

numéro

8

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

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

Poussou – 979-10-231-1702-8



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

HISTOIRE DU CABOTAGE EUROPÉEN
AUX XVI^e-XIX^e SIÈCLES
PRÉSENTATION

Jean-Pierre Poussou

Navigation à une distance limitée des côtes – le plus souvent elles restent en vue –, le cabotage a été historiquement la forme de trafic maritime la plus utilisée, et de très loin. Elle reste très importante aujourd’hui, bien que souvent inconnue, ou presque, d’un large public qu’attire tout naturellement la navigation au long cours, et que séduisent la navigation de plaisance ou les spectaculaires compétitions transatlantiques, si prisées aujourd’hui et si médiatisées. Il est vrai que, le plus souvent, le cabotage n’a rien de spectaculaire : autrefois, les navires qui le pratiquaient étaient souvent de petite taille, comme on le verra dans les contributions à ce numéro spécial, la part d’aventure ou de risque y était réduite, et l’exotisme ne le concernait guère. Il ne manquait pourtant pas de pittoresque, en s’insérant largement dans les formes ou les activités de la vie quotidienne, en concernant un petit peuple portuaire souvent haut en couleurs – dont l’activité maritime n’était souvent qu’une part de sa vie –, ou encore par les transports auxquels il s’adonnait, tel celui du bétail vivant qui n’appréciait nullement la promenade en mer.

Le cabotage a donc assuré pendant très longtemps l’essentiel du trafic maritime : ainsi, rappelle Gilbert Buti dans ce numéro, « toute navigation en Méditerranée relève de ce mode de circulation maritime », ce qui signifie que toute l’histoire maritime de l’Antiquité grecque, carthaginoise, égyptienne ou romaine en relève, tout comme, dans les derniers siècles du Moyen Âge, les liaisons entre la Méditerranée et la mer du Nord ou la Baltique, celle-ci étant également un domaine où tout était cabotage (voir le texte de P. Pourchasse). Mais les liaisons des Européens avec l’Asie et la découverte de l’Amérique ont donné naissance au long cours, et celui-ci a de plus en plus retenu l’attention, généré des formes de croissance plus rapides et plus profitables (*cf.* l’essor du commerce antillais français au XVIII^e siècle), et fini par devenir dominant lorsque les révolutions techniques ont, à partir de la fin du XVIII^e siècle, permis puis imposé l’emploi de navires de marchandises de plus en plus grands, ce que le numéro précédent de notre revue a mis en valeur à travers l’histoire des constructions navales.

C'est pourquoi, au ^{xx}^e siècle, les historiens français ne se sont pas suffisamment intéressés au cabotage. Même si ceux qui écrivaient sur les trafics méditerranéens ou hanséates n'en ignoraient nullement le rôle, peu de développements lui étaient consacrés, et il n'apparaissait pas comme un objet majeur de la recherche, avant que des historiens bordelais ne lui redonnent toute sa place. C'est ainsi qu'en 1973, dans sa thèse : *La Croissance commerciale bordelaise au XVIII^e siècle*¹, Paul Butel lui consacre près de 40 pages, dans un chapitre intitulé « Le marché français », dont la première partie (p. 365-402) étudie « Les principaux secteurs du cabotage français ». Intéressé surtout par les trafics, Paul Butel n'apporte pas moins d'importantes précisions sur les bateaux, les ports et les conditions de navigation, met en valeur le rôle primordial des Bretons, Charentais et Vendéens, montre les liens avec le nord du royaume, souligne enfin que deux produits sont transportés massivement par les caboteurs : les grains bretons et les vins du Sud-Ouest. Deux ans plus tard, en 1975, dans sa *Géographie du Commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV*², Christian Huetz de Lempis affine l'analyse, et met en particulier l'accent sur le rôle majeur de l'île d'Yeu (que l'on retrouve dans le présent numéro avec Th. Sauzeau), ce que Jean-François Henry n'a pas tardé à approfondir³. Tirant parti de ces travaux, j'ai pu, dans le *Dictionnaire du Grand Siècle*, dirigé par François Bluche, proposer une très brève mise au point sur cette question⁴.

Mais, pour aller plus loin, il a fallu attendre la brillante synthèse du livre excellent, destiné d'abord aux étudiants, mais qui est aussi un véritable précis puisqu'il s'agissait du programme de l'Agrégation d'Histoire, de Gérard Le Bouëdec : *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique 1690-1790*⁵. C'est désormais le livre de référence en la matière. G. Le Bouëdec a ainsi joué un rôle majeur dans le développement de notre intérêt actuel pour le cabotage, rôle qu'il a amplifié en étant à l'origine de colloques et en publiant de nombreux articles, tout comme d'ailleurs Gilbert Buti, l'un pour la façade océanique, l'autre pour le monde méditerranéen⁶. G. Le Bouëdec est également à l'origine du présent numéro, qui s'ouvre justement par sa synthèse : « le cabotage sur la façade atlantique française XVI^e-XIX^e siècles ». Il a suggéré ce numéro spécial, et il l'a préparé en réunissant les collaborateurs qui ont rédigé des textes pour ce

1 Lille, Service de reproduction des thèses, Université Lille III.

2 Paris/La Haye, Mouton.

3 *Des marins au siècle du Roi Soleil*, Janzé, Y. Salmon, 1982.

4 J.-P. Poussou, « Cabotage », dans F. Bluche (dir.), *Dictionnaire du Grand Siècle*, Paris, Fayard, 1990, p. 255-256.

5 Paris, Armand Colin, 1997.

6 Voir plus loin, dans la note 5 de l'article de G. Le Bouëdec, les références à ses publications et à celles de G. Buti sur le cabotage.

numéro, inaugurant ainsi le nouveau fonctionnement de notre revue⁷. Je tiens à l'en remercier très vivement, et à lui témoigner notre gratitude, qui s'adresse également, bien évidemment, aux autres auteurs de contributions.

Après cette présentation synthétique de Gérard Le Bouëdec, ce numéro 8 de la *Revue d'Histoire Maritime* aborde ainsi plusieurs thèmes de l'histoire du cabotage, avec une prédominance française et atlantique, tout en comblant de réelles lacunes, notamment sur les navires et le fonctionnement du cabotage. D'un côté, nous avons une mise en valeur du cabotage méditerranéen (G. Buti) et de la navigation en Baltique et à partir de la Baltique (P. Pourchasse) ; elles étudient, surtout la seconde, ce que l'on appelle le grand cabotage européen. La part majeure revient toutefois au cabotage le long de notre façade maritime occidentale : cabotage atlantique (G. Le Bouëdec, déjà cité), cabotage normand à la fin du xvii^e siècle (A. Zysberg), cabotage d'un long xviii^e siècle en Manche et mer du Nord (C. Pfister), le long des côtes charentaises et aquitaines (Th. Sauzeau). D'un autre côté, les barques des caboteurs ont particulièrement retenu l'attention, notamment celle de Th. Sauzeau. Une brève mise au point, extraite du mémoire de maîtrise de Florian Darfeuille, nous ramène à Bordeaux : elle permet de voir à quel point l'activité de cabotage non seulement s'est maintenue au cours du xix^e siècle, mais encore a été très importante, et même en réel essor.

Comme à l'accoutumée, à ces textes réunis spécialement dans un même numéro, s'ajoutent des *Varia*, au nombre de deux, qui ouvrent l'un et l'autre des perspectives de recherches nouvelles, qu'il s'agisse des « inscrits à la petite pêche et de leur rapport au service de la Marine en Bretagne-Sud au xix^e siècle » (G. Le Bouëdec), ou de « l'école de l'hôpital militaire de Greenwich et de son intérêt pour la marine britannique au xix^e siècle » (Tri Tran). Notons au passage qu'ainsi ce numéro poursuit l'ouverture de la revue vers les xix^e et xx^e siècles, insuffisamment abordés dans notre domaine jusqu'ici.

Quant au numéro 9 de la *Revue d'Histoire Maritime*, qui paraîtra au printemps 2008, proposé et coordonné par Matthias Tranchant, il sera consacré également à un domaine trop peu abordé : celui des risques de la navigation maritime et de sa sécurisation, le sujet étant étudié, on le verra, sous toutes ses formes.

7 La renaissance de notre revue a imposé au début un rôle majeur de sa direction dans le choix et la coordination des thèmes des numéros spéciaux. Désormais, ils sont choisis au sein du comité éditorial dont l'un des membres assure la coordination du numéro spécial à venir.

