

Temps et grand cabotage européen

L'exemple de la navigation dans les mers du Nord de l'Europe

Pierrick Pourchasse



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/abpo/1930>

DOI : 10.4000/abpo.1930

ISBN : 978-2-7535-1519-2

ISSN : 2108-6443

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 20 octobre 2010

Pagination : 25-37

ISBN : 978-2-7535-1276-4

ISSN : 0399-0826

Référence électronique

Pierrick Pourchasse, « Temps et grand cabotage européen », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* [En ligne], 117-3 | 2010, mis en ligne le 02 mai 2011, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/abpo/1930> ; DOI : 10.4000/abpo.1930

Temps et grand cabotage européen

L'exemple de la navigation dans les mers du Nord de l'Europe

Pierrick POURCHASSE

CRBC – université de Bretagne Occidentale (Brest)

Le but premier d'un armateur est naturellement de gagner le maximum d'argent. Pour ce faire, les navires doivent avoir la meilleure productivité possible et faire le maximum de voyages. En conséquence, l'une des premières exigences des entreprises d'armement est de perdre le moins de temps possible pour multiplier les affrètements.

Si aujourd'hui le paramètre temps est relativement bien maîtrisé dans les activités maritimes, hormis circonstances extraordinaires, il n'en est pas de même sous l'Ancien Régime. Quand un navire quitte un port, le capitaine ne peut guère prévoir la durée de son voyage. Le temps est une variable indéterminée, que ce soit le temps passé sur la mer qui est subi par le navire, ou le temps passé dans les ports qui est sujet à de multiples paramètres qu'il est difficile de contrôler. Face à cette situation, le monde du négoce doit nécessairement essayer de réduire l'incertitude du voyage par différents moyens. Au XVIII^e siècle, la productivité des navires s'accroît grâce à des progrès techniques mais aussi en raison d'une meilleure gestion du facteur temps.

La navigation entre le Nord et l'Ouest de l'Europe, une des activités maritimes les plus dynamiques au XVIII^e siècle, offre un exemple remarquable de recherche d'amélioration de la productivité. Au cours de ce siècle, l'armement hollandais puis les flottes scandinaves, danoises et suédoises, contrôlent le trafic entre l'Europe occidentale et les mers du Nord.

Le temps subi : la navigation

Les conditions climatiques rendent incertains les temps de navigation. Les navires du XVIII^e siècle sont naturellement des voiliers et il est nécessaire d'avoir des vents favorables. En 1765, un navire hollandais arrivé à Lorient indique qu'à son départ de Riga, « les vents contraires l'empêchaient plus

de 14 jours de faire voile à la rade pour y prendre un petite reste de son chargement¹ ».

La navigation en Baltique est difficile pendant une bonne partie de l'année et les naufrages sont fréquents. À la fin de l'automne, les tempêtes sont nombreuses et le faible degré de salinité des eaux provoque le gel de la mer pendant l'hiver. En 1728, Pierre Hammerick de Königsberg fait un transport de graines de lin entre Riga et Saint-Malo. Après son départ en novembre 1727, il doit relâcher huit jours dans l'île Gotland puis à nouveau dans l'île de Bornholm, avant d'arriver au Sund le 29 janvier 1728 « où étant le troisième jour il fut pris par les glaciers et tourmentes du Nord-Nord Est qui l'ont retenu jusqu'au 3 mars, ayant été obligé de débâcler à terre le plus près qu'il lui fût possible pour sauver sa cargaison, rapport aux eaux glacées qui lui coupaient tous ses câbles² ». Sa navigation entre Riga et le détroit du Sund a duré près de quatre mois, au lieu d'un seul lorsque les conditions de navigation sont normales.

Pour éviter la période dangereuse de la fin de l'automne et de l'hiver, les ports de la Baltique ont gardé la coutume hanséatique de cesser leur activité en hiver : « À Gdansk, par exemple, on fermait le bureau de douane et par conséquent on arrêtait l'activité du port au mois de novembre ou au début du mois de décembre pour l'ouvrir au printemps après la libération du port et de la Vistule par les glaces. Cette coutume était encore en usage à la fin du XVIII^e siècle³. » En cas de retard, les navires hivernent dans les ports avant de repartir vers l'ouest, ce qui cause une perte de temps très importante et un coût supplémentaire pour l'armateur. Ainsi, Jacob Gilles Robin, de Rouen, passe le Sund le 26 octobre 1720 à destination de Dantzig ; il ne peut recharger avant la fermeture du port, est obligé d'y hiverner et repasse le détroit danois en direction de son port d'attache le 8 mai 1722 : son séjour en Baltique a duré près de sept mois et demi. Le 8 octobre 1723, Michel Bourves, de Dunkerque, passe le Sund en direction de Dantzig, recharge à temps et entre en mer du Nord le 2 décembre 1723 : son séjour en Baltique a duré un peu plus de deux mois. Au début de l'année 1753, le consul de France à Elseneur (passage du Sund) constate qu'il est resté « autour de 200 navires qui hiverneront dans les ports de la Baltique⁴ ».

La mer du Nord est tout aussi difficile que la Baltique et les vents y sont forts capricieux. À l'automne 1755, le navire *L'Espérance* de Stockholm, commandé par le capitaine Andreas Backs, en provenance de la capitale suédoise et à destination de Lorient, est pris par des corsaires qui l'amènent en Angleterre puis le relâchent mais les vents contraires le forcent à revenir

1. Serv. hist. de la Défense, Lorient, 1 P 292 a, courrier du 21 septembre 1765.

2. Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, 9 B 494, 18 avril 1728.

3. CIESLAK, Edmund, « Les grandes escales de la Baltique (XV^e-XVIII^e siècle) », Recueils de la Société Jean Bodin, T. XXXIII, Les grandes escales, 2^e partie : Les Temps modernes, Bruxelles, 1972, p. 304.

4. Arch. nat., B 1 485, reg. 1, Elseneur, courrier du 30 janvier 1753.

en arrière jusqu'en Norvège⁵. Les tempêtes en mer du Nord sont redoutables et la côte Est du Danemark est un véritable cimetière de navires. En août 1721, Le Saint-Laurent de Saint-Malo, en provenance de Dantzig, fait naufrage sur les côtes du Jutland en compagnie de plusieurs autres vaisseaux, « lequel navire et sa cargaison furent entièrement perdus⁶ ».

Les périls de la navigation en Manche et le long des côtes bretonnes contribuent à la difficulté du voyage France-Baltique. Les registres des naufrages de l'amirauté de Cornouaille montrent de façon éloquente le lourd tribut payé par les navires du Nord. Les affres du naufrage sont accentuées par l'attitude de certaines populations littorales particulièrement portées au pillage. En 1728, les gardiens du Prince Royal de Copenhague, échoué à l'île de Sein, sont attaqués par « une infinité de personnes qui cherchent à enlever quelque chose dudit bris⁷ ». En 1729, Le Cheval Marin de Zierikzee, navire de 130 tonneaux, également naufragé devant l'île de Sein, perd son capitaine, cinq matelots et un passager. Le bosseman déclare « que ses effets ont été presque tous sauvés, mais on ne lui a rendu que les plus mauvais et que le capitaine avait trois à quatre cents livres dans le tiroir de sa table, laquelle table a été retrouvée mais sans le tiroir⁸ ».

Les tensions politiques accroissent l'incertitude de la navigation. Au cours du XVIII^e siècle, les conflits entre la France et l'Angleterre perturbent énormément le trafic maritime avec le Nord. La marine de guerre et les corsaires anglais surveillent étroitement les ports de France. En mars 1757, pendant la guerre de Sept Ans, deux chasse-marée sont capturés sous Groix, trois autres au même endroit en avril 1758⁹. L'approvisionnement de la France en produits du Nord, assuré en grande partie par des nations qui ne sont pas en guerre (Hollandais, Scandinaves), est difficile car les pays belligérants n'ont pas la même définition de la neutralité. La France reconnaît aux bâtiments neutres la liberté de navigation, sauf pour les transports d'armes et de munitions, alors que, pour l'Angleterre, les matières premières pour la construction navale – produits stratégiques – sont considérées comme de la contrebande. Les puissances neutres font établir des passeports pour leurs navires et leurs cargaisons, mais ils sont continuellement arrêtés pour vérification des papiers et du chargement¹⁰. Un capitaine de Groningue raconte que, en juillet 1756, sur la route de la Bretagne, il s'est fait arrêter par un corsaire anglais à Calais qui lui a enlevé « une centaine de pistoles et d'épées », puis trois fois par des frégates anglaises pour

5. Serv. hist. de la Défense, Lorient, 1 P 280-43, Courrier du 11 mars 1756 à M. Godeheu. À cette date, le navire n'est toujours pas arrivé en Bretagne.

6. Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, 9 B 488.

7. Arch. dép. du Finistère, 9 B 4339.

8. Arch. dép. du Finistère, 9 B 4340.

9. GUILLOU, Lucien, « André Vanderheyde, courtier lorientais et ses opérations (1756-1765) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 1918, 33-2, p. 196.

10. GUILLOU, Lucien, art. cit., p. 198. « Le 8 avril 1758, le courtier offre à un chargeur un bâtiment de 85 tonneaux muni de preuves incontestables de nationalité hollandaise, ce qui laisse à supposer que la nationalité des navires était souvent suspecte ».

un contrôle de papiers¹¹. Pour déjouer les risques d'une prise, les navires neutres organisent des convois, se munissent de faux papiers... mais les risques de prise restent permanents.

Les corsaires essaient d'entraver par tous les moyens les échanges commerciaux de l'ennemi. En août 1756, un navire anglais enlève à bord d'un bâtiment suédois un pilote français embarqué à Belle-Île pour le guider jusqu'au Croisic¹². Les corsaires français participent à la paralysie des échanges, arrêtent les navires neutres chargés de marchandises anglaises et les retardent dans leurs ports. Le navire suédois *Le Gothembourg*, pris le 4 mars 1757 par *Le Machault de Saint-Malo* parce qu'il est chargé de marchandises anglaises, obtient sa main levée le 14 décembre 1758, soit près de dix mois plus tard¹³. Tous les frais, y compris les frais de justice, sont à la charge de l'armateur scandinave. Pendant la guerre de Sept ans, la Bretagne, proche des côtes anglaises et dont la principale île est occupée (Belle-Île, de mai 1761-juin 1763), est particulièrement touchée par la guerre maritime et les navires du Nord évitent ses ports : « Les neutres ont une préférence marquée pour Bordeaux et ne vont jamais à Nantes lorsqu'on leur offre un fret à Bordeaux¹⁴. » Au cours du conflit, l'Angleterre réussit à couper l'approvisionnement français en matières premières pour la construction navale, tout en continuant à recevoir ses propres approvisionnements du Nord, ce qui lui assure une supériorité incontestée¹⁵.

Les habituelles difficultés de la navigation et les incidents en cas de conflit rendent aléatoires les durées des voyages des navires entre la Baltique et l'Ouest. L'historien néerlandais Jan-Thomas Lindblad donne un exemple des aléas de la navigation au XVIII^e siècle¹⁶. Le 11 juin 1765, un navire suédois part de Stockholm pour Amsterdam. Il est enregistré à Amsterdam le 15 août, vide rapidement ses barres de fer et son goudron, et repart vers son port d'attache où il arrive le 14 septembre ; son voyage vers Amsterdam a duré un peu plus de deux mois. Le 19 octobre 1792, un navire suédois de même dimension entreprend le même voyage. Il passe le Sund le 7 novembre, mais une tempête à la pointe sud de la Norvège le force à trouver refuge dans un port de la côte. Il reprend son voyage trois semaines plus tard, rencontre à nouveau une tempête qui abîme sérieusement son gréement, jette une partie de la cargaison à la mer pour sauver le navire et, à nouveau, le 26 décembre, se réfugie dans un havre norvégien pour faire de « considérables » réparations. Il repart dix semaines plus tard

11. Arch. dép. du Finistère, 9 B 4301, 12 juillet 1756.

12. Serv. hist. de la Défense, Lorient, 1 P 280.

13. Arch. dép. du Finistère, 9 B 4178.

14. GUILLOU, Lucien, art. cit., p. 198.

15. KENT H. S. K., *War and Trade in Northern Seas. Anglo-Scandinavians Economic Relations in the mid-Eighteenth-Century*, Cambridge, Cambridge University Press, 1973, 240 p.

16. LINDBLAD, Jan-Thomas, « Swedish Shipping with the Netherlands in the Second Half of the Eighteenth Century », *Scandinavian Economic History Review*, 27, 1979, p. 139-140.

et est enregistré à Amsterdam le 16 mai 1793 ; son trajet entre Stockholm et Amsterdam a duré près de sept mois.

Aux tensions entre les États européens s'ajoute le problème des Barbaresques qui sont très actifs en Méditerranée mais aussi en Atlantique. En 1721, aux environs de Penmarc'h, un équipage hollandais poursuivi par des corsaires « turcs » (c'est-à-dire d'Afrique du Nord) est ainsi obligé d'abandonner son navire¹⁷.

Un temps difficilement maîtrisable : les opérations portuaires

L'arrivée dans les ports, que ce soit en Baltique ou en Bretagne, n'est généralement pas chose aisée. Il existe peu de dispositifs de signalisation : signaux, dispositifs lumineux alimentés au feu de bois ou au charbon... À Dantzig, depuis 1758, deux phares marquent l'entrée de la Vistule ; le navire était sur le bon chemin quand « les lumières des deux phares se fondaient en une seule¹⁸ ». L'utilisation de matelots spécialisés pour guider les navires dans les passes et les chenaux à l'approche des ports est chose courante. Au XVIII^e siècle, la fonction de pilote devient obligatoire¹⁹ et une taxe fixée par les autorités de la ville sert à leur rétribution. Ces pilotes ont généralement leurs bases à l'embouchure des fleuves qui conduisent aux ports, à l'entrée de la Vistule pour Dantzig, de la Daugava pour Riga, de la Gironde pour Bordeaux, à Paimboeuf pour Nantes. Les navires qui entrent au Croisic ont la possibilité de prendre un pilote à Belle-Île, mais généralement ce sont les chaloupes des pêcheurs qui les guident [les pilotes croisicais deviennent une corporation au cours du XVIII^e siècle]. Dans certains ports qui accueillent de nombreux navires étrangers, les pilotes font également fonction d'interprètes. À Nantes, « les négociants décorent du nom de pilotes-interprètes, des commis qu'ils détachent au-devant des navires qui les attendent et qui les aident à remonter la Loire²⁰ ». Si le pilotage améliore la sécurité, le monde du commerce renâcle à payer ces services coûteux. Ainsi, les maîtres de navires acceptent de mauvais gré les pilotes que les autorités imposent ; « très souvent (les capitaines étrangers) les insultent et les traitent le plus durement. Il arrive même que ces capitaines partent sans les payer²¹ ». Au Croisic, en 1722, Le capitaine Jean Gollin de

17. Serv. hist. de la Défense, Lorient, 1 E 4, folio 286 du 2 octobre 1721.

18. CIESLAK, Edmund, art. cit., p. 320.

19. KRAATZ, Anne, *La Compagnie française de Russie*, Paris, F. Bourin, 1993, p. 85. « On exige des capitaines étrangers qu'ils jettent l'ancre devant les vaisseaux garde-côtes, c'est-à-dire un peu au large ; ils y resteront jusqu'à ce qu'ils aient reçu copie du règlement (traduit dans leur langue). Après quoi, il leur faudra engager un barreur russe sous peine d'amende, pour les aider à rentrer dans le port sans dommages. » (Arch. nat., A 5 91. Règlement de l'impératrice de toutes les Russies concernant le devoir des maîtres de navires marchands et bateliers qui abordent aux ports de Russie, du 17 août 1737.)

20. MARTIN, Gaston, « Conflits entre courtiers et négociants de Nantes », *Mémoires Hayem*, 10, Bruxelles, 1926, p. 214.

21. Arch. dép. de Loire-Atlantique, Chambre de Commerce de Nantes, C 667.

La Demoiselle Marie d'Amsterdam refuse vigoureusement toute aide pour la sortie de son bâtiment²².

L'état des ports est loin d'être idéal en termes de sécurité et d'utilisation. En Baltique, les grands ports, situés à l'embouchure des fleuves, ont tendance à s'ensabler. Les infrastructures de Riga sont en mauvais état : des travaux sont entrepris pour reconstruire le port et réguler le débit de la Daugava, mais aucune amélioration d'importance n'est achevée²³. À Dantzig, le port s'envase et les navires « sont obligés de décharger à la rade et d'y rester avec grand risque²⁴ ». À Nantes, l'ensablement s'accroît et « on ne peut faire remonter dans ses murs que des bâtiments de soixante à quatre-vingts tonneaux et ceux de cent sont obligés de s'arrêter à Paimbœuf, à sept lieux et demie au-dessous, cette gêne diminue beaucoup les avantages de la position²⁵ ». Les ports de la presqu'île de Guérande – Le Croisic et Le Pouliguen – sont mal entretenus. En 1743, Le Croisic est dans un état catastrophique : « Les quais de pierre de taille dont le port est revêtu sont en brèche de toutes parts. Les terres soutenues par ces ouvrages s'étendent dans l'intérieur du canal et bientôt il ne restera plus que des décombres qui boucheront entièrement le port²⁶... » Le port breton ne peut plus accueillir que des bâtiments à fond plat de 150 tonneaux, alors qu'auparavant les gros navires de 400 tonneaux arrivaient à ses quais. Au Pouliguen, dépendance de la ville du Croisic, le port se comble. À Morlaix, seules les embarcations d'un modeste tonnage peuvent prétendre accéder aux quais.

Les ports difficiles d'accès obligent les navires à livrer et à prendre leurs marchandises en rade ou à l'entrée des estuaires. À l'embouchure de la Loire, des gabares portant environ 60 tonneaux font la navette entre Nantes et Paimbœuf. Au Croisic, les navires commencent à charger aux quais puis vont en rade prendre le reste des marchandises. À Stettin, Dantzig, Königsberg, Riga, les chargeurs procèdent de la même façon, les ports ayant une profondeur insuffisante pour permettre aux navires d'entrer ou de sortir avec une pleine cargaison. Des corporations de canotiers assurent le transbordement des marchandises. À Saint-Pétersbourg, les navires de fort de tonnage ne peuvent pas entrer dans la Neva et les chargements et déchargements ont lieu sur l'île de Kronstadt.

22. Arch. dép. Loire-Atlantique, E 1648, Procès-verbal du 25 septembre 1722.

23. KAHAN, Arcadius, *The Plow, the Hammer and the Knout*, Chicago, The University of Chicago Press, 1985, p. 252.

24. CIESLAK, Edmund, *Les Rapports des résidents français à Gdansk au XVIII^e siècle*, Vol. 1, (1715-1719), Gdansk, 1964, p. 23, rapport du 30 XII 1716.

25. GOURNAY, Vincent de, *Almanach général du commerce des marchands négociants armateurs de la France, de l'Europe et des autres parties du monde*, 1788. Cité par DURAND, R., « Le commerce de Bretagne au XVIII^e siècle », *Annales de Bretagne*, 1917, p. 448.

26. AUDOUY, Joël, « La vie maritime sur les côtes guérandaises au XVIII^e siècle », *Cahier des amis de Guérande*, 20, 1973, p. 6. Mémoire de Chavigny, commis principal aux classes, à Maurepas (mai 1743).

Les bateaux qui arrivent sur lest doivent naturellement vider leurs cales avant de recharger. Bien souvent, ils choisissent la solution la plus facile et rejettent discrètement dans les ports le sable ou les cailloux qu'ils ont dans leurs cales. Au Croisic, qui reçoit un très grand nombre de navires hollandais sur lest, la communauté de ville a instauré une police du délestage : « aucun capitaines, maitres de barque, bateau, chaloupe, et gabarriers ne pourront délester sans avoir une permission du Maire ou des commissaires... sous peine de trois livres d'amende²⁷... » Le lest, enlevé dans les navires en rade par de grandes gabares, est utilisé pour aménager le « traict », golfe intérieur alimentant les marais salants²⁸ ou boucher les trous faits par les courants marins. Il est également déposé sur le rivage et donne naissance à des buttes (Mont Esprit, Mont Lenigo, Buttes du Pau... qui existent toujours). Les ports baltiques qui reçoivent le tiers au moins, très souvent la moitié et même plus des navires venant de l'Europe de l'Ouest sur lest, sont également confrontés au problème du délestage. À Dantzig, les navires sont sous la surveillance des gardiens de la rade qui mesurent l'enfoncement des navires pour éviter des largages clandestins pendant la nuit²⁹. À Saint-Pétersbourg, il est défendu de délester « sur une distance d'environ sept miles au large de la ville³⁰ ». Des endroits spécifiques sont destinés à cet usage et leur emplacement est indiqué aux maîtres des navires marchands par les officiers du port.

Avant d'avoir l'autorisation d'entrer dans les ports, les navires subissent un contrôle sanitaire et sont éventuellement mis en quarantaine. En 1770, « un navire venant de Königsberg avec beaucoup de malades à bord est mis en quarantaine à Bonne Anse, paroisse de Piriac, dans l'estuaire de la Loire³¹ ». Les armateurs préviennent ces vérifications sanitaires par des certificats consulaires. Ainsi, en 1733, le consul français de Bergen affirme « à tous ceux qu'il appartiendra que cette ville et pays aux environs est sans maladie contagieuse et les habitants y jouissent d'une santé parfaite³² » pour que les navires norvégiens puissent venir dans les ports de l'Atlantique. Parfois, la crainte d'épidémie pousse les autorités portuaires à des moyens extrêmes. En 1723, le navire *Le Lamoignon* de Marseille est brûlé au Texel en raison de l'épidémie de peste qui touche son port d'origine³³.

Vient ensuite le contrôle douanier et la perception des taxes avant de pouvoir commencer les procédures de chargement ou de déchargement. Le

27. Arch. mun. du Croisic, CC 10 (1648-1745), folio 13, Police des délestages, 1^{er} mars 1734.

28. Arch. mun. du Croisic, BB 11, folio 199, Registre des délibérations de la communauté, 29 avril 1727.

29. CIESLAK, Edmund, *Les grandes Escales*, op. cit., p. 324.

30. KRAATZ, Anne, *La Compagnie...*, op. cit., p. 86.

31. OGER, Yves, « Les mesures prises au XVIII^e siècle dans l'évêché de Vannes à l'égard des navires en provenance des régions où règne la peste », *Mémoire de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*, LXIV, 1987, p. 185-193. *Courrier du 12 octobre 1770*.

32. Rigsarkivet, Copenhague, TKUA, 235, certificat du 10 juin 1733.

33. Arch. des Aff. Étr., Nantes, Amsterdam, courrier du 13 juin 1721.

capitaine est dans l'obligation de fournir à l'administration des douanes la liste des marchandises composant sa cargaison, document nécessaire pour fixer les droits à payer. Des contrôleurs montent ensuite à bord pour vérifier la déclaration et toute marchandise non déclarée est confisquée. Pendant ce temps, le navire reste sous la surveillance des autorités qui empêchent la contrebande et veillent à tout délestage clandestin.

Après les formalités, le capitaine doit penser à sa cargaison. Le temps passé dans les ports est là aussi très variable et peut être relativement long. Généralement, le déchargement est rapide et c'est surtout le rechargement, où la marchandise se fait souvent attendre, qui retarde les navires. À Bordeaux, la durée de séjour des bâtiments hanséates est très variable, de 1 jour à 8 mois ; « un tiers [...] reste entre 15 et 30 jours à Bordeaux pour prendre une cargaison. La moitié des bâtiments identifiés restent entre seize jours et six semaines à l'ancre³⁴ ». À Nantes, il s'écoule en moyenne un à deux mois entre le départ et l'arrivée d'un navire venu mouiller en Loire³⁵.

À ces incertitudes du temps passé dans les ports, peuvent s'ajouter d'autres retards dus à des circonstances particulières. Pendant les conflits, les autorités françaises se méfient des navires étrangers arrivant dans ses ports. Les équipages du Nord, qui fréquentent les navires anglais dans les mers septentrionales, qui parlent des langues que la plupart des marins français trouvent identiques³⁶, qui sont de la religion honnie... sont des suspects potentiels. Cette méfiance transparait dans de nombreux documents. En 1744, M. Granet, avocat au Conseil, écrit à Donquer, consul danois à Dunkerque, que le Conseil « était dans une violente présomption que les nations neutres cherchent à favoriser les Anglais³⁷ ».

Quand les navires ennemis patrouillent le long des côtes françaises, les autorités imposent régulièrement des embargos sur les vaisseaux étrangers qui se trouvent dans leurs ports. En 1757, Harmensen, consul suédois à Bordeaux, constate que trois vaisseaux scandinaves à destination de Göteborg et Stockholm sont bloqués pour « empêcher que la flotte anglaise qui est actuellement sur la côte de Saintonge ne soit à même de prendre des informations des navires qu'elle pourrait arrêter ou de se pourvoir des vivres dont elle pourrait avoir besoin³⁸ ». Quelques années plus tard, des négociants charentais se plaignent que des navires hollandais sont retenus parce qu'une frégate du roi est sur son départ à Rochefort et, en conséquence, « les maîtres étrangers ne veulent plus venir dans la rivière de Charente tant qu'ils trouveront à se fréter ailleurs même à des prix de fret

34. Voss, Peter, *Bordeaux et les villes hanséatiques, 1672-1715. Contribution à l'histoire maritime de l'Europe du Nord-Ouest*, Thèse, Université de Bordeaux 3, 1995, p. 167.

35. TREUTLEIN, Gerhard, *Schiffart und Handel zwischen Nantes und dem europäischen Norden von 1714 bis 1744*. Thèse, Heidelberg, 1970, p. 90.

36. Rigsarkivet Copenhague, TKUA, 298. Le navire et l'équipage norvégien du *Diligencia* sont « suspects parce qu'ils étaient habillés à l'anglaise et parlaient en partie cette langue ».

37. Arch. nat., B 1 477, *Courrier du 14 octobre 1744*.

38. Riksarkivet Stockholm, Gallica 417.

plus bas. Cela est si vrai que depuis deux mois on n'en a pas pu déterminer un seul³⁹ ». À Bordeaux, le 31 juillet 1762, le consul Hanssen se plaint que l'embargo sur les navires étrangers dure depuis plus d'un mois et demi sur les ordres du commandant de quatre flûtes chargées pour le roi qui sont en attente de sortie, sans savoir quand celle-ci aura lieu. Entre 15 et 18 navires « tant danois que norvégiens et nombre d'autres de différentes nations se trouvent dans le cas et sont détenus [...] fournissant des justes sujets de plaintes par le dépérissement de leurs cargaisons qui en résulte. Le négociant qui paie le vin et l'eau-de-vie avant de l'avoir reçue, reçoit au lieu du bon vin que l'on charge, que du vin gâté et des barriques à demi pleines ou entièrement vides, le rouge s'aigrit par les chaleurs excessives qu'il fait et le blanc vient en travail, fait sauter la barrique et perd en qualité⁴⁰... » À la même date, la Loire est également soumise à un embargo à cause de deux frégates qui « malgré le temps et le vent favorable... ne sortent point ». Les capitaines s'impatientent et présentent leurs réclamations aux négociants pour que ceux-ci agissent auprès des autorités⁴¹.

Tous ces aléas du transport maritime font qu'il est très difficile pour un armateur de calculer le temps que mettra un navire pour faire un voyage. En 1725, alors que les conditions de navigation sont identiques, un navire de Dantzic met 72 jours pour faire un aller et retour entre Elseneur et Nantes, alors qu'il faut 179 jours à l'un de ses compatriotes pour le même trajet.

La gestion du temps par les armateurs

S'il est difficile de prévoir les conditions de navigation, les armateurs peuvent organiser leur trafic pour éviter aux navires d'être bloqués en mer Baltique ou réduire les risques lors de la mauvaise saison. À cet égard, Amsterdam, port situé à mi-chemin entre l'Europe occidentale et la Baltique, a une position remarquable pour accroître la productivité de la flotte hollandaise. En Scandinavie, les ports danois et suédois de la mer du Nord possèdent les mêmes avantages.

Ainsi, en organisant parfaitement ses voyages, un navire peut faire plusieurs allers et retours entre la Baltique et l'Europe occidentale chaque année. Selon Hans Christian Johansen⁴², les armateurs hollandais et scandinaves ont peu d'attrance pour les trafics entre la Baltique et la France, malgré les possibilités de chargements en sel, en vins ou en produits coloniaux. Il est en effet très difficile à un navire de faire deux voyages France-Baltique si le port de destination ou de rechargement est situé au-delà de la pointe de la Bretagne, là où précisément se trouvent les principales

39. Arch. nat., B 7 414, courrier du 16 décembre 1760.

40. Rigsarkivet Copenhague, TKUA, 285, Courrier de Hanssen de Liliendahl du 31 juillet 1762.

41. Ibid., Courrier du 13 juillet 1762.

42. JOHANSEN, Hans Christian, « French trade with the Baltic area in the late eighteenth century », Paper presented at the Congress of the International Association of History of the Northern Seas, Tvärminne, 1979, dactylographié, p. 3.

possibilités de retour vers le Nord. Les armateurs préfèrent faire deux ou trois transports vers Londres ou Amsterdam et revenir sur lest, plutôt que d'aller en France et risquer de ne faire qu'un seul voyage. Certains navires arrivent cependant à faire deux allers et retours par an entre la Baltique et la France de l'Ouest en raison de leur parfaite connaissance de la route, des ports et des chargeurs. Le 8 avril 1754, Atte Hartmans, de Woudsend en Frise, passe le Sund avec un chargement de sel qu'il a pris au Croisic à destination de Riga ; il repasse le 6 juin avec une cargaison Riga-Lorient ; il réapparaît le 30 juillet avec du sel pris au Croisic pour Riga, d'où il revient le 4 septembre avec du bois à destination de Lorient.

Au cours des conflits, les puissances du Nord, qui sont généralement neutres, mènent une politique habile pour rester en bons termes avec tous les belligérants. Les problèmes avec les corsaires sont résolus par des accords diplomatiques. Des traités de type mafieux sont signés avec les puissances barbaresques qui, contre rétribution, garantissent de ne pas attaquer les navires du pays signataire⁴³.

Pour diminuer les temps de chargement et de déchargement, les navires sont construits selon les besoins des négociants. La flûte d'origine hollandaise puis le koff sont des bâtiments particulièrement adaptés au grand cabotage vers le Nord. Avec leur fond plat et ainsi leur faible tirant d'eau, ils peuvent remonter les fleuves et les rivières et n'ont pas de difficultés pour accéder aux ports. Certains sont munis de sabords de charge permettant de glisser les bois de grande longueur comme les mâts à l'intérieur du navire.

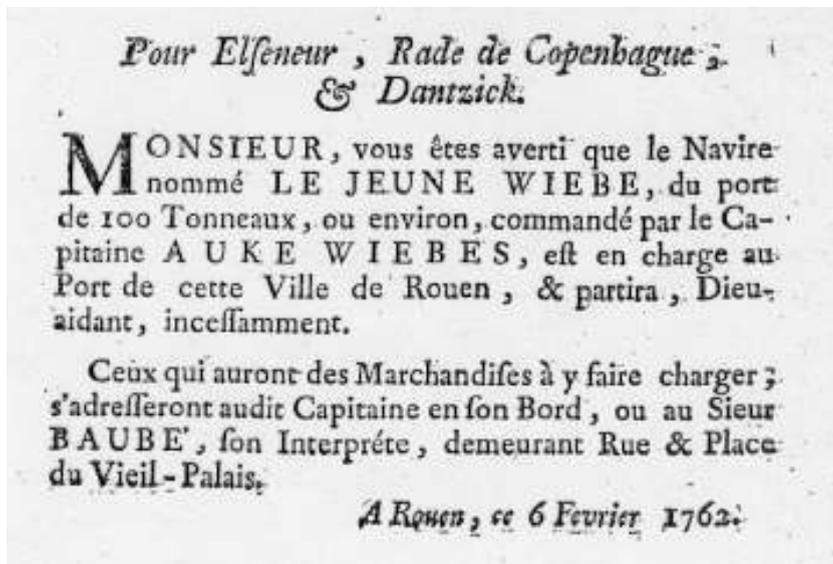
Les navires sont spécialisés selon leurs routes et, plus la destination est lointaine, plus leur taille est importante. Les armateurs recherchent le compromis le plus productif entre capacité, accessibilité dans les ports et multiplication des voyages. Ainsi en 1787, les navires suédois qui partent vers l'Europe occidentale jaugent en moyenne 59 last lorsqu'ils vont aux Provinces-Unies, 74 last à destination de la France et 114 last à destination de la Méditerranée.

Enfin, les armateurs essaient de baisser les temps d'attente dans les ports. Ils sont soucieux des temps de voyage de leurs navires et les capitaines sont tenus à fournir des explications en cas de retards⁴⁴. Les correspondances des négociants demandent toujours aux correspondants de faire le nécessaire pour procurer aux navires un chargement « le plus

43. ANDERSEN, Dan H., « La politique danoise face aux États barbaresques (1600-1845) », dans LE BOUËDEC, Gérard, CHAPPÉ, François (dir.), Pouvoirs et Littoraux du xv^e au xx^e siècle, Rennes, PUR, 2000, p. 243-250.

44. GAUSSENT, Jean-Claude, « Un aspect du commerce maritime au xviii^e siècle : l'exportation des vins et eaux-de-vie par les bâtiments du Nord », Bulletin du centre des espaces atlantiques, 3, 1987, p. 87. « ...en 1755-1756, J. P. Rogiers, négociant de Rotterdam et armateur du navire La Demoiselle Catherine-Elisabeth, veut justifier le retard du bâtiment auprès des négociants acheteurs du Nord et demande leur soutien aux négociants sétois qui déclarent et attestent : "L'hiver 1755, le mois de janvier, février et partie mars ont été froids et neigeux, le transport des marchandises a été interrompu sur les canaux et rivières, les négociants n'ont pu recevoir les vins et eaux-de-vie de l'arrière pays..." »

tôt possible ». Un mois de gagné peut signifier un voyage supplémentaire vers la Baltique. Quand un navire n'a pas de cargaison à reprendre ou s'il n'est pas complètement chargé, il contacte les négociants à l'exemple de ce navire hollandais à Rouen en 1762.



Pour Elfenor, Rade de Copenhague & Dantzick.

MONSIEUR, vous êtes averti que le Navire nommé LE JEUNE WIEBE, du port de 100 Tonneaux, ou environ, commandé par le Capitaine A U K E W I E B E S, est en charge au Port de cette Ville de Rouen, & partira, Dieu-aidant, incessamment.

Ceux qui auront des Marchandises à y faire charger; s'adresseront audit Capitaine en son Bord, ou au Sieur BAUBE', son Interprète, demeurant Rue & Place du Vieil-Palais.

A Rouen, ce 6 Fevrier 1762.

Source : Riksarkivet Copenhague, Personal og Korrespondanceakter, 23, courrier du 6 février 1762

Les armateurs imposent souvent un délai de déchargement dans les chartes-parties. À Lorient, pour les livraisons à la Compagnie des Indes, ces précisions ne sont données que pour des cas particuliers : 8 à 10 jours pour les navires des ports de la Baltique, jusqu'à 18 jours pour les plus gros tonnages⁴⁵. Le terme habituel est de 21 jours, durée que les capitaines trouvent parfois trop longue⁴⁶. En cas de retard, le client est dans l'obligation de payer une indemnité journalière. En 1741, à Bordeaux, le propriétaire norvégien d'un navire de Drammen demande la somme considérable de 8 299 livres pour dédommagement d'un retard de plus de quatre mois dans le déchargement de son navire. Finalement, les parties s'entendent sur la somme de 5 000 livres, soit au moins deux fois la valeur du fret aller⁴⁷.

45. LE BOÛEDÉC, Gérard, Les Approvisionnements de la Compagnie des Indes (1737-1770). L'horizon géographique lorientais, thèse, Université de Paris IV, 1982, p. 335.

46. Serv. hist. de la Défense, Lorient, 1 P 292, l. 239. À Riga, en septembre 1767, le capitaine Gosses ne voulait pas « se soumettre au terme de 21 jours pour décharger, ainsi il refusait de signer la charte partie... »

47. Riksarkivet, Copenhague, T.K.U.A., 247 : « Le sr Degeac était convenu avec le capitaine qu'il serait déchargé de planches... et rechargé de sel et autres marchandises le

Pour faciliter et diminuer le séjour des navires, les armateurs disposent de courtiers qui sont à leur service. Leur rôle est de « faire interprète aux capitaines étrangers, [de] les conduire chez les négociants pour leur faire convenir les prix des frets, [de] les conduire à l'Amirauté et au bureau des fermes pour y faire leurs déclarations et prendre les expéditions nécessaires pour l'entrée et la sortie⁴⁸ ». À Lorient, le Hollandais André Vanderheyde s'occupe des navires en provenance du Nord, leur livre les denrées dont ils ont besoin, s'occupe de la revente des marchandises de pacotille possédées par l'équipage, fournit toutes les informations commerciales qu'il possède (marchandises disponibles dans tel ou tel port, tarifs du fret...), contacte les affréteurs pour le rechargement⁴⁹...

Quelques négociants se spécialisent dans l'affrètement. À Nantes, la maison van Neunen, informée de l'arrivée des navires, avertit les négociants potentiellement intéressés et organise des chargements de retour pour les armateurs qui lui ont confié leurs bâtiments⁵⁰. Quand il y a plusieurs navires pour un seul fret, l'affréteur organise un tirage au sort entre les capitaines⁵¹. Certains négociants essaient de profiter des bonnes occasions pour « sous-fréter » les navires. En 1756, le négociant nantais van Berchem frète un navire suédois pour livrer des céréales à Marseille à 35 livres par tonneau et le cède ensuite à l'un de ses collègues à 45 livres. Malheureusement pour van Berchem, le capitaine et le second négociant apprennent l'affaire et décident de traiter ensemble à 40 livres⁵².

Finalement, les tarifs de fret ne sont pas déterminés par la distance mais prennent également en compte tous les paramètres relatifs au temps du voyage. La comparaison entre les prix de certains transports semble étonnante. Ainsi, en 1777 à Saint-Pétersbourg, un navire prend un chargement de froment à 42 florins le last pour Livourne alors que pour Lisbonne, port beaucoup plus proche, le prix habituel est de 65 florins. En temps de guerre, les tarifs augmentent considérablement en raison des risques et de l'augmentation potentielle du facteur temps. À Nantes, le fret pour le chanvre de Russie, produit stratégique, subit une augmentation de plus de 300 % au cours de la guerre d'Amérique

12 décembre 1740. Cependant il n'a été libre de partir que le 27 avril 1741, ce qui fait un retardement de quatre mois et demi ce qui fait les pertes suivantes... »

48. BUTEL, Paul, « Les négociants allemands de Bordeaux dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle », in Schneider Jürgen, *Wirtschaftskräfte und Wirtschaftswege, II : Wirtschaftskräfte in der europäischen Expansion. Festschrift für Hermann Kellenbenz*, Klett-Cotta, 1978, p. 589.

49. GUILLOU, Lucien, art. cit., 1918, 33-1, p. 13-38 ; 33-2, p. 189-202 ; 33-3, p. 379-404 ; 33-4, p. 536-556.

50. Arch. dép. Morbihan, E 2274.

51. Arch. dép. Morbihan, E 2274, courrier du 7 novembre 1757.

52. Rigsarkivet, Stockholm, Gallica, 418, courrier du 22 mai 1757. Van Berchem écrit au consul de Suède pour réclamer le bénéfice qui lui a « été usurpé ».

Le temps est un paramètre difficile à maîtriser pour la navigation de l'Ancien Régime. La seule chose qui puisse permettre un abaissement du temps des voyages est la mise en place d'une organisation rationnelle et la fréquentation régulière des routes. À ce propos, la flotte hollandaise et les flottes scandinaves à la fin du siècle ont su mettre en place des systèmes performants qui leur ont permis d'accroître leur productivité. Elles ont adapté leurs vaisseaux aux marchandises et aux ports fréquentés. Elles ont créé des réseaux dans tous les ports européens permettant d'accélérer les diverses formalités et de réduire les temps de chargement et de déchargement. Enfin, elles ont organisé la navigation de leurs navires en prenant soin d'éviter la mauvaise saison dans les mers du Nord. La bonne gestion du temps a été, parmi d'autres facteurs, une des raisons expliquant la domination de ces flottes dans le commerce du Nord au XVIII^e siècle.

RÉSUMÉ

L'une des premières exigences d'une entreprise d'armement est de perdre le moins de temps possible pour multiplier les voyages des navires. Cependant, à l'époque moderne, le temps est difficile à maîtriser, que ce soit le temps passé sur la mer qui est subi par le navire ou le temps passé dans les ports qu'il est difficile de prévoir. Face à cette situation, le monde du négoce essaie de réduire l'incertitude du voyage par différents moyens. Au XVIII^e siècle, la productivité des navires s'accroît grâce à des progrès techniques mais aussi en raison d'une meilleure gestion du facteur temps.

ABSTRACT

One of the first requirements of a trading company is to lose as little time as possible in order to multiply the trips of their ships. However, in the early modern period, time is difficult to manage: whether that being time spent at sea or time spent in the harbours, it is difficult to foresee. Faced this situation, the merchants try to reduce the uncertainty of the trip in different ways. In the 18th Century the ships's productivity grows thanks to technical progress but also to a better time management.

