

numéro

8

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

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

Darfeuille – 979-10-231-1709-7



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

NOTE SUR LE CABOTAGE BORDELAIS AU XIX^e SIÈCLE¹

Florian Darfeuille

On s'imagine souvent que l'accroissement de la taille des navires au XIX^e siècle et l'utilisation de la machine à vapeur ont entraîné un déclin rapide du cabotage dans la seconde moitié du XIX^e siècle, déclin accentué par le développement des voies ferrées puis du transport routier, et il est certain que l'essor des chemins de fer et des camions a eu des conséquences très négatives sur le cabotage. Or l'étude du port de Bordeaux montre au contraire qu'il y est resté très actif jusqu'à la Première Guerre mondiale, connaissant même des poussées de croissance au cours du XIX^e siècle, y compris à la fin de celui-ci. Comme il l'était depuis des siècles², il reste donc un élément essentiel du trafic du port girondin, un lien indispensable pour les autres transports. Les dates choisies pour mener la recherche sont 1840 et 1914, la première parce qu'elle correspond à la possibilité d'utiliser des données statistiques absentes auparavant, la seconde parce que la Grande Guerre a effectivement marqué une rupture dans l'activité portuaire girondine. La source principale des analyses est constituée par les registres douaniers qui ne détaillent pas seulement le trafic global ou international du port, mais qui fournissent les éléments concernant le cabotage. Ils donnent le nombre des navires entrés et sortis, leur destination, leur tonnage, leurs équipages et leurs marchandises. Certes, pendant le XIX^e siècle ils ne sont ni parfaits ni homogènes : il faut attendre pour cela la période postérieure à 1895 ; ils permettent néanmoins de disposer de bases solides à partir desquelles les évolutions peuvent être retracées de manière tout à fait satisfaisante.

Déjà P. Chevet a montré que, durant les guerres de la Révolution et de l'Empire, le cabotage avait permis de maintenir une activité portuaire³ :

1 Cette note est extraite du mémoire de TER, soutenu en 2004 devant l'Université de Bordeaux III, sous la direction de Christophe Bouneau et de Bruno Marnot. Le titre en était *Le Cabotage à Bordeaux 1840-1914*.

2 P. Chevet, *Marins de Bordeaux : une histoire maritime de Bordeaux et de l'estuaire de la Gironde*, Bordeaux, Confluences, 2001.

3 P. Guillaume, « Le commerce au cabotage de Libourne au XIX^e siècle », *Revue historique de Bordeaux et du département de la Gironde*, 1965, p. 138-148.

en 1815, il représentait 45 % du trafic ; en 1840, les deux tiers. À cette date, 2 778 navires sur les 3 550 fréquentant le port étaient des caboteurs. Cette forte proportion ne saurait nous étonner, puisque Bordeaux est un port situé loin de la mer. Le rôle du cabotage bordelais est à la fois de permettre une distribution facile des denrées et marchandises rassemblées par la capitale aquitaine, et d'y amener aisément ce dont la ville et son port ont besoin. À cet égard, les chiffres montrent que Bordeaux est d'abord un port régional qui reçoit surtout des matières premières à transformer et exporte en majorité des produits agricoles. Le cabotage s'articule ainsi avec le réseau de voies d'eau dont la Garonne est le centre. Comme autrefois, il fait une très grande place aux grains et farines ainsi qu'aux vins, et à tout un ensemble de produits agricoles ou alimentaires que la ville absorbe ou qu'elle revend. Il n'y a pas de différence fondamentale, dans ce domaine, avec les XVII^e-XVIII^e siècles : par exemple, le cabotage avec la Bretagne ou les régions de la France du nord repose toujours très largement sur les ventes de vins du Bordelais ou de l'arrière-pays.

182

La croissance démographique de la ville et des trafics qu'elle suscite, ou auxquels elle participe, se reflète totalement sur celle des caboteurs : de 1840 à 1880, on passe de 351 847 tonnes à 834 803, soit + 147 %. Non seulement l'activité de cabotage ne décline pas mais, en chiffres absolus, elle augmente considérablement. La plupart arrivent sur lest pour charger à Bordeaux qui vend davantage qu'elle n'achète, grâce à un vaste hinterland aux importantes productions agricoles que vient chercher le petit cabotage, le grand cabotage étant ici peu important pendant longtemps. Bordeaux est ainsi relié à plus d'une centaine de ports : 128 aux exportations en 1846, et 126 aux importations. Mais ensuite, malgré la croissance globale du trafic, le nombre de ces ports n'a cessé de se réduire : 51 et 43 en 1880, 34 et 31 en 1914.

C'est pour une large part, le résultat d'une concentration du trafic de cabotage dans lequel Dunkerque, Rouen, Le Havre etc., et Libourne tiennent une place de plus en plus considérable ; globalement, celle des ports du nord de la France ne cesse d'augmenter. Ainsi, Dunkerque représente 3,9 % des entrées en 1840, mais 12,8 % en 1880. Insistons sur le rôle de Libourne⁴ : en 1840, 49,4 % des produits acheminés à Bordeaux passent par les caboteurs de Libourne, qui joue ainsi un rôle d'avant-port. Peu de caboteurs sont rattachés à Bordeaux : 373 mouvements sur les 13 765 recensés en 1850, et leur nombre ne cesse de diminuer : 150 sur 21 205 en 1885. Comme à la fin du XVII^e siècle, c'est la Bretagne qui fournit le plus grand nombre de caboteurs, la Vendée et les Charentes tenant également une très grande place. Il y a peu de caboteurs méditerranéens, et il en va de même pour les marchandises.

4 T. Malvezin, *Histoire du commerce de Bordeaux depuis les origines jusqu'à nos jours*, Bordeaux, Belliers et C^e, 1892, t. IV.

Le développement du cabotage s'est situé avant tout sous le Second Empire, en conséquence de l'essor économique de la période. Il s'explique par une montée considérable des activités industrielles, les matières premières destinées aux besoins des industries et les productions de celles-ci représentant en 1860 près de la moitié des importations. L'industrialisation de Bordeaux et de son arrière-pays s'est donc faite largement en recourant au cabotage. Celui-ci a fait plus que doubler entre 1840 et 1880, comme nous l'avons vu. Le traité de libre-échange avec l'Angleterre de 1860 paraît avoir largement contribué à cette croissance. En même temps, la nature des caboteurs a changé : ceux utilisant la vapeur furent de plus en plus nombreux, passant de 542 en 1859 à 1 172 en 1880.

Comme cela a déjà été indiqué, ces changements correspondent à une place de plus en plus grande des matières premières destinées aux industries bordelaises et, plus secondairement, aquitaines, comme la houille et les phosphates, mais aussi aux nouveaux produits venus d'outre-mer comme le bois exotique ou les arachides. L'ensemble des modifications s'accompagne d'une place de plus en plus grande du grand cabotage, ce qui est normal puisque cette activité croissante s'explique par les besoins industriels ; on peut aussi y voir un changement de nature du cabotage bordelais même si, bien entendu, une telle évolution n'est pas originale dans l'Europe du XIX^e siècle.

Les années 1870 sont difficiles pour le cabotage dont l'activité régresse, notamment avec les difficultés viticoles mais, après 1884, la montée reprend, le million de tonnes au cabotage étant dépassé pour la première fois en 1886 et le maximum atteint en 1905 : 1 482 442 tonnes (+ 320 % par rapport à 1840). De 1885 à 1905, le tonnage des exportations a augmenté de 46 %, celui des importations de 60 %, cependant que le nombre des caboteurs diminuait d'un dixième, aux entrées comme aux sorties. On était cependant à la veille d'un important changement : la chute du cabotage en valeur relative malgré cette montée des quantités transportées. Si, en 1896, il représente encore 39 % de l'activité portuaire, en 1900 on n'en est plus qu'à 35, 5 %, et à 27, 5 % en 1908. Surtout, en 1914, il ne groupe plus que 20 % du trafic. Parallèlement, même si l'accroissement de la taille des navires a eu une influence à cet égard, le nombre des caboteurs fréquentant le port de Bordeaux n'a cessé de décroître : 20 290 mouvements en 1815, 16 420 en 1900, 12 067 en 1914. En particulier, le petit cabotage a concerné de moins en moins de navires. On peut donc en conclure que le déclin du cabotage bordelais était amorcé à la veille de la Première Guerre mondiale.

