e siècle, « des comptes des droits de délestage et des états du produit du délestage tant sur les bâtiments français qu'étrangers entrés dans le port⁴ ». Ces registres des droits de lestage et délestage ne répertorient toutefois pas l'ensemble des navires qui fréquentent le port : ainsi, alors que le registre des congés d'Ars-en-Ré pour 1787 indique 381 navires sortis, celui du délestage n'en dénombre que 186⁵. Il serait fort souhaitable d'établir un répertoire des sources sur le lestage et délestage conservées au niveau départemental et de mieux comprendre les modalités de la perception de ce droit. Il semble toutefois d'ores et déjà, à partir des quelques sondages effectués, que nous ne disposons pas d'un nombre suffisant de registres pour permettre une étude à l'échelle nationale.

En dehors de l'amirauté, d'autres institutions se sont intéressées de près à la question du lestage et délestage. Les autorités municipales et l'intendant, en particulier, ont produit une documentation relativement abondante qui atteste leur intérêt certain pour cette question, surtout là où une mauvaise gestion risquait de compromettre la navigation fluviale ou maritime. Cette attention est prouvée, à titre d'exemple, par les « États des délestages ordonnés par les jurats de Bordeaux, avec la mention de l'emploi qui aurait été fait du lest, des noms des particuliers qui l'auraient fait et des endroits de la ville de Bordeaux où ces délestages auraient

2 Thierry Sauzeau a relevé la perception par des officiers royaux de cet ancien droit seigneurial en Saintonge dès le milieu du XVI^e siècle : Thierry Sauzeau, *L'archipel saintongeais : deux siècles d'histoire littorale et portuaire autour de la mer des Pertuis charentais (vers 1680-1860)*, HDR, mémoire inédit, Université de Poitiers, 2012, p. 33-35.

3 Christian Pfister a procédé, dans le cadre du programme ANR Navigocorpus (ANR-07-CORP-028) que j'ai coordonné de 2008 à 2011, à la confection d'un nouvel inventaire de la sous-série G/5 conservées aux Archives Nationales de France (désormais AN), qui est accessible en ligne : <http://navigocorpus.hypotheses.org/>. On y trouve les cotes des doubles des registres de lestage et délestage lorsque ceux-ci ont été envoyés à l'Amiral de France pour vérification.

4 Archives départementales de la Gironde (désormais AdG), C 1668, Correspondance de de Tourny, Dupré de Saint-Maur et de Néville, intendants de Bordeaux, avec les ministres Rouillé, de Vergennes, d'Ormesson, Joly de Fleury, le maréchal de Castries et le comte de Mont-Morin, 1751-1788. Il existe une documentation semblable pour d'autres années dans le fonds de l'intendance.

5 AN, G/5 40.

été opérés⁶ ». Mais si cette documentation permet des études fines au niveau local, elle se heurte pour les besoins de notre enquête à la même limite que les sources évoquées plus haut : elle ne couvre pas l'ensemble du territoire et ne permet pas une pesée globale de la navigation sur lest et de celle qui ne l'est pas.

Dans le cadre de cette analyse nous avons donc mis à profit une autre source, à savoir les registres des congés⁷. Le droit de congé, perçu au profit de l'Amiral de France, était dû par toute embarcation à la sortie d'un port français. Les principales exonérations concernaient les embarcations faisant un aller-retour à l'intérieur du ressort d'une même amirauté, qui ne payaient qu'un seul congé ; aussi, certains congés étaient valables pour plusieurs mois, voire un an entier (et même deux ans dans le cas des caravanes au Levant). Dans le cadre du programme ANR Navigocorpus, nous nous sommes efforcés de collecter les données relatives aux congés de l'ensemble des ports français pour l'année 1787. Nous disposons ainsi, pour la France métropolitaine, des données issues des registres des congés pour 93 ports, alors que nous connaissons le nombre de congés délivrés, sans avoir le détail nominatif de chaque navire, pour 62 autres ports dont les registres ont disparu. À regarder de plus près, la série est toutefois moins incomplète qu'elle ne le semble à première vue : nous avons le détail de quelque 31 670 congés sur un total d'environ 46 000 congés délivrés⁸. Les lacunes sont concentrées, pour l'essentiel, en Provence, en Languedoc et en Bretagne. Pour cette dernière province, seuls les congés de l'amirauté de Brest sont parvenus jusqu'à nous, alors que ceux des amirautés de Morlaix et de Vannes sont perdus, sauf pour le port de Lorient. Si les congés pour la Méditerranée sont donc largement lacunaires, le taux de couverture pour la façade atlantique et la Manche est très bon (>88 %).

Il y a toutefois un hic, et pas des moindres : les greffiers chargés de la perception du droit de congé n'ont pas systématiquement annoté la nature de la cargaison du navire sortant⁹. La pratique est courante dans le Roussillon, sur la façade

6 AdG, C 1672 (1757-1761).

7 Pour une description détaillée de cette source, voir Silvia Marzagalli et Christian Pfister, « Les pratiques administratives des amirautés du XVIII^e siècle : entre spécificité locale et uniformisation. L'exemple de la gestion des congés », *Revue d'histoire maritime*, n° 19, 2014, p. 259-280.

8 Les comptes-rendus transmis par les sièges de l'amirauté à l'Amiral de France (AN, G/5) permettent de connaître le total des congés délivrés même lorsque le registre nominatif des congés a été perdu. La seule véritable lacune repérée concerne l'amirauté de Caen, donc les ports de Bayeux, Caen et Port-en-Bessin, pour laquelle nous n'avons ni les comptes-rendus, ni les registres des congés. Les données de cette amirauté sont toutefois conservées pour 1786, année où ces trois ports ont délivré au total moins de 600 congés. Le chiffre de 46 000 est donc très proche de la réalité, à quelques centaines de congés près, pour ce qui concerne les ports métropolitains français.

9 Nous avons repéré plusieurs « familles » de registres. Voir Silvia Marzagalli et Christian Pfister, « Les pratiques administratives des amirautés... », art. cit.

atlantique (avec l'exception notable de La Rochelle et Nantes), et pour la plupart des ports bretons, mais bien plus sporadique dans la Manche, ce qui réduit la base sur laquelle repose cette analyse.

Nous nous focaliserons dans un premier temps sur les ports du Ponant, en écartant donc la Méditerranée, que nous apprécierons par la suite, et les deux seuls ports coloniaux dont on conserve les registres des congés, à savoir Cayenne et Saint-Pierre et Miquelon. Sur les 86 ports du Ponant dont les registres sont conservés, 65 indiquent les cargaisons de manière systématique ou presque.¹⁰ Nous disposons donc de l'indication de la cargaison à la sortie d'un port du Ponant pour un total de 18 183 sorties, ce qui représente 60 % environ du total des congés détaillés conservés pour cette aire, et 53 % du total des congés délivrés en 1787 si on prend en compte aussi les chiffres indiqués par les comptes-rendus pour les ports où les registres des congés ont disparu. On est loin de l'exhaustivité souhaitable, mais l'analyse nous semble néanmoins possible.

106

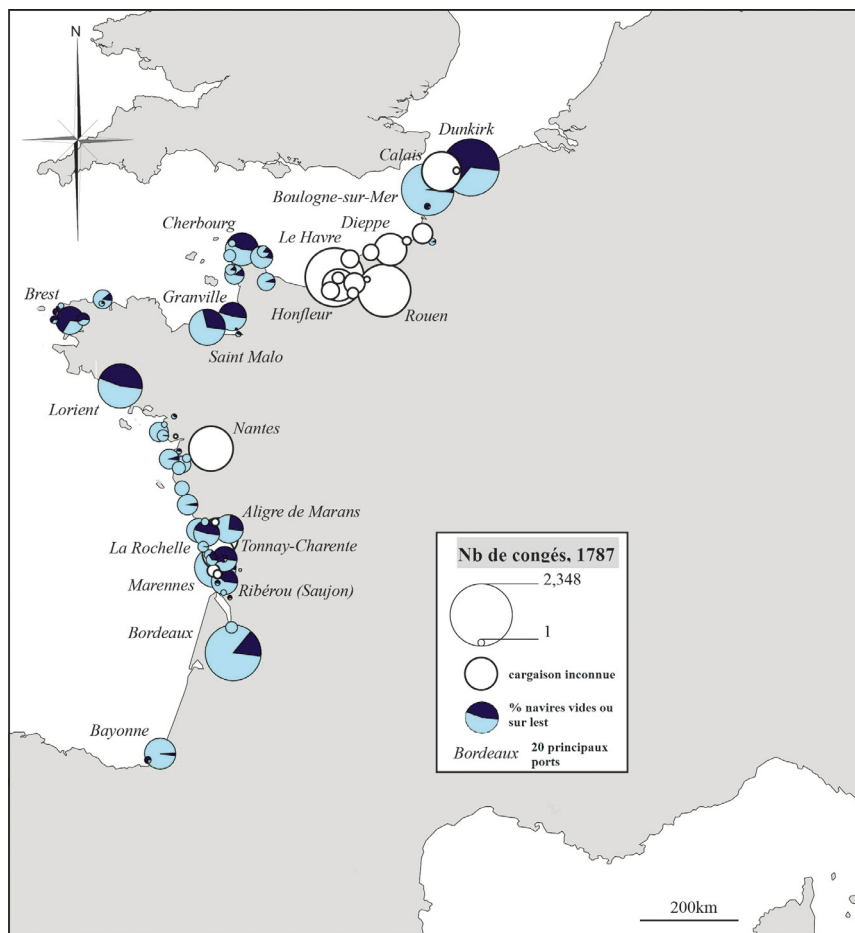
Parmi ces congés ponantais, nous avons relevé les mentions des navires sortant « sur lest » (avec ses variantes : « sur son lest », « au lest », « lesté de... »). D'autres congés indiquent que le navire sortait « à vide » (« à vuide », ou, à Dunkerque, à La Hougue et à Etaples, « en lège »). Nous nous sommes tout d'abord assuré que les deux mentions ne se recoupaient pas, au gré des usages lexicaux locaux, ce qui ne semble pas être le cas. Ainsi, la *Concorde* de La Flotte-en-Ré, de 56 tonneaux, retourne à son port d'attache avec du lest pris à Calais, mais sort le 11 juin 1787 « à vide » pour La Rochelle, tout comme le *Saint Vincent* de Podensac qui arrive avec du « lest en tuiles » depuis Bordeaux mais repart le 1^{er} septembre 1787 « à vide » pour La Tranche-sur-Mer. Le 16 août 1787 l'*Alexandre* de l'île de Ré, 70 tonneaux, arrivé de Cherbourg sur lest, repart pour Marennes, toujours sur lest¹¹. Le greffier semble donc bien faire la différence entre les deux termes. Il en va de même à Dunkerque, où 56 navires sortent sur lest contre 1 412 navires « en lège », dont deux sur trois sont de *smoggeleurs* transmanche qui déclarent se rendre... à Lisbonne!¹²

10 Nous avons retenu pour cette analyse les ports où la cargaison ou le but du voyage sont indiqués au moins pour 7 navires sur 10. Hormis Portsall (17 congés sur 23, soit 73,91%), le taux de couverture se situe entre 80% et 90% pour 5 ports, et dépasse 95% pour les 59 autres ports. La liste des 65 ports retenus se trouve en annexe.

11 Le registre de congé de La Flotte-en-Ré présente la particularité de préciser aussi le dernier port touché par le navire au moment où celui-ci obtient le congé suivant. AN, G/5 91, congés n° 8831, 8837 et 9036.

12 La fausse déclaration de ces navires de faible tonnage permet de se protéger vis-à-vis des autorités britanniques en cas de contrôle en mer. Il n'y a pas l'ombre d'un doute qu'il s'agisse de fausses déclarations : ces navires reviennent trois-quatre jours plus tard en déclarant de nouveau se rendre à Lisbonne, et il est absolument impossible d'effectuer un aller-retour dans ces délais.

La carte suivante permet de localiser les ports pour lesquels le registre des congés ne mentionne pas la cargaison (ici en blanc), et la part des navires qui sortent vides ou sur lest (en noir) dans les autres ports du Ponant pour lesquels nous disposons des registres. Elle permet aussi un premier aperçu de la capacité d'un port de fournir une cargaison à exporter.



Carte 1: Total des congés délivrés, avec la part des départs sur lest ou à vide, 1787

Parmi les 65 ports ponantais dont la cargaison est connue de manière systématique, 2 808 navires sortent sur lest, ce qui représente 15 % du total des congés et 16,6 % du total des tonnages partis de ces ports.

En nombre, les navires de pavillon français sur lest sont surreprésentés : ils constituent 81 % du total, alors que la part du pavillon français dans la navigation des 65 ports étudiés n'est que de 70,7 %. En tonnage, la part des navires français sur lest est plus proche de la moyenne générale : elle se situe à 61 % du tonnage total sur lest, contre 64,2 % pour l'ensemble du corpus. En

clair, cela indique que les bâtiments français sur lest sont surtout de bâtiments de petite taille. En effet, parmi les navires de 50 tonneaux ou moins sur lest, la part du pavillon français grimpe à 91 %, alors que sa part dans les congés de navires de cette catégorie, toute cargaison confondue, n'est que de 73,6 %¹³. La part des Français tombe en revanche à moins d'un quart du tonnage total des navires sortant sur lest lorsque les bâtiments sont de 200 tonneaux ou plus, alors que presque un navire sur deux de cette catégorie (45,1 %) navigue sous pavillon français. Les navires français, donc, sont plus susceptibles de sortir des ports ponantais avec une cargaison quand ils ont une taille plus importante.

La dispersion des tonnages des navires sur lest est considérable, comme le montre le tableau 1. Elle traduit assez fidèlement la structure de la navigation dans son ensemble, toute cargaison confondue, de nos 65 ports, dans laquelle 87 % du nombre et 51 % des tonnages sont le fait de navires de 100 tonneaux ou moins. Il n'y a donc pas de spécificité marquée dans la navigation sur lest en termes de tonnages.

108

Tableau 1. Tonnage des navires sortis en lest des ports du Ponant en 1787
(ports dont la cargaison à la sortie est connue)

Tonnage du navire	Nombre de navires	Pourcentage du total	Pourcentage cumulé	Pourcentage du tonnage total	Pourcentage du tonnage cumulé
1-20 tonneaux	823	29,5	29,5	6,1	6,1
21-50	1021	36,5	66,0	23,7	29,8
51-100	559	20,0	86,0	25,0	54,8
101-200	288	10,3	96,3	26,7	81,5
201-300	78	2,8	99,1	12,0	93,5
301-650	26	0,9	100	6,5	100

Source : www.navigocorpus.org. Le tonnage n'est pas indiqué dans quelques rares cas.
Un tonneau équivaut à 1,44 m³.

La nature du lest n'est indiquée de que manière sporadique : nous avons une indication chaque pour un lest « en barrique d'eau », « en bois », « en charbon de terre », « en tuiles », en « pierre de taille » et, moins attendu, « en sardines » ou encore « en sel ». Une soixantaine de ces navires prennent du lest pour aller faire la pêche aux moules ou au poisson frais, et le larguent probablement en mer une fois le poisson à bord¹⁴. Une vingtaine partent « à l'aventure » (depuis Brest et Landerneau) ou « pour trafiquer » (depuis Saint-Malo), ce qui désigne la recherche d'un fret dans la province. Nous avons donc l'indication d'une

¹³ Parmi les étrangers sortant sur de navires de 50 tonneaux ou moins, les Britanniques sont de loin les plus nombreux : ce sont essentiellement des embarcations britanniques qui effectuent du trafic transmanche, dont 49 petites embarcations se rendant à Jersey ou Guernesey.

¹⁴ Nous avons écarté ici le seul cas d'un navire prenant du lest à Port-Bail pour « faire la course aux fraudeurs », pour lequel on peut supposer que le lest reste à bord du navire.

destination pour 2 659 navires sortis sur lest depuis un port ponantais. Il est ainsi possible de prendre la mesure des destinations vers lesquelles on se dirige plus souvent sur lest : Bordeaux, Nantes et La Rochelle viennent en tête. À elles seules, ces trois destinations totalisent 24 % du nombre et 30 % du tonnage total des navires sortis sur lest depuis les ports ponantais étudiés. Nous avons ensuite pris la mesure de la part de la navigation sur lest sur l'ensemble de la navigation vers ces trois ports à partir des 65 ports ponantais étudiés, toute cargaison confondue (Tableau 2). Les résultats sont très proches entre eux : un peu plus d'un tiers du tonnage total qui s'achemine vers Bordeaux, La Rochelle et Nantes à partir des ports ponantais étudiés est sur lest. Comparé au poids global de la navigation sur lest pour l'ensemble des ports ponantais étudiés, ces trois ports attirent donc proportionnellement un plus grand nombre de navires sur lest, et ceux-ci sont plus grands que la moyenne.

Tableau 2. Principales destinations des navires sortis sur lest depuis les ports ponantais en 1787

Destination	Navires sur lest	Total de leur tonnage	Pourcentage des navires sur lest pour cette destination	Pourcentage des tonnages sur lest pour cette destination
Bordeaux	307	21172	28,6	36,8
Nantes	193	16201	24,3	36,9
La Rochelle	135	10374	16,1	35,6

Source : Sources : www.navigocorpus.org

Parmi ces trois ports, nous disposons de l'indication de la cargaison à la sortie uniquement pour Bordeaux, ce qui permet de comparer les flux en lest sortants et entrants. On constate ainsi aisément qu'on se dirige davantage sur lest vers Bordeaux qu'on n'en sort. Alors que seulement un navire sur six sort du port girondin avec du lest, ils sont 28,6 % à s'y diriger sur lest. Il convient néanmoins de rappeler que ce dernier chiffre ne porte que sur un sous-ensemble constitué par les ports français du Ponant pour lesquels nous disposons des congés indiquant la cargaison. Or, les navires qui arrivent à Bordeaux depuis les Antilles et l'Europe du Nord sont chargés. On retiendra donc juste que, dans ses relations avec la façade atlantique, Bordeaux et son arrière-pays fournissent davantage des cargaisons qu'ils n'en importent : on vient dans le port girondin pour se procurer du vin ou d'autres produits, alors qu'on n'a pas toujours quelque chose à y apporter. Dans le cas sans doute extrême de Brest, dont il faut approvisionner les arsenaux, Bordeaux envoie 90 navires dont seulement 2 sur lest, alors que 124 des 152 navires sortis de Brest pour Bordeaux sont sur lest. Dans la navigation entre Bordeaux et Dunkerque, le trajet sur lest reste en revanche une exception dans les deux sens : 1 seul navire sur les 48 sortant de la Garonne comme sur les 62 qui s'y rendent à partir de Dunkerque.

Avec 34 navires sortant sur lest, pour un total de 7 346 tonneaux, Newcastle est la principale destination étrangère pour nos ports ponantais. Philadelphie, qui vient en deuxième position, dépasse à peine un total de 2 000 tonneaux pour sept navires. Grand port charbonnier, Newcastle exporte bien plus qu'il n'importe. Trois autres navires y vont à vide, et seulement six prennent du sel ou des alcools au retour. Quant aux navires des États-Unis, ils peinent alors à trouver une cargaison de retour après avoir livré du tabac en France : parmi les 121 navires de pavillon américain sortis des ports ponantais en 1787, 30 (6 890 tonneaux) sont sur lest. Il faudra attendre les guerres révolutionnaires pour que, profitant de leur neutralité, les Américains arrivent bien plus nombreux en France et surtout, prennent en charge les exportations françaises pour l'étranger et les Antilles. Le départ sur lest deviendra alors exceptionnel¹⁵. Pour ces navigations de long cours, un retour sur lest est le signe d'un manque de complémentarité majeur entre les deux places.

110

Ces éléments sur les ports ponantais doivent être complétés avec l'analyse du mouvement portuaire du Levant. Comme évoqué plus haut, la plupart des registres des congés des ports méditerranéens ne sont malheureusement pas conservés.¹⁶ Nous disposons en effet seulement de ceux des ports du Roussillon (Collioure, Port-Vendres, Le Canet), de Corse (Ajaccio, Bastia, Calvi) et de Saint-Tropez, ces derniers collectés par Gilbert Buti à partir des sources départementales¹⁷. Les congés corses n'indiquent pas les cargaisons. Nous devons limiter donc l'analyse aux seuls ports du Roussillon et à Saint-Tropez. Sur un total de 842 congés, 218 sont sur lest, soit 25,9 % du nombre et 31,9 % du tonnage total sorti de ces ports, ce qui est nettement plus considérable que pour les ports ponantais. La proportion est un peu plus forte pour Collioure, où presque un navire sur trois sort sur lest, que pour Saint-Tropez (un navire sur quatre). La navigation dans les deux autres ports considérés est très faible.

Hormis 13 navires espagnols et un génois, ces navires sont tous français. Une petite dizaine transporte aussi des passagers, mais cela reste bien occasionnel. Aucun de ces navires ne dépasse les 300 tonneaux, contrairement à quelques-uns des navires ponantais. La structure générale est toutefois comparable : alors que les navires de 100 tonneaux au moins qui sortent des ports ponantais sur

15 Silvia Marzagalli, *Bordeaux et les États-Unis, 1776-1815 : politique et stratégies négociantes dans la genèse d'un réseau commercial*, Genève, Droz, 2015.

16 Pour un aperçu des données issues des comptes-rendus de l'Amirauté, voir Silvia Marzagalli et Christian Pfister, « La navigation des ports français en Méditerranée au XVIII^e siècle : premiers aperçus à partir d'une source inexploitée », *Cahiers de la Méditerranée*, n°83, décembre 2011, p. 273-295.

17 Archives départementales du Var, 7 B 10. Sur Saint-Tropez, voir Gilbert Buti, *Les chemins de la mer. Un petit port méditerranéen : Saint-Tropez (XVII^e-XVIII^e siècle)*, Rennes, PUR, 2010.

lest représentent 86 % des sorties sur lest et 54,8 % du tonnage total des navires sur lest, pour la Méditerranée ces chiffres sont de 89 % et 58,7 % respectivement (tableaux 1 et 3).

Tableau 3. Tonnage des navires sortis en lest des ports du Levant en 1787 (ports du Roussillon et Saint-Tropez)

Tonnage du navire	Nombre de navires	Pourcentage du total	Pourcentage cumulé	Pourcentage du tonnage total	Pourcentage du tonnage cumulé
1-20 tonneaux	98	45,0	45,0	10,6	10,6
21-50	58	26,6	71,6	20,8	31,4
51-100	38	17,4	89,0	27,3	58,7
101-200	21	9,6	98,6	33,0	91,7
201-300	2	1,4	100	8,3	100

Source : www.navigocorpus.org. Le tonnage n'est pas indiqué dans quelques rares cas.

Nous avons identifié, comme pour les ports ponantais, les principales destinations de ces navires partant sur lest, qui sont indiquées sur 208 congés. Le tableau 4 en résume les résultats. Ce qui ressort, c'est la très forte proportion de navires sur lest qui se dirigent vers Antibes et Narbonne. Pour le premier port, ces navires sortent tous de Saint-Tropez ; pour Narbonne, il s'agit également d'une navigation de proximité, au départ de Collioure et de Saint-Laurent de la Salanque.

Tableau 4. Principales destinations des navires sortis sur lest depuis les ports du Roussillon et Saint-Tropez en 1787

Destination	Navires sur lest	Total de leur tonnage	Pourcentage des navires sur lest pour cette destination	Pourcentage des tonnages sur lest pour cette destination
Antibes	33	383	78,6	75,2
Narbonne	32	1132	84,2	89,4
Sète	22	756	32,8	27,5

Source : www.navigocorpus.org

Le grand nombre des ports méditerranéens pour lesquels nous ne disposons pas d'informations sur les sorties nous empêche de pousser l'analyse plus loin et de dégager les logiques des navigations côtières en Méditerranée. Toutefois, pour ce qui est de la destination de Marseille, notre corpus présente un total de 15 navires s'y dirigeant sur lest, ce qui représente environ un navire sur 20. Il a été possible de vérifier que ce taux est conforme à ce qu'on retrouve aux entrées de Marseille, ce qui permet de conclure ici à une bonne représentativité des éléments issus des registres des congés.

Pour pallier les lacunes dans la documentation à la sortie en Méditerranée, nous avons en effet eu recours, dans le cadre du programme Navigocorpus, au registre établi par le Bureau de la Santé de Marseille, qui fournit le détail des cargaisons de 3 291 embarcations entrées dans le port phocéen

en 1787¹⁸. Seulement 128 navires y arrivent avec du lest, soit un peu moins de 4 % du total. Environ un navire en lest sur cinq transporte aussi de passagers (10 embarcations n'en ont qu'un seul, les 16 autres en ont six en moyenne¹⁹) La faible part des navires entrant sur lest ne saurait pas étonner : la ville phocéenne alimente une demande soutenue aussi bien en comestibles qu'en produits de toute sorte, y compris des matières premières nécessaires à son industrie (avec plus de 20 % des navires entrant avec de l'huile ou de la soude). C'est en revanche moins attendu de constater qu'un tiers des navires qui entrent à Marseille sur lest sont des Nordiques, dont 32 danois. Ces derniers arrivent à de rares exceptions d'un port ibérique, où ils ont de toute évidence déchargé leur cargaison avant de venir chercher un fret à Marseille. Loin d'indiquer une faiblesse du marché phocéen, cela révèle bien davantage la difficulté de trouver une cargaison dans la péninsule ibérique susceptible d'intéresser les marchés méditerranéens : sur un total de 29 navires arrivés à Marseille depuis le Portugal, 20 sont sur lest²⁰.

112

Ce premier aperçu de la navigation sur lest en France à la veille de la Révolution française requiert sans aucun doute des approfondissements ultérieurs, qui devront mobiliser aussi d'autres sources et mettre à profit les études existantes pour bien apprécier la signification des données quantitatives et saisir le rôle que le lest a pu jouer dans la configuration des trafics portuaires. Dans le cadre du programme ANR PORTIC (2019-2022), nous nous proposons par ailleurs de créer une interface d'interrogation en ligne des données collectées dans Navigocorpus²¹ qui devra permettre une consultation plus aisée et visuelle, *via* des cartes interactives, des éléments souhaités. L'interface permettra ainsi d'afficher immédiatement les destinations sur lest (ou pas) à partir d'un port ou d'un groupe de ports, ou encore les lieux de départ des navires sur lest qui arrivent dans un ou plusieurs ports sélectionnés, ce qui résulte difficile de présenter dans un texte écrit. Nous pensons que ces types d'outils facilitera grandement la compréhension des phénomènes à l'étude.

18 Archives départementales des Bouches-du-Rhône (désormais AdBR), 200 E 543. Les registres de la Santé ne mentionnent pas tout navire arrivé : une partie du cabotage y échappe. Nous allons prochainement intégrer à la base de données les registres du petit cabotage (AdBR 200 E 606 et 607), ce qui devrait permettre de parvenir à une vision exhaustive du trafic à l'entrée de Marseille en 1787.

19 D'autres cargaisons ne sont mentionnées que deux fois (huile pour l'une, fèves pour l'autre).

20 Sur la nature du commerce marseillais, voir l'étude de Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle*, 2 vol., Marseille, Institut Historique de Provence, 1973.

21 Le programme ANR PORTIC (ANR-18-CE38-0010), que je coordonne, réunit trois équipes : l'EA Centre de la Méditerranée Moderne et Contemporaine, l'UMR Littoral Environnement et Sociétés et le laboratoire Médialab à SciencesPo Paris. Il a été sélectionné dans le cadre du CES38 de l'ANR « La Révolution numérique : rapports aux savoirs et à la culture ».

En attendant, quelques éléments peuvent déjà être dégagés à partir de ce premier survol des données. Tout d'abord, la navigation en lest concerne les navires de toute taille. Sa part semble nettement plus forte dans les ports méditerranéens moyens et petits, mais cela méritera confirmation, car notre analyse repose sur un échantillon trop restreint. Aussi, nous trouvons une plus forte propension à des départs sur lest de petites embarcations sous pavillon français. Elles pourraient traduire des phénomènes, qui resteraient à approfondir, de complémentarité au sein des aires de navigation plus circonscrites. Enfin, les aperçus relatifs aux deux plus grands ports de l'époque – Bordeaux et Marseille – traduisent une typologie différenciée : Bordeaux alimente un trafic plus soutenu à l'exportation, du moins en volume, alors que Marseille, qui est le plus grand port français en termes du nombre de navires entrés et sortis – attire un plus grand nombre et une plus grande proportion de navires chargés. D'ici quelques années, on pourra souhaiter que ce chantier de recherche aura apporté une plus riche moisson de résultats qui nous permettra d'apprécier à sa juste mesure la part du lest dans la navigation des ports de France.

113

ANNEXE I. PORTS PONANTAIS ÉTUDIÉS

Il s'agit des ports dont les registres des congés indiquent la nature de la cargaison dans au moins 70 % des occurrences.

Source : AN, G/5 et Archives départementales du Morbihan, 10B 19 pour Lorient.

Abbeville	Etaples	Mesquer
Aber Ildut	Genets	Moricq
Aligre-de-Marans	Grandcamp	Mortagne
Argenton	Granville	Noirmoutier
Ars-en-Ré	Ile-de-Bouin	Omonville
Baie d'Authie	Isigny	Penpoul [Saint-Pol-de-Léon]
Barfleur	La Flotte-en-Ré	Port-Bail
Bayonne	La Hougue	Portsall
Beauvoir-sur-Mer	La Perrotine	Ribérou [Saujon]
Blaye	La Teste-de-Buch	Roche-Bernard
Bordeaux	La Tranche-sur-Mer	Rochefort
Boulogne-sur-Mer	Landerneau	Roscoff
Bourg-sur-Gironde	Le Château-d'Oléron	Royan
Bourgneuf	Le Conquet	Saint-Denis-d'Oléron
Brest	Le Croisic	Saint-Gilles-sur-Vie
Champagné-sur-Marais	Le Crotoy	Saint-Jean-de-Luz
Chausey	Le Passage-Saint-Jean	Saint-Malo
Cherbourg	Le Pornic	Saint-Martin-de-Ré
Courtils	Le Pouliguen	Socoa [Ciboure]
Dielette	Les Sables-d'Olonne	Soubise
Dunkerque	Lorient	Talmont-Saint-Hilaire
Esnandes	Marennes	

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<http://sup.sorbonne-universite.fr/>

La Real Armada

La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle

Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine

1763-1783

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

La Maritimisation du monde

de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe

du XVI^e siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalocratie

Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

1798-1800

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-XX^e siècle

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au XIX^e siècle

Bruno Marnot

Les Huguenots et l'Atlantique
Pour Dieu, la Cause ou les Affaires
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)
Préface de Jean-Pierre Poussou

Négociants et marchands de Bordeaux
De la guerre d'Amérique à la Restauration
1780-1830

Philippe Gardey
Préface de Jean-Pierre Poussou

La Compagnie du Canal de Suez
Une concession française en Égypte
1888-1956

Caroline Piquet

Les Villes balnéaires d'Europe occidentale
du XVIII^e siècle à nos jours
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

Les Messageries maritimes
L'essor d'une grande compagnie de navigation française
1851-1894

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane
1745-1805

Robert Larin

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

La Mer, la France et l'Amérique latine
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

Sous la mer
Le sixième continent
Christian Buchet (dir.)

Les Galères au musée de la Marine
Voyage à travers le monde particulier des galères
Renée Burlet

La Grande Maîtresse, nef de François I^{er}
Recherches et documents d'archives
Max Guérout & Bernard Liou

À la mer comme au ciel
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000

Les Marines de guerre européennes

XVII^e-XVIII^e siècles

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres

Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).

Épisode de la vie scientifique du XVII^e siècle

Jean Mascart

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*