

numéro

13

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*La Méditerranée
dans les circulations atlantiques
au XVIII^e siècle*

Pfister-Langanay – 979-10-231-1784-4



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
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

13

La Méditerranée
dans les circulations atlantiques
au XVIII^e siècle

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

Édition papier © Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2011
Édition numérique © Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-755-0
PDF complet – 979-10-231-1778-3

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1779-0
Bartolomei & Marzagalli – 979-10-231-1780-6
Andersen & Pourchasse – 979-10-231-1781-3
Müller – 979-10-231-1782-0
Marzagalli – 979-10-231-1783-7
Pfister-Langanay – 979-10-231-1784-4
Le Gouic – 979-10-231-1785-1
Corrales – 979-10-231-1786-8
Bartolomei – 979-10-231-1787-5
Buti – 979-10-231-1788-2
Brilli – 979-10-231-1789-9
Barazzutti – 979-10-231-1790-5
Masters – 979-10-231-1791-2

Mise en page : Compo-Méca s.a.r.l (64990 Mouguerre)
version numérique : 3d2s/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

Éditorial

Jean-Pierre Poussou.....	5
--------------------------	---

Introduction

Arnaud Bartolomei et Silvia Marzagalli.....	7
---	---

La navigation des flottes de l'Europe du Nord vers la Méditerranée (xvii^e-xviii^e siècles)

Dan H. Andersen et Pierrick Pourchasse.....	21
---	----

Commerce et navigation suédois en Méditerranée à l'époque moderne, 1650-1815

Leos Müller.....	45
------------------	----

Les États-Unis en Méditerranée. Modalités et enjeux d'une nouvelle présence atlantique dans la mer Intérieure

Silvia Marzagalli.....	71
------------------------	----

De la Manche à la Méditerranée : la navigation du royaume de France (1781-1791)

Christian Pfister-Langanay.....	101
---------------------------------	-----

De l'Atlantique à la Méditerranée :

La réorientation du commerce colonial de Lyon au xviii^e siècle

Olivier Le Gouic.....	119
-----------------------	-----

La Catalogne et l'Atlantique à l'époque moderne

Eloy Martín Corrales.....	139
---------------------------	-----

Cadix et la Méditerranée à la fin du xviii^e siècle

Arnaud Bartolomei.....	173
------------------------	-----

Marseille, la péninsule Ibérique et les empires américains (1659-1793):

« *Le soleil des profits se lève aussi à l'Ouest* »

Gilbert Buti.....	211
-------------------	-----

De Cadix à Buenos Aires : commerce et émigration génois dans l'Atlantique ibérique (1750-1830)	
Catia Brillì.....	233
Guerre de course et corsaires français dans le second tiers du XVII^e siècle	
Roberto Barazzutti.....	251
Masters 1 et 2 d'histoire.....	287
Comptes rendus.....	291

DE LA MANCHE À LA MÉDITERRANÉE : LA NAVIGATION DU ROYAUME DE FRANCE (1781-1791)

Christian Pfister-Langanay

Pour toute recherche, l'historien se doit de privilégier un objectif. En histoire maritime, cela peut être un individu¹, un groupe social², ou une hiérarchie militaire³. En économie maritime, l'angle d'attaque peut concerner un produit⁴, un transport⁵ ou un port⁶. Dans ce dernier cas, l'analyse part et revient sur un même site géographique, sur une durée plus ou moins longue⁷. Nous avons procédé ainsi pour Dunkerque⁸. Il a même été possible de reprendre par la suite l'analyse de certains secteurs géographiques en affinant la démarche, soit par l'exploitation plus complète de quelques sources, soit par la découverte de nouveaux documents⁹. Mais l'angle de vue, globalement, restait le même, c'est-à-dire le va-et-vient incessant de navires quittant un port pour un autre, sans pouvoir voir ce qui se passe dans le ou les ports voisins. Ce type d'analyse, aussi fructueux soit-il, cloisonne la vision de ce qui se passe réellement sur mer¹⁰.

- 1 Philippe Hrodej, *L'Amiral Du Casse : l'élévation d'un Gascon sous Louis XIV*, Paris, Librairie de l'Inde, 1999.
- 2 Alain Cabantous, *La Mer et les hommes. Pêcheurs et matelots dunkerquois de Louis XIV à la Révolution*, Dunkerque, Éditions de Beffroi, 1980.
- 3 Michel Vergé-Franceschi, *Les Officiers généraux de la marine royale*, Paris, Librairie de l'Inde, 1990.
- 4 Paul Butel, *Histoire du thé*, Paris, Desjonquères, 2001.
- 5 Anne-Marie Cocula, *Un fleuve et des hommes. Les gens de la Dordogne au XVIII^e siècle*, Paris, Tallandier, 1981.
- 6 Christian Huetz de Lemp, *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV*, Paris-La Haye, Mouton, 1975.
- 7 Pierre Dardel, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1963.
- 8 Christian Pfister-Langanay, *Ports, navires et négociants à Dunkerque (1662-1792)*, Dunkerque, Société dunkerquoise, 1985.
- 9 *Id.*, « Les relations entre Dunkerque et l'Ouest français de Louis XIV à la Révolution française », dans *Les Sociétés littorales du Centre-Ouest atlantique de la préhistoire à nos jours*, Poitiers, Société des antiquaires de l'Ouest, 5^e série, t. 4, 1996, p. 311-350 ; *id.*, « Dunkerque et le Nord à la fin du XVIII^e siècle : quelques données nouvelles », dans Silvia Marzagalli et Hubert Bonin (dir.), *Négoce, ports et océans XVI^e-XX^e siècles*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 2000, p. 159-171.
- 10 Voir le plaidoyer de Silvia Marzagalli pour une approche systémique des échanges et des navigations maritimes, « Les échanges maritimes à l'époque moderne : bilan et perspectives de la recherche française », *Revue d'histoire maritime*, n° 10-11, 2010, p. 31-42.

Il est donc nécessaire de passer à une autre étape permettant de conserver tous les acquis antérieurs, mais allant plus loin vers une vision beaucoup moins linéaire des échanges maritimes. Cela suppose l'utilisation d'une source qui donne sa chance aussi bien aux petits qu'aux grands ports, et même aux plus minuscules, des simples grèves aux havres de taille internationale. Il faut aussi que cette documentation fournisse les mêmes données de base afin que certaines cités maritimes ne soient ni privilégiées, ni défavorisées. La chance fait que, pour la France, cette source existe et réside dans le fonds de l'Amirauté de France. Cette prestigieuse institution¹¹ nous permet – de Dunkerque à Antibes, plus les colonies, ne l'oublions pas –, de posséder une couverture archivistique de première grandeur, à savoir les registres de perception des droits de navigation : le droit de congé à la sortie du navire, le droit d'ancre à l'entrée, celui de tonnage, de feux et de balisage¹². Rappelons simplement qu'après la réforme de Colbert, les sièges d'amirauté sont des administrations civiles territoriales – France plus colonies – qui enregistrent les rôles d'équipages, délivrent les congés, reçoivent les rapports à l'arrivée des capitaines, gèrent – non sans mal – les prises réalisées par les corsaires, et statuent sur les innombrables causes portées devant les juges¹³. Pour notre part, nous nous contenterons ici, si l'on veut, d'entreprendre une exploitation systématique des sorties de navires à travers les congés des années 1780. Ce travail entre dans le cadre du programme ANR Navigocorpus qui permettra, à terme, de suivre les itinéraires des navires de commerce entre les XVII^e et XIX^e siècles. Ce corpus, une fois constitué, permettra un renouveau profond des approches traditionnelles au monde de l'échange maritime. Cette contribution n'est donc qu'un simple aperçu de ce qui peut et doit être entrepris¹⁴. L'année 1787 a été choisie comme année-test, sans que cela nous interdise d'étendre parfois l'enquête aux autres années de la décennie.

11 Cette charge n'a pas encore eu l'étude qu'elle mérite. Une excellente mise au point existe cependant pour le XVII^e siècle avec les entrées « Amiral de France » et « Amirauté », rédigées respectivement par Michel Vergé-Franceschi et François Bluche dans François Bluche (dir.), *Dictionnaire du Grand siècle*, Paris, Fayard, 1990, p. 68-69.

12 Gérard Le Bouëdec, « Le cabotage sur la façade atlantique au XVIII^e siècle », dans *La Circulation des marchandises dans la France de l'Ancien Régime*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1998, p. 53-83 ; l'auteur fournit un très bel exemple illustré de tous les papiers, y compris le congé, que tout capitaine se devait d'avoir sur lui.

13 Voir dans l'irremplaçable *Guide des recherches dans les fonds judiciaires de l'Ancien Régime*, le chapitre écrit par Henri-François Buffet, « L'amirauté de France (Z^{1D}) », Paris, Imprimerie nationale, 1958, p. 255-282.

14 André Zysberg, « Mesurer les activités au cabotage des navires normands à la fin du XVI^e siècle », *Revue d'histoire maritime*, n° 8, 2008, p. 109-139 ; l'auteur montre parfaitement, avec une cartographie adéquate, tout ce que l'on peut tirer d'un simple dénombrement.

Nous disposons d'une couverture documentaire impressionnante¹⁵. Trente-six ports de la Manche sont représentés avec leurs sorties journalières pour la dernière décennie de l'Ancien Régime. L'ensemble du rang portuaire est là, de Dunkerque à Courtils au fond de la baie du mont Saint-Michel. Encore faut-il, pour le propos de cette contribution sur la navigation entre la Manche et la Méditerranée, que tous ces havres soient capables d'envoyer des navires en Méditerranée. Le nombre des ports de la Manche se réduit alors à dix, puisque nombre d'entre eux n'ont qu'une activité de pêche parfois considérable mais n'interviennent pas en Méditerranée. En fait, la Basse-Normandie est presque totalement exclue. Les ports retenus sont donc Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer, Fécamp, Saint-Valery-sur-Somme, Dieppe, Le Havre, Rouen, Honfleur, Granville.

Quant à la Méditerranée, nous avons choisi sa définition *stricto sensu* à savoir toute destination au-delà du rocher de Gibraltar, ce qui exclut Cadix et de ce fait un nombre important de navires qui descendent vers l'Espagne tout en restant, à priori, dans l'Atlantique, même si une partie d'entre eux a pu par la suite passer le détroit. La part méditerranéenne dans le trafic de ces ports de la Manche est forcément minoritaire, et le nombre de navires par rapport à l'ensemble du trafic est parfois infime.

Tableau 1. Navires partis des ports de la Manche vers la Méditerranée en 1787

Ports de départ	Nombre de navires allant en Méditerranée	Nombre total des congés	Pourcentage des destinations méditerranéennes
Dunkerque	37	2 041	1,81
Calais	3	1 115	0,27
Boulogne-sur Mer	6	1 872	0,32
Saint-Valery-sur-Somme	17	282	6,03
Dieppe	2	746	0,27
Fécamp	3	226	1,33
Le Havre	32	2 341	1,37
Rouen	16	1 744	0,92
Honfleur	3	737	0,41
Granville	3	555	0,54

Nos dix ports septentrionaux ont envoyé au total 122 vaisseaux de commerce au-delà de Gibraltar en 1787, ce qui ne représente qu'entre 0,2 et 0,5 % du mouvement portuaire total, hormis le couple Le Havre-Rouen qui arrive autour

¹⁵ Archives nationales (ensuite AN), G⁵ 39 à 157.

de 1 %, ainsi que Fécamp. Font exception Dunkerque, avec 1,8 % des sorties, et surtout Saint-Valery-sur-Somme avec 6 %.

Les mêmes calculs portant sur le tonnage mis en jeu aboutissent sans surprise à des pourcentages plus élevés :

Tableau 2. Tonnage des navires partis des ports de la Manche vers la Méditerranée en 1787

Ports	Tx vers les ports méditerranéens	Trafic total (tx)	Pourcentage des destinations méditerranéennes
Dunkerque	5 782	102 532	5,64
Calais	385	27 000 ¹⁶	1,43
Boulogne-sur Mer	1 083	14 052	7,71
Saint-Valery-sur-Somme	2 906	18 944	15,34
Dieppe	225	43 148	0,52
Fécamp	292	9 590	3,04
Le Havre	3 054	218 393 ¹⁷	1,40
Rouen	2 303	122 493	1,88
Honfleur	454	48 265	0,94
Granville	261	21 942	1,19

104

Nous arrivons à 16 745 tx sur un total de 626 359 tx qui regroupe nos dix ports, soit 2,6 % du trafic. Cette moyenne cache toutefois de fortes variations : Dieppe au plus bas avec 0,5 %, suivi d'un fort groupe gravitant autour de 1-2 %, pour terminer avec un trio pour le moins surprenant : Dunkerque avec 5,6 %, Boulogne-sur-Mer avec 7,7 % et surtout Saint-Valery-sur-Somme arrivant à 15,3 %. D'une manière générale, ces pourcentages sont sensiblement supérieurs à ceux concernant le nombre de navires, ce qui est logique quand nous prenons en compte une règle élémentaire de la navigation, à savoir la distance : il est nécessaire d'employer des bâtiments ayant une capacité supérieure, d'une part pour affronter ce trajet exposé aux tempêtes des golfes de Gascogne et du Lion et d'autre part pour pouvoir rentabiliser le voyage. Les nombreuses coques de noix – de 4 à 10 tonneaux – utilisées pour la pêche au poisson frais, au maquereau ou au hareng sont donc hors jeu.

L'année 1787 ayant été choisie comme année-test, il est nécessaire de pousser plus loin l'exploitation des congés ; malheureusement, ces derniers, s'ils sont précis, se révèlent très secs. En effet, sur cette portion du littoral français, les

¹⁶ Le greffier calaisien ne nous fournit pas la totalité des tonnages. Le trafic peut être estimé à 27 000 tx environ.

¹⁷ Les chiffres du trafic global ont été calculés à partir du G⁵ des AN et, pour Le Havre, c'est la reprise du total fourni par Pierre Dardel.

greffiers n'indiquent ni le port d'origine, ni le type de cargaison, sauf exception. Reste, mais c'est un point essentiel, le port de destination :

Tableau 3. Destinations méditerranéennes des navires ayant quitté les ports de Dunkerque à Granville en 1787

Ports	Malaga	Alicante	Barcelone	Port-Vendres	Pérols	Sète	Marseille	Toulon	Nice	Gênes	Livourne	Total
Dunkerque	1	1	14			8	8			3	2	37
Calais			3									3
Boulogne-sur-Mer	1					4	1					6
Saint-Valery-sur-Somme			2			1	13	1				17
Dieppe			1				1					2
Fécamp						1	2					3
Le Havre		15		1	1	6	7		1	1		32
Rouen						8	7					15
Honfleur							3					3
Granville							3					3
Total	2	16	20	1	1	28	45	1	1	4	2	121

Onze ports méditerranéens sont concernés, répartis sur un large arc géographique qui va de Murcie à la Toscane. Cependant, une zone, celle du golfe du Lion, concentre la plus grande partie du trafic : 93 navires sur 121, soit 77 % du total. Avons-nous affaire à un phénomène conjoncturel ou structurel ? N'oublions pas que le calendrier agricole domine encore, et de manière impérative, les rythmes de navigation, quel que soit le secteur géographique concerné, ou la nature de la cargaison. Pour analyser le mouvement portuaire de Bordeaux, l'année-récolte a justement été choisie, et les résultats en sont devenus très éclairants¹⁸. Aussi, évitons le piège de l'année isolée prise comme unique référence de calcul et étendons la recherche à l'ensemble de la décennie, tout en sachant que, sous la Révolution, les triages d'archives ont effectué des coupes sombres dans les séries des congés de l'Amirauté conservées chez le duc de Penthièvre.

Dans ces conditions, voyons si nos premiers résultats se confirment dans l'étude des autres années. Pour ce faire, nous avons repris les chiffres de Pierre Dardel pour Rouen-Le Havre, tandis que nous avons dépouillé nous-même

¹⁸ Christian Huetz de Lempis, *Géographie du commerce de Bordeaux*, *op. cit.*

l'intégralité des congés pour Dunkerque, Gravelines, Calais, Boulogne-sur-Mer, Saint-Valery-sur-Somme, Fécamp et Saint-Valery-en-Caux¹⁹.

Tableau 4. Nombre de navires partis des ports français de la Manche pour la Méditerranée de 1780 à 1791

Nb de navires vers la Méditerranée	1780	1781	1782	1783	1784	1785	1786	1787	1788	1789	1790	1791	Total	Moyenne
Dunkerque			10			24	30	37	37 ²⁰	23	44	62	267	30
Gravelines											1		1	0
Calais					2			3	2		2		9	2
Boulogne/Mer				10	8			6	5		7		36	7
Saint-Valery-sur-Somme				9	16			17	14		16		72	14
Saint-Valery-en-Caux						1			1			1	3	0
Fécamp				2	3		1	3		2			11	1
Le Havre			10	14	10	13	16	32	17	23	34		169	19
Rouen		1		7	12	5	13	16	16	19	20		109	11
Total		1	20	42	51	43	60	114	92	67	124	63	677	
		Années manquantes dans les congés conservés aux AN, série G5												

La moyenne a été calculée sur le nombre d'années connues.

Le début de la décennie reste fortement marqué par la guerre d'Indépendance américaine, mais le blocus britannique n'est plus aussi impitoyable que durant la guerre de Sept Ans. Dix vaisseaux partent respectivement de Dunkerque et du Havre en 1782. La reprise est immédiate l'année suivante, mais la navigation stagne à une quarantaine d'unités jusqu'en 1785. L'envolée démarre ensuite, avec un pic en 1787 – 114 navires –, suivi d'une diminution marquée en 1788 et encore plus en 1789 – 67 bâtiments, mais les données manquent pour trois ports –, pour finir avec un nouveau redressement sans précédent en 1790, avec 124 voyages vers la Méditerranée. Quant à la hiérarchie des ports, elle ne reflète pas celle établie en 1787 : Dunkerque vient largement en tête avec 40 % des navires, contre 25 % au Havre et 16 % à Rouen. Avec Saint-Valery-sur-Somme, ces quatre ports concentrent 91 % de la navigation vers la Méditerranée.

¹⁹ Certes Dieppe, Honfleur et Granville manquent à l'appel, mais ces ports pèsent très peu dans la balance.

²⁰ Gaston Rambert, *Histoire du commerce de Marseille*, Paris, Plon, 1966, t. 7, p. 218, constate curieusement que le nombre de navires provenant de Dunkerque accuse une baisse notable en 1787-1788. Nos sources ne le confirment pas.

Mais il est nécessaire de vérifier si cette conjoncture quelque peu grossière, établie simplement par l'unité de charge – le navire –, se confirme par le tonnage.

Tableau 5. Tonnage des navires partis des ports français de la Manche pour la Méditerranée de 1780 à 1791, en tonneaux²¹

Tonnage des navires vers la Méditerranée	1780	1781	1782	1783	1784	1785	1786	1787	1788	1789	1790	1791	Total	Tx moyen annuel
Dunkerque			2 167			4 435	4 616	5 782	5 722	4 108	7 915	7 632	42 377	5 297
Gravelines											100		100	100
Calais					288			385	21		20		493	337
Boulogne/ Mer				1 415	1 296			1 063	730		1 000		5 504	1 101
Saint-Valery-sur-Somme				1 265	2 674			2 906	2 734		2 844		12 423	2 485
Saint-Valery-en-Caux						220			60			105	385	35
Fécamp				264	273		120	292		168			1 117	140
Le Havre			1 473	2 670	1 195	1 309	3 082	3 054	2 682	3 294	3 887		22 646	2 516
Rouen		140		622	1 739	776	1 856	2 303	1 968	1 683	1 388		12 475	1 248
Total		140	3 640	6 236	7 285	6 740	9 674	15 785	13 896	9 253	17 134	7 737	97 520	
		Années manquantes dans les congés												

Le tonnage moyen a été calculé sur le nombre d'années connues et, pour Calais, sur les deux années pour lesquelles le tonnage est mentionné.

Les résultats globaux de ce tableau corroborent la première impression : la conjoncture en tonnage reflète rigoureusement celle en navires : 6-7 % du tonnage en 1783-1785, 16 % en 1787, 18 % en 1790, pourcentages calculés par rapport à l'ensemble de la période examinée. Dunkerque reste en tête de ce trafic vers la Méditerranée – 44 % du total des expéditions de la Manche à la Méditerranée –, devant Le Havre – 23 % – et Rouen – 13 % –. Avec Saint-Valery-sur-Somme, c'est 93 % du tonnage qui va vers la Méditerranée. Le trafic du Havre est pratiquement le double de celui de Rouen, infirmant du coup l'assertion de Gaston Rambert qui avance qu'à l'approche de 1789, l'écart entre Le Havre et Rouen se déplace en faveur du dernier²².

Si cette pesée globale nous a permis d'affiner la conjoncture générale ainsi que celle plus particulière de chaque port, il est également envisageable d'entreprendre la cartographie des destinations pour la dernière décennie de l'Ancien Régime.

²¹ Le greffier n'inscrit pas toujours le tonnage.

²² Gaston Rambert, *Histoire du commerce*, op. cit., p. 213. Mais l'auteur est prisonnier de ses sources, à savoir, les manifestes.

Tableau 6. Destination des navires sortis de Dunkerque à Rouen (1780-1791)

Destination	Départ									
	Dunkerque	Gravelines	Calais	Boulogne/Mer	St-Valery/Somme	St-Valery-en-Caux	Fécamp	Le Havre	Rouen	Total
Gibraltar	1									1
Malaga	3			1					5	9
Alicante	6			1				38	9	54
Villanova	2									2
Barcelone	82		7	5	5			3	5	107
Port-Vendres								2	4	6
Pérols								1		1
Sète	36		2	27	3	1	3	32	36	140
Marseille	104	1		2	63	2	8	62	43	285
Toulon	1				1			2	2	6
Grasse									1	1
Nice	1							1		1
Porto-Maurizio									1	1
Gênes	17							2	2	21
Livourne	12							4		16
Naples	1									1
Pouzzoles								1		1
Cagliari								4		4
Trapani								4		4
Salerne								1		1
Messine								1		1
Venise								1		1
Paule									1	1
Smyrne	1									1
Total	267	1	9	36	72	3	11	159	109	667

En raison des lacunes de la documentation (cf. tableau 5), il s'agit de minima.

À première vue, les ports touchés s'étendent sur tout le bassin méditerranéen, depuis Gibraltar jusqu'au fond du golfe de Smyrne : 24 ports méditerranéens sont concernés, mais l'étendue géographique du phénomène s'avère être une illusion. Sur les 667 voyages, un seul concerne l'Adriatique et un autre la mer Égée. En fait, tout se déroule dans le bassin occidental de la Méditerranée, et la Sicile sert de borne frontière pour tous les ports français de la Manche et de la mer du Nord, du moins pour ce qui concerne leur première destination méditerranéenne. Avec cinq ports, l'Espagne arrive à 173 escales, soit 25 % de l'ensemble ; les États italiens et leurs 12 ports rassemblent à peine 53 bâtiments, soit 8 % du total. Presque deux navires sur trois atteignent donc un port français : nous avons affaire avant tout à un trafic national.

Les résultats de l'analyse au niveau du port de destination sont plus nuancés dans la mesure où ils relativisent partiellement l'importance des destinations françaises. En effet, si Marseille caracole en tête des expéditions avec un total de 285 voyages, la destination phocéenne est suivie d'un binôme constitué par Sète et Barcelone qui regroupent respectivement 140 et 107 arrivées. En valeur relative, ils représentent 20 % et 12 % de l'ensemble des voyages. À eux trois, ils rassemblent 75 % du trafic contre à peine 5 % à Gênes et Livourne. Il existe bien là, dans le cas présent, un « rang portuaire ». Son existence est-elle confirmée par la mise en œuvre des tonnages ?

Tableau 7. Destinations du tonnage sorti de Dunkerque à Rouen (1780-1792)

Destination	Départ									
	Dunkerque	Gravelines	Calais	Boulogne/Mer	St-Valery/Somme	St-Valery-en-Caux	Fécamp	Le Havre ²³	Rouen ²²	Total
Gibraltar	50									50
Malaga	400			153						553
Alicante	1 241			220						1 461
Villanova	146									146
Barcelone	12 051		385	685	654					13 775
Port-Vendres									576 ²⁴	576
Pérois										
Sète	6 481		403	4 096	240	60	430	6 131*	4 574	22 415
Marseille	17 008	100		350	11 243	325	687	11 010	6 555	47 278
Toulon	150				286			1 024*	130	1 590
Grasse									142 ²⁵	142
Nice	160									160
Porto-Maurizo									210	210
Gênes	2 617								288 ²⁶	2 905
Livourne	1 730									1 730
Naples	93									93
Autres ports italiens								4 481*		4 481
Smyrne	250									250
Total	42 377	100	788	5 504	12 423	385	1 117	22 646	12 475	97 815

*Données fusionnées

En raison des lacunes de la documentation (cf. tableau 5), il s'agit de minima.

²³ Manquent 3 tonnages.

²⁴ Avec Toulon.

²⁵ Avec Toulon.

²⁶ Avec Paule.

La réponse n'est pas aisée pour un simple problème de présentation des sources. La ventilation du tonnage – voir le tableau ci-dessus – a été réalisée pour chaque port, hormis Le Havre et Rouen. Nous nous sommes reporté aux calculs déjà effectués par Pierre Dardel, mais deux obstacles nous empêchent d'avoir une vision fine de la répartition du trafic : Dardel a rassemblé en une seule rubrique le tonnage des ports espagnols d'Atlantique et de Méditerranée, et il fait de même pour tous les petits ports italiens. Il faudrait reprendre les 19 registres de congés pour repérer les navires concernés, opération non envisageable ici, compte tenu du temps à y consacrer. De plus, le tonnage des petits ports français est agrégé. Il n'est donc pas possible de pousser bien loin l'analyse à laquelle nous venons de procéder avec le nombre de navires. C'est même impossible de l'entreprendre pour les ports espagnols. Aussi allons-nous concentrer notre attention sur le cas des ports français.

110

Du point de vue phocéén, il faut toujours s'appuyer sur les travaux de Gaston Rambert et de Charles Carrière. Le premier, dans son impressionnante histoire du commerce marseillais, base l'essentiel de ses recherches sur le fonds Roux conservé à la chambre de commerce de Marseille, et plus particulièrement, pour ce qui concerne les rapports avec les autres ports, sur les manifestes de cargaison qui arrivent dans le port. À partir de 1770, ils sont imprimés et fournissent un état complet des marchandises importées²⁷. Aussi l'auteur nous offre-t-il pour chaque port et chaque catégorie de produits une synthèse plus ou moins développée : l'arrivée des produits coloniaux provenant du Havre est traitée à partir d'une douzaine de manifestes de 1750 à 1786²⁸. Charles Carrière appuie sa démonstration sur les statistiques qu'il tire du dépouillement des registres de la Santé maritime de 1710 à 1792, soit un total de 157 806 entrées²⁹. Il prend bien soin de distinguer les quatre secteurs d'activité : Levant, Barbarie, Atlantique et Ligurie-Toscane, tout en affirmant que si tout le commerce à grand rayon est consigné régulièrement et totalement, il n'en est rien pour le négoce proche, puisqu'à partir de 1786 sont conservés des cahiers de « Petit Cabotage », ce qui fait qu'en 1788, les arrivées de Corse passent de 69 à 195 navires. Il est maintenant possible d'être plus précis grâce à l'apport des comptes rendus de l'écrivain de l'amirauté de Marseille envoyés à Paris pour vérification auprès des bureaux du duc de Penthièvre. En 1780, 1 904 navires français et 1 385 étrangers ont pris un congé avant de sortir du port, soit un total de 3 289 bâtiments mais, à l'entrée,

27 Gaston Rambert, *Histoire du commerce*, op. cit., t. 7, p. 213.

28 *Ibid.*, p. 198-199.

29 Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, Marseille, Institut historique de Provence, 1973, t. 1, p. 50 et suivantes et le graphique de la p. 49.

la Santé maritime n'en prend en compte que 2 555³⁰. Pour l'année 1787, si nous appliquons la méthodologie de Charles Carrière, à savoir retenir les quatre secteurs maritimes ci-dessus, nous arrivons à un total de 791 navires entrés quand le greffier de l'amirauté en dénombre 4 557 en sortie³¹. Nous sommes donc en droit d'estimer qu'il existe un évident sous-enregistrement qui ne remet pas nécessairement en cause les très importants apports de la thèse de Charles Carrière, mais qui obligera, pour l'avenir, à reprendre les chiffres de navigation afin d'avoir une image exacte de l'importance de chacun des secteurs de la navigation marseillaise³².

La part du Ponant doit être reconsidérée, mais a priori de peu : les recherches ultérieures sur les congés étendues jusqu'à Bayonne nous en donneront la certitude. Pour l'instant, bornons-nous à constater les différences :

Tableau 8. Aperçu de la navigation entre les ports français atlantiques et Marseille à partir de deux sources différentes, 1782-1791

Années	Santé maritime	Depuis les ports de la Manche - Congés dans G ^s
1782	31	20
1783	147	42
1784	193	51
1785	220	43
1786	210	60
1787	215	114
1788	230	92
1789	188	67
1790	224	124
1791	264	63

Dans ces conditions, revenons à nos ports de la Manche et considérons le cas de Saint-Valery-sur-Somme où le greffier, plus proluxe que ses collègues des amirautés voisines, fournit aussi le nom du port d'attache. Ainsi constate-t-on que les 72 voyages vers le sud entrepris à partir de Saint-Valery sont vraiment le fait de vaisseaux purement locaux. Seul *Le Zélé* (100 tx), du capitaine Louis Hacquet, partant le 19 février 1784, provient de Dieppe. En réalité, toute la flotte de charge valéricaine effectue des navettes vers la Méditerranée : 21 trajets

³⁰ *Ibid.*, t. 2, p. 1041.

³¹ *Ibid.*, t. 2, p. 1048.

³² Le décalage avec les sources de la Santé de Marseille a été signalé par Gilbert Buti à propos de la navigation entre Saint-Tropez et le port phocéén : Gilbert Buti, « 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, sec. XIII^e-XVIII^e*, Firenze, Le Monnier, 2006, p. 287-316.

sont faits par les neuf navires ci-dessous, et le plus souvent avec le même capitaine, comme Louis Castelot sur *La Paix*.

Tableau 9. Quelques exemples de navettes entre Saint-Valery-sur-Somme et la Méditerranée

	<i>La Paix</i>	<i>La Reine Blanche</i>	<i>L'Étoile Mignonne</i>	<i>Le Comte d'Aguy</i>	<i>L'Aimable Jacotte</i>	<i>Le Saint-François</i>	<i>La Nouvelle Étoile</i>	<i>La Félicité</i>	<i>Le Neptune</i>
	160 tx	120 tx	130 tx	185 tx	205 tx	175 tx	164 tx	250 tx	150 tx
1783	30 oct.	28 sept.	16 août	23 oct.	-				
1784	27 août	3 août.	29 oct	21 oct.	22 sept.	11 mars		18 mai	20 avril
1787	5 mars	20 fév.	25 nov	-	6 déc.	3 sept.	13 déc.	19 fév.	11 déc.
1788	4 avril			4 sept.	-	-	8 juillet	-	-
1790					16 nov.	5 oct.	26 oct.	16 nov.	11 juin

En réalité, les rapports entre Sète et le port picard sont beaucoup plus étroits qu'il ne paraît : les négociants sétois sont propriétaire de parts sur les navires valéricains et toute la Picardie est « arrosée », jusqu'aux portes des Ardennes³³.

112

Grâce aux manifestes conservés dans le fonds Roux, nous avons quelques idées sur la composition des cargaisons amenées ainsi à Marseille. Gaston Rambert insiste sur l'importance des bois coloniaux (d'Inde, de santal, du Brésil), même si les quantités déclarées ne sont guère importantes³⁴. Là encore, les chiffres des congés démentent ceux des manifestes : d'après lui, les navires de Saint-Valery-sur-Somme ne viennent à Marseille, qu'à intervalles très irréguliers³⁵. Or, d'après les congés, il s'agit du port nordique le plus fidèle aux Phocéens, et les négociants locaux montrent leur intérêt pour cette liaison en y mettant des navires neufs : le greffier indique, en 1784, que le vaisseau *Les Huit Frères* vient d'être acheté à Ostende, qu'en 1787, *L'Aimable Victoire* sort du chantier, même chose avec *L'Étoile Brillante*, et en 1790 avec *Le Bon Père* et *L'Union Patriotique*. Pour Dunkerque, la part locale s'élève à 21 navires sur 31, alors qu'interviennent deux vaisseaux étrangers armés à Göteborg. La part méditerranéenne se réduit à deux vaisseaux, *Le Jason*, de 250 tx, et *Le Nouvel Henri de France*, de 240 tx, armés à Sète. Concernant les cargaisons, les congés sont, dans le cas présent, d'un bien maigre secours par rapport aux manifestes marseillais. Seuls les greffiers de Dunkerque et de Boulogne-sur-Mer fournissent une, voire deux indications de marchandises en 1787.

Sept navires quittent le port flamand sur lest, ce qui est beaucoup pour un total de 31, mais constatons cependant un certain éventail dans la composition

33 Jean-Claude Gaussent, « Un aspect du commerce sétois au XVIII^e siècle : l'exportation des vins et eaux-de-vie par des bâtiments du Nord », *Bulletin du Centre d'histoire des espaces atlantiques*, n° 3, 1987, p. 85-126. Il confirme la disparition des archives de l'amirauté concernant le trafic du port en faisant référence au travail d'Alain Degage, *L'Amirauté de Cette (1691-1735)*, Institut de recherches sociales, université de Perpignan, 1981-1984.

34 Gaston Rambert, *Histoire du commerce*, op. cit., p. 199. *La Comtesse d'Arras* est à remplacer par *La Comtesse d'Artois* (manifeste du 25 février 1784, navire parti le 27 janvier).

35 *Ibid.*, p. 215.

des cargaisons. Cela rejoint les dires de Gaston Rambert qui remarque, lui aussi, que les marchandises dunkerquoises sont variées en nature et que leur tableau est impressionnant³⁶.

Tableau 10. Nature des cargaisons sorties de Dunkerque
à destination des ports méditerranéens en 1787

	lest	blé	toile	diverses marchandises	charbon de terre	Tabac	cuir
Malaga			1				
Alicante	1						
Barcelone	1	8	2	3	1		
Sète	2	6		1			
Marseille	3	3		2	1		
Gênes		1	1			3	1
Livourne		1				2	1
Total	7	19	4	6	2	5	2

La situation boulonnaise est tout autre : sur 5 années présentes (1783, 1784, 1787, 1788 et 1790), tous les navires vont vers le sud la cale vide, à l'exception de celui de Jean Sauvage en décembre 1788, et de *La Jeune Louise* de 120 tx, commandée par Jean Palette, qui amènent du hareng. Par le biais de Boulogne-sur-Mer, nous pouvons comprendre pourquoi le duo Barcelone-Sète a une si grande importance pour les ports du détroit.

Pour Barcelone, très éclairants sont les apports de la thèse de Francesc Vals Junyent³⁷, en particulier ceux concernant l'âge d'or des exportations d'eau-de-vie catalane entre 1763 et 1793, le rôle du port de Salou et l'importance des débouchés dans le nord de la France. La géographie des clients destinataires d'Ermengol Gener entre 1774 et 1776 est très révélatrice de ce courant d'échanges : 26 % de l'eau-de-vie arrive à Lille, 15 % à Dunkerque et 6 % à Saint-Omer³⁸. En fait, en cette fin de XVIII^e siècle, Calais et Dunkerque deviennent des plates-formes de vente pour la viticulture catalane : en 1789, les dix ports importent de l'eau-de-vie entre Dunkerque et Morlaix ; ils en achètent pour une valeur de trois millions de livres tournois aux Catalans sur un total de 3,3 millions³⁹. Calais ravitaille Saint-Omer, tandis que Dunkerque et Boulogne-sur-Mer fournissent les fraudeurs anglais qui alimentent le *smogglage*.

Sète, de même, est la porte de sortie de la viticulture du Languedoc. Quelques travaux anciens permettent d'avoir quelques lumières sur les raisons de l'attractivité

³⁶ *Ibid.*, p. 216 et suivantes, et p. 251.

³⁷ Francesc Vals Junyent, *La Catalunya atlantica. Aiguarent i teixits a l'arrencada industrial catalana*, Vic, Euma Editorial, 2004.

³⁸ *Ibid.*, p. 153 et 155.

³⁹ *Ibid.*, p. 179 et les cartes p. 182.

de ce port⁴⁰. Il devient le port par excellence du vignoble languedocien. Son commerce s'envole au XVIII^e siècle : 3,6 millions de verges d'eau-de-vie sorties pour la décennie 1740, 4,5 millions pour la suivante, et 4,1 millions pour celle de 1760⁴¹. Malheureusement, s'il nous fournit un tableau récapitulatif des exportations entre 1698 et 1818, Guillaume Geraud-Parracha ne donne qu'un seul chiffre précis en 1786 et une série continue de 1740 à 1791. De plus, l'auteur ne s'intéresse qu'aux volumes vendus de vin et d'eau-de-vie et à leurs prix respectifs. Enfin, il inclut – autre difficulté d'appréciation des trafics portuaires – Marseille et Dunkerque dans la rubrique « destinations étrangères », en raison de l'extraterritorialité induite par leur franchise. En fait, Guillaume Geraud-Parracha ne fait que reprendre le tableau que Jean-Louis Cazalet avait déjà publié en 1920 dans sa thèse⁴². Ce dernier consacre également tout un chapitre à l'armement sétois et au mouvement du port qui ne contient paradoxalement aucun chiffre. Seuls quelques renseignements sont donnés sur les projets, toujours avortés, conçus par les États du Languedoc pour trouver de nouveaux débouchés⁴³.

Il faut attendre l'étude de Louis Dermigny pour enfin y voir plus clair d'un point de vue portuaire, puisqu'il nous fournit les chiffres des entrées de 1686, de 1717 et de 1772-1777, ceux des sorties de 1731-1743 concernant les bâtiments chargés de vin et d'eau-de-vie⁴⁴. Malheureusement, ces données sont assez discordantes des nôtres. Retenons celles de la période 1772-1777 : Dunkerque et Calais envoient deux navires chacun, Boulogne-sur-Mer, huit, Saint-Valery-sur-Somme, trois, Rouen et Le Havre, respectivement huit et deux, et la Basse-Normandie intervient avec un bâtiment pour Honfleur et Caen, soit 27 voyages pour trois ans – à savoir 1773-1774 et 1777⁴⁵. Par rapport aux chiffres de la décennie suivante, il semblerait qu'il y ait eu un sous-enregistrement du mouvement portuaire sétois, ou bien on assiste à une véritable explosion du trafic à partir de 1780⁴⁶. Beaucoup plus important et précieux demeure le travail de Jean-Claude Gaussent à partir des minutes notariales de Sète, d'autant plus

40 Louis Dermigny, *Naissance et croissance d'un port : Sète de 1666 à 1880*, Sète, Institut d'études économiques, maritimes et commerciales (Actes de l'Institut ; Cahiers V), 1955 ; Guillaume Geraud-Parracha, *Le Commerce des vins et des eaux-de-vie en Languedoc sous l'Ancien Régime*, Montpellier, Dehan, 1957 ; Jean-Louis Cazalet, *Cette et son commerce des vins de 1666 à 1920*, Montpellier, Firmin et Montane, 1920.

41 Guillaume Geraud-Parracha, *Le Commerce*, *op. cit.*, p. 131.

42 Jean-Louis Cazalet, *Cette*, *op. cit.*, p. 67.

43 *Ibid.*, p. 105-119.

44 Louis Dermigny, *Naissance*, *op. cit.*, p. 17-24.

45 *Ibid.*, p. 22. Il manque deux années à la période 1772-1777.

46 Les chiffres utilisés par Louis Dermigny sont tous tirés de la correspondance du receveur du droit de 20% entretenu à Sète par la chambre de commerce de Marseille. Mais l'auteur n'indique rien sur les bases fiscales de ce droit, ni sur quels navires exactement ?

qu'il porte sur les bâtiments du Nord⁴⁷. Il recense 364 navires et conclut que son échantillon ne recouvre qu'entre 1/8 et 1/3 du trafic inventorié par Louis Dermigny dans ces quatre relevés chronologiques. Ces chartes-parties et ces contrats d'affrètement donnent tous les détails souhaitables sur les voyages. Au final, 21 % des navires concernés sont français (3 % de Bretagne, 5 % de Normandie, 9 % de Saint-Valery-sur-Somme et 4 % de Dunkerque), mais l'étude ne couvre malheureusement que la période allant de 1718 à 1778.

Les comptes rendus envoyés au duc de Penthièvre, dernier amiral de France, permettent au moins de se faire une idée du trafic à partir de 1770. Grâce aux congés (sorties des navires), la conjoncture portuaire peut être reconstituée dans toute son exhaustivité. L'amirauté de Sète enregistre respectivement 813, 660 et 591 sorties en 1773, 1774 et 1777, alors que Louis Dermigny nous indique 151, 141 et 124 navires, ce qui montre que le droit de 20 % perçu par la chambre de commerce de Marseille à Sète ne porte que sur une fraction du trafic. Concernant la décennie 1780, il est possible de calculer exactement ce que représente le trafic de nos dix ports : grâce à leurs congés, nous savons que Sète reçoit 28 vaisseaux en 1787, alors que le mouvement portuaire du havre languedocien se monte à 795 navires, dont 241 d'origine étrangère ; la part « nordique » du royaume s'élève donc à 3,5 % de son trafic. Quand le système Navigocorpus sera pleinement opérationnel, il sera possible de reprendre toutes ces données et d'affiner les recherches dans la mesure où tous les renseignements pourront être croisés, permettant non seulement de suivre individuellement les navires, mais également de combler certaines lacunes archivistiques qui, pour l'instant, handicapent la lecture des résultats actuels.

Pour clore cette trop courte enquête, est-il possible de l'étendre un peu dans le temps ? Dunkerque et Calais peuvent nous fournir quelques jalons.

Calais est un cas à part dans la mesure où les sources sont disponibles pour la période envisagée, mais plus riches encore pour le premier tiers du XVIII^e siècle, ce qui nous permet d'établir une comparaison, aussi grossière soit-elle, avec la décennie 1780. N'oublions pas également que ce port ne dispose d'aucun véritable arrière-pays et ne vit que du trafic transmanche. Si les chiffres restent faibles, ils n'en demeurent pas moins significatifs. Cinq ports sont concernés entre 1699 et 1728, contre à peine deux entre 1784 et 1790. Pour la première période, Marseille arrive en tête : six navires y vont – de 100 à 150 tonneaux, parfois – et trois en reviennent. Deux navires marseillais participent même au trafic. Parallèlement, six navires de 80 à 120 tonneaux partent de Sète. Enfin Alicante, Toulon et Gênes sont la destination d'un seul voyage. La situation a

⁴⁷ Jean-Claude Gaussent, « Un aspect du commerce sétois », art. cit., p. 85-126.

complètement changé entre 1784 et 1790 par la réduction drastique du nombre des ports et la disparition de Marseille au profit de Barcelone avec sept navires.

Concernant Dunkerque, il est possible de prolonger la période étudiée jusqu'en 1792. Malgré les premiers signes avant-coureurs de l'imminente déflagration, 21 navires vont en Méditerranée, ce qui représente une chute des deux tiers par rapport aux 61 unités de 1791, mais il nous manque tous les navires étrangers⁴⁸. Six vont vers Sète et 15 vers Marseille. Jusqu'à la déclaration de guerre du 1^{er} février 1793, les structures traditionnelles du commerce dunkerquois se maintiennent. Pouvons-nous les faire remonter loin dans le temps ? Les registres de réservation de sorties effectuées par les pilotes de Dunkerque permettent de cerner d'un peu plus près le problème, dans la mesure où ils débutent en 1728. Avec de faibles lacunes, ces registres couvrent, pour la partie la plus ancienne, les années 1728-1752⁴⁹, mais, malheureusement, ils ont les mêmes défauts que ceux de la Santé maritime de Marseille, à savoir leur caractère partiel et aléatoire. Le maillage n'est pas le même : Dunkerque envoie des navires dans neuf ports méditerranéens, mais leur hiérarchie ne ressemble pas du tout à ce que nous avons observé pour la décennie 1780. L'Espagne est représentée par Malaga, Carthagène et Barcelone, soit respectivement 10, 1 et 3 navires sur la période 1728-1752 : la domination catalane n'est pas à l'ordre du jour. En revanche, Gênes et Livourne comptent beaucoup plus avec 17 et 13 vaisseaux respectivement⁵⁰. L'essentiel se joue à Marseille, avec 72 unités contre à peine 2 à Sète et Toulon. Marseille concentre donc 60 % des expéditions dunkerquoises en Méditerranée. Sète comme Barcelone sont marginalisées (4 %). Nous voyons aussi que nous ne sommes qu'au tout début d'une enquête, qui, si elle est menée à son terme, nous réservera de belles surprises.

116

S'il faut à tout prix tirer un bilan de ces investigations, nous serions très heureux de pouvoir avancer des conclusions irréfutables, des constructions resplendissantes qui emporteraient la conviction. Ce n'était ni l'objectif, ni l'ambition de ce travail. En revanche, nous pouvons tenir pour acquis, la succession d'au moins deux systèmes de circulation entre les ports du nord et du sud du royaume au XVIII^e siècle, et la nécessité de hiérarchiser les réseaux qui structurent ces différents espaces. Jusqu'à la guerre de Sept Ans, il semblerait que, vue de Dunkerque, la Méditerranée se réduise à un arc de cercle s'étendant de Malaga à Livourne, aux escales rares, mais concentrant son maximum d'effets

48 AN, F¹² 1675^b : relevé quotidien de tous les navires français vers les autres ports français.

49 Christian Pfister-Langanay, *Ports, navires et négociants*, op. cit., p. 629-630.

50 Il faudrait ajouter Malte : une expédition.

sur Marseille. Après les hostilités, l'essor du commerce viticole dynamise le secteur catalano-languedocien. Marseille reste en tête, mais sa place lui est disputée par Sète et Barcelone. Inversement, les autres secteurs, dont l'italien, connaissent un relatif déclin. Il restera à préciser, à partir des observatoires multiples, comment ce processus s'insère dans les reconfigurations plus globales des relations entre l'Europe atlantique et la Méditerranée.

