

numéro

8

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

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

Le Bouëdec – 979-10-231-1703-5



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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

Revue d'histoire maritime

8

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

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

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

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

TIRÉS À PART EN PDF :

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

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

SUP

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

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

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

Varia

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

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

Gérard Le Bouëdec

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

LES ENJEUX

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

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

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

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

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

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

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

10

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

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

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

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

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

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

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

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

I. Le cabotage, moteur du développement économique

A. Les interdépendances économiques

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

C. Le cabotage : un mode de transport incontournable

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

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

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

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

16

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

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

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

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

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

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

L'ORGANISATION SPATIALE ET ÉCONOMIQUE DU CABOTAGE

A. L'organisation portuaire

1. Les hinterlands portuaires

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mais l'hinterland ne se dessine pas naturellement.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La localisation estuarienne détermine des organisations portuaires en grappe

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

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

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

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

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

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

Avant-ports

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

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

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

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

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

L'avant-pays maritime

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

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

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

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

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

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

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

B. La fonction caboteuse

1. Les ports d'armement au cabotage

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

28

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

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

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

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

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

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

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

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

2. L'exercice de la fonction caboteuse

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

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

Un cabotage de proximité

30

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

Un cabotage de zone entre deux seuils

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

32

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

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

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

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

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

Les flottes de cabotage

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

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

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

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

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

34

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

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

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

CONCLUSIONS : LES PISTES DE RECHERCHE

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

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

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

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

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

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

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

