



HAL
open science

Grand et petit cabotage en mer du Nord et en Manche (1680-1790)

Christian Pfister-Langanay

► **To cite this version:**

Christian Pfister-Langanay. Grand et petit cabotage en mer du Nord et en Manche (1680-1790).
Revue d'histoire maritime, 2008, 8, pp.141-154. 10.70551/VCKM1157 . hal-04932084

HAL Id: hal-04932084

<https://hal.sorbonne-universite.fr/hal-04932084v1>

Submitted on 6 Feb 2025

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial 4.0 International License

numéro

8

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

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

Pfister Langanay – 979-10-231-1707-3



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

GRAND ET PETIT CABOTAGE EN MER DU NORD ET EN MANCHE (1680-1790)

Christian Pfister-Langanay

Le cabotage est une notion très floue, même si la distinction entre cabotage et navigation au long cours est ancienne. Ce n'était, à l'origine qu'une différence reposant sur un postulat technique : des navires capables d'aller très loin, d'autres souvent plus petits, voire minuscules, qui n'entreprennent qu'une navigation de proximité. Mais, à ces considérations proprement nautiques, s'ajoutent, à partir du xvii^e siècle, des exigences fiscales et douanières qui font que les choses se compliquent, d'une part, parce que chaque pays conçoit son propre scénario, et d'autre part, parce que les mesures prises, c'est-à-dire administratives, ne collent guère à la réalité des faits. Quand le *Larousse du xx^e siècle* en six volumes, paru en 1928, définit le cabotage, il mélange allègrement des notions voisines mais cependant différentes. La notion est tout d'abord juridique, référence obligée à l'article 377 du code de commerce de l'époque, puis géographique, puisque le cabotage international se fait entre ports français et étrangers, enfin étatique, puisque le cabotage national est celui qui concerne les ports français entre eux, y compris l'Algérie. À ce moment-là de l'exposé est introduite presque subrepticement la dimension nautique : le grand cabotage qui se fait de l'Atlantique à la Méditerranée, le petit entre ports d'une même mer, enfin le bornage est inclus dans le petit cabotage. Très judicieusement, le *Larousse* conclut sur un autre terrain, à savoir que l'intérêt de ces distinctions concerne le calcul des primes à l'armement et les garanties légales exigées du capitaine, c'est-à-dire ses diplômes¹.

DES DÉFINITIONS ÉLASTIQUES

Pour l'Ancien Régime, les choses sont moins complexes, ou, plutôt, Colbert les a systématisées sans pour autant rendre la réalité plus simple. Il décide une fois

¹ L'obtention des diplômes devient à partir du xviii^e siècle une question cruciale pour la carrière des capitaines. Voir un cas très particulier, mais révélateur de ces différences entre navigation : C. Pfister-Langanay, « La guerre de succession d'Autriche et les capitaines dunkerquois : un accélérateur de promotion sociale », dans S. Marzagalli et B. Marast (dir.), *Guerre et économie dans l'espace atlantique du xvii^e au xx^e siècle*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 2006, p. 43-61.

pour toutes de définir les différents types de navigation et d'y adjoindre les taxes correspondantes. Il faut cependant attendre l'ordonnance du 10 octobre 1740 pour que le long cours et le cabotage soient définis en termes géographiques.

Article I : seront réputez voyages au long cours, ceux aux Indes, tant orientales qu'occidentales, au Canada, Terre-Neuve, Groënland et îles d'Amérique méridionale et septentrionale, aux Açores, Canaries, Madère et en toutes les costes et pays situez sur l'océan au-delà des détroits de Gibraltar et du Sund, et ce conformément au règlement du 20 août 1673.

Article II : Les voyages en Angleterre, Écosse, Irlande, Hollande, Dannemarck, Hambourg, et autres îles au deçà du détroit de Gibraltar seront censez au grand cabotage, aux termes dudit règlement du 20 août 1673.

Article III : sera néanmoins réputée navigation au petit cabotage, celle qui se fera par les bastiments expédiés dans les ports de Bretagne, Normandie, Picardie et Flandre, pour ceux d'Ostende, Bruges, Nieuport, Hollande, Angleterre, Écosse, Irlande ; celle qui se fera par les bâtiments expédiés dans les ports de Guyenne, Saintonge, Pays d'Aunis, Poitou et isles en dépendance sera fixée de Bayonne jusqu'à Dunkerque, conformément à l'article II du règlement du 23 janvier 1727 concernant ladite navigation ; celle qui se fera pareillement par les bastiments expédiés dans les ports de Bayonne et de Saint-Jean-de-Luz, à ceux de Saint-Sébastien, du Passage et de la Corogne, et jusqu'à Dunkerque, aussi inclusivement ; et pour ce qui concerne les bastiments qui seront expédiés dans les ports de Provence et Languedoc, sera réputée navigation au petit cabotage, celle qui se fera depuis et compris les ports de Nice, Villefranche et ceux de la Principauté de Monaco, jusqu'au Cap de Creuz, ainsi qu'il est énoncé par l'article II du règlement du 13 aoust 1726 concernant ladite navigation, et ce nonobstant ce qui est porté par ledit règlement du 20 aoust 1673 auquel et à tous autres à ce contraires sa Majesté a dérogé pour ce regard seulement.

Article IV : veut et entend sa Majesté, que tous les autres voyages non compris dans les 1^{er} et 2^e articles de la présente ordonnance, soient censez et réputez au petit cabotage.

Comme le remarque fort justement G. Le Bouëdec, cette ordonnance, malgré ses précisions, ne clarifie pas vraiment la question². À ces zones de navigation,

2 G. 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, 1997, p. 53-61. À compléter par le même : « L'État et le cabotage en France et en Europe aux XVII^e et XVIII^e siècles », dans G. Le Bouëdec et F. Chappe (dir.), *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle*, Rennes, PUR, 2000, p. 383-393. Bonne vue générale de tous les problèmes qui se posent.

correspondent des droits de navigation, dont les plus courants sont les congés et les ancrages, c'est-à-dire sur toutes les sorties de navires et sur le tonnage des navires étrangers entrés.

L'article I de l'ordonnance de la Marine d'août 1681 prévoit qu'« aucun vaisseau ne sortira des ports de notre royaume pour aller en mer sans congé de l'Amiral enregistré au greffe de l'Amirauté du lieu de départ, à peine de confiscation ». Il est précisé dans l'article III que « le congé contiendra le nom du maître, celui du vaisseau, son port et sa charge, le lieu de son départ et celui de sa destination »³. Bref, c'est une autorisation de sortie, moyennant finance. Matériellement, pour chaque port, nous disposons, chaque année, soit de quelques feuilles, soit d'un registre plus ou moins épais selon l'importance du trafic. Il se peut aussi que le formulaire soit déjà imprimé – le cas le plus fréquent à la fin du XVIII^e siècle – et que le greffier de l'Amirauté locale n'ait plus qu'à remplir les blancs. Dernière précision, par rapport à l'article III, nous disposons en plus de la date de délivrance du congé, de son numéro d'ordre, et du nom du port d'attache du navire⁴.

Il est possible d'étudier le cabotage, soit par les archives de l'Amirauté au travers des congés délivrés par le greffe, soit par les archives du bureau des classes qui deviendra l'Inscription maritime en 1790. Par les premières, nous obtenons une vision globale du trafic avec toutes les sorties répertoriées. Par les secondes, nous avons une synthèse de toute la navigation que les marins d'un port défini effectuent en une saison, ou en une année. Ces deux approches sont extrêmement complémentaires et renferment, en les croisant, un grand potentiel de découvertes et d'approches en tout genre. Malheureusement, nos archives maritimes de toute nature ont été parmi les plus négligées des conservateurs au XIX^e siècle, victimes parfois de véritables pilonnages, et ont subi d'immenses destructions pendant la Seconde Guerre mondiale, n'étant pas pour la plupart évacuées à l'intérieur du pays, d'où les destructions d'archives à Brest en 1941 ou à Lorient en 1943. Quant à l'Inscription maritime, le tableau concernant les divers quartiers de la Manche et de la mer du Nord, est très variable : les rôles des bâtiments de commerce débutent en 1722 à Saint-Valery-sur-Somme, mais sont manquants entre 1855 et 1926. Dieppe possède une série sans lacune à partir de 1822. Les rôles débutent à Dunkerque en 1879, Calais et Boulogne sous le Premier Empire⁵.

3 Voir R. J. Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la Marine du mois d'août 1681*, La Rochelle, s.n., 1760, t. 1, p. 256 sqq.

4 Ce n'est pas toujours le cas : à Boulogne-sur-Mer, le greffier ne mentionne que le port de destination et le type de marchandise transportée.

5 E. Le Maresquier, « Les archives de l'Inscription maritime », *Gazette des Archives*, 1997, n° 100, p. 30-50. Article fondamental qui devrait être remis à jour suite aux publications que les Archives de la Marine de Cherbourg à Toulon ont réalisées depuis lors.

Dans ces conditions, il était bien difficile d'établir une base de données un tant soit peu homogène, à l'exception de la sous-série G⁵ des Archives nationales, qui rassemblent ce qui a été sauvé de l'Amirauté de France, qu'il ne faut pas confondre avec le secrétariat d'État à la Marine fondé par Colbert. L'Amiral de France, jusqu'à la Révolution, reste l'un des grands officiers de la Couronne mais sa compétence, depuis 1669, ne s'étend plus guère qu'à la navigation commerciale⁶.

L'Amirauté fut donnée en 1683 au comte de Toulouse (1678-1737), fils du Roi et de Mme de Montespan, et passa à son fils, le duc de Penthièvre (1725-1793)⁷. C'est dans son fastueux hôtel de Toulouse que se trouvaient les registres de congés et d'ancrage qui constituent, de nos jours, la sous-série G⁵⁸. Notons qu'ils étaient tenus en double, comme les registres de catholicité, et que l'autre série, souvent plus riche actuellement, se trouve aux Archives départementales dans la série B⁹. Dans G⁵, nous possédons pour le rang Dunkerque – Le Havre, en théorie, tous les registres de congés et d'ancrage de la décennie 1780. À cela, il faut adjoindre les résultats tirés des archives du Pilotage de Dunkerque à partir de 1729¹⁰, ainsi que ceux issus des archives de l'Amirauté de Calais conservées à Arras et qui présentent une belle couverture documentaire à partir de la fin du XVII^e siècle¹¹. Auparavant, Henri de Montmorency, puis Richelieu eurent toutes les peines à faire reconnaître, par les Calaisiens, la légitimité de leur autorité¹², ce qui explique l'absence de documentation pour la période antérieure.

144

L'IMPORTANCE DU CABOTAGE

Si nous tenons compte des définitions fournies par l'ordonnance du 10 octobre 1740, le trafic de la plupart des ports entre la Seine et les Pays-Bas espagnols, puis autrichiens, n'est composé que de cabotage, petit ou grand.

6 Excellente synthèse par H.-F. Buffet dans l'incontournable *Guide des recherches dans les fonds judiciaires de l'Ancien Régime*, Paris, Archives nationales, 1958, p. 255-282. Le fonds décrit est celui du Z¹⁰, 1 à 137.

7 Beaucoup plus connu actuellement par son orfèvrerie conservée essentiellement au Louvre, la seule d'origine royale ayant survécu aux fontes révolutionnaires.

8 G⁵, 39² à 157.

9 Voir, par exemple, H.-F. Buffet, *Répertoire de la série 9B – Amirauté de Saint-Malo*, Rennes, s.n., 1962, 24 p. La série des congés s'étend de 1678 à 1790, avec seulement 15 années lacunaires.

10 C. Pfister-Langanay, « Les archives du Pilotage de Dunkerque », *Gazette des Archives*, n° 98, 1977, p. 137-143.

11 P. Bougard, *Répertoire numérique de la série B*, Archives départementales du Pas-de-Calais, Arras, 1967, p. 32-37, fonds 13 B, 1 à 174.

12 A. James, « Les Amirautés à l'époque de Richelieu », dans G. Le Bouëdec et F. Chappe, *op. cit.*, p. 147 et suivantes.

Le cas le plus simple reste le port de mouillage comme Étapes à l'embouchure de la Canche : 25 et 29 sorties respectivement en 1787 et 1788¹³. Le tonnage affecté est dérisoire : 1182 et 1272 tonneaux. Tous les navires repartent sur lest : 29 s'en vont vers Dunkerque, soit 53 % du total, et ils sont tous originaires du port flamand ; Marennes est la seconde destination avec 9 départs ; le reste s'éparpille de Nantes à Bordeaux, à partir de bâtiments provenant de Bretagne, avec l'habituelle concentration autour du Conquet.

Avec Saint-Valery-en Caux, nous passons au stade supérieur. De 1780 à 1791, le trafic y évolue entre 100 et 200 navires annuels, représentant 3 000 à 10 000 tonneaux de déplacement¹⁴. Faisons un sort à la pêche sous toutes ses formes. En 1785, nous comptons 19 congés à la pêche au poisson frais, 23 à la pêche au maquereau et 37 à la pêche au hareng, soit 45 % de toutes les sorties (178 congés). Le cabotage demeure fondamentalement normand et cinq congés de navires étrangers se distinguent : deux vers Rotterdam, deux vers Newcastle et un vers Le Havre.

Avec Calais, nous arrivons au stade ultime : plus de mille sorties annuelles, 1 115 précisément en 1787. Mais nous devons constater que l'ampleur de son trafic ne correspond pas à son rayonnement, qui reste très limité. Sur les 82 congés français, 28 dépassent la pointe du Raz. Sur les 983 congés britanniques, 805 concernent Douvres et l'ensemble constitue le réseau du smogglage calaisien de Tynemouth au Cheshire. Le long cours se réduit à trois navires vers Barcelone et un vers Königsberg !

Seules échappent à ce cabotage omniprésent les grandes places portuaires. Le cas dunkerquois étudié antérieurement est révélateur. Le fameux dénombrement de Seignelay¹⁵ dressé en 1686, fournit 387 voyages effectués entre 1683 et 1686, exclusivement par les navires dunkerquois. Nous avons affaire à une sorte de matricule avant la lettre. Le long cours regroupe dix voyages transatlantiques (trois aux Canaries, un à Madère, deux en Guinée, quatre en Amérique), plus cinq voyages en Baltique dont quatre pour Dantzic. La Méditerranée attire davantage avec 27 parcours, dont 23 pour Marseille. Nous arrivons à une somme de 52 expéditions sur un total de 387, soit 13 %¹⁶.

13 AN G⁵ – 89.

14 AN G⁵ – 154¹.

15 M. Morineau, « La marine française de commerce de Colbert à Seignelay », *Mélanges en l'honneur de Jean Tanguy*, Université de Brest, p. 239 à 259. La liste dunkerquoise est intégralement publiée dans J.-M. Goris et C. Pfister-Langanay, « La flotte de commerce dunkerquoise en 1686 », *Revue historique de Dunkerque et du littoral*, n° 37, 2004, p. 413-429.

16 C. Pfister-Langanay, « Dunkerque sous Louis XIV : un port de commerce qui se cherche », dans A.-L. Piétry-Lévy, J. Barman et Éric Barré (dir.), *Environnements portuaires*, Dieppe, Publications des Universités de Rouen et du Havre, n° 15, 2003, p. 263 et carte p. 266.

Les congés conservés entre juillet 1689 et septembre 1690 nous présentent un tableau très différent : 330 navires sortis pour 23 229 tonneaux. Le long cours a totalement disparu : *exit* Amérique, Méditerranée, Baltique, à l'exception de deux sorties vers Stockholm en septembre 1689¹⁷. L'ouverture des hostilités est bien entendu l'explication cardinale, d'autant que la Manche, avec le projet de descente en Angleterre pour remettre Jacques II sur son trône, devient stratégiquement un théâtre d'opérations capital. Tout est affaire de cabotage.

Si nous portons le regard un siècle plus tard, le cabotage continue de régner en maître : les congés de 1785 à 1791 permettent de confirmer, mais surtout de préciser le phénomène dans le temps et dans l'espace¹⁸.

Tableau 1.

Années	Tonnage total	Part du long cours
1785	110 588	13,8 %
1786	103 046	13,5 %
1787	102 532	13,8 %
1788	112 574	16,5 %
1789	131 449	15 %
1790	115 839	16,1 %
1791	106 647	18,3 %

Dunkerque s'ouvre incontestablement au grand large, mais il est nécessaire de fournir quelques précisions sur le calcul du long cours. Les réalités nautiques ont été prises en considération : ainsi aller jusqu'à Dantzig ou à Marseille, en longeant le littoral, reste du cabotage. Le passage du Sund ou devant Gibraltar ne relève pas de l'exploit : ce n'est pas le cap Horn. La réalité statistique est-elle déformée ? En 1785, Baltique et Méditerranée représentent 6647 tonneaux, soit 6 % du trafic total. En revanche, nous avons inclus dans le long cours la très périlleuse pêche à la morue au large de l'Islande. Certes, sur les trois semaines de voyage, le capitaine perd de vue la terre au pire trois jours, mais longe des côtes sournoises, traverse des archipels perdus dans des mers d'une sauvagerie inouïe, quand se déchaînent les ouragans¹⁹. Pourtant, cette navigation est considérée comme du cabotage : les capitaines n'ont pas besoin de passer l'examen du

17 C. Pfister-Langanay, « Dunkerque sous Louis XIV... », *op. cit.*, p. 264 et carte p. 267.

18 C. Pfister-Langanay, « Dunkerque et l'Atlantique : un système paradoxal », dans H. Pietschmann (dir.) : *Atlantic History. History of the Atlantic System 1580-1830*, Göttingen, 2002, p. 297 *sqq.*

19 J.-P. Mélis, « Grande Pêche. Les goélettes flamandes à Islande », *Chasse-Marée*, 2006, p. 120-125.

long cours. Ils seraient d'ailleurs bien incapables de le réussir du fait de leur ignorance en mathématiques, aggravée par un analphabétisme général et par l'usage presque exclusif de la langue flamande²⁰. Le tonnage mis en mouvement varie entre 2 000 et 5 000 tonneaux.

Ainsi, ce qui fut perdu par le Sund et Gibraltar, a été regagné par l'aventure islandaise : nous retrouvons le chiffre précédent de 13 % qui grimpe à partir de 1788 du fait du développement rapide de la pêche à la baleine²¹. Si nous établissons un bilan pour les années 1785-1791, il est sorti de Dunkerque 782 675 tonneaux, dont 675 379 consacrés au cabotage, soit 86 % du total²². Mais cette approche ne permet de l'étudier qu'en creux.

Les autres ports jusqu'au Havre présentent des scénarios beaucoup plus simples, dans la mesure où le long cours, tel qu'il est défini par l'ordonnance de 1740, est réduit à sa plus simple expression. Nous l'avons vu avec Le Tréport et Saint-Valery-en-Caux : même au niveau supérieur, c'est-à-dire un trafic de plusieurs centaines de congés, le cabotage règne sans partage. L'exemple de Calais est très éloquent de ce point de vue. Nous avons la chance de posséder une bonne couverture documentaire de 1699 à 1728²³. Sur les 1878 sorties répertoriées de 1699 à 1702, deux navires doublent Gibraltar en 1699 et un autre se dirige vers Königsberg en juin 1701. Non seulement le long cours n'est pas présent, mais le grand cabotage brille par son absence. De 1714 à 1728, 3 859 congés sont délivrés et à peine 15 sont destinés à des « voyages vers les îles françaises de l'Amérique »²⁴, et aucun sur les 2 011 congés de 1724 à 1728.

NÉCESSITÉ D'ÉTUDIER LE CABOTAGE À LA LOUPE

Comme nous venons de le montrer ci-dessus, le cabotage constitue soit la totalité soit une écrasante part du trafic de chaque port. Étudier le cabotage revient donc à considérer le trafic dans sa globalité. Échappent à cette règle quelques rares ports comme Nantes et Bordeaux dont la spécificité négrière et coloniale rend légitime l'étude particulière de ce type de trafic. Il faut donc prendre en compte la totalité des congés, en dresser un bilan et en faire la

20 Le classement de la pêche à « Islande » dans le cabotage peut entraîner de curieuses distorsions cartographiques. Voir M. Mollat, *Histoire des Pêches françaises*, Toulouse, 1987, carte des ports de pêche français en 1788 où n'apparaissent pour Dunkerque que le hareng de mer du Nord, la morue de Terre-Neuve et la pêche à la baleine, mais *quid* de la morue d'Islande et de ses 200 000 l-t de prises ?

21 T. Du Pasquier, *Les Baleiniers français de Louis XVI à Napoléon*, Paris, H. Veyrier, 1990.

22 Pour le long cours (107 296 tonneaux), l'Islande représente 21 %, Terre-Neuve 6 %, les États-Unis 7 %, les Isles 46 %, la pêche à la baleine 20 %.

23 Arch. dép. Pas-de-Calais, 13 B 160 à 162.

24 Arch. dép. Pas-de-Calais, 13 B 163.

traduction cartographique. Il faut également répéter l'opération dans le temps, car la géographie du cabotage est loin d'être figée. Tous ces ports n'ont pas la même trajectoire. Certains stagnent, voire disparaissent, d'autres croissent avec ou sans intégration dans l'orbite d'un port majeur : ici Dunkerque au nord, ou Le Havre au sud. Le cabotage est aussi, d'une certaine manière, le reflet de l'économie agricole, dont la conjoncture reste heurtée au XVIII^e siècle. Il est nécessaire de multiplier les sondages et même, quand c'est possible, de dresser des suites continues. C'est d'autant plus nécessaire que nos ports sont terriblement affectés par la répétition des hostilités sur mer et l'ennemi à leurs portes. Que le port soit important ou non, les effets sont dévastateurs : près de 19 000 tonneaux en sortie à Dieppe en 1782, près de 45 000 tonneaux en 1788, 5 774 et 11 568 tonneaux respectivement aux mêmes dates pour Fécamp. Il existe aussi un troisième facteur qui rend nécessaire la multiplication des sondages et des cartes, l'omniprésence du smogglage. Le Kent, mais aussi le Norfolk, le Suffolk et les îles Anglo-Normandes sont le siège d'une multitude de foyers alimentant le commerce interlope. Les cabotages boulonnais et calaisien sont composés à plus de 80 % de ce curieux commerce dont la géographie varie beaucoup. En effet, la répression par les *customs cutters* entraîne immédiatement l'abandon d'un site ou d'un port au profit d'un autre, là où la douane britannique sommeille avec ou sans connivence des préposés.

Ces considérations entendues, nous avons porté notre choix sur la frontière picardo-normande, en baie de Somme avec Saint-Valery, et sur la Bresle, avec Le Tréport. Bien que les deux ports ne soient distants que de 20 km, ils n'ont pas du tout le même destin. Le trafic du port normand compte 84 sorties pour 3 916 tonneaux en 1789, tandis que celui du port picard s'élève à 276 sorties en 1788, soit trois fois plus, pour 18 799 tonneaux (11 425 vers la France et 7 374 tonneaux vers l'étranger), soit presque cinq fois plus. Au-delà des simples différences quantitatives, la cartographie permet réellement de saisir immédiatement que ces deux ports très voisins n'ont rien de commun. Le réseau portuaire du Tréport est fort réduit, même s'il va jusqu'à Bayonne et touche la mer du Nord : 20 destinations. Celui de Saint-Valery rassemble 29 ports du royaume et 30 ports étrangers. Comme le dit G. Le Bouëdec, cette cartographie jumelée à une étude de la morphologie des côtes, des accès, jumelée aussi aux réseaux continentaux, à la profondeur de l'arrière-pays de chaque port, éclairerait les chercheurs sur l'inéluctable hétérogénéité de leur cabotage, quelle que soit l'époque²⁵.

25 G. Le Bouëdec, *op. cit.*, p. 53-54.

Une autre piste à explorer est la typologie des navires et leur rayon d'action. Le bornage, ou très petit cabotage, peut parfois être facile à repérer par ce biais. La gribane de la baie de Somme en fournit un bon exemple²⁶. Nous la retrouvons très régulièrement à Calais en 1682²⁷. Elle est toujours associée à Abbeville, à une exception près. Ces dix gribanes ne font que des allers-retours entre leur port d'attache et Calais. Exceptionnellement, *le Saint Jean* appareille pour Rouen le 28 novembre alors qu'auparavant *L'Espérance* sort le 25 mai pour l'Angleterre. Cela permet de dessiner le rayon d'action de ces petites unités qui déplacent entre 10 et 25 tonneaux. Elles assurent 23 voyages, mais deux d'entre elles s'en font une véritable spécialité. *L'Espérance* repart vers Abbeville les 4 avril, 30 mai, 17 juin, 5 août et 26 octobre, *La Gaillarde* fait de même les 21 mai, 3 juillet, 20 août et 26 octobre.

Le cas de la bélandre flamande relève du même principe : dans le « Rolle » de 1686, la liste dunkerquoise s'achève par la phrase suivante : « 87 petites bélandres qui naviguent dans les canaux du pays et par mer jusqu'à Boulogne, Ostende qui font tous les jours des voyages sans congez auxquelles il y a 2 hommes chacune ». Nous avons la rare chance d'avoir de manière très synthétique une description du petit cabotage dunkerquois qui se confond avec l'usage d'un type de navire bien particulier. Le fait est confirmé par les congés calaisiens de 1682 : 20 sont d'origine dunkerquoise, répartis en 2 heux et 18 bélandres de 12 à 25 tonneaux. Ces 18 petites embarcations se dirigent, soit vers Dunkerque dans trois cas, soit dans 15 cas vers Gravelines, à mi-chemin entre Calais et Dunkerque.

Le cabotage relève surtout de la pérennité de certains trafics spécifiques comme celui du vin²⁸, des eaux-de-vie et autres marchandises, sur lesquels pèsent des droits spécifiques et autres taxes douanières, ce qui oblige les autorités à tenir des registres particuliers. Ainsi, la Chambre de commerce de Dunkerque en tient scrupuleusement un sur les arrivées de sel français²⁹ de 1785 à 1792 : 1 114 arrivages y sont décrits et nous sommes loin du *tramping*, à la recherche de la cargaison au gré des opportunités. Tous les ports de Dieppe à Bayonne y participent. L'armement au cabotage est certes une spécialité des ports de mouillage, mais les ports de chargement prennent également part à l'affaire³⁰. C'est aussi un très bel

26 C. Schnakenbourg, *Communautés de métiers contre liberté économique : l'exemple des gribaniers de la Somme*, Paris, PUF, 1976, qui laisse de côté tout l'aspect nautique du problème.

27 Arch. dép. Pas-de-Calais, 13 P 148.

28 C. Huetz de Lemp, *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV*, Paris / La Haye, Mouton, 1995, p. 124 et suivantes.

29 *Registre des expéditions de sel commencé depuis le 25 janvier 1785*, 138 f°.

30 C. Pfister-Langanay, « Les relations entre Dunkerque et l'ouest français de Louis XIV à la Révolution française », dans D. Guillemet et J. Peret (dir.), *Les Sociétés littorales du centre-ouest atlantique de la Préhistoire à nos jours*, Poitiers, Société des antiquaires de l'Ouest, 1998, voir les cartes des ports d'armements, p. 349-350.

exemple montrant que c'est bien le *coastal trade* qui détermine le *coastal shipping*. Avec un tel document, il est même possible d'aller plus loin au niveau du destin individuel : le Dunkerquois Jacques Deroo, commandant *La Liberté*, réexporte du sel à Nieuport, distant de 40 km de Dunkerque. Entre septembre 1786 et avril 1792, soit quelques jours avant la déclaration de guerre, il effectue un total de 31 voyages tandis que son collègue Vybert en fait 29 autres. Les deux compères monopolisent ce trafic sur cette ligne avec 60 expéditions sur 64 répertoriées en cinq ans ! Manifestement, il existe un contrat commercial qui nous échappe, mais qui conditionne visiblement le trafic du sel dans ce petit port flamand³¹. Les registres de congés, malgré leur caractère extrêmement répétitif, permettent d'arriver parfois à ce degré de précision.

Ils nous fournissent aussi l'occasion d'aller au cas individuel. Un simple sondage dans les registres de Saint-Valery-en-Caux et de Fécamp nous fournit les cinq exemples suivants qui montrent tout l'intérêt d'une telle reconstitution de carrière. Prenons le cas d'un caboteur *L'Hyronnelle*, de 45 tonneaux, commandé successivement par Louis Griveri, puis en mai par Jacques Robert. Nous le voyons sortir de Fécamp en 1782 les :

Tableau 2.

	2 janvier	19 février	18 mai	20 juin	25 juillet	7 septembre
vers	Rouen	Rouen	Caen	Rouen	Harfleur	Rouen

Soit sept voyages en neuf mois dans un rayon d'action fort proche, puis c'est la disparition brusque, naufrage ou plus probablement capture par les Anglais, l'année 1782 étant très dure de ce point de vue en Manche.

Dans un autre registre la *Jeune Adélaïde*, de 40 tonneaux, enregistrée à Saint-Valery-en-Caux, pratique une sorte de cabotage « immobile » durant quatre ans, allant uniquement avec son capitaine Jacques Cordonnier à Touques, et n'effectuant pas moins de 30 voyages de 1777 à 1790.

Tableau 3.

1787	1788	1789	1790
17 mars	26 janvier	6 février	9 février
14 mai	21 février	28 mars	12 mars
28 juin	27 mars	11 mai	19 avril
30 juillet	9 mai	6 juillet	29 mai
28 août	21 juin	21 août	4 août

31 C. Pfister-Langanay, « Les relations entre Dunkerque et l'ouest français de Louis XIV à la Révolution française », dans D. Guillemet et J. Peret (dir.), art. cit., p. 324.

1787	1788	1789	1790
26 septembre	23 juillet	26 septembre	11 septembre
12 novembre	29 août	28 novembre	
14 décembre	15 octobre	21 décembre	
	24 novembre		
8 voyages	9 voyages	8 voyages	5 voyages

Du même port, les activités halieutiques sont aisément repérables : *La Sainte Reine*, de 47 tonneaux, capitaine Jean Robert, les pratique toute l'année, et nous la suivons sur cinq ans grâce aux congés.

Tableau 4.

Pêche au	1787	1788	1789	1790	1791
maquereau	-	7 avril	1 ^{er} avril	13 mars	9 mars
hareng	10 octobre	11 octobre	10 octobre	13 octobre	12 octobre

Parfois, un navire revient sans cesse sous la plume du greffier : *Le Peak* de 40 tonneaux, basé à Fécamp, en est l'exemple achevé. Probablement prise anglaise qui n'a pas changé de nom, ce navire est commandé par Jacques Lachèvre jusqu'en 1783, puis par Jean Lavary, le dernier voyage étant assuré par un certain Jacques Duval. De 1782 à 1789, il effectue un total de 41 trajets à partir de Fécamp.

Tableau 5.

1782							
date	8 janvier	14 février	29 mars	24 avril	2 août	2 octobre	4 décembre
destination	Caen	Caen	Caen	Dieppe	Rouen	Rouen	Caen
1783							
date	10 janvier	29 avril	5 juin	17 juillet	26 septembre	28 octobre	13 décembre
destination	SVSS*	Rouen	Rouen	Caen	Rouen	Rouen	SVSS*
1784							
date	19 février	2 avril	19 mai	19 juin	4 août	7 octobre	16 novembre
destination	Caen	SVSS*	Rouen	Caen	Caen	Rouen	SVSS*
1785							
date	13 avril	30 mai	12 juillet	11 août	20 septembre	12 décembre	
destination	Rouen	Rouen	Rouen	Rouen	Dieppe	Dieppe	
1786							
date	27 janvier	20 mars					
destination	Caen	Le Havre					
1787							
date	8 mars	22 mai	7 septembre	26 octobre			
destination	Rouen	Caen	Angleterre	Rouen			

1788							
date	11 février	15 mars	2 juin	31 juillet	29 septembre	15 décembre	
destination	Shoram	Shoram	Dieppe	Calais	Calais	Caen	
1789							
date	4 mai	28 décembre					
destination	Caen	Caen					

* Lire Saint-Valery-sur-Somme

Les quatre premières années sont chargées : 29 voyages entre la Somme et l'Orne, dont 13 concernent Rouen. *Le Peak* disparaît de nos listes pendant un an, entre mars 1786 et mars 1787, puis intervient une période finale moins tendue, avec 11 voyages à la géographie modifiée : Rouen n'est touché que trois fois, au profit de ports plus au nord : Calais et surtout l'Angleterre avec le port de Shoram, signe d'une nouvelle stratégie subie ou choisie par le capitaine.

152

Dans cette optique, Jacques Wade présente un cas intéressant : il commande le petit navire *Les délices du charpentier*, de 20 tonneaux, que nous suivons sur 18 mois environ.

Tableau 6.

1782					1783	
date	15 février	4 mars	29 juillet	14 septembre	3 mai	21 mai
destination	Lisbonne	Lisbonne	Angleterre	Angleterre	Saint-Malo	Saint-Malo

Le fait d'aller au Portugal en pleine guerre est tout à fait illusoire. Nous sommes en présence d'un smoggeur anglais qui se couvre vis-à-vis de la douane britannique, et qui a choisi cette destination factice que des dizaines d'autres fraudeurs du Kent utilisent à longueur d'années à Dunkerque pour les mêmes raisons. Néanmoins, le greffier préfère le 29 juillet indiquer la vraie destination et son tonnage réel : 31 tonneaux ! Quant aux voyages vers Saint-Malo, c'est probablement en liaison avec le commerce interlope dont les îles Anglo-Normandes sont un des foyers les plus actifs. Ainsi, nous sommes passés d'un cabotage des plus prosaïques à une navigation des plus évanescences, si le lecteur permet l'utilisation de ce qualificatif.

Les congés normands fourniraient un éclairage très précis des pratiques infracommerciales à travers la Manche. Ce sont d'ailleurs les seuls documents qui peuvent évaluer correctement au jour le jour cette multitude de courses souvent nocturnes pratiquées de chaque côté du *Channel*. Toujours à Fécamp, du 22 au 30 mai 1785, nous voyons partir Thomas Clair, John Garing, John Smith et Henri Richardson. Socialement, le groupe fraudeur peut être clairement identifié et suivi dans activités nautiques : ainsi se succèdent toujours

les mêmes embarcations dans nos registres, dans le cas présent, *Le Charles et Sukey*, *La Bonne Intention*, *La Bonne Espérance* et *La Jenny*.

Il en est de même à Calais, sur un rythme parfois effréné. En 1788, John Osborn se dirige en théorie à Douvres 12 fois dans l'année, mais les allers-retours de son navire *Les dépêches*, de 30 tonneaux, sont très variables : une sortie le 1^{er} janvier puis plus rien jusqu'au 10 avril, suivi de 9 navettes du 17 avril au 26 juin et sa disparition après un voyage le 3 juillet. William Sharp, avec son *Sharp* de 30 tonneaux, s'avère être un fraudeur très sollicité : entre le 4 janvier et le 21 décembre de la même année, il accumule 45 voyages. En fait, le smogglage calaisien semble l'affaire d'une quinzaine de capitaines anglais qui l'exercent à l'instar de William Sharp. Autour de ce noyau dur, qui se définit en plus par un lien permanent entre tel capitaine et tel navire, gravitent d'autres capitaines fraudeurs, en particulier de Rochester, mais qui passent plus fréquemment d'une embarcation à une autre. Ce type de cabotage vit selon un rythme de navigation spécifique. William Sharp traverse le détroit selon le tempo suivant :

Tableau 7.

Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
2	3	1	6	2	7	6	7	3	4	3	1

Si l'hiver reste la mauvaise saison, c'est l'été et non l'automne qui rassemble le maximum de voyages qui, eux-mêmes, ne se répartissent pas du tout de manière régulière. En juin, la deuxième quinzaine concentre six des sept expéditions, avec parfois une tous les deux ou trois jours. Le scénario se répète fin août, les 24, 26 et 29, et en septembre les 25 et 28. Il semblerait que cette navigation obéisse aux donneurs d'ordre du littoral anglais, qui ne se décideraient à financer une traversée que lorsque leur stock de marchandises est largement entamé, c'est-à-dire à la fin de chaque mois.

CONCLUSION

Si les nœuds portuaires ont jusqu'ici bénéficié de toute l'attention des chercheurs, la « poussière portuaire » attend toujours ses historiens³² et non son historien, car le moment est venu de faire passer cette recherche, qui ne peut être que collective, au niveau national³³.

32 Il y a de rares exceptions comme J.-F. Henry, *Des marins au siècle du Roi Soleil*, Janzé Salmon, 1982, 340 p.

33 Une première étape consiste à dresser un inventaire le plus complet possible des congés encore existants en France, d'où notre initiative presque achevée d'en établir un très détaillé

Auparavant, il sera nécessaire d'établir une ou des définitions du cabotage plus pertinentes que celles édictées en 1740 et toujours reprises ensuite. Bayonne, Dunkerque, Saint-Tropez³⁴, du fait même de leur positionnement géopolitique, possèdent chacun une aire de cabotage dont la pertinence est occultée si nous adoptons les définitions de l'ordonnance de 1740. L'étranger est à 20 km de leurs musoirs et aller à Brest ou à Hambourg revient au même pour le capitaine qui sort des jetées de Dunkerque. L'adéquation entre réalité nautique et réalité administrative, dans ce cas précis, ne joue que pour les ports bretons et poitevins.

Autre précaution d'usage : alliance des grands principes et du petit détail ou plutôt, comme on l'a dit pour Proust : « Une des grandes innovations du récit proustien (nous dirions ici de la chronique du cabotage) est d'obliger tout détail à prendre un sens », car, comme le disait Paul Valéry, « il n'y a pas de détail ».

du G⁵, 39² à 157 des Archives nationales, accompagné d'une grille statistique mensuelle de tous les droits d'amirauté. Les résultats pour la Normandie sont à paraître dans les actes du Colloque de Granville de 2006, « La vie maritime normande à travers les droits de l'amirauté (1780-1791) ».

34 La situation change : voir G. Buti, *Activités maritimes et gens de mer à Saint-Tropez du milieu du XVII^e siècle au début du XIX^e siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, Paris, EHESS, thèse, 2000.