

Revue d'histoire maritime

22
23

Varia. Édouard Delobette – 979-10-231-1388-4

L'Économie
de la guerre navale,
de l'Antiquité au ^{xx}e siècle



Revue
d'histoire
maritime

Dirigée par
Olivier Charline,
Gérard Le Bouëdec
& Jean-Pierre Poussou

n° 22 - 23
L'Économie
de la guerre navale,
de l'Antiquité
au xx^e siècle

David Plouviez (dir.)

Depuis la parution en 1989 du célèbre ouvrage de John Brewer, *The Sineus of Power*, l'analyse de l'économie de la guerre navale est très présente chez les historiens britanniques. À travers ce numéro double, la *Revue d'histoire maritime* souhaite qu'elle prenne bonne place dans l'historiographie française. Le dossier présente ainsi tour à tour comment la piraterie de l'époque hellénistique doit être comprise comme une activité de prédation maritime et non pas seulement analysée en termes de guerre sur mer, quelles contraintes financières et quels enjeux politico-économiques ont présidé à l'activité navale fatimide en Égypte, ou bien encore comment le Parlement français, au début de la Troisième République, n'a cessé de chercher à imposer à la Marine son contrôle, notamment financier, par l'intermédiaire des budgets.

Six études, qui accompagnent le dossier, composent la rubrique *Varia* : les marins hollandais et la navigation en Méditerranée au xviii^e siècle ; la Méditerranée des chansons de marins de l'Europe du Nord-Ouest à l'époque moderne ; les officiers de marine britanniques et la Méditerranée au xix^e siècle : un regard intime et singulier ; naviguer en Normandie littorale vers 1660 ; de l'Ancien Régime au Premier Empire : les officiers et les équipages de la marine militaire française ; la Grande Guerre sur mer : la Marine et les marins en guerre.

Depuis 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.

Maquette de couverture : atelierpapier.fr

**Revue
d'histoire
maritime**

**22
23**

**L'Économie
de la guerre navale,
de l'Antiquité au xx^e siècle**

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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2017

© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN papier : 979-10-231-0568-1

PDF complet – 979-10-231-1371-6

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1372-3

Dossier. Introduction – 979-10-231-1373-0

Dossier. Jean-Marie Kowalski – 979-10-231-1374-7

Dossier. David Bramoullé – 979-10-231-1375-4

Dossier. Christophe Masson – 979-10-231-1376-1

Dossier. Isabelle Theiller – 979-10-231-1377-8

Dossier. Benjamin Darnel – 979-10-231-1378-5

Dossier. Augustín González Enciso – 979-10-231-1379-2

Dossier. Olivier Corre – 979-10-231-1380-8

Dossier. David Plouviez – 979-10-231-1381-5

Dossier. Patrick O'Brien – 979-10-231-1382-2

Dossier. Sébastien Nofficial – 979-10-231-1383-9

Dossier. Frédéric Staffroy – 979-10-231-1384-6

Varia. Thierry Allain – 979-10-231-1385-3

Varia. Youenn Le Prat – 979-10-231-1386-0

Varia. Patrick Louvier – 979-10-231-1387-7

Varia. Édouard Delobette – 979-10-231-1388-4

Varia. André Zysberg – 979-10-231-1389-1

Varia. Tristan Lecoq – 979-10-231-1390-7

Chroniques. Caroline Mougne – 979-10-231-1391-4

Chroniques. Thomas Vaisset – 979-10-231-1392-1

Comptes-rendus – 979-10-231-1393-8

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois (Issigeac),
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

sup.sorbonne-universite.fr

**Revue dirigée par Olivier Chaline,
Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou**

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 (21) était consacré aux *Nouveaux enjeux de l'archéologie sous-marine*.

Le prochain numéro (24) portera sur *La Gestion et l'exploitation des ressources de la mer de l'époque moderne à nos jours*.

Comité scientifique international

Nicholas Rodger (All Souls Oxford College), Pieter C. Emmer (Leyde), Manuel Bustos Rodriguez (Cadix), Miguel-Angel De Marco (Buenos Aires)

Comité éditorial

Martine Acerra, Dominique Barjot, Christian Buchet, Gilbert Buti, commissaire général Vincent Campredon, Amiral Jacques Chatel, Patrick Geistdoerfer, Philippe Haudrière, Philippe Hroděj, Christian Huetz de Lempis, Gérard Le Bouëdec, Henri Legohérel, Jean-Louis Lenhof, Bruno Marnot, Silvia Marzagalli, Olivier Pétré-Grenouilleau, Mathias Tranchant, Michel Vergé-Franceschi, Patrick Villiers, André Zysberg

Secrétariat de rédaction

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

Le courrier et les ouvrages à recenser sont à adresser à :

Revue d'histoire maritime
Fédération d'histoire et d'archéologie maritimes
Sorbonne université
1 rue Victor Cousin
F-75230 Paris cedex 05

SOMMAIRE

Éditorial

Jean-Pierre Poussou	9
---------------------------	---

I. DOSSIER

L'ÉCONOMIE DE LA GUERRE NAVALE, DE L'ANTIQUITÉ AU XIX^e SIÈCLE

Introduction

David Plouviez	17
----------------------	----

Économie des activités de prédation maritime à l'époque hellénistique

Jean-Marie Kowalski	27
---------------------------	----

Financer l'activité navale fatimide en Égypte (973-1171) : contraintes financières et enjeux politico-économiques

David Bramoullé	43
-----------------------	----

Financer les flottes de guerre : Administrations et usages français en Italie à l'époque du Grand Schisme d'Occident

Christophe Masson	63
-------------------------	----

Les salaires des ouvriers de marine au Clos des Galées de Rouen, chantier naval du roi au xiv^e siècle

Isabelle Theiller	77
-------------------------	----

Anatomie financière d'une défaite navale : coûts d'exploitation et gestion budgétaire de la Marine de Louis XIV pendant la guerre de Succession d'Espagne (1701-1714)

Benjamin Darnell	95
------------------------	----

Mobilisation des ressources de guerre et logistique navale en Espagne (1717-1733)

Augustín González Enciso	117
--------------------------------	-----

Les fournisseurs locaux de l'arsenal de Brest au xviii^e siècle

Olivier Corre	137
---------------------	-----

Entre « l'État et le marché » : La fonderie de cuivre de Romilly-sur-Andelle et la Marine française, 1780-1823

David Plouviez	157
----------------------	-----

La puissance navale et la précoce industrialisation de l'économie de l'île de Grande-Bretagne, de l'époque de Cromwell au triomphe de Nelson

Patrick O'Brien	175
-----------------------	-----

Le Parlement français et le coût de sa flotte de guerre 1871-1914 Sébastien Nofficial	195
Défense des bases navales et crises économiques :Le Parlement au soutien de la Marine (1919-1931) Frédéric Saffroy.....	213

II

VARIA

Retour d'expérience maritimeLes marins hollandais et la navigation en Méditerranée au XVIII ^e siècle Thierry Allain	235
« Moi je distingue une galère/Au pavillon sicilien » La Méditerranée des chansons de marins de l'Europe du Nord-Ouest (France, îles Britanniques) à l'époque moderne Youenn Le Prat	253
Les officiers de marine britanniques et la Méditerranée au XIX ^e siècle : un regard intime et singulier ? Patrick Louvier	277
Naviguer en Normandie littorale vers 1660 Édouard Delobette	303
De l'Ancien Régime au Premier Empire:Les officiers et les équipages de la marine militaire française André Zysberg	345
La Grande Guerre sur mer. La Marine et les marins en guerre Tristan Lecoq	369

III

CHRONIQUES

Mémoires de masters, thèses et habilitations en histoire maritime soutenus en 2015	405
Exploitation et utilisation des invertébrés marins durant la protohistoire sur le territoire continental et littoral Manche-Atlantique français Caroline Mougne	409
L'Amiral Georges Thierry d'Argenlieu. La mer, la foi, la France Thomas Vaisset.....	415

IV
COMPTES RENDUS

Paolo Calcagno, <i>Savona, porto di Piemonte. L'economia della città e del suo territorio dal quattrocento alla grande guerra</i>	425
David Plouviez, <i>La Marine française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle</i>	427
Jacques Péret, <i>Capitaine Rochelais. Joseph Micheau. Négrier, corsaire et marin de la République (1751-1821)</i>	431
Bernard Costagliola, <i>Darlan. La collaboration à tout prix</i>	434
Christian Borde et Éric Roulet (dir.), <i>Les Journaux de bord, XIV^e-XX^e siècle</i>	436

Varia

Édouard Delobette

Chercheur associé au CRHQ, université de Caen

Tout le fondement et la cause de toutes les richesses de l'Europe sont le blé, le vin, le sel et la toile.

Pierre Le Pesant de Boisguillebert,
*Détail de la France sous le règne présent*¹.

L'historiographie des petits ports et havres du royaume de France sous l'Ancien Régime retient désormais l'attention des chercheurs². Cet indéniable intérêt est suscité par la question plus générale de l'emprise monarchique accrue sur les littoraux au cours de l'époque moderne³. Les historiens des façades atlantique et méditerranéenne ont été les premiers à orienter la recherche scientifique dans cette voie, notamment pour la question des échanges au cabotage demeurée encore mal connue ou sous-estimée pour certaines périodes⁴.

- 1 Cité par Pierre Dockès, *L'Espace dans la pensée économique du XVI^e au XVIII^e siècle*, Paris, Flammarion, coll. « Nouvelle bibliothèque scientifique », 1969, p. 179.
- 2 Gérard Le Bouëdec, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique (1690-1790)*, Paris, Armand Colin, 1997 ; André Zysberg, « La soumission du rivage aux volontés de l'État royal », dans Martine Acerra, Jean-Pierre Poussou, Michel Vergé-Franceschi et André Zysberg (dir.), *État, Marine et Société. Hommage à Jean Meyer*, Paris, PUPS, 1995, p. 439-455 ; Gérard Le Bouëdec et Sylviane Llinarès, « Le port comme lieu de conflit d'autorité (XVI^e-XIX^e siècles) », *Les Cahiers du CRHQ*, n° 1, en ligne, disponible à l'adresse : <http://www.unicaen.fr/mrsh/crhq/cahiers/page-article.php?num=311&ch=6>, mis en ligne le 5 janvier 2009, consulté le 27 mars 2017 : « Le XVII^e siècle constitue un tournant. Le nouveau discours sur le littoral est sans ambiguïté : l'État doit le contrôler car il est en fait un espace stratégique comme frontière et comme point d'appui de sa politique de projection océanique qu'elle soit militaire ou marchande. Il en résulte une militarisation accrue du littoral, certes à travers les fortifications, mais, et c'est nouveau, avec de grands équipements militaires portuaires. D'ailleurs, le choix se porte sur des sites en eau profonde pour limiter les aménagements. Leur double dimension portuaire et industrielle pour la construction de flottes spécialisées de gros tonnages en fait des gros consommateurs d'espaces littoraux d'autant que ces créations parfois *ex-nihilo* s'accompagnent de créations urbaines. »
- 3 André Lespagnol, « État mercantiliste et littoral dans la France des XVII^e-XVIII^e siècles. Une première forme d'aménagement de l'espace littoral », dans Gérard Le Bouëdec et François Chappé (dir.), *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle*, Rennes, PUR, 2000, p. 349-358.
- 4 Lucien Bély (dir.), s. v. « Cabotage », *Dictionnaire de l'Ancien Régime*, Paris, PUF, 4^e éd., 2010, p. 190 ; Gilbert Buti (dir.), *Rives méditerranéennes*, n° 13, « Cabotage et réseaux portuaires

Grande province maritime, la Normandie ne pouvait être en reste. Certes, les petits ports et havres normands contribuent peu en valeur à la production de la richesse française au XVII^e siècle, période qui nous intéresse tout particulièrement ici. Mais de ce peu de choses à l'échelle macroéconomique, les communautés littorales et maritimes retirent toute leur subsistance, voire leur survie parfois, et c'est là un point essentiel de l'histoire socioéconomique et maritime des ports de la Manche⁵.

Le croisement de sources inédites avec des correspondances, des registres de l'amirauté du Havre, des ressources cartographiques diverses et des travaux publiés montre que les situations comme les fonctions portuaires sont très contrastées en Normandie littorale parce que le réseau de cabotage ou de bornage offre une structure fort complexe. La forte densité des pêches et des échanges côtiers, les variations économiques liées à leur activité comme leur complémentarité dans le tissu économique des généralités conduisent aussi l'État à intervenir par le biais de l'intendant.

304

DES FONCTIONS PORTUAIRES TRÈS CONTRASTÉES.

Les petits ports et havres de la province, situés aux étages infra et mésoéconomique du royaume⁶, n'ont, à quelques rares exceptions près, jamais su véritablement capter l'attention de l'État en raison de leur potentiel naval fort réduit, hormis la levée de matelots pour le service du roi⁷. L'existence de ces microécoumènes littoraux aux représentations culturelles et religieuses parfois dissemblables⁸ n'intéresse donc que très ponctuellement le pouvoir royal

en Méditerranée », 2003 ; Gilbert Buti et Gérard Le Bouëdec (dir.), *Rives méditerranéennes*, n° 35, « Les petits ports. Usages, réseaux et sociétés littorales (XV^e-XIX^e siècle) », 2010.

- 5 Matthieu Arnoux et Jacques Bottin, « La Manche : frontière, marché ou espace de production ? Fonctions économiques et évolution d'un espace maritime (XIV^e-XVII^e siècles) », dans Simonetta Cavaciocchi (dir.), *Ricchezza del mare, Ricchezza dal mare, secc. XIII-XVIII* [Actes du 37^e colloque international de Prato, 11-15 avril 2005], Firenze, Istituto internazionale di storia economica F. Datini/Lemonnier, 2006, p. 875-906.
- 6 Michel Bochaca et Jean-Luc Sarrazin (dir.), *Ports et littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (XIV^e-XVI^e siècles)*, Rennes, PUR, 2007 ; Emmanuelle Charpentier, *Le Peuple du rivage. Le littoral nord de la Bretagne au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2013. La thématique portuaire fait régulièrement l'objet de colloques : Éric Wauters (dir.), *Les Ports normands : un modèle ?*, actes du colloque Rouen-Le Havre, 28-29 mai 1998, Rouen, Presses universitaires de Rouen-Le Havre, 1999 ; Journées d'études de la Société française d'histoire urbaine et du centre de recherche en histoire quantitative, UMR 6583/CNRS/CRHQ-UCBN, *Les Zones portuaires. Aménagements, réaménagements, réhabilitation de l'Antiquité à nos jours*, Caen, 16-17 janvier 2014.
- 7 Gijs Rommelse, « Y a-t-il eu une révolution navale au début de l'époque moderne ? Les relations entre la raison économique d'État et la guerre maritime », *Revue d'histoire maritime*, n° 14, « Marine, État et Politique », 2011, p. 239-257.
- 8 Gérard Le Bouëdec, « L'évolution de la perception des zones côtières du XV^e au XX^e siècle », dans Frédéric Chauvaud et Jacques Péret (dir.), *Terres marines. Études en hommage*

avant les premières inspections générales du XVIII^e siècle, conduites par Sicard, Le Masson Du Parc ou Chardon.

La pêche côtière et le petit cabotage, souvent présentés comme des trafics peu valorisants pour leurs acteurs, commandent au sein des communautés littorales et maritimes une répartition socioéconomique des tâches très précise selon le rapport classique travail/capital. À Granville, par exemple, le fructueux débit de la morue sèche qui s'effectue à Bordeaux, en Espagne, à Marseille et en Italie, est jalousement tenu par les marchands bourgeois granvillais. Mais la cueillette des huîtres et la pêche du poisson frais ne regardent que le menu peuple⁹. En dépit de leur indéniable existence économique fondée sur les nombreux groupes de petits armements de pêche côtière densément alignés sur le cordon littoral, les activités des havres d'échouages restent difficiles à saisir dans la documentation malgré les approches méthodologiques proposées¹⁰.

L'activité halieutique de base, partagée communément par la plupart des havres d'échouage du pays de Caux et de Basse-Normandie, est la petite pêche au poisson frais, désertée depuis longtemps par les grands ports marchands. Ainsi, la pêche au poisson frais n'existe plus qu'à titre anecdotique au Havre,

à D. Guillemet, Rennes, PUR, 2005, p. 29-37 ; Le choix de retenir des noms de saints pour les baptêmes des navires varie fortement d'une communauté littorale à l'autre : Jean Lepage, « Les saints protecteurs de navires dans la Normandie des XVIII^e-XIX^e siècles », *Annales de Normandie*, 30^e année, n° 1, 1980, p. 35-53.

- 9 La question reste pourtant discutable selon l'époque à laquelle l'on se place : Archives départementales de la Seine-Maritime (ensuite AD 76), 204 BP 5, l'affaire jugée en appel de l'amirauté de Granville opposant Ollivier Le Pelley, sieur de Basselandes, demandeur et propriétaire du navire la *Chaste Fleur* dont la coque aurait été crevée en entrant au havre de Granville par l'ancre du bateau dont est propriétaire Jean Le Bouteiller et commandé en pleine saison de pêche des « huîtres en escalles » par Artur Le Boucher, maître-pilote et défendeur, 1648. Dans les deux cas, la propriété du navire n'appartient pas au maître, signe de la division très nette du travail et du capital.
- 10 Voir le schéma évolutif du classement typologique des ports « complets » et « incomplets », notamment les définitions de *portus* et *habulum* proposés par Marcel A. Hérubel, *L'Homme et la Côte. Étude d'économie maritime*, Paris, Gallimard, 1936, p. 125 ; André Zysberg, « De Honfleur à Granville. Bâtiments de commerce et de pêche au cours de la seconde moitié du XVII^e siècle », *Cahiers des Annales de Normandie*, n° 24, « Recueil d'études offert à Gabriel Désert », 1992, en ligne, disponible à l'adresse : http://www.persee.fr/doc/annor_0570-1600_1992_hos_24_1_4085, consulté le 24 mai 2017 : « Des activités telles que le cabotage à court et même très court rayon d'action, le va-et-vient des chasse-marées et la cueillette des huîtres font vivre les communautés proches du rivage sans les déraciner [...] Entre Honfleur et Granville, la pêche, sous toutes ses formes, au poisson frais, au maquereau, au hareng et à la morue, et en toute saison, a joué un rôle essentiel » (*loc. cit.*, p. 222) ; Christian Pfister-Langanay, « La Basse-Normandie, sa flotte et son commerce en 1683-1686 », dans *Les Normands et la Mer* [Actes du 25^e congrès des Sociétés historiques et archéologiques de Normandie, Cherbourg, 4-7 octobre 1990], Saint-Vaast-la-Hougue, Musée maritime de l'île de Tatihou, 1995, p. 192-199 ; Jack Lepetit-Vattier, « Aspects de l'activité maritime du port de Barfleur et de ses environs dans le notariat de même nom (XVII^e-XVIII^e siècles) », *ibid.*, p. 378-379. Pour une autre méthodologie d'étude des communautés littorales au XX^e siècle, voir Daniel Clary, « L'approche systémique comme méthode d'étude des sociétés littorales et de leurs milieux. Applications à la Basse-Normandie », *Norois*, n° 133-135, 1987, p. 109-118.

comme l'indique un rapport de mars 1712. Les pilotes lamaneurs du port ne se livrent à cette pratique que lorsqu'il n'y a pas de vaisseaux sur rade¹¹. Cette activité de prédation halieutique sur les franges de l'estran, parfois associée depuis fort longtemps aux pêcheries sédentaires du rivage¹², constitue bien souvent l'unique ressource des nombreuses petites communautés littorales les plus pauvres¹³. L'absence totale de tout site propre à établir une infrastructure portuaire, même rudimentaire, limite bien évidemment le tirant d'eau des embarcations et restreint considérablement la possibilité d'une large diversification des activités maritimes¹⁴. Dans l'étendue de la juridiction de l'amirauté de Barfleur se trouvent quatre anses, petits havres ou criques « qui servent de posée et de retraite aux bateaux pêcheurs du rivage ». D'autres havres d'échouage combinent la pêche au poisson frais avec, pour certains maîtres et équipages, la pêche en haute mer : à Arromanches, Anelles et Ver

306

[...] il y a de petits ports et vaisseaux pour la pesche du poisson seulement, à la réserve de la paroisse d'Armanches [Arromanches] où il y avoit deux vaisseaux qui alloient à la pesche des harancs et des maquereaux. [...] à Armanches et Annelles, il y a quelques petits bateaux pêcheurs, les uns de un tonneau, les autres de 2-3 tonneaux pour la pêche au poisson frais¹⁵.

Ainsi, sur le rivage de l'élection de Carentan, les habitants « vivent dans l'indigence et ne s'occupent qu'à leur pesche de laquelle ils ne vivent qu'avec

11 AD 76, 216 BP 21, rapport du 2 mars 1712 ; Éric Dardel, *La Pêche harenguière en France. Étude d'histoire sociale*, Paris, PUF, 1941, p. 161-162. Le Havre arme à Terre-Neuve et au hareng au XVI^e siècle, puis se spécialise dans la pêche terre-neuvière au siècle suivant. Il y a encore six harenguiers armés au Havre en 1671, rejoints dans cette pêche par quelques bâtiments terre-neuviers après leur décharge au retour de la grande pêche. L'armement au hareng disparaît plus précocement dans les petits ports et havres des fonds d'estuaire comme celui de Pont-Audemer depuis le XVI^e siècle et décline au cours du XVII^e siècle sur le littoral de la Manche, à l'exception notable de Dieppe et des petits ports situés en amont : « Il y avoit sur cette seule partie des costes de Normandie, au bourg d'Ault et autre port vingt à vingt-quatre gros bastimens occupez une partie de l'année à ceste pesche et l'autre partie à la pesche du harang et dix autres petits bastimens qui peschoient aussi à la drague pendant une bonne partie de l'année... » (AD 76, 204 BP 75, *Mémoire pour obtenir le rétablissement de la drague ou dreige*).

12 Denis Binet, « Des poissons dans les pêcheries », *Terre de pêcheries. 4 000 ans d'archéologie et d'histoire sur le littoral de la Manche*, Bayeux, OREP Éditions, 2012, p. 100-107.

13 Éric Barré, Elisabeth Ridel et André Zysberg (dir.), *Ils vivent avec le rivage. Pêche côtière et exploitation du littoral* [actes du colloque du Musée maritime de l'île de Tatihou, 29 juin-1^{er} juillet 2000], Caen, CRHQ, 2005.

14 Thierry Sauzeau va jusqu'à parler de la « tyrannie du tirant d'eau » pour les petits havres du pertuis saintongeais : « Les petits ports, animateurs de l'économie maritime de la mer des Pertuis saintongeais (XV^e-XVIII^e siècles) », *Rives méditerranéennes*, n° 35, 2010, p. 91. Il distingue pour le littoral saintongeais une gamme portuaire classée en cinq types : ports d'exportation monoactifs, ports de rupture de charge, ports de pêche, ports mixtes et ports d'entrepôt.

15 Pierre Gouhier, *L'Intendance de Caen en 1700*, Paris, Éditions du CTHS, 1998, p. 310.

peine, n'allant au poisson qu'au bord de la mer qu'avec des ammesons et de petits filets¹⁶ ». La misère de ces communautés de l'estran atteint parfois un point de tension extrême dans une conjoncture particulièrement difficile. Des matelots du havre de Gouville et des paroisses circonvoisines partent chaque année après leur labeur en « marauderies » ou en « Horquinage pour gueuzer » en Flandre et en Hollande pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, « ce disant pauvres matelots qui ont perdu leurs barques, les vieux y meine mesme les jeunes¹⁷... ». Ces comportements endurcis, indifférents au malheur de soi ou des autres, justifient aussi la réputation sulfureuse de naufrageurs accolée aux communautés littorales par la légende noire¹⁸.

Il est nécessaire de bien distinguer dans les trafics de ces petits ports ce qui relève de l'armement à la pêche côtière purement local, faute d'un capital de départ suffisant pour le bornage, aussi modeste puisse-t-il être, de ce qui appartient aux armements extralocaux financés par des moyens plus importants car liés au cabotage. Au bourg d'Isigny, « dont la rivière porte batteau, et va à la mer, [...] ceux qui servent de matelots peschent seulement du poisson dans les costes ny aiant aucuns vaisseaux que ceux que les marchands y font venir pour porter leurs marchandises¹⁹ ». La distribution marchande des produits de la pêche côtière en Basse-Normandie est d'ailleurs loin d'être négligeable : elle procure un intéressant complément de ressources par l'ampleur de son aire d'achalandage à l'intérieur de la généralité²⁰. À ce titre, Port-en-Bessin figure comme l'exemple le plus abouti d'un actif port de pêche mais de médiocre cabotage, dont les qualités nautiques restent superbement ignorées de la Marine royale.

Le bassin des Évêques a été creusé à Port-en-Bessin, vers 1475, sur un littoral totalement dépourvu de port entre l'estuaire de l'Orne et les Veys²¹. Deux parties le composent : la première sert de retenue de chasse pour le curage du bassin à marée basse ; la seconde abrite les bâtiments de pêche et de commerce²².

16 *Ibid.*, p. 108, 310 : « Il y a encore une autre petite rade en la parroisse de Grandcamp où il y a quelques petits vaisseaux qui vont à la pesche sur cette coste sans aller ailleurs. »

17 *Ibid.*, p. 320, 444.

18 Alain Cabantous, *Les Côtes barbares. Pilleurs d'épaves et sociétés littorales en France (1680-1830)*, Paris, Fayard, 1993.

19 Pierre Gouhier, *L'Intendance de Caen en 1700, op. cit.*, p. 309.

20 *Ibid.*, p. 417 : quelques habitants des paroisses du bord de mer de l'élection de Coutances « avoient de petits batteaux avec lesquels ils alloient à la pesche trois à 4 lieües en mer, et le poisson qu'ils peschoient avec celluy qui étoit pris dans les pescheries, estoit porté dans les villes et bourgs esloignez de 8, 12 et 15 et vingt lieües de la mer [...] ».

21 Archives nationales (ensuite AN), *Mar*, D/2 57, dossier n° 751, plan de la côte du Bessin, XVIII^e siècle.

22 Marie-Pierre Legrand, « Un port de pêche : Port-en-Bessin et ses aménagements », *Annales de Normandie*, 58^e année, n° 3-4, 2008, p. 135-136 ; AN, *Mar*, D/2 94 à 226, dossier volumineux sur le projet de construction d'un nouveau port à Port-en-Bessin entre 1753 et 1787.

L'absence d'entretien des écluses, digues et jetées ainsi que le défaut de curage du bassin au cours du XVII^e siècle finirent par rendre le port inaccessible aux navires de pêche et de commerce de fort tonnage : « Les navires et bateaux de vingt cinq a trente tonneaux peuvent entrer à Port en pleine mer, si le havre était parfait des navires de deux a trois cents tonneaux pourraient y entrer a la pleine mer... ». Il est d'ailleurs déclaré impropre à l'établissement d'un port de guerre lors de la chevauchée de Colbert de Terron en 1664. Pourtant, Port-en-Bessin jouit d'une excellente situation d'escale sur la côte du Bessin, à mi-chemin entre la baie des Veys à l'ouest et l'estuaire de l'Orne à l'est :

Du temps de mon prédécesseur, M. de Chamillard, des bateaux des communes de Sainte-Honorine-des-Pertes et de Port-en-Bessin se livraient à la grande pêche et au commerce [...] il y avait autrefois 15 ou 18 vaisseaux et à présent il n'y reste plus que deux qui portent des marchandises au Havre et à Rouen, avant la guerre ils allaient à la pêche des harengs et des maquereaux, et ceux qui restaient en laditte parroisse peschaient du poisson pour vendre dans la ville²³.

308

C'est de plus un « petit port très bon pour donner retraite aux bâtimen[t]s poursuivis par les corsaires » : Port-en-Bessin remplace avantageusement Isigny le temps d'un conflit maritime avec l'Angleterre ou les Provinces-Unies pour rassembler sous escorte les flottes des caboteurs de beurre en partance vers la Basse-Seine²⁴. En réalité, Port-en-Bessin subit les effets de sa situation géographique trop excentrée par rapport au centre de gravité économique du Bessin, de la motivation financière très limitée des élites envers l'investissement maritime, de la faiblesse des débouchés vers son arrière-pays immédiat, de l'insuffisance notoire d'un minimum d'infrastructure routière et, surtout, du poids de la spécialisation de ses armements de pêche. Aucun navire n'entre à Port-en-Bessin ou dans le havre de Sainte-Honorine autre que ceux qui appartiennent aux maîtres de bateaux de Port ou à d'autres personnes « gentilhommes et gens circonvoisins », « lesquels bateaux vont seulement à la pêche des harengs, maquereaux et poisson frais sur les côtes du royaume et

23 Pierre Gouhier, *L'Intendance de Caen en 1700, op. cit.*, p. 310 ; Raoulin Bougard, *Le Petit Flambeau de la mer ou le Véritable guide des pilotes côtiers; où il est clairement enseigné la manière de naviguer le long de toutes les côtes de France...* [Le Havre, imprimerie Jacques Gruchet, 1684], Le Havre, PJDG Faure impr., 1763, p. 14 : « [...] Bourg de pêcheurs, nommé Port en Bessin, il y a quantité de bateaux que l'on monte sur la grève avec des cabestans ». Sur ces cabestans, voir au Musée maritime de Tatihou (Manche), le tableau d'Eugène Lepoittevin, *La Grève de Port-en-Bessin*, huile sur toile (1832), ainsi que plusieurs lithographies de Charles Mozin au musée de Trouville-sur-mer.

24 *L'Intendance de Caen en 1700, op. cit.*, p. 133 ; AN, *Mar*, G 240, dossier 1, arrêt du parlement de Rouen sur les chargements à Isigny, 1746.

porter quelques voyages de beures, sildres, pierres et autres marchandises en la ville de Rouen²⁵... ».

En d'autres lieux de la côte, le calendrier saisonnier fait habilement alterner les armements des pêches, le cabotage, les récoltes huîtrières sur certains sites, et se complète, quand cela est possible, par des activités agricoles²⁶. Le relatif dynamisme de certains armements bas normands doit donc beaucoup à sa stratégie de pluriactivité qui alimente régulièrement les circuits du cabotage²⁷. Outre les pêches, lointaines, dans certains cas et devenant de plus en plus rares au fil du temps²⁸, les petits ports côtiers comme le bourg de Barfleur, « où il y a un havre où il descent des bastiments [et où] il s'y fait trafic de marchandises de bled, sidre et poisson²⁹ », sont intégré dans le réseau de bornage, voire de cabotage des denrées alimentaires de première nécessité, des matières premières, et des produits pondéreux écoulés sur les marchés urbains³⁰. Le cabotage supplée

- 25 AN, *Mar*, B/3 53 f°178; Éric Dardel, *État des pêches maritimes sur les côtes occidentales de la France au début du XVIII^e siècle d'après les procès-verbaux de visite de l'inspecteur des pêches Le Masson du Parc (1723-1732)*, Paris, PUF, 1941, p. 160, n. 1. En 1687, Port-en-Bessin et Sainte-Honorine arment encore dix harenguiers de 30 à 40 tonneaux, mais cette pêche décline. Le nombre des harenguiers de ces deux ports s'élevait auparavant à une cinquantaine de bâtiments armés avec des capitaux provenant des bourgeois de Bayeux et de Caen.
- 26 Sur les activités des gens de mer entre pêche, cabotage, pilotage et ressources complémentaires tirées d'une agriculture vivrière, voir Philippe Guillot, « Étude économique et sociale du front de côte entre Orne et Seules », *Cahier des Annales de Normandie. Recueil d'études en hommage à André Zysberg*, n° 3 (numéro spécial), « À travers la Normandie des XVII^e et XVIII^e siècles », 1963, p. 275-304.
- 27 Mathias Tranchant, « Pluriactivité et mutualisation des risques maritimes par les sociétés littorales : problématique et éléments de définition », dans Mathias Tranchant (dir.), « Face aux risques maritimes. La pluriactivité et la mutualisation comme stratégies individuelles et collectives (XIII^e-XVIII^e siècles) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, vol. 120, n° 2, 2013, p. 7-14; Gérard Le Bouëdec, Aliette Geistdoerfer, François Ploux et Christophe Cérimo (dir.), *Entre terre et mer. Sociétés littorales et pluriactivités (XV^e-XIX^e siècle)*, Rennes, PUR, 2004.
- 28 Pierre Gouhier, *L'Intendance de Caen en 1700, op. cit.*, p. 310. À Sainte-Honorine (amirauté de Bayeux), « il y avoit plusieurs vaisseaux, la plupart pescheurs aux harengs et aux maquereaux, lesquels trafiquoient en Hollande, Angleterre et Espagne, et quelques uns qui alloient au Grand Banc [pêche à la morue verte à Terre-Neuve] ».
- 29 *Ibid.*, p. 388.
- 30 Sur le cabotage et les flottes de caboteurs en Europe voir John Armstrong et Andreas Kunz (dir.), *Coastal Shipping and the European Economy 1750-1980* [actes du colloque du Musée maritime, Hambourg, 4-7 juin 1997], Mainz, Verlag Philipp von Zabern, 2002; David Hussey, *Coastal and River Trade in Pre-Industrial England. Bristol and its Region 1680-1730*, Exeter, The University of Exeter Press, 2000; Rosalind Barker, *The Rise of an English modern Shipping Industry. Whitby's Golden Fleet, 1600-1750*, Woodbridge, Boydell Press, 2011; *Revue d'histoire maritime*, n° 8 (numéro spécial), « Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles », 2008; « Cabotage et caboteurs de la France méditerranéenne (XVII^e-XVIII^e siècles) », *Rives méditerranéennes*, n° 13, 2003, en ligne, disponible à l'adresse, <https://rives.revues.org/164>, mis en ligne le 20 octobre 2005, consulté le 27 mars 2017; Gérard Le Bouëdec, « Le cabotage sur la façade atlantique au XVIII^e siècle », dans Denis Woronoff (dir.), *La Circulation des marchandises dans la France de l'Ancien Régime. Journée d'étude de Bercy, 12 décembre 1997*, Paris, CHEFF, 1998, p. 53-83;

d'ailleurs à la détresse économique des pêcheurs tréportais³¹. Mais l'esprit d'entreprise des maîtres au cabotage de ces petits ports et havres est bien réel : au Tréport, par exemple, les maîtres et patrons se livrent par nécessité au cabotage gyrovague sur une période de deux ans en moyenne, naviguant jusqu'en Bretagne et à La Rochelle, voire au-delà, sans revenir à leur port d'attache, faute d'un noyau marchand local capable de leur trouver constamment du fret :

[...] Lesquelles parties Comparantes ont dict Et déclaré que attendu qu'il ny a aucun commerce ny trafficq en cette ville d'Eu & tresport ny aucuns marchandz pour fréter Leurs navires leurs dictz maris et esquipages ne peuvent retourner En ce port & havre et sont contrains daller chercher leurs fret dans les pays Estrangers³².

310 À l'échelle provinciale, il serait très intéressant de pouvoir remonter les circuits du microcrédit d'armement et de commerce des petites communautés littorales, notamment les épouses ou les veuves, comme le montre le cabotage tréportais, en s'appuyant au départ sur les stimulants apports de Laurence Fontaine³³. Au demeurant, s'il est toujours malaisé d'évaluer le produit brut global généré dans la province par les multiples circuits du cabotage, la valeur atteinte par certains trafics spécifiques comme les beurres du Bessin s'élève à un montant annuel remarquable³⁴.

Pierrick Pourchasse, « Temps et grand cabotage européen. L'exemple de la navigation dans les mers du nord de l'Europe », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, vol. 117, n° 3, 2010, p. 25-37.

31 Jean-Baptiste Voysin de la Noiraye, *Mémoire sur la Généralité de Rouen (1665)*, éd. Edmond Esmonin, Paris, Hachette, 1913, p. 5, 192 : les vaisseaux de pêche tréportais échouent sur le galet pour se mettre à couvert de la tempête. Le havre du Tréport pourrait accueillir des vaisseaux de 100 tonneaux avec sa rade de fond de sable et d'une profondeur de 5-6 brasses (25-30 pieds), mais la pêche y languit « affin de donner moyen à ce peu qu'il y a de pescheurs de morue et de harang qui n'ont que 5 navires du port de 60 jusques à 70 tonneaux pour la pesche de la morue, et de 12 tant grands que petits drogueurs pour celle du harang ».

32 BnF, *Cinq Cents Colbert*, ms n° 199, enquête de la flotte marchande de 1664, Le Tréport.

33 Laurence Fontaine, *L'Économie morale. Pauvreté, crédit et confiance dans l'Europe préindustrielle*, Paris, Gallimard, 2008, p. 95, 145-165 (la femme, le marché et la législation), la comptabilité du marchand Jean Giraud révèle trois principaux postes de crédit, parfois entremêlés selon les stratégies ou les personnes : le familial, le marchand et la proximité.

34 AN, G/7 1143, lettre de Chamillart du 24 juillet 1688 au contrôleur général Le Peletier : « La première journée iay couché à Isigny qui est un lieu très considérable cause du grand commerce de beurres qui s'y fait J'ay entretenu plusieurs marchands de paris qui y sont depuis long tems [...] les marchands prennent des rescriptions a Paris et quand ils veulent recevoir leur argent en ces pais cy Les Receveurs leur disent qu'ils n'ont point de fonds [...] la marchandise ne souffre point de retardement car elle ne se donne point à crédit et ne peut se garder Il n'est pas facile de fournir tout le fonds necessaire, en trois mois il se debite pour huit cens mil livres de beurres... ». Pierre Gouhier, *L'Intendance de Caen en 1700, op. cit.*, p. 205 : chaque année, se tient à Isigny un grand commerce de beurres chargés sur bateaux à Isigny pour Rouen et Paris ou, en temps de conflit maritime, à Port-en-Bessin. La valeur totale des ventes s'élève selon les mémoires entre 800 000 et 1 million de livres.

Rien ne semble figé dans la structure économique des petits ports et havres. La fourniture du marché parisien en denrées alimentaires est devenue depuis longtemps un enjeu vital comme un « puissant moteur de spécialisation », voire de spéculation dès que les financiers se mêlent de vouloir accaparer ce trafic³⁵. En raison des impressionnantes quantités produites, transportées puis distribuées dans le « ventre de Paris », un petit village du littoral comme Isigny, Barfleur ou Saint-Vaast-la-Hougue, peut ainsi vivre à peu près exclusivement de la demande suscitée à Paris par la consommation d'une denrée comme le beurre, les huîtres ou les poissons frais. Plusieurs ports normands, depuis la baie du Mont-Saint-Michel jusqu'à Dieppe, se livrent entre eux aux XVII^e et XVIII^e siècles à une guerre commerciale, financière et quasi capitaliste pour monopoliser la filière³⁶. Tous ces marchands portuaires cherchent à occuper la position dominante d'un circuit d'approvisionnement alimentaire spécifique, par exemple le marché de l'approvisionnement en huîtres ou en poissons frais de la capitale, tout en se jouant des entraves prétendument « régulatrices » mises en place par l'administration royale.

UNE CARTOGRAPHIE COMPLEXE DES AIRES ET RÉSEAUX DU CABOTAGE NORMAND

Les circuits, rythmes et tonnages du cabotage, dont la définition délicate de ce trafic date tardivement de l'ordonnance du 10 octobre 1740, sont bien mieux connus en Normandie depuis les mises au point décisives d'André Zysberg, pour la période 1683-1686, et de Christian Pfister-Langanay, pour la fin de l'Ancien Régime³⁷. Très schématiquement, la Normandie du cabotage présente deux aspects antinomiques : le premier, de type « passif », appartient surtout aux petits ports cauchois vivant repliés sur eux-mêmes, ce qui reste toutefois discutable selon les périodes comme selon les trafics³⁸. L'enquête de la

35 Françoise Bayard, *Le Monde des financiers au XVII^e siècle*, Paris, Flammarion, 1992, p. 358 : c'est sous le prête-nom de Jean Meulan que le financier Nicolas Mignot fournit avant 1646 les huîtres sur le marché parisien, selon une stratégie de diversification commerciale élargie.

36 Michel Surun, *Marchands de vin en gros à Paris au XVII^e siècle. Recherches d'histoire institutionnelle et sociale*, Paris, L'Harmattan, 2007 : comme pour les marchands de vins en gros à Paris, le négoce des denrées alimentaires de Normandie fait émerger à la Halle de Paris une oligarchie marchande spécialisée, dispensant ordres d'achat, crédit et circulation monétaire entre la capitale et les centres producteurs.

37 André Zysberg, « Mesurer les activités du cabotage des navires normands à la fin du XVII^e siècle », *Revue d'histoire maritime*, n° 8, « Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles », 2008, p. 109-140 ; Christian Pfister-Langanay, « Grand et petit cabotage en mer du Nord et en Manche (1680-1790) », *Revue d'histoire maritime*, n° 8, 2008, p. 141-154 ; AN, *Mar*, D/2 51, dossiers n° 108-146, observations sur le port d'Honfleur et son commerce ; *ibid.*, mémoire sur le commerce maritime d'Honfleur, 1751.

38 AN, fds. Massif, 76 AP/1, 3-34, correspondance entre Catherine Morel d'Yvetot et Jean Massif père de Saint-Valéry-en-Caux pour l'armement et expédition de plusieurs caboteurs en Manche et Atlantique.

flotte marchande de 1664 indique que ces petits ports laissent les fonctions de cabotage aux flottes extérieures en focalisant leurs activités sur les armements de pêche, sans chercher à tirer parti de leur proximité avec les pôles marchands de Dieppe ou de la Basse Seine³⁹. En revanche, les trafics au cabotage de type « actif » étendent leurs aires de navigation depuis Caen, Port-en-Bessin, Cherbourg, Carteret ou Coutances vers les grands ports marchands du Ponant jusqu'en Espagne ou en Baltique⁴⁰.

Bien évidemment, la configuration des littoraux normands, qui a plus ou moins lentement évolué au fil des siècles, conditionne l'accessibilité des havres et rades foraines aux caboteurs⁴¹. Cela induit l'emploi de bâtiments aux tonnages très modestes, dont la navigation requiert du maître ou du patron une connaissance parfaite des dangers liés à la configuration des côtes, notamment du Cotentin, mentionnée dans certains procès-verbaux du document SH 48 :

312

Le havre de Quinéville est fort enfoncé dans les terres et l'entrée assez difficile tant a cause des bancs faisant les deux costés d'une estroite et petite riviere partant dudit havre pour aller a la mer, qu'a raison du peu d'eau qui demeure sur lesdicts bancs ce qui fait que l'entrée dudit havre n'est favorable qu'aux petites barques et vaisseaux de vingt ou trente tonneaux durant la grande mer [pleine mer de vive eau] et non autrement⁴² [...]

39 La dégradation régulière des accès nautiques des petits ports cauchois constitue l'explication essentielle de leur déclassement maritime d'après Raoulin Bougard, *Le Petit Flambeau de la mer, op. cit.*, p. 5-7 : « Le Tréport est une petite rivière peu fréquentée que des gens du même lieu, joint qu'il n'y peut entrer que des petites Barques : il y a des deux côtés de cette rivière des pointes de sable qui mettent bien une demie lieue en Mer, & où la Mer roule incessamment, ce qui fait que l'entrée en est fort étroite & très-difficile. [...] Saint-Vallery est [...] un petit Havre qui assèche toutes les Marées, il n'y peut entrer que des petits Navires ; il est peu fréquenté des Etrangers ; ceux qui désirent entrer dans ledit Havre, il faut qu'ils prennent un homme du lieu, car il est fort difficile. Le Havre de Fécamp est difficile & sujet à se boucher de cailloux, c'est pourquoi il n'y peut entrer que de petits Navires... »

40 Voir la méthode de reconstitution des circuits des caboteurs de Gilbert Buti dans « Expédier à la côte et aller à la cueillette : le cabotage en Méditerranée aux XVII^e et XVIII^e siècles », *Revue d'histoire maritime*, n° 8, « Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles », 2008, p. 67-108.

41 Édouard Delobette, « Les ports, havres et rivières navigables de Normandie dans l'enquête des amirautés de 1665 », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, vol. 121, n° 4, décembre 2014, p. 39-80.

42 Service historique de la Défense (ensuite SHD), Vincennes, Marine, SH 48, enquête des amirautés de 1665, amirauté de Barfleur.

Raoulin Bougard, *Le Petit Flambeau de la mer, op. cit.*, p. 17 : « La pointe de Barfleur est une terre fort basse & longue, sur laquelle il y a un Bourg du même nom qui a un petit Havre du côté du Sud-Est, dans lequel il peut entrer des Navires tirans 9 à 10 pieds d'eau » ; AD 76, 204 BP 7, dossier de la barque la *Bonne Jourdainne* ; cette maîtrise n'évite pas les fortunes de mer dues aux négligences liées à la routine du cabotage, en dépit de la navigation en caravane des caboteurs. Malgré « plus de trente voyages » entrepris entre Quinéville et « le havre de grasse », le marchand Pierre de Louche fils qui avait « le gouvernement » de la barque par une nuit pluvieuse, brumeuse et obscure échoue puis fait « péricliter de bas a pene [de bas en haut] » la barque sur les roches des îles Saint-Marcouf pendant que le maître Charles

Cette configuration impose aux caboteurs un plafond des tonnages autorisant ou non l'accès aux petits ports et havres et, de ce fait, redéfinit la géographie des aires de navigation côtière comme l'indiquent les témoignages suivants :

[...] Dans les marées commodes il pouroit facilement entrer dans ledit havre [de Regnéville] des navires du port d'environ cinquante tonneaux n'y ayant au plus fort desdits marests qu'environ dix a douze pieds d'eau et peut y entrer des navires en grande quantité a cause de la longueur et commodité dudit havre quoyque le lieu plus propre et ordinaire pour la charge et descharge des marchandises soit sous la paroisse de Regneville de quatre cents pas de longueur ou a peu près [...] d'autant que les batteaux qui y naviguent pour l'ordinaire sont de petits port les plus grands du port de vingt tonneaux ou environ lesquels faisant leur retour sans charges de marchandises se lestent de sable⁴³.

Philippe Allain, né à Grimouville (Manche), âgé de 85 ans en 1665 navigue depuis 70 ans et « a longtemps navigué dudit havre de Regnéville et la côte de Bretagne et dangleterre dans une barque du port de vingt cinq tonneaux ou viron ». À Lingreville, Barnabé Hue, âgé de 46 ans, matelot et propriétaire d'un bateau naviguant depuis ce havre

a cognoissance que depuis plus de vingt cinq ans ledit havre n'a aucunement changé quoyqu'il y ay presentement peu de navigation [...] en sorte que presentement il ne pouroyt entrer dans ledict havre des batteaux de plus grand port que de dix tonneaux dans le temps des marests en suivant un petit courant d'eau qui provient de dedans les terres et qui va se desgorger dans la mer au lieu quil a appris que le temps passé il pouvoyt entrer dans ledict havre des vaisseaux du port de soixante tonneaux... [aujourd'hui] il ny navigue que de petitz batteaux du port de viron trois tonneaux qui ne portent aucuns lests.

Périer « pétunait » dans la chambre du compas avec les marchands Collin, de Lesnable, Piquechef, Simon Hurtevent, Jean De Louche père, 4 mars 1661. Partie par « beau temps et bonne marée » le 31 janvier 1661, la route de la barque était au « Sut sueste » [sud-sud-est] dans le but de passer au vent des îles Saint-Marcouf, mais la marée de « Laibe » [l'esbe ou ebbe, synonyme archaïque de jusant], l'obscurité et « le vent trop prest et trop forain » ont fait tomber la barque sur les roches bien qu'Estienne Faston affirme dans sa déposition être de quart sur le tillac et de crier au barreur que la barque « alloit tousiours sur les isles et pourquoy ledit De Louche en agréant lascha au dessoulz sur les roches plus favorablement ». « Ce malheur est arrivé tant d'autre fois a divers vaisseaux que personne ne peut donner la faulte audits mattellots [...] veu que lesdites isles sont droicts a la route donc il fault peu de choses a faire tomber les barques sur icelles comme fist celle de feu s' de greneville de faisant d'andrey Gosselin et quantité d'autre qui sont tombés en pareil naufrage... » (4 mars 1661). Pierre Garcie dit Ferrande, l'auteur du *Grand routier. Pilotage, et encrage de mer* (La Rochelle, Barthelemi Berton imp. [ca. 1560], p. 76), signalait déjà en 1483 ces dangereux îlots pour le cabotage : « Bareflour & Cul de Cauh, est & oest, & y a en la routte vingt cinq brasses ; & iras querir la Hocque bien pres des isles Saint Marcol : & garde toy des isles en icelle route si tu pars de Chef de Caux [l'estuaire de la Seine][...] »

43 SHD Vincennes, SH 48, procès-verbal de l'amirauté de Coutances.

Dans les havres de Coutainville et de la « berque à l'eau » (Agon), dans

le plain des marées communes et hors le temps de la morte eau Il ne peult entrer dans ledit havre que des vaisseaux du port de environ vingt tonneaux [...] et il y monte huit pieds d'eau dans le grand des marées communes ne pouvant y en entrer et dans le temps d'autant que c'est un havre de barre dans lequel les batteaux sont portés par le flux et le reflux de la mer.

Le littoral bas normand apparaît peu favorisé avec seulement trois sites portuaires importants : l'estuaire de l'Orne, Barfleur et Granville, les seuls capables d'accueillir des bâtiments de 100 tonneaux au moins.

314 Néanmoins, les valeurs unitaires en tonnage des caboteurs ne dépendent pas seulement du tirant d'eau des sites portuaires fréquentés, mais également des stratégies commerciales mises en œuvre comme du volume global des marchandises à transporter sur les circuits du cabotage : le maillage très étroit du cabotage de Basse-Normandie anime, et complète aussi, avec la voie de terre, le semis rural très dense des foires de demi-gros et de détail, ainsi que celui des marchés élémentaires, urbains ou d'entrepôts de la généralité de Caen cartographiés par Guy Arbellot⁴⁴. La carte de 1725 révèle le nombre plus important de foires durant plusieurs jours à l'intérieur du territoire, mais le nombre de foires journalières apparaît beaucoup plus élevé le long des bourgs du littoral en raison de la proximité des réseaux du petit cabotage⁴⁵. L'influence majeure des échanges maritimes côtiers confirme ici leur fonction de redistribution économique locale, par exemple dans les petits havres de Portbail et de Carteret, « où il y descend des batteaux qui apportent des marchandises dans le pays⁴⁶ ». Dans l'amirauté de La Hougue, le cabotage du havre de

44 Cité par Fernand Braudel, *Civilisation matérielle. Économie et Capitalisme xv^e-xviii^e siècle*, Paris, Armand Colin, 1979, t. II, p. 30-31 : au total pour la généralité de Caen, 223 journées de foires annuelles et 4 420 jours de marché.

45 Dominique Margairaz, *Foires et marchés dans la France pré-industrielle*, Paris, EHESS, 1988, p. 243 sq., p. 268, carte n° 17 : par la route depuis Trouville et la navigation légère sur la Touques, Lisieux est à la fois un marché d'approvisionnement et un marché relais pour les paroisses environnantes ; Collectif, *Circuits commerciaux, foires et marchés en Normandie*, acte du IX^e congrès des Sociétés historiques, archéologiques et ethnographiques de Normandie, Valognes, 2-6 oct. 1974, Rouen, CRDP, 1978. Pour les foires et marchés de Caen : Jean-Claude Perrot, *Genèse d'une ville moderne. Caen au xviii^e siècle*, Paris/Den Haag, EHESS-Mouton, 1975, t. II, p. 467-494.

46 Pierre Gouhier, *L'Intendance de Caen en 1700, op. cit.*, p. 366 et 372. AN, *Mar*, D/2°50, dossiers n° 280-292, extrait du mémoire de Sicard du 24 juillet 1731 sur le port de Diélette ; mémoire des sondes de la rade et du port de Diélette, janvier 1732 avec plan de Diélette. André Rostand, « Le port de Diélette (Manche) au xviii^e siècle », *Annales de Normandie*, 3^e année, n° 3-4, 1953, p. 275-286 ; SHD Cherbourg, amirauté de Cherbourg, 1 P/4°1 et 2, deux registres de déchargement de marchandises dans les ports d'Omonville (1750-1754) et de Diélette (1750-1756) offrent un petit aperçu du trafic des marchandises et caboteurs à l'entrée seulement.

Quinéville, dont on reparlera plus loin, reste actif car y entrent « Les batiments estrangers et ceux des habitants de ces lieux [...] il desent quelques basteaux qui apportent des marchandises dans les pays. On y fait trafic de bled et de sidre ». À La Hougue même, dont la rade est « des meilleures de l'Europe et un bon abri pour les vesseaux », « il y desent des basteaux chargés de marchandises, on y trafique en bled & sidre, et on y pesche de très bon poisson⁴⁷ ».

Dans le ressort de l'amirauté de Coutances, les habitants de Lingreville, Regnéville⁴⁸, Agon, Coutainville, Blainville, Pirou, et autres pratiquent depuis longtemps la pluriactivité maritime car :

[ils] avoient des batteaux avec lesquels ils alloient sur le banc à la pesche de la moullüe, ils alloient à Bordeaux, à Saint Malo, au Havre, à Dieppe, à Roüen porter et rapporter des marchandises; ils alloient à la pesche de l'huistre et du poisson frais; tout cela est tombé [ca. 1698]. [...] Et huict ou 10 autres particuliers de moindre conséquence qui ont encores de petites barques dans lesquelles ils portent de la chaux à Saint Malo, et vont prendre de l'ardoise à Chastellain en Bretagne, encore sont-ils souvent pris par le pirate de Gerzey et Gernezey [...] ces petits batteaux estoient le mieux à couvert qu'en aucun autre de la coste où les insulaires de Gerzey et Gernezey descendoient ordinairement avant la guerre pour apporter leurs bas et leurs leinnes [...] de sorte que les bordiers de la mer n'ayant plus la liberté de continuer leur petit commerce l'ont entièrement négligé [depuis l'interdiction des ports et havres par les fermiers des traites⁴⁹].

Plusieurs ports et havres du Cotentin tirent même une ressource supplémentaire de leur situation géographique en se livrant à la contrebande avec les îles Anglo-Normandes⁵⁰. Contrairement à Saint-Malo et à Granville,

47 Pierre Gouhier, *L'Intendance de Caen en 1700, op. cit.*, p. 351, 356.

48 Charles Mahias, *Le Château et le port de Regnéville à travers les siècles*, Coutances, Éditions Notre-Dame, 1952, p. 10 : au début du ^{xiv}^e siècle, les marchands gascons tenaient un cellier-entrepôt de vins à Regnéville pour les écouler à la foire de Montmartin. Les grosses nefes marchandes devaient rompre leur charge à Chausey sur des petites barques pour adresser leurs marchandises à Regnéville (Michel Le Pesant, « Le commerce maritime de Regnéville au Moyen Âge », *Annales de Normandie*, vol. 8, n° 3, 1958, en ligne, disponible à l'adresse : http://www.persee.fr/doc/annor_0003-4134_1958_num_8_3_4382, consulté le 24 mai 2017). En 1408, Regnéville est encore « le millieur et le plus seür port et hable de la Basse Normandie en la venue des país d'Espaigne, Poitou, Bretaingne et des autres país gitans en la mer par devers lesdis país, par lesqueulx le duchié de Normandie et plusieurs autres país du royaume ont esté fournis tant de vins, fer, achier, draps de laine que de pluseurs autres denrées » avant d'entrer en décadence lors de la guerre de Cent Ans, sa ruine étant achevée par l'essor de la foire de Guibray près de Falaise.

49 Pierre Gouhier, *L'Intendance de Caen en 1700, op. cit.*, p. 420.

50 Renaud Morieux, *Une mer pour deux royaumes. La Manche, frontière franco-anglaise (xvii^e-xviii^e siècles)*, Rennes, PUR, 2008, p. 241-251; SHD Cherbourg, amirauté de Cherbourg, sous-série 1P/2, dossiers de contrebande avec les îles anglo-normandes.

les liens étroits de contrebande des Cherbourgeois avec Jersey et Guernesey auraient sauvé leur port d'une destruction certaine en 1695. Si l'on en croit la polygraphe Madame Rétau-Dufresne, les pilotes du *Channel Squadron of the Royal Navy*, tous originaires des îles Anglo-Normandes, auraient sciemment recommandé à l'état-major britannique l'abandon du projet de bombardement naval de Cherbourg afin d'épargner leurs propres intérêts interlopes avec les Cherbourgeois⁵¹. Selon les produits trafiqués, la puissance de la contrebande pèse parfois lourdement sur le développement des activités manufacturières, créatrices d'emplois. Jacques Legendre, négociant de la Compagnie des Indes, visite en 1665 la généralité de Caen pour y établir de nouvelles manufactures, mais ses projets se heurtent à une virulente contrebande sur les cuirs : « Je verray aussy ce qui peut se faire pour empescher l'apport qu'il se fait sur toute cette coste de basse Normandie de bandes de cuir prest qui ruinent tous nos tanneurs, et par conséquent le commerce de cuir par mer⁵². »

316

La presqu'île du Cotentin divise d'ailleurs la Manche en deux aires de cabotage bien distinctes. Sur la ligne de partage, le havre de Cherbourg tire parti de sa situation géographique avancée vers l'Angleterre comme de sa fonction de port d'escale obligé entre le raz de Barfleur et le raz Blanchard pour armer de gros caboteurs et intégrer les circuits du cabotage au service des grands ports de commandement de la Manche centrale⁵³. La baie de Seine se divise elle aussi en deux sous-ensembles bien remarquables par Raoulin Bougard, l'auteur du *Petit flambeau de la mer*. La partie la plus occidentale court depuis Barfleur jusqu'à Isigny. L'importance économique et maritime de cette aire de cabotage incite Bougard à représenter les points de relèvement ou les dangers les plus remarquables tout en jetant aux orties les habituelles règles de précision cartographique⁵⁴ (fig. 1).

51 Madame Rétau-Dufresne, *Histoire de la ville de Cherbourg et de ses antiquités*, Paris, Ballard impr., 1760, p. 129. Sur l'esprit d'entreprise des négociants et armateurs corsaires de Guernesey dans l'expansion des réseaux commerciaux irlandais du cognac pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, voir Louis M. Cullen, *Le Choix de Cognac. L'établissement des négociants irlandais en eau-de-vie au XVIII^e siècle*, Paris, Le Croît Vif, 2006, p. 58-63.

52 Georg Bernhard Depping, *Correspondance administrative sous le règne de Louis XIV*, Paris, Imprimerie nationale, 1852, t. III, p. 703, « lettre à Colbert du 25 mai 1665 ».

53 Les vaisseaux de 300 tx peuvent aborder à Cherbourg où l'on construit et arme plusieurs navires « qui trafiquent le long des côtes de France et d'Angleterre » (Pierre Gouhier, *L'Intendance de Caen en 1700, op. cit.*, p. 38, 343). Raoul Bougard, *Le Petit Flambeau de la mer, op. cit.*, p. 18 : « Il y a une petite Rivière à Cherbourg, dans laquelle il peut entrer des Navires tirans 10 à 11 pieds d'eau ; l'entrée est à l'Est de la Ville, où la Rivière court tout le long des murailles ; l'on n'y entre que de pleine Mer ; il y a des Balizes à l'entrée de Cette Rivière qui vous marquent le Canal. » Voir aussi la définition « d'avant-pays maritime » donnée pour les exemples malouins et rouennais par Gérard Le Bouëdec dans « Le cabotage sur la façade atlantique française (XVI^e-XIX^e siècles) », *Revue d'histoire maritime*, n° 8, 2008, p. 24-25.

54 BnF, GE SH 18 PF 33, pièce 20, carte de la côte de Vierville à Quinéville d'après Nicolas Magin : la navigation côtière est très délicate pour accéder à ces petits ports et havres en raison des bancs de sable de la baie des Veys et des plateaux rocheux de l'estran. SHD, Vincennes, *Marine*, Service hydrographique, SH 82-83 : les cartes les plus détaillées du XVII^e siècle

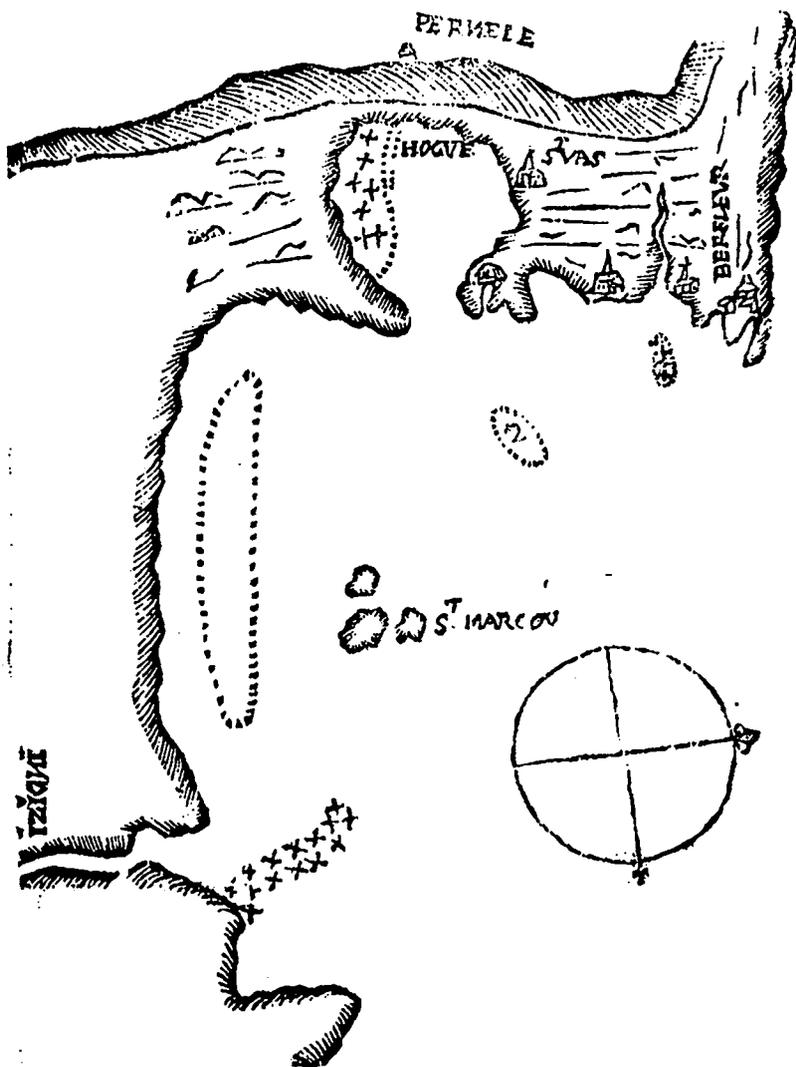


Fig. 1. Carte de la Baie de la Seine occidentale, fin du xvii^e siècle, dans René Bouvard, *Le Petit Flambeau de la mer, ou Le véritable guide des pilotes côtiers ; où il est clairement enseigné la manière de naviguer le long de toutes les côtes de France [...]*, Le Havre, P.-J.-D.-G. Faure, 1763, p. 16 (Bibliothèque nationale de France, département Littérature et art, V-9626) © Gallica/BnF⁵⁵

concernant le littoral depuis le Bessin jusqu'à La Hougue sont conservées dans le rapport de l'inspection des gardes-côtes par l'intendant de Marine Habert de Fargis de Montmor en 1686-1688. À compléter avec AN, *Mar, G/77*, Description des côtes et des ports de la Basse Normandie et de Bretagne, depuis Honfleur jusqu'au cap Fréhel par l'ingénieur cartographe de Saint-Colombe, 1678.

55 L'orientation inhabituelle du plan gravé sur bois (le nord est orienté vers la droite de la page) privilégie à dessein la logique de la navigation à vue au cabotage le long des côtes de Basse-Normandie. À la différence des cartes du *Neptune françois*, de qualité cartographique bien supérieure, mais très coûteuses, trop abstraites pour les maîtres au cabotage et d'emploi peu pratique en mer à bord d'un petit bâtiment, le croquis de Bouvard est une sorte de carte

La seconde partie, rectiligne depuis la baie des Veys jusqu'à l'estuaire de la Seine, constitue la route ou plutôt le grand « boulevard » du cabotage vers Le Havre, Rouen et Paris. Cette voie de navigation, empruntée quotidiennement par les petits caboteurs du Bessin ou du Cotentin, véhicule les poissons frais d'hiver jusqu'aux portes de Paris⁵⁶. Ceux du pays d'Auge, chargés en cidres et bois de chauffage ou d'ouvrage, sortent des estuaires de la Touques, de la Dives ou de la Risle. Ainsi certains gros bourgs marchands comme Isigny, d'où partent les caravanes des beurres, centralisent les arrivages saisonniers des denrées descendues par voie fluviale des terroirs circonvoisins avant leur envoi vers les pôles urbains par cabotage. En revanche, les trafics venant de la Basse-Seine vers ces petits ports demeurent très mal connus⁵⁷. Quelques informations glanées au fil des registres mentionnent des bateaux, barques et chaloupes au retour du Havre chargés avec le fret le plus abondant du grand port haut normand : la morue⁵⁸. Il semble d'ailleurs que ce dernier produit soit parfois

mentale facilement mémorable et conçue avant tout pour assister rapidement le maître de barque dans son aire de navigation, barrée ici par la presqu'île du Cotentin. Les roches de Grandcamp sont figurées par des croix en bas de l'illustration, près d'Isigny. La côte basse de l'estuaire de la Vire à la Hougue se double au large d'un important banc de sable et de roches. L'ensemble portuaire La Hougue-Saint-Vaast-Barfleur est exagéré pour y faire figurer les amers (clochers d'églises dont celui de La Pernelle en haut de la carte) ou les dangers remarquables (roches et bancs). Les trois îles Saint-Marcouf portées sur la carte ne sont en réalité que deux.

- 56 Reynald Abad, *Le Grand Marché*, Paris, Fayard, 2002, p. 519-564 et fig. n° 13, p. 811-815. Barfleur détient le monopole du parcage des huîtres obtenu par un sieur Le Mersier dans les années 1660, mais Saint-Vaast-la-Hougue prend l'avantage au siècle suivant en devenant la plaque tournante des approvisionnements, parcages et expéditions vers Paris. La consommation annuelle, gargantuesque, à Paris dans les années 1760, s'élève à 14-17 millions d'huîtres. Sur les pêches maritimes et le marché parisien (*ibid.*, p. 393-517). La goinfreterie devient même un art de vivre, et la Cour n'y est pas étrangère (Louis Bergeron, « L'homme d'affaires », dans Michel Vovelle [dir.], *L'Homme des Lumières*, Paris, Seuil, 1996, p. 137). Un jeune Bâlois décrit le repas public du Roi-Soleil à Versailles en 1701 : « une monstruosité évoquant la Mongolie plutôt que l'Occident ; le vin lui dégouline sur les deux joues ; il engloutit une quantité inouïe de nourriture qu'il saisit avec les doigts et sans se servir des couverts d'or qui sont devant lui ; il n'a presque plus de dents ».
- 57 Pierre Gouhier, *L'Intendance de Caen en 1700, op. cit.*, p. 314 : les cidres venant du pays de Saint-Lô sont transportés par bateau plat jusqu'à Isigny puis chargé sur des gribanés à destination de Caen ou de Rouen ; Michel Mollat du Jourdin (dir.), *Nouveau glossaire nautique d'Augustin Jal. Dictionnaire multilingue des termes de la marine à voiles*, Paris, CNRS, t. « G », 1998, p. 819 : une gribane est un bateau de charge à fond plat utilisé sur les côtes normandes et picardes ainsi que sur la Somme et la Seine. Le fonds de l'amirauté d'Honfleur renseigne par des registres du milieu du XVIII^e siècle le détail des marchandises ayant transité par ce port ; cette source de données est inexploitée à ce jour : Isigny, « c'est une Rivière dans laquelle il ne peut entrer que des petits Vaisseaux tirans seulement 8 ou 9 pieds d'eau » (Raoulin Bougard, *Le Petit Flambeau, op. cit.*, p. 14).
- 58 Les opportunités de frets permettent aux chargeurs d'embarquer régulièrement en retour pour les ports et havres du Cotentin des marchandises et denrées (morues vertes ou sèches ?) achetées au Havre (AD 76, 200 BP 35) ; Louis de Lesnable de Quinéville charge des morues au Havre sur le bateau de Marin Périer de Quinéville, 21 février 1655. À noter l'existence d'une société Pierre de Lesnable & Cie de Dieppe mentionnée dans l'enquête de 1664. Thibault Lecompte de Saint-Marcouf, vicomte de Valognes, charge au Havre 12 barriques

difficile à écouler en gros sur les micromarchés de Basse-Normandie littorale : le marchand-chargeur Michel Lefebvre, du Havre, donne au maître de bateau caennais, Guillaume Delaporte, la consigne de vendre en cueillette ses 15 cents de morue à Touques et autres lieux de la province « ou il pourra vendre et distribuer⁵⁹ ». Plus généralement, c'est la question du calendrier annuel des diverses activités de bornage ou de cabotage qui reste à reconstituer en parallèle à la géographie des espaces du cabotage.

Dans le golfe normanno-breton, les commissionnaires des petits havres du Coutançais commercent activement avec les réseaux marchands malouins⁶⁰. Jean Tanguy puis André Lespagnol insistent sur les liaisons d'affaires courantes nouées entre les ports et havres du ressort de l'amirauté de Coutances, notamment dans l'exportation des toiles du Coutançais, vers les marchés anglais ou espagnols *via* Saint-Malo⁶¹. Les petits caboteurs des cidres de l'Avranchin accèdent aux havres bas normands de par leur faible tonnage (de huit à douze tonneaux) avant de faire route vers Saint-Malo, qui concentre les ordres d'achats, effectue les règlements par compensation, espèces sonnantes et trébuchantes, ou par lettres de change, et centralise la redistribution des cargaisons. Le havre de Carteret-Port-Bail expédie également du charbon de bois vers la Bretagne nord ; les petits ports et havres du Cotentin envoient à Saint-Malo des chanvres, des céréales, des légumes. En sens inverse, Saint-Malo redirige vers les petits ports normands des vins, de l'huile d'olive, des fûts et du bois de merrain ; Le Havre et Honfleur exportent des plâtres ; la Basse-Normandie envoie en Bretagne nord des matériaux pour la construction : ainsi, Caen expédie des pierres de Ranville⁶², Regnéville de la chaux, tous ces trafics

d'huiles et 15 cents de morues sur le bateau de Pierre Fauconnier de Barfleur pour Quinéville, 27 novembre 1655. Michel Houpeville de Quinéville, charge de l'huile de morue au Havre sur le bateau de Marin Périer de Quinéville, 8 octobre 1655.

- 59 AD 76, 200 BP 35, déclaration de chargement du 15 février 1655 à l'amirauté du Havre.
- 60 Philippe Langlet, « Les principaux courants commerciaux du port de Saint-Malo en 1681 et 1682 », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, vol. 64, n° 3, 1957, p. 322 : « L'étude analytique des grands ensembles commerciaux montre que la Manche occidentale telle que nous l'avons définie est la région du petit cabotage, caractérisée par les petits bateaux et par les produits agricoles et artisanaux variés. Ce trafic entre pour 1/7^{ème} dans le tonnage total du port de Saint-Malo. »
- 61 Jean Tanguy, *Quand la Toile Va. L'industrie toilière bretonne du XVI^e au XVIII^e siècle*, Rennes, Apogée, 1994, p. 70, carte n° 12 ; *id.*, p. 130-131, annexes n° 4 et 5 ; André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, PUR, 1997, t. 1, cartes, p. 55 (hinterland toilier malouin) et p. 61 (cabotage et hinterland portuaire : vins et matériaux de construction) ; André Lespagnol, « Regards sur l'histoire du commerce des toiles bretonnes », dans Jean Martin et Yvon Pellerin (dir.), *Du lin à la toile. La proto-industrie textile en Bretagne*, Rennes, PUR, 2008, p. 319 sq.
- 62 Laurent Dujardin, « Le commerce de la pierre de Caen (XI^e-XVIII^e siècle) », dans Mathieu Arnoux et Anne-Marie Flambard-Héricher (dir.), *La Normandie dans l'économie européenne (XII^e-XVII^e siècle)* [actes du colloque de Cerisy, 4-8 octobre 2006], Caen, CRAHM, 2010, p. 139-152.

se prêtant très facilement aux conditions d'accès restreintes des petits ports et havres bas normands.

Les missions de l'intendant consistent à relayer les encouragements du pouvoir apportés aux armateurs bas normands dans la construction et l'armement de nouveaux navires de pêche et de commerce. Colbert incite les maires et échevins de Cherbourg et de Granville à faire construire ou à affréter leurs vaisseaux à la Compagnie du Nord avec une prime de 100 sols par tonneau, et à entrer en relation avec les directeurs de la Compagnie à La Rochelle⁶³. L'intendant Chamillart surveille l'avancement de la construction de ces navires et informe Colbert du soin qu'il met à relancer les armements terre-neuviens puisqu'il a parlé « à quelques particuliers [de Caen] pour les engager à envoyer des vaisseaux en Terre-Neuve à la pesche des molües, qui [lui] ont promis d'en acheter deux pour commencer le commerce qui a esté négligé jusques a présent par les marchands de cette ville⁶⁴ ».

320

En temps de guerre maritime, l'intendant devient une courroie de transmission directe entre le pouvoir, les amirautés et les commissaires de Marine lorsque la protection des côtes est brusquement menacée par le danger corsaire⁶⁵. À ce titre, la monarchie ne tolère plus depuis 1661 les armements de frégates financés par des particuliers afin de protéger les convois ou les flottes de pêche harengüières comme cela se pratiquait jusqu'alors⁶⁶. Mécontent de l'efficacité plus que discutable du dispositif naval établi en Manche orientale à partir du Havre pendant la guerre de Hollande⁶⁷, Colbert rappelle au commissaire de

63 Georg Bernhard Depping, *Correspondance administrative sous le règne de Louis XIV*, op. cit., p. 594, « lettre du 6 novembre 1671 ».

64 *Ibid.*, p. 780, lettre du 23 septembre 1667 ; *ibid.*, p. 782, lettre du 23 juin 1669 à Colbert : « On bastit deux vaisseaux marchands à Carentan et quatre à Grandville. Je les iray voir lorsque j'auray fini les affaires de l'Eslection de Caen [...] ».

65 Pour l'ampleur du problème corsaire anglais sur le commerce maritime d'Honfleur en 1666 : André Zysberg, « La vie quotidienne en mer d'après les rapports du siège d'amirauté de Honfleur au XVII^e siècle », *Revue d'histoire maritime*, n° 19, « Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle », 2014, p. 128-131.

66 Pierre Clément, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, Paris, Imprimerie impériale, 1863, t. II, p. 683 : Colbert à Chamillart, 10 novembre 1673 : « Il faudroit que je me fusse bien oublié moy mesme si je vous avois fait connoistre que le Roy trouveroit bon que les marchands fissent une imposition de 24,000 livres pour donner cette somme aux sieurs de Beaumont et de Breteuil pour la protection qu'ils recevront d'eux dans leur pesche, vous pouvant assurer que Sa Majesté a si peu envie que des particuliers s'establisent en protecteurs de ses sujets, qu'elle m'ordonne d'envoyer ordre à quatre de ses vaisseaux de guerre, qu'elle a fait laisser expressément dans la Manche pour la conservation de cette pesche, de couler à fond les vaisseaux desdits de Beaumont et de Breteuil, s'ils ne se retirent promptement. En mesme temps, Sa Majesté a fait expédier en son conseil un arrest pour faire défense aux marchands propriétaires des vaisseaux pescheurs de payer aucune chose audit de Beaumont et autres. »

67 *Ibid.*, t. III, p. 554 sq. : Colbert à Vauvray, commissaire général de la Marine au Havre le 6 août 1675 : « Tous les avis que je reçois de Normandie me font connoistre qu'il y a plusieurs petits corsaires qui naviguent le long de la coste. Je vous avoue que je suis surpris que

Marine du Havre, en charge des quartiers maritimes normands, de se tenir soigneusement informé de la composition des convois des beurres d'Isigny, tant pour mieux en assurer leur protection que pour éradiquer toute tentative de fraude lors du paiement du droit d'escorte :

Tenez soigneusement la main à ce que les capitaines des frégates qui escorteront les bastimens chargés des beurres d'Isigny vous rapportent une liste qui contienne le nombre et le port desdits bastimens, et mesme la quantité des pots de beurre qu'ils auront embarqués⁶⁸.

De la même manière, l'intendant est le rouage administratif essentiel de la politique mercantiliste dans sa généralité. C'est pourquoi il doit ponctuellement rendre compte au ministre du mouvement des bâtiments armés en pêche ou au cabotage⁶⁹. Ce dernier trafic assure en grande partie la fonction de régulation de l'économie locale, par exemple en écoulant vers d'autres débouchés urbains des denrées alimentaires non vendues, en raison du peu d'élasticité de l'économie de marché à l'époque moderne :

Une preuve concluante qu'il se fait beaucoup moins de consommation que par le passé, et que les sujets du roy vivent avec plus d'épargne que les années précédentes, est que, en l'année présente, il est entré deux fois moins de provision de caresme que les années 1667 et 1668, et les marchands qui les ont apporté n'ont pu encore jusques à présent en débiter la moitié, et ont été obligez d'en charger une partie pour le Havre, Dieppe et Saint-Vallery, ce que j'ay appris par la vérification des tarifs et par la conférence que j'ai eu avec les principaux marchands⁷⁰.

La réactivité des marchands dans les circuits de la distribution alimentaire provinciale s'observe notamment dans le cabotage des grains du Cotentin lors des crises frumentaires.

les capitaines des frégates qui ont été armées au Havre-de-Grâce ne chassent et ne combattent pas ces corsaires. Vous devez leur faire connoistre qu'en cela il y a de leur négligence [...]

68 *Ibid.*, t. III, p. 555, lettre du 7 août 1675 à Vauvray.

69 *Ibid.*, t. III, p. 713, lettre de Colbert à Le Blanc intendant de la généralité de Rouen le 23 octobre 1680 : « Je suis fâché que la pesche du hareng ne commence pas bien. Je vous prie de me faire sçavoir si elle réussira mieux vers la Toussaint, cette pesche estant d'une très-grande conséquence, vu que les Hollandois en apportent tous les ans une très-grande quantité, par le moyen de laquelle ils tirent beaucoup d'argent du royaume. Lorsque vous visitez les villes maritimes, il est bon que vous excitiez les marchands à augmenter leur pesche, et que vous vous informiez mesme s'ils vont en Angleterre, sur les costes de Yarmouth, où cette pesche est plus importante qu'en aucun autre lieu, et combien il y a de bateaux pescheurs sur toutes les costes de Normandie. »

70 Georg Bernhard Depping, *Correspondance administrative sous le règne de Louis XIV*, op. cit., p. 781, Chamillart à Colbert, lettre du 8 avril 1669.

Sous l'Ancien Régime, le pouvoir royal, les intendants et les autorités municipales redoutent tout particulièrement les temps de disette et des « crues » du prix des céréales, périodes toujours fertiles en « émotions » populaires⁷¹. Cela se vérifie lors de la très complexe crise de subsistance de 1661-1662 dite aussi la « crise de l'avènement⁷² ». Le Val de Loire, le Bassin parisien et la Haute-Normandie sont les régions les plus touchées par la forte hausse du cours des céréales due à une série de mauvaises récoltes. Le cabotage provincial exerce alors une fonction non négligeable de redistribution et d'approvisionnement des villes en céréales panifiables exportées par des marchands blatiers, en complément des blés achetés par le roi dans d'autres provinces ou à l'étranger⁷³.

Les blés expédiés par cabotage au Havre lors de cette crise de subsistances, l'une des plus dramatiques du règne personnel de Louis XIV, mettent en lumière l'existence d'un microcapitalisme agraire incarné par plusieurs marchands grainetiers du Cotentin dont les activités s'intercalent entre le niveau de la vie matérielle et celui de l'économie de marché⁷⁴. L'aire d'influence de ces

- 71 Steven Kaplan, *Les Ventres de Paris. Pouvoir et approvisionnement dans la France d'Ancien Régime*, Paris, Fayard, 1988 ; Olivier Chaline, « Le juge et le pain. Parlement et politique d'approvisionnement en 1788-1789 d'après les papiers du procureur général de Rouen », *Annales de Normandie*, vol. 39, n° 1, 1989, p. 21-36, en ligne, disponible à l'adresse : http://www.persee.fr/doc/annor_0003-4134_1989_num_39_1_1833, consulté le 24 mai 2017 ; Monica Martinat, « L'approvisionnement alimentaire à Lyon : intérêts particuliers et utilité publique au xvii^e siècle », dans Isabelle Brian (dir.), *Le Lieu et le Moment. Mélanges en l'honneur d'Alain Cabantous*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2015, p. 221-234.
- 72 Sur le trend de stagnation de l'effectif de la population du Pays de Caux de 1638-1639 à l'effondrement de 1693-1694, voir Jean-Noël Biraben et Noël Bonneuil, « Population et économie en Pays de Caux aux xvi^e et xvii^e siècles », *Population*, vol. 41, n° 6, 1986, p. 942, 950, graphique n° 8, en ligne, disponible à l'adresse : http://www.persee.fr/doc/pop_0032-4663_1986_num_41_6_17673, consulté le 24 mai 2017 ; Paul-Marie Bondoio, « La misère sous Louis XIV. La disette de 1662 », *Revue d'histoire économique et sociale*, vol. 12, n° 1, 1924, p. 53-118, en ligne, disponible à l'adresse : https://www.jstor.org/stable/24061250?seq=1#page_scan_tab_contents, consulté le 24 mai 2017 ; François Lebrun, « Les crises démographiques en France aux xvii^e et xviii^e siècles », *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 35^e année, n° 2, 1980, p. 205-234, en ligne, disponible à l'adresse : http://www.persee.fr/doc/ahess_0395-2649_1980_num_35_2_282626, consulté le 24 mai 2017 ; Pierre Goubert, *L'Avènement du Roi-Soleil. 1661*, Paris, Julliard, coll. « Archives », 1967, p. 281-296 ; Jean-Yves Grenier, *L'Économie d'Ancien Régime. Un monde de l'échange et de l'incertitude*, Paris, Albin Michel, coll. « Évolution de l'humanité », 1996, p. 417-427. Sur la « famine pure » de 1661 voir Emmanuel Le Roy Ladurie, *Histoire humaine et comparée du climat. Canicules et glaciers xiii^e-xviii^e siècles*, t. I, *Canicules et glaciers (xiii^e-xviii^e siècles)*, Paris, Fayard, 2004, p. 444-462.
- 73 Voir à ce sujet la très intéressante contribution de Bernard Michon, « Le port de Nantes et "la crise de l'avènement" (1661-1663) », dans Caroline Le Mao et Philippe Meyzie (dir.), *L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe du xvii^e siècle à nos jours*, Paris, PUPS, 2015, p. 435-449.
- 74 Francesco Boldizzoni, *The Poverty of Clio. Resurrecting Economic History*, Princeton, Princeton University Press, 2011, p. 103 ; Robert Richard, « Boulangerie et commerce maritime au Havre au début du xviii^e siècle », *La Porte Océane*, n° 94, avril 1953, p. 11 : « Le capitalisme agraire, et plus généralement, le capitalisme immobilier, dont on a voulu qu'il soit le fait de la

marchands est circonscrite à quelques paroisses agricoles du fertile Cotentin littoral, depuis la baie des Veys, parfois le Bessin, jusqu'au Val de Saire près de Barfleur. Ces grainetiers en gros, des blatiers surtout, quelquefois des maîtres de bateau⁷⁵, ont l'initiative du transport et de la vente en gros de grains pour leur compte. Bien que certains ne sachent pas signer leur déposition au greffe de l'amirauté du Havre, ce sont de roués marchands, âpres au gain et très au fait du cabotage⁷⁶; ils savent très opportunément tirer parti des ressources du petit cabotage et de l'embaras frumentaire des villes et places de commerce en temps de disette, notamment en plaçant habilement leurs offres de froment à travers le dédale réglementaire pesant sur la circulation et la vente des grains⁷⁷. La majorité de ces chargeurs du Cotentin expédient leurs grains principalement depuis le havre de Quinéville: 23 déclarations sur 57; de Sainte-Marie-du-Mont: 5; de La Hougue, Réville et Barfleur: 14.

Les ports d'attache des barques et bateaux affrétés ne présentent pas tout à fait la même répartition géographique. Deux havres concentrent l'essentiel des résidences des maîtres et conducteurs dans 48 déclarations: Quinéville: 18; et Barfleur: 11; il n'y en a que cinq pour La Hougue, paroisse alors distincte de celle de Saint-Vaast, et une pour cette dernière. Ces havres, aménagés ou non, sont situés à proximité immédiate de l'arrière-pays rural du Cotentin, au point de pouvoir dire que la mer est la continuité de la terre, et non, comme le prétend Olivier Levasseur dans le cas du Trégor, que « la mer est au service de

bourgeoisie, est dans la mentalité des ruraux comme dans celle des citadins, et sa pratique, à l'époque de Louis XIV, paraît déjà fort ancienne. » Sur les espaces ruraux, le monde agricole et les marchés du crédit, voir Philippe Minard et Denis Woronoff (dir.), *L'Argent des campagnes. Échanges, monnaie, crédit dans la France rurale d'Ancien Régime* [actes de la journée d'études Bercy, 18 décembre 2000], Paris, CHEFF, 2003; dans « Les petits ports bretons du XVI^e au XIX^e siècle » (*Rives méditerranéennes*, n° 35, 2010, p. 66), Gérard Le Bouëdec identifie dans les travaux de Timothy J. A. Le Goff, le microcapitalisme vannetais construit autour de l'exportation des excédents de blés froment au XVIII^e siècle au profit des détenteurs de la rente foncière (négociants locaux, élites nobiliaires ou judiciaires).

75 On leur doit huit déclarations.

76 Le marchand enregistré au greffe représente pour un bâtiment l'ensemble fort composite des autres chargeurs et de leurs cargaisons; AD 76, 204 BP 7, affaire de la barque la *Bonne Jourdainne*, les marchands de Quinéville Michel Hue, Simon Hurtevent, Michel Pinel dit le Vert « coutumier à faire trafic par mer » et Jacques Collin chargent sur cette barque au dit lieu leurs « pouches » (sacs) de blés froment pour Le Havre « en espérant d'en avoir de Largeant ». Après le naufrage, ils exigent condamnation des matelots-conducteurs Jean De Louche père et Pierre De Louche fils, Charles Périer et Estienne Faston pour « le retardement de largeant qui leur seroit provenu de leur marchandise » en prétendant que ces derniers voulaient par cette fortune de mer « faire perte aux marchands pour leur faire desplaisir », 4 mars 1661.

77 Fernand Braudel, *Civilisation matérielle, op. cit.*, t. I, p. 101: « Chaque fois, l'appât est l'argent comptant. Car dans le commerce des blés, le riche paie toujours comptant, le pauvre se laissant tenter et, comme de juste, pour le profit essentiel des intermédiaires ». Sur la complexité réglementaire de la circulation des grains et de leur commercialisation en temps de crise de subsistance, voir Marcel Marion, s. v. « Commerce des grains », *Dictionnaire des institutions de la France (XVII^e-XVIII^e siècles)*, Paris, Picard, 1984, p. 117-119; Lucien Bély (dir.), s. v. « Grains », *Dictionnaire de l'Ancien Régime*, Paris, PUF [4^e éd.], 2010, p. 612.

la terre⁷⁸ ». Un deuxième sous-ensemble est composé des caboteurs des ports ou havres de Port-en-Bessin : une déclaration ; Sainte-Honorine : 2 ; Bernières-sur-Mer : 5 ; Langrune-sur-Mer : 2 et Lion-sur-Mer : 2. Les maîtres ont chargé des grains dans ces lieux, souvent sur l'estran même. Deux caboteurs sont rattachés à Cherbourg ou Granville. Un seul bâtiment battant pavillon hollandais, élément statistiquement insignifiant mais néanmoins révélateur de réseau⁷⁹, est affrété en société par des marchands de Rouen. La barque de Louis Legal vient à deux reprises du Morbihan en 1661.

324

Le tableau numéro 1 en annexe (57 déclarations au total) présente les quantités de blé froment déclarées et la chronologie de leurs entrées au Havre entre juillet 1660 et mars 1664. Les 51 déclarations enregistrées précisent un total finalement limité des chargements de froment déchargés et acceptés entre avril 1661 et mars 1664 à la vente au Havre par le procureur du roi de l'amirauté : 12 258 boisseaux équivalant en mesure de Paris à plus de 90 tonnes de blés environ⁸⁰. Cela représente une moyenne de 240 boisseaux par bateau, soit 1,8 tonne environ, ce qui laisse deviner le modeste tonnage unitaire des bateaux caboteurs recensés, assurément inférieur à dix-sept tonneaux. Les caboteurs des grains de Basse-Normandie sont peu nombreux à entrer au Havre (trois déclarations) au plus fort de la crise de subsistances en 1662. Cette année-là connaît d'ailleurs le doublement spectaculaire du cours des froments au Havre : 120 sols le boisseau fin juillet 1662 pour une moyenne de 66 sols environ sur 55 déclarations, de 1661 à 1664, corrélativement à l'extrême rareté des grains. On recense pour les années 1661 et 1663 un total de 16 déclarations chacune. La tendance à l'écoulement précoce des stocks de grains se confirme d'ailleurs l'année suivante avec 21 déclarations entre janvier et avril 1664. Hormis les mois de mars et mai, 6 déclarations chaque, et de juillet avec 8 déclarations, les plus nombreuses entrées de caboteurs des grains du Cotentin au Havre ont pourtant lieu en décembre : 9 déclarations ; janvier et février : 8 chaque. Les mois des plus faibles entrées sont novembre : 4 déclarations ; juin et août : 3 ; avril : une ; septembre et octobre : aucune.

78 Olivier Levasseur, *Les Usages de la mer dans le Trégor au XVIII^e siècle*, thèse sous la direction de Claude Nières, université Rennes 2, 1999.

79 Sur les réseaux de négoce céréalier internationaux établis à Rouen : Jacques Bottin, « La mer comme vecteur des échanges », dans Alain Cabantous, André Lespagnol et Françoise Péron (dir.), *Les Français, la Terre et la Mer (XIII^e-XX^e siècle)*, Paris, Fayard, 2005, p. 190-194.

80 Pierre Portet, *La Mesure de Paris*, dans Pierre Charbonnier, *Les Anciennes mesures locales du Bassin-Parisien et du Nord, d'après les tables de conversion*, Clermont-Ferrand, Institut d'études du Massif central, université Blaise-Pascal, 2008 (le boisseau à 7,48 kg, mesure de Paris). Sur le maquis des mesures de capacité locales en Haute-Normandie : Charles Leroy, « Mesures de capacité en usage en Haute-Normandie aux XVII^e et XVIII^e siècles », *Bulletin de la Société libre d'émulation du commerce et de l'industrie de la Seine inférieure*, 1936, p. 49-97, et 1937 (supplément), p. 155-218.

Comment expliquer cette irrationnelle chronologie des entrées de caboteurs ? En réalité, deux problématiques marchandes se succèdent entre 1661 et 1664. La première montre que les entrées de caboteurs des grains du printemps 1661 relèvent surtout de la soudure des approvisionnements céréaliers au Havre. Cela se conjugue avec la décision des blatiers du Plain et du Cotentin de réaliser de belles spéculations hors des marchés bas normands correctement ravitaillés en céréales⁸¹. La diminution graduelle des quantités de boisseaux de froment enregistrés ensuite au Havre d'avril 1661 à juillet 1662 s'explique soit par la rareté des grains exportables, soit par la désaffection croissante des blatiers pour la place du Havre, incapable de soutenir l'offre qui atteint de si hauts prix en juillet 1662⁸², soit encore parce que le prix plafond de vente, imposé par le procureur du roi de l'amirauté du Havre à 120 sols le boisseau, leur paraît inacceptable par rapport à la réalité des prix pratiqués sur les marchés de Normandie⁸³. En revanche, les abondantes récoltes de l'été 1663 conduisent dès l'automne suivant les blatiers à reprendre la route du Havre. C'est pourquoi

- 81 Fernand Braudel et Ernest Labrousse (dir.), *Histoire économique et sociale de la France*, Paris, PUF, 1970, t. II, p. 41-42, fig. n° 3 : la Basse-Normandie échappe aux trois grandes crises démographiques et de subsistance du règne personnel de Louis XIV. Les récoltes très convenables, mais qui n'enrayent pas les hauts prix de vente, sont confirmées par les tendances longues de la production céréalière relevées par Bernard Garnier dans « Pays herbagers, pays céréaliers et pays "ouverts" en Normandie (xvi^e-début du xix^e siècle) » *Revue d'histoire économique et sociale*, 1975, vol. 53, n° 4, p. 506, en ligne, disponible à l'adresse : https://www.jstor.org/stable/24079420?seq=1#page_scan_tab_contents, consulté le 24 mai 2017.
- 82 Sur la situation commerciale et financière de la ville présentée comme difficile en 1661-1662 en raison des impositions diverses à payer au roi « ce qui réduit ladite ville à une extrême misère » : BnF, *Mélanges Colbert*, 107 bis, lettre des échevins du Havre à Colbert [1662].
- 83 La dernière solution paraît la plus recevable : dans la plaine de Caen, le boisseau de blé froment atteint 8 l. 10 sols en juin 1662 contre 40 sols d'ordinaire en moyenne : Gustave Dupont, *Histoire du Cotentin et de ses îles*, Caen, F. Le Blanc-Hardel, 1885, t. IV, p. 303. Sur les questions de circulation et d'institutions régulatrices des marchés de consommation, voir Didier Terrier, « L'histoire du commerce et de l'industrie à l'époque moderne : entre héritage assumé et pistes nouvelles », dans Jean-Claude Daumas (dir.), *L'Histoire économique en mouvement. Entre héritages et renouvellements*, Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2012, p. 99-124. On notera ici que, contrairement à Vincent de Gournay qui affirme que c'est le marchand « qui donne un prix aux choses de l'échange », le procureur du roi à l'amirauté détermine un plafond de prix à ne pas franchir et exerce une fonction de régulation incontournable sur certains prix de denrées. Le prix à déterminer peut faire l'objet de négociations préalables au greffe de l'amirauté (AD 76, 216 BP 122) : le marchand Pierre Lefebvre de Sainte-Geneviève près de Barfleur, qui a chargé 216 boisseaux de fèves sur le bateau de Jacques Godar de Barfleur, demande au procureur du roi 30 sols par boisseau mais n'obtient finalement que 27 sols 6 deniers, 10 février 1655. Venu de Lisbonne avec 2 milliers de citrons « tant bons que mauvais », Hans Pitter de Hambourg, maître de la galiote *La Couronne* de 60 tonneaux, est condamné à 100 sols d'amende, et à l'interdiction de vendre ses citrons au Havre pour avoir refusé le prix fixé à 7 l. 10 sols le cent ; il a clamé « qu'il aimoit mieux jeter lesdits citrons dans la Mer et quil ne vouloit prendre audit prix et s'estre a l'instant retiré... » (16 octobre 1660).

la seconde problématique détaille la connexion du cabotage des grains avec les armements terre-neuviens du Havre.

Au moment où les cours des froments refluent partout dans les mercuriales depuis la fin du printemps 1663, la demande locale en grains et farines augmente très sensiblement en prévision de la nouvelle campagne de pêche à Terre-Neuve qui débute au Havre à l'automne de 1663. Pendant plusieurs mois, les boulangers du Havre avitaillent en biscuits de mer de première qualité, produits à partir de blé froment pour leur bonne conservation, les équipages d'une centaine de bâtiments terre-neuviens⁸⁴. La demande havraise tombe à pic pour les blatiers du Cotentin ou du Plain qui expédient leurs caboteurs en rangs serrés sur la place du Havre de mai 1663 à mars 1664 : 37 déclarations sur 56, soit 66 % du total. Le moment est particulièrement bien choisi : l'argent, d'espèces ou en billets à ordre, le crédit, circulent avec aisance en ville en pleine période de liquidation des comptes de la précédente campagne de pêche terre-neuvière. Il reste à déterminer si la flotte des caboteurs de grains du Cotentin a été expédiée au Havre par opportunisme ou par spéculation, option néanmoins douteuse car le cours du froment demeure autour de 60 sols le boisseau en 1664, ou s'il s'agit bien de la récurrence d'un trafic d'avitaillement des terre-neuviens, *via* la boulangerie havraise, et quels en seraient les produits de retour chargés pour la Basse-Normandie. Le cabotage du blé illustre enfin l'intégration commerciale réussie d'une denrée d'avitaillement, au même titre que le lard, chanvre, petit cidre et les pois de Basse-Normandie, dans le cycle terre-neuvier havrais⁸⁵. Ce circuit provincial connaît cependant une profonde

326

84 Robert Richard, « Comptes et profits de navires terre-neuviens du Havre au xvii^e siècle (aspects économiques et sociaux) », *Revue d'histoire économique et sociale*, 1976, vol. 53, n° 4, p. 492, en ligne, disponible à l'adresse : https://www.jstor.org/stable/24079141?seq=1#page_scan_tab_contents, consulté le 24 mai 2017 : mémoires de plusieurs boulangers havrais pour livraisons de pains et de biscuits en 1721 et 1722 ; *ibid.*, p. 481, soit approximativement, d'après Robert Richard, un ensemble de 1500 à 2000 marins ; BnF, *Mélanges Colbert*, 143, au 11 février 1661, au cœur de la campagne terre-neuvière, l'amirauté du Havre ne recense de présents au port que quinze maîtres de navires et quatre maîtres de heux du lieu ainsi que 10 maîtres de navires, barques ou gribanes d'autres ports (Dieppe, Yeu, Bretagne, Marans, Calais). Michel Mollat du Jourdin (dir.), *Nouveau glossaire nautique d'Augustin Jal, op. cit.*, t. « H », p. 902 : le heu est un bâtiment « grossier et massif », à fond plat, utilisé pour le trafic maritime dans la mer du Nord et en Manche ; André Zysberg (dir.), *Nouveau glossaire nautique d'Augustin Jal*, Paris, CNRS, 2006, t. « M », p. 1182 : un maître de heu ou de gribane est, depuis l'ordonnance de la Marine de 1681, un marin ayant réussi l'examen lui permettant de commander un bâtiment armé au cabotage.

85 Antoine de Montchrestien, *Traicté de l'Oeconomie politique*, Rouen, Osmont, 1615, p. 231. Sans compter les armements terre-neuviens de plus de six cents vaisseaux et les matelots embarqués pour cette pêche en Bretagne et en Normandie, « ce négoce apporte un grand profit aux laboureurs et aux marchands qui s'en mêlent ; aux premiers, par la vente de leurs lards, pois, fèves, chanvres, cordages ; aux autres, par un gain presque ordinaire de trente, quarante, et quelquefois cinquante pour cent, que leur produit l'argent qu'ils ont avancé pour faire cette pêche ».

remise en cause lors de l'affirmation du cycle colonial au Havre au siècle suivant avec l'élargissement des aires d'approvisionnements havrais en direction des marchés européens : l'Irlande pour le bœuf salé, par exemple.

L'exemple des marchands blatiers élargit à la céréaliculture du Cotentin les récentes mises au point établies par Gérard Béaur concernant l'intégration des paysanneries sur les marchés de consommation au moyen des cultures spéculatives⁸⁶. L'interaction entre le commerce céréalier en gros et les armements au cabotage est illustré par les réseaux familiaux et paroissiaux comme le relate l'affaire de la barque la *Bonne Jourdainne*, à Quinéville⁸⁷. Dans l'instruction de ce naufrage par l'amirauté de La Hougue et Quinéville, il est stipulé que la propriété de la barque est partagée au tiers équitable entre le maître Charles Périer, les De Louche père et fils, et Estienne Faston. On retrouve au passage la même répartition majoritaire des parts de barque au tiers dans le cas des armements au cabotage de l'île d'Yeu étudié par Jean-François Henry⁸⁸, mais cette répartition initiale connaît une grande souplesse d'interprétation entre les associés selon que ces derniers chargent à fret, en spéculation, ou les deux à la fois⁸⁹. En effet, une distinction très claire est faite entre le tiers quirataire, d'une part, et la cargaison qui détermine la prérogative finale de la conduite du bâtiment, d'autre part : « Leur Coustume de naviguer estant entre eux que chacun avoit la maistrise de son voyage et en dispoit comme il advisoit bien tant pour Laffretement que conduite ». Le commandement de la barque, théoriquement dévolu au maître Charles Périer, obéit ainsi à ce principe différent du long cours. Cela favorise autant la recherche du fret pour le compte du bord qu'il maintient la bonne entente entre les associés. Prétendant n'avoir rien chargé à bord de la barque et n'ayant pour ce voyage « prist aucun conte

- 86 Gérard Béaur, « Histoire économique, histoire des campagnes : le renouveau d'un paradigme ? », dans Jean-Claude Daumas (dir.), *L'Histoire économique en mouvement. Entre héritages et renouvellements*, op. cit., p. 125-142. Fabrice Poncet utilise même l'expression « d'aristocratie laitière » pour désigner les entrepreneurs producteurs de beurres d'Isigny (Fabrice Poncet, « Éleveurs et marchands de beurre à Isigny de la fin du XVII^e siècle à 1840 », *Annales de Normandie*, 50^e année, n° 2 [numéro spécial], « À travers les campagnes normandes », 2000, p. 267-296, en ligne, disponible à l'adresse : http://www.persee.fr/doc/annor_0003-4134_2000_num_50_2_1250, consulté le 24 mai 2017).
- 87 AD, 76, 204 BP 7, appel des sièges de La Hougue et Quinéville sur le naufrage de la barque la *Bonne Jourdainne* appartenant à Charles Périer, Jean De Louche père et Pierre De Louche fils, Étienne Faston, matelots-conducteurs, 1661.
- 88 Jean-François Henry, *Des Marins au siècle du Roi-Soleil. L'île d'Yeu sous le règne de Louis XIV*, Janzé, Yves Salmon éditeur, 1982, p. 131 : près de 41 cas, soit 37 % pour un total de 111 cas.
- 89 Robert Richard, « Un type d'entreprise négligé par les historiens économistes (observations d'après l'enquête sur le mouvement des navires dans les ports français 1763-1766) », *Revue dunkerquoise d'histoire et d'archéologie*, 1988, n° 22, p. 205-226. Voir aussi Archives départementales du Calvados, F 6709, fonds Tastemain-Lagnel, livre de compte d'un négociant caennais et journal de marchandises débarquées de navires venant du Havre, de Rouen et de Rotterdam, 1789-an XIV.

des marchandises des intéressés », Faston et Périer ont délaissé « la gouverne d'icelle » à leur associé Pierre De Louche fils dès la sortie du havre de Quinéville car ce dernier

conduisoit la barque et gouvernoit icelle comme bourgeois au tiers et marchand en la meilleure partie tant de bled que d'autre marchandise [et] prist la barre du gouvernail laquelle ne luy pouvoit pas estre ostée ny par ledit périer ny par ledit faston veu quil estoit bourgeois et marchand en la plus grande partie de la charge⁹⁰.

Ainsi, la ligne de démarcation professionnelle habituellement constatée sur les bâtiments hauturiers occidentaux entre les opérations commerciales confiées aux subrécargues ou aux officiers d'une part, et les fastidieuses manœuvres du bord dévolues à l'équipage d'autre part, tend à devenir beaucoup plus floue sur les petits caboteurs bas normands. À bord comme à terre, chacun mène ses affaires de commerce tout en effectuant les tâches inhérentes à un équipage. Curieusement, on relève même à l'échelle mondiale une coïncidence des pratiques entre les caboteurs bas normands et les petites jonques de charge du Sud-Est asiatique. L'équipage chinois se compose de marins, certes, mais ces

328

90 AD, 76, 204 BP 7, Charles Périer réitère « que encore quil portast le nom de maistre au voyage néanmoins suivant l'usage ordinaire entre les dits mattelotts lorsqu'ils sont propriétaires esgallement Comme estoient lesdits delouche faston et périer chacun par tiers de laditte barque le premier d'iceux prend le gouvernail et la conduite et fait la charge et le mémoire de tout ce qui est embarqué dans icelle comme fist ledit De Louche qui chargea icelle barque tant pour luy que pour les autres marchands entièrement ainsi qu'il voullut sans y appeler ledit périer que pour aider quelquefois à charger lesdites marchandises... » (4 mars 1661). Ici, Jean De Louche et Guillaume Guillotte « n'ont point de commun avec les autres marchands dans la barque au sujet de leurs marchandises », mais le cas peut souvent se présenter dans d'autres voyages. En réalité, les dépositions précisent le détail du chargement et contredisent les déclarations de mauvaise foi inhérentes à ce type de fortune de mer. Jean De Louche père, son beau-fils Guillaume Guillotte et un des enfants De Louche ont chargé pour leur compte 299 boisseaux de froment, 4 boisseaux de fèves, 6 pots de beurres. Hue, absent du bord lors du naufrage, charge 34,5 boisseaux de froment, mesure de Saint-Pierre. Collin a chargé à bord 22,5 boisseaux de froment. Charles Périer et Jean Guillotte chargent 18 boisseaux de froment et 15,5 boisseaux de fèves, 50 livres de chanvres. Mascrey-Piquechef fait charger 78 boisseaux de froment, mesure de Montebourg, 3 porcs et 3 cartons d'ail. Pinel a 44 boisseaux de froment, mesure de Saint-Pierre-Église. Les marchandises sont disposées circulairement à bord selon le « run » (« ryn » ou partie de cercle, terme de patois maritime dérivé du *rumb* anglais) et groupées en secteur de cale par propriétaire ou chargeur. Pinel et Collin sont représentés au siège de l'amirauté par le curé de Morsallines. La quasi-totalité du chargement est sauvée « après avoir esté espluché de vrac [varech] et cailloux sur la dune ». Les frais du « sauvage » de la cargaison répartis sur les chargeurs et associés de la barque s'élèvent en tout à 82 lt. et 6 boisseaux froment mesure de Quettehou laissé par Mascrey-Piquechef. Mais Hue ne parvenant pas à remettre la main sur ses blés, pourtant sauvés du naufrage, fait appel à la Table de marbre à Rouen contre les matelots. Durant le sauvetage du chargement, « lesdits mattelotts deschargèrent sur l'isle tout ce qu'ils peurent de la marchandise sans assistance d'aucun des marchands [...] et spécialement ledit Collin qui ne voullut scauver ses deux saacs de bled quoiqu'il l'eust peu faire sil leust voullu y entendre au lieu de labandonner et se coucher sur la terre de lisle comme il fist [...] ».

derniers sont d'abord et avant tout des marchands intéressés dans l'expédition, le propriétaire endossant parfois la fonction de capitaine sur les petits bâtiments⁹¹. Dans le Cotentin, l'associé quirataire ayant l'intérêt le plus élevé sur la cargaison prend systématiquement la direction de la barque. Cette clause, probablement généralisée à tous les petits caboteurs bas normands, constitue en principe une assurance supplémentaire pour le bon déroulement du voyage. D'autres thématiques relevant du cabotage ou du bornage comme le crédit provincial, les rythmes de la navigation et des échanges, le recrutement des équipages, la composition des frets bien plus vaste que les seuls cidres, blés et beurres, les stratégies d'échanges en temps de paix ou de guerre maritime, l'accumulation du capital par le microcapitalisme familial, le fonctionnement des marchés, l'organisation spatiale des territoires littoraux et des sites d'armement, l'urbanisme et la hiérarchie portuaire des petites villes côtières, les dynamiques sociales constituent autant de thèmes neufs à explorer ou à approfondir en Normandie, où la recherche dans ce domaine apparaît bien moins avancée que sur le littoral méditerranéen ou breton⁹².

Bien que l'on se soit cantonné ici à l'échelle microéconomique provinciale, la curiosité commanderait aussi de comparer les résultats obtenus pour le cabotage et les pêches avec la pensée économique française de la période. Celle-ci est incarnée à un siècle de distance par le Bas-Normand Antoine de Montchrestien de Vatteville (1575-1621) et l'Irlandais Richard Cantillon (1687?-1734). Ces deux auteurs placent résolument la circulation des marchandises au cœur de leur réflexion mercantiliste⁹³. Ils conçoivent la question économiquement cruciale de la distance à franchir comme un obstacle que l'on peut surmonter

91 Jennifer W. Cushman, *Fields from the Sea. Chinese junk trade during the late eighteenth and early nineteenth centuries*, Ithaca, Cornell University Press, 2000, 2^e éd., p. 98-99. Sur l'équipage des jonques chinoises : *ibid.*, p. 99.

92 Gilbert Buti, « Cabotage et caboteurs de la France méditerranéenne (xvii^e-xviii^e siècles), *Rives méditerranéennes*, n° 13, 2003, p. 75-92 ; *id.*, « Entre échanges de proximité et trafics lointains : le cabotage en Méditerranée aux xvii^e et xviii^e siècles », dans Simonetta Cavaciocchi (dir.), *Ricchezza del mare, Ricchezza dal mare, secc. xiii-xviii, op. cit.*, p. 287-316 ; voir aussi Julien Danielo, *Les Ports d'Auray et de Vannes aux xvii^e et xviii^e siècles. Ville, architecture et identité portuaire sous l'Ancien Régime*, thèse en histoire de l'art sous la dir. de Jean-Yves Andrieux, université Rennes 2, 2008 ; Gérard Le Bouëdec, « Les petits ports bretons du xvi^e au xix^e siècle », art. cit., p. 69-70, 78. Sur les ports d'armements au cabotage et les ports de réception : *id.*, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique (1690-1790)*, Paris, Armand Colin, 1997, p. 165 : « La première réalité du cabotage, c'est donc l'existence de ports d'armements spécialisés qui gravitent souvent dans l'orbite d'un grand port souvent d'envergure internationale », affirmation qui ne coïncide pas toujours avec la pluriactivité des petits ports bas-normands.

93 Jean-Marie Baldner et Anne Conchon, « Les territoires de l'économie. Lectures croisées de Montchrestien et Cantillon », dans Alain Guéry (dir.), *Montchrestien et Cantillon. Le commerce et l'émergence d'une pensée économique*, Lyon, ÉNS Éditions, 2011, p. 259-301.

par un coût déterminant, celui du transport⁹⁴. On remarque ainsi une certaine analogie entre la théorie des localisations de Cantillon et les circuits du cabotage normand⁹⁵. Les denrées les plus périssables devant être produites selon lui le plus près possible de la capitale, pour limiter le temps et la distance d'acheminement, les ports du littoral cauchois accaparent l'activité de pêche au poisson frais pour Paris. Inversement, l'établissement dans la généralité de Caen de manufactures éloignées du centre économique du royaume, mais reliées à ce dernier par voie fluviale et par cabotage, coïncide point par point avec les thèses de Cantillon. D'après lui, le coût de transport devient alors une variable aussi importante que les prix et les revenus dans sa théorie de la localisation spatiale des moyens de production, des densités humaines et de la division du travail articulés selon une hiérarchie urbaine étagée depuis les villages jusqu'à la capitale.

330

Pour Montchrestien, le coût du transport doit rester le plus bas possible pour afin d'étendre les réseaux d'échanges. C'est pourquoi l'auteur bas normand est très attaché au potentiel naturel des rivières ou des littoraux pour stimuler la croissance commerciale des villes. Dans ce but, le cabotage nécessite une bonne synchronie des ruptures de charge entre les navires et les embarcations de très faible tirant d'eau. C'est ce que l'on observe sur les nombreux petits cours d'eau et rivières de Normandie, depuis l'Avranchin jusqu'au Tréport. L'absence de curage du canal d'Artois depuis l'entrée de la ville d'Eu jusqu'au Tréport compromet presque totalement son usage. Heureusement, les navires jaugeant jusqu'à 100 tonneaux peuvent remonter la Bresle jusqu'à Eu grâce à son cours fort profond et large d'une demie lieue. En revanche, la remontée de la Seine par halage entre l'estuaire et Rouen est devenue de plus en plus lente et peut contrarier l'essor du trafic fluvial. Les chemins de halage ont tout particulièrement été trouvés en mauvais état entre Rouen et La Mailleraye⁹⁶. Un mémoire de 1736, présenté au Conseil du roi par le Commerce et les maîtres de navires, décrit par le menu l'état calamiteux des chemins de halage, faute d'entretien et en raison des conflits d'usage élevés avec plusieurs riverains⁹⁷.

94 Philip Scranton et Patrick Fridenson, *Reimagining Business History*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2013, « Spaciality », p. 227.

95 Sur la théorie de la localisation des hommes et de leurs activités par Cantillon, voir Pierre Dockès, *L'Espace dans la pensée économique du XVI^e au XVIII^e siècle*, op. cit., p. 234-259.

96 SHD Vincennes, SH 48, enquête des amirautés de 1665 : « Ont vu que le long du rivage où il y a halage les chemins sont très mauvais et gastez en beaucoup d'endroits ce qui donne beaucoup de peine aux navires qui montent la rivière depuis la Mailleraye jusqu'à Rouen ce qui rend la navigation plus difficile et lorsque les navires remontent la rivière avec les vents contraires ou quand il court un grand esbe en temps calme il faut que les vaisseaux soient tirés par des chevaux. »

97 AN, Mar, D/2 57, *Mémoire sur la navigation sur la Seine*. Il y est cité le procès-verbal dressé par la vicomté de l'eau entre le 26 août et le 3 septembre 1729 dénombrant pas moins de « 286 articles de déffaut du halage depuis Rouën jusqu'à la Pierre au Poirier ». La-Pierre-au-Poirier située rive nord de la Seine « un peu au-dessous de Villequier » est le lieu précis où

Dans le pays d'Auge comme dans le Roumois, qui sont des régions de production de vivres, de boissons ou de matières premières revendues vers les marchés de consommation urbains de la Basse-Seine, les petits cours d'eau jouent un rôle essentiel pour le transport des marchandises : la Risle est navigable depuis la Seine jusqu'à Pont-Audemer et même à Foulbec où seules peuvent accéder les gribanes ne dépassant pas trois pieds de tirant d'eau. Les bateaux, barques et gribanes qui remontent la Touques jusqu'à Roncheville, ou bien la Dives jusqu'à Varaville et Saint-Clerc, ne doivent pas tirer plus de 5,5 pieds d'eau, ni dépasser le port de quarante à cinquante tonneaux avant l'inévitable rupture de charge pour l'amont. L'économie rurale du pays virois ne peut non plus se passer des cours d'eau pour le transport des marchandises. Sur la Vire, les vaisseaux de quatre-vingt à cent tonneaux remontent le cours d'eau jusqu'à deux lieues près de Saint-Lô, mais seuls les petits bateaux atteignent cette localité. Ainsi, une cartographie des aires de navigation à la pêche ou au cabotage, des réseaux portuaires, des points de ruptures de charges serait à tenter pour la Normandie maritime à l'époque moderne afin d'évaluer plus nettement les activités littorales et maritimes de la province⁹⁸.

Le rôle économique exercé en Normandie par les intendants est bien connu⁹⁹. Si l'action stimulante des intendants dans l'établissement des manufactures ou la construction des voies de communication est indéniable, il est impossible aux représentants du pouvoir royal de reproduire en Basse-Normandie le

commence pour les assureurs le risque de mer vers l'aval et où ce risque s'éteint lorsqu'un navire fait route vers l'amont.

- 98 Un modèle méthodologique : Gilbert Buti, « Circulation "casanière" et voyage "à l'aventure" : le cabotage en Méditerranée (années 1680-années 1780) », dans Pierre-Yves Beaupaire et Pierrick Pourchasse (dir.), *Les Circulations internationales en Europe (années 1680-années 1780)*, Rennes, PUR, 2010, p. 121-135.
- 99 Annette Smedley-Weill, *Les Intendants de Louis XIV*, Paris, Fayard, 1995, p. 285-295 ; *id.*, « La gestion du commerce français au XVII^e siècle : impulsions gouvernementales et besoins des échanges », *Histoire, économie et société*, 1993, 12^e année, n° 4, p. 476, en ligne, disponible à l'adresse : http://www.persee.fr/doc/hes_0752-5702_1993_num_12_4_1686, consulté le 24 mai 2017 ; Jean-Baptiste Voysin de la Noiraye, *Mémoire sur la Généralité de Rouen (1665)*, éd. cit., p. 191 : « [...] mais la fainéantise des habitants de ladite ville [du Tréport], le peu de disposition qu'il y a parmy eux a faire quelque considérable trafic, et enfin le peu de manufacture qu'ils font, et le peu d'apparence qu'il y a d'y débiter ce qui s'y pourroit apporter, ne semble gueres convier le roi à y faire les despenses qu'il avoit autrefois esté résolu d'y faire [...] ». L'intendant de la généralité de Caen dénonce aussi la « fainéantise » des habitants d'Avranches, peu portés sur la production de toiles. Inès Murat, *Colbert*, Paris, Fayard, 1980, p. 260 : pour Colbert, le plein emploi est indispensable afin de préserver les pauvres des « occasions de mal faire inséparables de la fainéantise ». BnF, *Cinq Cents Colbert*, ms n° 122, « Dieppe » : les intendants stigmatisent les peuples « fainéants » comprenez dépourvus de tout esprit d'entreprise, mais aussi les gens sans aveu, les vagabonds et autres parasites dénigrés par le pouvoir car considérés comme « les mouches inutiles qui dérobent le miel de celles qui travaillent et des surnuméraires incommodes qui mangent le pain des enfans de la maison » ; voir aussi Laure Chantrel, « Représentations sociales et croissance économique : riches et pauvres dans les écrits des publicistes français du XVII^e siècle », *Revue d'économie politique*, vol. 98, n° 2, mars-avril 1988, p. 189-208.

modèle du canal d'Harfleur au Havre, censé relier les manufactures locales au grand port marchand¹⁰⁰. Néanmoins, les intendants de la généralité de Caen comprennent très rapidement, en prenant exemple sur le modèle hollandais, tout l'intérêt de recourir aux nombreux petits cours d'eau de Basse-Normandie pour exporter ensuite par cabotage les productions des nouvelles manufactures établies selon le grand dessein mercantiliste de Colbert¹⁰¹. L'intendant Guy Chamillart manifeste un zèle particulièrement remarquable dans l'implantation de nouveaux établissements ou en secourant les manufacturiers en difficulté¹⁰². La manufacture de Coutances, fondée par cet intendant, produit des draps et serges dites de Coutances pour l'exportation par cabotage vers l'Espagne et les Indes espagnoles, *via* Saint-Malo, pour un montant annuel de 7 à 800 000 livres¹⁰³. La production textile des autres établissements de la généralité vise clairement le marché anglais en concentrant les exportations par les ports de Caen ou de Cherbourg¹⁰⁴. Toutefois, la diminution en quelques

¹⁰⁰ Archives municipales du Havre, fds. anc., ii 27, mémoire de Lesueur : « En ce temps [vers 1665] pour déboucher plus facilement le port et rendre la place plus marchande à l'imitation des villes de Flandres on resolut de faire un canal de laditte ville en celle d'Harfleur ou Mr. Collebert avoit dessein d'établir des manufactures ainsy qu'à Montivilliers » (ca 1711).

¹⁰¹ Sur la maîtrise de l'eau en Basse-Normandie : Éric Barré, « À propos de digues, position d'un problème à partir de documents inédits concernant la baie de l'Ouve aux ^{xiv}^e et ^{xv}^e siècles », dans *Eaux vives, eaux dormantes en Normandie* [actes du 47^e congrès des Sociétés historiques et archéologiques de Normandie, Fédération des Sociétés historiques et archéologiques de Normandie, Bernay, 17-18 octobre 2012], n° 18, 2013, p. 71-77 ; Bernard Lepetit, *Chemins de terre et voies d'eau. Réseaux de transports et organisation de l'espace en France (1740-1840)*, Paris, EHES, 1984 ; Pierre Gouhier, *L'Intendance de Caen en 1700*, *op. cit.*, p. 107-108, n. 14 et 110, n. 24 : le commerce de Caen augmenterait beaucoup si l'Orne devenait « navigable depuis Caën jusqu'à Argentan, comme on l'a proposé ; puisque d'Argentan il n'y a que douze lieues de charroi au lieu où la rivière de Mayenne est navigable ; Et comme la Mayenne entre dans la Loire, cela feroit une communication fort avantageuse entre Caën & les provinces méridionales ». Sur le même thème, on peut comparer avec le « Mémoire pour la navigation des rivières par Vauban » publié par Jean-Pierre Brancourt (*L'Intendance de Champagne à la fin du ^{xvii}^e siècle. Édition critique des Mémoires « pour l'instruction du duc de Bourgogne »*, Paris, CTHS, 1983, p. 296-298).

¹⁰² Georg Bernhard Depping, *Correspondance administrative sous le règne de Louis XIV*, *op. cit.*, p. 771, lettre de l'intendant Chamillart à Colbert du 17 novembre 1666 : « J'ay fait savoir au nommé Daumesnil, marchand à Caen, taxé à la chambre de justice, à qui le roy a accordé une surséance, que cette grâce luy avoit esté faite en faveur du commerce, et que pour marquer sa reconnoissance, je luy ordonnois de faire faire cent pièces de serge de Londres à Caen, et que je donnerois advis au roy des diligences qu'il auroit faites pour l'exécution de ces ordres. »

¹⁰³ Pierre Gouhier, *L'Intendance de Caen en 1700*, *op. cit.*, p. 422 : le commerce très actif de ces toiles a continué jusque vers 1663 ou 1664, puis la concurrence du marché libre de Cerisy a fait proliférer les toiles de contrefaçons de piètre qualité ruinant la réputation des toiles Coutances auprès des marchands de Saint-Malo et la clientèle des Indes espagnoles.

¹⁰⁴ G. B. Depping, *Correspondance administrative sous le règne de Louis XIV*, *op. cit.*, p. 775, la manufacture de bas d'Angleterre, de sarges, de ratines, de cotons, etc. est établie à Caen, Bayeux, Saint-Lô, Coutances, Valognes, Beuzeville, Cherbourg, Granville, Thorigny-sur-Vire, Cerisy-la-Salle, Trévières, Louvières, Coigny, Sommervieu et Neully : « J'ay fait donner advis du jour d'hyer aux sieurs Gobert, de la Croix, Bernard, Boislaud et Charles, marchands bonnetiers

décennies de la profondeur d'une rivière, de son estuaire par envasement ou la rapide modification pluriséculaire du trait de côte sur le littoral peuvent compromettre, de manière totale ou partielle, la circulation fluviale et maritime locale¹⁰⁵. La profondeur de la Vire en 1697 est encore de 10 à 12 pieds environ aux grandes marées permettant la montée de vaisseaux de cinquante à soixante tonneaux, mais Pierre Gouthier rappelle que :

les rades [de la baie des Veys] sont plates et n'y peut arriver que de petits batteaux pescheurs ; à l'embouchure de la rivière est un port ou havre appelé l'Ettenière où il pouvoit arriver autrefois des navires jusqu'à deux cents tonneaux, mais à présent, il y en vient peu et de très petits, soit à cause de la guerre ou par la calamité du temps. Cette mesme rivière vient de Carentan où elle passe, et y pouvoit aborder des vaisseaux à voiles de cinquante à soixante tonneaux¹⁰⁶...

Le phénomène d'envasement s'accélère au siècle suivant : la navigation sur la Douve et la Taute devient de plus en plus difficile entre Carentan et la mer. Les navires de cent à cent cinquante tonneaux remontent encore la rivière vers Carentan en 1700 mais, à la fin de l'Ancien Régime, le port n'est plus fréquenté que par des bateaux à fond plat de cinq à six tonneaux¹⁰⁷.

Il revient également à l'intendant de veiller au bon entretien des cours d'eau et à l'entretien régulier des infrastructures d'accueil des barques et bateaux¹⁰⁸. Toutefois, ces installations comme leurs accès demeurent souvent très rudimentaires¹⁰⁹. Elles se limitent généralement à une rive boueuse, soumise

à Paris que l'on travailloit à cette manufacture en cette province avec autant de succes que l'on a jamais fait en Angleterre... » (lettre du 29 novembre 1665 de Chamillart à Colbert).

105 AN, Mar, G 240, dossier n° 1, amirauté de Barfleur, dégradation de la côte, 1746.

106 Pierre Gouthier, *L'Intendance de Caen en 1700, op. cit.*, p. 319.

107 Marcel Duval, « L'élection de Carentan au milieu du xvii^e siècle au milieu du xviii^e siècle. Étude d'histoire sociale », *Cahier des Annales de Normandie*, n° 3 (numéro spécial), « À travers la Normandie des xvii^e et xviii^e siècles », 1963, p. 186, en ligne, disponible à l'adresse : http://www.persee.fr/doc/annor_0570-1600_1963_hos_3_1_3639, consulté le 24 mai 2017 ; AN, Mar, G/77, Visite de la rivière de la Vire, depuis la chaussée des Clayes jusqu'à son embouchure, 1740.

108 Pierre Clément, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert, op. cit.*, t. IV, p. 534, Colbert à Morangis, intendant de Caen, le 23 février 1682 demandant à ce qu'il soit possible de faire travailler les propriétaires riverains de la Touques pour la rendre de nouveau navigable après des éboulements de terrains. Voir aussi l'émergence du rôle de l'État dans le développement des voies fluviales en France : Éric Szulman, *La Navigation intérieure sous l'Ancien Régime. Naissance d'une politique publique*, Rennes, PUR, 2014, p. 25-67.

109 Raoulin Bougard, *Le Petit Flambeau de la mer, op. cit.*, p. 11-12 : « Environ trois lieues & demie à l'Ouest d'Honfleur, est la petite Rivière de Touques, où il n'entre que des grands Bateaux qui chargent des Cidres, des Pommes & du Bois pour porter à Rouen, au Havre, à Dieppe, & autres lieux : il y a plusieurs petits Bancs ; l'entrée de cette petite Rivière, fur laquelle il y a des Balizes des deux côtés, est une Rivière qui n'est hantée que des gens des environs ; comme les Bancs de l'entrée changent quelquefois, on n'en peut parler bien pertinemment ». *Ibid.* : Dives, « au pied de ce Cap [...], est la petite Rivière du même nom qui est semblable à celle de Touques, & où l'on y charge les mêmes choses. Il y a aussi plusieurs Bancs à l'entrée de

au marnage des marées et sommairement aménagée de quelques pieux de bois pour l'amarrage des bateaux comme le montre le plan de Touques dressé par l'arpenteur royal Jean-Estienne Doullé de Pont-Lévêque en 1736 (fig. 2). En arrière-plan immédiat du quai Saint-Pierre de Touques, les marchands François Lecour, Jean-Baptiste Brize, Jean-Baptiste Dufour et Jean Bloche tiennent leurs magasins et héritages traversés par de petites ruelles reliant le quai avec la route de Pont-Lévêque et la grand-rue de Touques. On remarque en rivière la présence d'un cotre anglais et d'un smack¹¹⁰ hollandais près du pont à flèche enjambant la Touques ce qui rappelle l'existence locale d'un petit courant d'échanges au cabotage européen. À l'évidence, monde rural, espaces urbains et navigation au cabotage apparaissent sur ce plan intimement liés par la présence d'un cours d'eau.

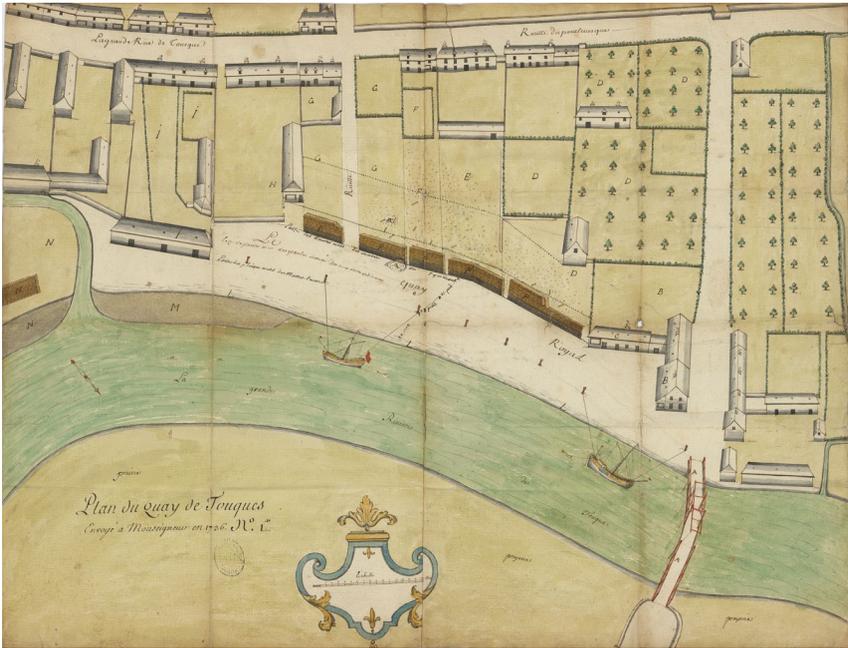


Fig. 2. Archives Nationales, *Marine*, D/2 57, dos. n°662, plan du quai de Touques, 1736.

cette Rivière, qui sont sujets à changer, c'est pourquoi l'on n'en peut pas bien écrire, joint qu'en ces deux Rivières il n'y peut entrer que de fort petits Bâtimens, tirans au-dessous de 7 ou 8 pieds d'eau ».

¹¹⁰ Michel Mollat du Jourdin (dir.), *Nouveau glossaire nautique d'Augustin Jal, op. cit.*, t. « C », p. 350 : le cotre est un « petit bâtiment à voiles apparu en Angleterre au 17^e siècle [...]. Son gréement consiste en une grand'voile aurique enverguée sur une corne (ou pic), bordée sur un gui, surmontée d'une flèche, ainsi que d'un foc et d'une trinquette » ; Pierre de Bonnefoux et Edmond Pâris, *Dictionnaire de la Marine à voile*, Paris, Éditions de la Fontaine au Roi, 1987, p. 669 : un smack, ou semaque, est une « sorte de grand sloup, ou, même, de heu gréant une voile de fortune et, quelquefois, un hunier qui se borde sur le pont ».

L'Orne est la plus grande rivière de la généralité de Caen. C'est la voie navigable habituellement utilisée pour voiturier depuis cette ville vers la Hollande et l'Angleterre les cargaisons de papiers, les petites serges ou lingettes de la généralité transportées vers la Bretagne, les draps et draperies fines, les ratines imitant à la perfection les draps de Hollande et d'Angleterre. L'Orne est en principe navigable jusqu'aux navires de cent tonneaux, ceux d'un tonnage supérieur doivent rester à l'ancre en rade d'Ouistreham située à son embouchure. Pendant la mauvaise saison, le fleuve subit régulièrement des « crétines » ou crues provoquées par la rencontre du flux de la mer à marée montante avec le fleuve au niveau du pont Frileux¹¹¹. Le problème s'aggrave à Caen en raison des négligences humaines. Il s'agit presque d'un cas d'école par l'importance des dégradations, conflits d'usage et malversations concentrés dans le procès-verbal de l'amirauté de Caen en 1665. La situation empire par l'absence de tout entretien de ce cours d'eau depuis deux à trois décennies¹¹², si bien que les éboulis des talus et murailles de la ville emplissent la rivière au droit des rives et gênent les poses des bateaux à la basse mer¹¹³. Les intendants et les cours souverains sont d'ailleurs régulièrement sollicités par les marchands et négociants pour enquêter sur les améliorations à apporter dans la circulation des marchandises par voie d'eau¹¹⁴. Quant au cabotage, inutile d'insister longuement sur son indispensable fonction d'interface de transport bon marché entre centres de production et lieux de consommation, ou sur les possibilités d'élévation sociale de ses principaux acteurs.

L'esprit d'entreprise des marchands blatiers du Cotentin, du Plain ou du Bessin les rapproche, par intérêt réciproque bien compris, des élites foncières rurales,

111 Emmanuel Garnier, « La ville face aux caprices du fleuve. L'exemple normand, xvii^e-xviii^e siècle », *Histoire urbaine*, 2007-1, n° 18, « Ville et environnement », p. 50, en ligne, disponible à l'adresse : <http://www.cairn.info/revue-histoire-urbaine-2007-1-p-41.htm>, consulté le 24 mai 2017 : la « crétine » ou crue et inondation de janvier 1651 a abattu les murailles de Caen situées le long de la Foire du pré. Voir aussi AN, *Mar*, G/141, Mémoire de Vauban sur la rivière l'Orne, 1678.

112 Luc Lemièrre, « Discours des élites et réalités urbaines : l'exemple de Caen au xvii^e siècle », *Cahier des Annales de Normandie*, 1985, n° 19, « Villes et sociétés urbaines. Basse-Normandie, xvi^e et xx^e siècle », p. 29, en ligne, disponible à l'adresse : http://www.persee.fr/doc/annor_0570-1600_1985_hos_19_1_3954, consulté le 24 mai 2017. Dans le domaine économique, Caen est conçue avant tout comme un lieu d'échanges dominé par le port, capable d'accueillir des bateaux de 60 tonneaux, d'une part, et les foires, d'autre part.

113 SHD Vincennes, SH 48 : dans la section du quai du pont de Vaucelles proche du lieu de chargement et déchargement des navires, cette section méandreuse de l'Orne divisée en deux parties « a esté emplye depuis trente ans [...] qui est la Cause que de basse eau Il ny a que la hauteur d'un pied deau et six a sept pieds de plaine mer de hauteur deau... »

114 Pierre Clément, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, op. cit., p. 454, lettre circulaire aux intendants du 28 février 1671 leur ordonnant de visiter dans leur généralité toutes les rivières navigables et de dresser le devis des ouvrages à faire pour les rendre propres à la navigation. BnF, *Mélanges Colbert*, 127 bis, arrêt de la cour des aides de Rouen pour informer sur l'état de la Seine.

mais les oppose, pour des questions d'intérêt, aux autorités locales (subdélégués, commissaires des classes, commis des fermes) chargées du minutieux contrôle de la circulation des grains. Dans les correspondances ministérielles des archives de la Marine, divers rapports détaillent ces conflits de personnalités qui émaillent la vie quotidienne, d'ordinaire plutôt assoupie, des petits quartiers des classes du littoral normand¹¹⁵. Ainsi, François Millot ouvre boutique à Isigny à la fin du XVII^e siècle¹¹⁶. Il se mêle des denrées en gros, réalise de fructueuses affaires, fait bon mariage, achète la charge de directeur de la poste d'Isigny, et acquiert du sieur du Hermerel du Martel, le subdélégué de l'intendant de Caen, la belle ferme de la Follye payée par une rente annuelle de six cents livres. Mais ce prospère marchand manifeste aussi en 1708 son « esprit de rébellion » contre les ordres du roi proclamés par l'intendant de la Brisse et du commissaire des classes Pelsaire, d'Isigny, au sujet du cabotage des grains, ce qui lui vaut un bref emprisonnement au château de Caen. François Millot récidive pourtant lors de la crise de subsistances de l'hiver 1709 : muni de deux permissions du roi, ce marchand fait charger à force des « grains et autres denrées » pour Rouen sur la *Margueritte*, appartenant maître Claude Fortin de Quillebeuf. Exigeant l'expédition immédiate de la barque et de ses grains, l'éruptif Millot fait extraire le commissaire des classes Pelsaire de son lit à six heures du matin, « comme chez un Criminel », par le sergent de ville Jean Michel en tête de la Compagnie de Fortécue, armée « d'espées, de mousquets et de hallebardes ». L'esclandre fait jaser ; Versailles en est informé¹¹⁷. L'insolent marchand évite de justesse une nouvelle incarcération en se faisant recevoir dare-dare collecteur en chef pour 1710 au siège de l'élection de Bayeux, charge dont il venait tout juste de se faire exempter par grâce spéciale de l'intendant ! Deux précautions valant mieux qu'une, Millot prévoit de se rendre à Versailles pour y défendre sa cause, appuyé par un certificat du sieur de Saint-Frémont, lieutenant général des armées du roi, approuvant la conduite du marchand. L'affaire s'achève à moindres frais

115 BnF, *Mélanges Colbert*, 128 bis, fol. 761-762, lettre du 1^{er} avril 1665 des officiers de l'amirauté de Touques à Colbert, sur leur mésaventure survenue en ce port auprès des pêcheurs et des matelots lors de l'enquête des amirautés de 1665 : « Aussy tost que nous avons esté honorés de votre ordre nous nous sommes transportés suivant icelluy au passage de Toucque qui est l'emboucheure de la mer parroisse de Trouville auquel lieu estant, bien loing de trouver des personnes soubmises aux ordres du Roy et de nous recepvoir comme gens venants de sa part et de la votre au grand mespris de l'arrest du conseil et de votre missive, nous ont voullu mollester et jeter dans la mer ce qu'ils eussent faict n'eust esté quelque secours qui nous a esté donné... »

116 Sur le clan Millot : Édouard Delobette, « D'Isigny à Saint-Domingue. François Millot "l'Américquain", négociant-échevin du Havre au XVIII^e siècle », *Cahier des Annales de Normandie*, n° 36, 2011, p. 137-151.

117 AN, *Mar*, B/3 168, lettre de Pelsaire commissaire des classes d'Isigny au ministre : « Comme ces Sortes d'Embarquemens Seront peut être frequens, il seroit à desirer qu'il y eût un homme de Confiance sur chaque batiment chargé de grains comme cela S'est pratiqué en 1693 pour estre en Etat d'empêcher tous abus... » (30 octobre 1709).

dans le bureau de l'intendance de Caen : l'impétueux marchand profère de plates excuses présentées au commissaire Pelsaire, en présence de l'intendant de la Brisse, et de quatre officiers de l'armée de terre pris à témoins.

Cette anecdote, de la même verve burlesque que l'*Histoire comique de Francion* de Charles Sorel, a pour toile de fond le cabotage des grains. Elle révèle le degré de connivence de marchands normands avec les élites nobiliaires et foncières rurales, milieux encore quelque peu rétifs à l'autorité monarchique à la fin du règne de Louis XIV¹¹⁸. Enfin, les correspondances des commissaires des classes ou des amirautés révèlent tout un pan inédit de la sociabilité des petits ports bas normands. À partir d'un simple caboteur en attente de son appareillage depuis Isigny, l'affaire Millot met en branle, pour une question d'honneur et de commerce, toute une vivante chorégraphie des élites locales, le petit théâtre truculent des tensions sociales, des querelles de préséance, contritions de façade, mortifications ravalées et autres coups tordus ou tours pendables joués dans un petit port marchand¹¹⁹. Cette géographie officieuse des réseaux marchands comme nobiliaires qui s'anime depuis les manoirs ou les petits ports du Cotentin jusqu'à l'intendance de Caen et les bureaux de Versailles mériterait une mise en lumière bien plus étendue par la méthode de l'*emplotment*. Ce concept, imaginé et mis au point par le philosophe Paul Ricoeur, se compose d'une succession d'histoires reliées à un même thème¹²⁰.

En conclusion, les petits ports, havres et rades de la province, apparaissent défavorisés par la morphologie littorale de leur site. La faible profondeur des accès portuaires, la guerre maritime et l'assèchement des flux d'investissements traditionnels expliquent en grande partie les mutations des trafics subies par

118 Sur cette affaire : AN, Mar, B/3 168, lettres des 30 octobre, 28 novembre et 19 décembre 1709 ; du 20 février 1710 ; Michel Giraud, « Crise de conscience et d'autorité à la fin du règne de Louis XIV », *Annales ESC*, 7^e année, n° 2, 1952, p. 172-190. Sur le jeu trouble de l'opposition aux autorités mené par les seigneurs et les notables : Jean Nicolas, *La Rébellion française. Mouvements populaires et conscience sociale (1661-1789)*, Paris, Gallimard, 2008, p. 144-154.

119 Pour la méthodologie, voir Christian Pfister-Langanay, « Élités, institutions portuaires et règlements de compte à Dunkerque (1776-1791) », dans Gérard Le Bouëdec et François Chappé (dir.), *Pouvoirs et littoraux du xv^e au xx^e siècle, op. cit.*, p. 429-436 ; Peter Voss, « La liberté du commerce ? L'interaction parfois difficile entre marchands et représentants du pouvoir royal à Bordeaux au xvii^e siècle », *ibid.*, p. 375-381.

120 Sur ce concept voir Hayden V. White, *Metahistory. The Historical Imagination in Nineteenth Century Europe*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 1975, p. 29 : l'auteur relève trois formes majeures de structuration du récit historique : par l'argument factuel, par le discours idéologique, ou par l'*emplotment* de Paul Ricoeur, soit une succession d'histoires (*story telling*) raccordées à une même intrigue ou thématique. Sur la définition complète de l'*emplotment* : Michael Scheffel, « Narration fictionnelle et narration historiographique ? Réflexions à partir des thèses de Hayden White et de Paul Ricoeur », dans John Pier et Philippe Roussin (dir.), *Écritures de l'histoire, écritures de la fiction* [actes du colloque international du CRAL (EHESS-CNRS) organisé à la BnF, Paris, 16-18 mars 2006], en ligne, disponible à l'adresse : <http://narratologie.ehess.fr/index.php?447>, consulté le 27 mars 2017.

les flottes halieutiques et au cabotage des petits ports et havres de Normandie, à quelques notables exceptions portuaires près. Leurs armements comme leurs infrastructures ne bénéficient d'aucun appui financier de la part de l'État en dépit des enquêtes et rapports successifs reçus par les bureaux de la Marine¹²¹. Rien n'est sérieusement tenté avant la menace navale anglaise sur les côtes de la Manche lors de la guerre de Sept Ans, pour restaurer leurs médiocres infrastructures portuaires ou fluviales, quand elles existent encore¹²². Les quelques vagues projets de port de guerre évoqués pour La Hougue ou Omonville ne voient pas le jour¹²³.

La plupart des petites communautés portuaires et littorales tirent leurs ressources soit le plus communément de la pêche, soit, pour les plus entreprenantes de Basse-Normandie, de la pluriactivité, par l'intégration active de leur cabotage dans une aire portuaire de commandement (Saint-Malo, Basse-Seine), ou par l'exportation de produits manufacturés vers les marchés extérieurs. Ces circuits commerciaux au cabotage comme à la pêche sont également à l'origine de tout un vaste champ de représentations qui est encore largement à défricher en Normandie littorale¹²⁴.

¹²¹ Gérard Le Bouëdec, « Les enjeux du cabotage européen (XIV^e-XIX^e siècles) », dans Christian Buchet, Jean Meyer et Jean-Pierre Poussou (dir.), *La Puissance maritime* [actes du colloque international de l'Institut catholique de Paris, 13-15 décembre 2001], PUPS, 2004, p. 392 : « Ainsi, depuis le XVII^e siècle, le *coastal-shipping* européen est un secteur abandonné aux armements étrangers. La réaction colbertienne contre les pavillons étrangers dans les ports français a échoué et le choix du commerce colonial est en réalité un choix frileux. » ; AN, *Mar*, D/2 51, dossiers n° 22-33, Maurepas à Orry du 15 juillet 1733 sur les travaux à faire au port de Granville ; mémoire de Letourneur sur ce port et son quartier maritime, 12 novembre 1750.

¹²² Jean Vidalenc, « Journal de la visite des ports depuis Le Havre jusqu'à Saint-Malo, par ordre du roi, le 8 février 1756 », *Annales de Normandie*, vol. 13, n° 2, 1963, p. 97-109, en ligne, disponible à l'adresse : http://www.persee.fr/doc/annor_0003-4134_1963_num_13_2_4533, consulté le 24 mai 2017, *loc. cit.*, p. 105 (tableau des flottes par port normand) ; l'original dans AN, *Mar*, D/2 59, dossiers n° 67 à 87 ; AN, *Mar*, G/76, Rapport de Vauban sur les ports de la Manche et de l'océan, 1694 ; AN, *Mar*, G/77, visite des ports, havres et anses du Havre à Saint-Malo par Landré, 1756 ; Lettre sur Port-en-Bessin par Duchâtel, 1772 ; AN, *Mar*, D/2 10, dossiers n° 10-93, mémoire sur l'état présent des ports et côtes de la Haute et Basse-Normandie, 1749 ; AN, *Mar*, D/2 48, dossier n° 1, lettre du lieutenant général de l'amirauté de Bayeux au ministre sur le nettoyage et le rétablissement du havre de Port-en-Bessin, 29 août 1766 ; AN, *Mar*, D/2 51, dossier n° 1, questionnaire et réponses sur les différents services du port de Fécamp, 1756 ; voir les dossiers consacrés aux projets de ports militaires en Manche au XVIII^e siècle, dans AN, *Mar*, D/2 58, dossiers n° 165-265, 305-401, Cherbourg, Colleville, La Hougue, Granville, 1719-1779 (avec plans et cartes) ; AN, *Mar*, D/2 10, dossier n° 156-159, mémoire sur le commerce et la navigation de Cherbourg, 1753, à la BnF et au SHD de Vincennes, *Marine*, catalogue des manuscrits et du dépôt des cartes et plans.

¹²³ AN, *Mar*, G/77, Mémoire pour faire un port à La Hougue, 1719 ; observations sur la rade de La Hougue, 1756. AN, *Mar*, D/2 51, dossiers n° 108-146 et D/2 58, dossiers n° 402-502, dossiers, projets et plans sur la construction d'un port militaire à La Hougue, 1689-1756.

¹²⁴ Alain Cabantous, « Religion et monde maritime au Havre dans la seconde moitié du XVII^e siècle », *Annales de Normandie*, 33^e année, n° 1, 1983, p. 3-20, en ligne, disponible à l'adresse : http://www.persee.fr/doc/annor_0003-4134_1963_num_13_2_4533, consulté le 24 mai 2017.

Ce constat ouvre aussi une autre piste de recherche : celle du recours aux bases de données statistiques. La base en ligne CIMARCONET, exemplaire projet de fructueuse collaboration universitaire avec le milieu associatif généalogiste¹²⁵, et l'analyse des registres en ligne de l'inscription maritime du Havre et de Rouen (sous-série 6 P) pourraient valider ou non de manière oblique pour la période suivante, à travers les fiches des embarquements des gens de mer de Normandie, le scénario du déclin maritime apparu à la fin du xvii^e siècle, sans doute trop souvent avancé comme un lieu commun par les commissaires des classes en chevauchée. Il s'agirait là encore d'une intéressante perspective de recherche à mettre en œuvre.

125 CIMARCONET, pour « consultation de l'inscription maritime du Cotentin sur Internet », <http://www.unicaen.fr/ufr/histoire/cimarconet/recherche.php>. Le projet CIMARCONET, entrepris avec l'appui du Cercle généalogique de la Manche, a innové bien avant la tendance très récente des universités nord-américaines à s'ouvrir par des échanges collaboratifs plus étroits avec le grand public ou les entreprises pour améliorer la recherche et la diffusion des sciences humaines et sociales pour répondre aux attentes en matière de savoirs, le but étant d'accroître à terme la compétitivité nationale dans une concurrence globalisée : Michael M. Crow et William B. Dabars, *Designing the New American University*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2015.

ANNEXE

Tableau 1. Les approvisionnements fromentaires du Havre par le cabotage bas normand durant la « crise de l'avènement » (1661-1663)

Source : AD 76, 216 BP 122, déclarations de marchandises, 10 février 1655 au 18 mars 1664.

Métrologie : un boisseau équivaut à 12,695 litres, mesure de Paris retenue. Le boisseau du Havre, non connu, fait seule référence pour le prix de vente plafond fixé et imposé, parfois après négociation, par le procureur du roi au siège de l'amirauté du Havre après l'examen des échantillons de la cargaison transportés au greffe. Nicolas Letournois est le « conducteur », c'est-à-dire le courtier de Louis Legal au Havre ; Pierre Lecordier est l'interprète de Cornelius Heins. Les marchands Jean-François de Lesnables, Michel Renault, Jean Hamelin et Jean Le Nourry de Quinéville ne savent pas signer – le « merc » du dit...

340 La géographie toponymique et phonétique des petits ports bas normands reste encore très approximative parmi les officiers du siège de l'amirauté du Havre qui orthographient successivement le havre de Quinéville (Manche, Cotentin) : « Quesneville », « Queneville » puis « Quinaiville » ; *idem* pour La Hougue, orthographiée La Hogue ou La Hocque. D'après la carte de Cassini, et longtemps avant la poldérisation de la baie des Veys, les bateaux venus de la Manche et entrant sur la Douve pour embarquer des blés à Sainte-Marie-du-Mont embouquent un bras de rivière devant le banc de l'Éténère vers Brucheville pour remonter ensuite ce cours d'eau jusqu'au bas de Sainte-Marie. Les déclarations du 10 janvier 1664 sont demeurées non complétées. Ps/cte : pour son compte, lorsque mentionné. Un rapide calcul des sommes engagées pour ces grains donnent un total estimé de près de 40 000 livres tournois (lt) environ pour 12 258 boisseaux à 65 sols le boisseau en moyenne¹²⁶.

¹²⁶ Par comparaison, la flotte terre-neuvère havraise immobilise un total de capitaux estimé à 500 000 lt en 1664 d'après Robert Richard, « Comptes et profits », art. cit., p. 505.

Date	Chargeur déclarant	Résidence	Type de bâtiment/lieu de chargement	Maitre/résidence	Nature de la cargaison/quantité (en tonneaux ou boisseaux)	Prix vente du boisseau mesure du Havre
23/07/1660	Robin Bonnefoy/p cte des Longchamps mrd de Caen	Lion	« Vaisseau » le Noble 8 tx/?	Robin Bonnefoy/Lion	Froment/500 mesure de Caen	54 s
26/04/1661	Louis Legal	Morbihan	Barque la <i>Julienne</i> 18 tx/?	Louis Legal/?	Seigle, froment/17	55 s/4 livres tournois 5 s
04/05/1661	Jacques Hay	Sainte-Marie-du-Mont	Bateau/Sainte-Marie-du-Mont	Germain Plantaar/Port-en-Bessin	Froment/300	67 s 6 d
16/05/1661	Guillaume Lecompte	Quesneville	Bateau/Quesneville	Gilles Fiquet/Quesneville	Froment/200	70 s
16/05/1661	Michel Regnaud p/cte Jean François Desnables	Quesneville/id.	Bateau/Quesneville	Jean Poupperville/Quesneville	Froment/300	65 s
25/05/1661	Charles Petit	Quesneville	Bateau/Quesneville	Claude Lebas/Quesneville	Froment/200	66 s
25/05/1661	Jean François Desnables	Quesneville	Bateau/Quesneville	Jacques Corbun/?	Froment/300	68 s
08/06/1661	Charles Lecompte	Quesneville	Bateau/Quesneville	Toussaint Poidevin/Cherbourg	Froment/400	70 s
30/06/1661	Charles Couprey	Quesneville	Bateau/Quesneville	Jean Poupperville/Quesneville	Froment/60	78 s
01/07/1661	Guillaume Dupray	Quesneville	Bateau/Quesneville	Gervais Motter/La Hogue	Froment/50	78 s
04/07/1661	Divers marchands	Rouen	Galiotte le <i>Cheval</i> 40 tx/?	Cornelius Heins/Rotterdam	Un grenier seigle	50 s
04/07/1661	Louis Legal	Morbihan	Barque la <i>Julienne</i> 20 tx/?	Louis Legal/?	Froment, seigle/17 tx	51 s/76 s
08/07/1661	Thomas Maillard	Granville	Barque la <i>Noire-Dame</i> 18 tx/?	Thomas Maillard/Granville	Seigle/12 tx	44 s
19/07/1661	Robert Hautot	Quesneville	Bateau/Quesneville	Marceau Poupperville/Quesneville	Froment/110,5	75 s
26/07/1661	François Dupray	La Hogue	Bateau/?	Savart/Sainte-Honorine	Froment/50	72 s
08/08/1661	Jacques Filpott	Quesneville	Bateau/Quesneville	Jean Tostain/Bernière	Froment/72	72 s
30/12/1661	Bastien Doré	La Hogue	Bateau/La Hogue	Robert Denis/La Hogue	Froment/40	66 s
26/02/1662	Bastien Doré	La Hogue	Bateau/La Hogue	Sauveur Petit/Sainte-Honorine	Froment/40	72 s
31/07/1662	Nicolas Touzard	Barfleur	Bateau/Barfleur	Michel Legris/Barfleur	Froment/400	6 lt ou 120 s
01/08/1662	Jean Lemoine	Barfleur	Bateau/Barfleur	Guillaume Legallois/Barfleur	Froment/200	105 s
21/05/1663	François Gascon	Réville	Bateau/rivière de saire	Guillaume Legallois/Barfleur	Froment/300	58 s

12/06/1663	Germain Néel	Quesneville	Barque/Quesneville	Guyon Heurtevent/Quesneville	Froment/2,50	50 s
07/07/1663	Guyon Heurtevent	Quesneville	Barque/Quesneville	Guyon Heurtevent/Quesneville	Froment/50	55 s
25/08/1663	Michel Desbleds p/cte des Longchamps, mrd de Caen	Lion	Bateau/Lion	Philippe Bonnefoy/Lion	Froment/3,40	67 s 6 d
16/11/1663	Marie Labbé, ép. Pierre du Molloy, bg de Caen	Caen	Bateau/Langrune	Jean Mérieu/Langrune	Froment/100	62 s 6 d
24/11/1663	Nicollas Prevel	Quesneville	Bateau/Quesneville	Michel Poupperville/Quesneville	Froment/200	70 s
26/11/1663	Jean François Desnables	Quesneville	Bateau/Quesneville	Gilles Fiquet/Quesneville	Froment/200	70 s
27/11/1663	Jean Le Nourry	Quesneville	Barque/Quesneville	Guyon Heurtevent/Quesneville	Froment/600	70 s
03/12/1663	Jean Flambry	La Hogue	Bateau/La Hogue	Estienne Faston/La Hogue	Froment/200	65 s
05/12/1663	Nicollas Prevel	Quesneville	Bateau/Quesneville	Christophe Dessaux/Saint-Waast	Froment/200,5	68 s
05/12/1663	Jean Delaporte ps/cpte et associéz	Tocqueville	Bateau/Barfleur	Christophe Vautier/Barfleur	Froment/200	70 s
14/12/1663	Michel Havard	Sainte-Marie-du-Mont	Bateau/Sainte-Marie-du-Mont	Jacques Desguillons/Bernière	Froment/500	70 s
14/12/1663	Jean Gosselin	Barfleur	Bateau/Barfleur	Jean Gosselin/Barfleur	Froment/200	70 s
21/12/1663	Jacques Le Nepveu	Barfleur	Bateau/Barfleur	Michel Tocque/Barfleur	Froment/100	70 s
22/12/1663	Jean Bocher	Sainte-Marie-du-Mont	Bateau/Sainte-Marie-du-Mont	Henry Louaille/Port-en-Bessin	Froment/400	70 s
22/12/1663	Pierre Heurtevent	Quesneville	Bateau/Quesneville	Gilles Priéqueur/Quesneville	Froment/225	68 s
09/01/1664	Gilles Duprey	Montaigu	Bateau/La Hogue	Germain Dun/La Hogue	Froment/200	?
10/01/1664	Jean Varin dit Bruny	La Deslivrande	Bateau/Langrune	Charles le Riche/Langrune	Froment/200	65 s
10/01/1664	Charles Néel	?	Bateau/?	?	Froment/?	65 s
10/01/1664	Pierre Esnault fils	?	Bateau/?	?	Froment/?	65 s
10/01/1664	Michel Renault	Quesneville	Bateau/Quesneville	Michel Poupperville/Quesneville	Froment/500	62 s
23/01/1664	Jean Legendre p/cte ses parents	Grééz	Bateau/Bernière	Pierre Tostain/Bernière	Froment/100	62 s
28/01/1664	Jean Gosselin	Barfleur	Bateau/Barfleur	Jean Gosselin/Barfleur	Froment/150	60 s

31/01/1664	Guillaume Legallois	Barfleur	Bateau/Barfleur	Guillaume Legallois/Barfleur	Froment/200	60 s
14/02/1664	Michel Havart	Sainte-Marie-du-Mont	Bateau/Sainte-Marie-du-Mont	Jacques Desguillon/Bernière	Froment/400	60 s
16/02/1664	Jean Lucas	Quesneville	Bateau/Quesneville	Philippe Lefebvre/Quesneville	Froment/120	60 s
18/02/1664	Charles Conte (ou Lecompte)	Quesneville	Bateau/Quesneville	Gilles Cléret/Barfleur	Froment/400	57 s 6 d
18/02/1664	Jean Hamelin	Quesneville	Bateau/Quesneville	Gérome Faston/Quesneville	Froment/300	57 s 6 d
20/02/1664	Robert Heurtevent	Quesneville	Bateau/Quesneville	Gilles Ficquet/Quesneville	Froment/250	60 s
22/02/1664	François Focullé	Barfleur	Bateau/Barfleur	Nicolas Lucas/Barfleur	Froment/200	60 s
26/02/1664	Jacques Brosse	Sainte-Marie-du-Mont	Bateau/Sainte-Marie-du-Mont	Robert Corbun/Bernière	Froment/400	55 s
10/03/1664	Léonard Fleury	?	Bateau	Léonard Fleury/?	Froment/200	65 s
10/03/1664	Guillaume Legallois ps/cte	Barfleur	Bateau/Barfleur	Guillaume Legallois/Barfleur	Froment/200	60 s
11/03/1664	François Dupray	La Hocque	Bateau/Barfleur	Germain Dun/La Hocque	Froment/200	65 s
13/03/1664	Guyon Heurtevent	Quesneville	Bateau l'Espérance/ Quesneville	Guyon Heurtevent/Quesneville	Froment/500	55 s
17/03/1664	Jacques de Vermont	?	Bateau/?	Philippe Lefebvre/Quesneville	Froment/200	60 s
18/03/1664	Néel	Quesneville	Bateau/Quesneville	Gilles Ficquet/Quesneville	Froment/250	60 s

Tableau 2. Liste des lieutenants des sièges d'amirauté normands connus par l'enquête des amirautés de 1665

Source : SHD Vincennes, SH 48 et ADSM, 216 BP 371.

Sur les effectifs des offices de chaque siège d'amirauté de la généralité de Rouen, voir Jean-Baptiste Voysin de la Noiraye, *Mémoire sur la Généralité de Rouen (1665)*, éd. cit., p. 234-235 ; *ibid.*, p. 113 sur les limites des ressorts des juridictions littorales de la généralité de Rouen – sauf pour le siège de Rouen.

Sièges d'amirauté	Lieutenant civil et criminel	Greffier
Eu-Le Tréport	Nicolas Le Griel	François Boudon
Dieppe	Jacques de la Houssaye de Saint-Victor, lieutenant général du siège. François Poignant, lieutenant particulier du siège. Jacques Pauger et Charles Le Noury, avocats du roi au siège. Philon, receveur des droits de l'amiral au siège. Primerose, procureur du roi au siège	Guillaume Robion et Robert Boullard, huissiers-visiteurs du siège. André Lefran, greffier du siège
Saint-Valéry-en-Caux	Guillaume Lepicard, sieur de Saint-Philibert	François Gouys
Le Havre	Claude Mathé (reçu le 21 janvier 1656)	
Caudebec	Lucas (+ Jouillas, procureur du roi)	Travet
Rouen	Duhoulley, sieur des Essarts (+ Dubuisson, procureur du roi).	Foucques
Honfleur	Laurent Amelyne, sieur de Saint-Sauveur	Auber
Caen	Hervey Fossey (+ Pierre Collet procureur du roi)	Gaspard Lequesne
Ouistreham (ou Esterham) et Bernières	Michel Daigneaux (procureur du roi en lieu et place du lieutenant)	-
Bayeux, Port et Anelles	Nicolas Le Breton (procureur du roi en lieu et place du lieutenant)	Pierre Bethon
Grandcamp	Philippe Germain, sieur de la Mare (+ Jacques Clairembault, avocat faisant pour le procureur du roi)	Guillaume Brunet
Carentan	Léonard Rousselin, sieur du Lomboy ou Longbouet (Long bois, hameau près de Saint-Cosme). Thomas Desplanques, avocat (faisant pour le procureur du roi)	Charles Le Roy
La Hougue & Quinéville	Jean Cantel, sieur de St-Vaast et du Tronquet	Nicollas Hubert
Barfleur	Bertran Foüace, sieur de Saint-Éloy. (François Lepelletier, sieur de Freteville, procureur du roi)	Gilles Ermissé
Cherbourg	Pierre de la Fontaine	Richard Scelles
Coutances	Nicolas de Mancel, « juge politique de Coustances », et lieutenant de l'amirauté pour les sièges de Regnéville, Lingreville, Bricqueville et dépendances en l'absence de Daumin, titulaire (Richard Envremer, procureur du roi), remplacé le 28 avril 1665 par Charles Lemaistre, conseiller assesseur à la vicomté de Coutances pour la visite des ports, havres et rades restants de la juridiction de Coutances	Jean Lemaistre, avocat commis comme greffier

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 :

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

*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 thaloassocratie
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 Marines de la guerre d'Indépendance américaine
1763-1783
tome I. *L'Instrument naval*
Philippe Bonnichon, Olivier Chaline et Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

*Les Ports du golfe de Gascogne
De Concarneau à la Corogne*
XV^e-XXI^e
Alexandre Fernandez et 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
Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006
Robert Larin

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

Prix de l'Académie de marine, 2000

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

Olivier Chapuis

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.)

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

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*

« 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 XVIII^e siècle

Jean Mascart

