

## Économie maritime et gens de mer. Cabotage et caboteurs en Méditerranée occidentale (xvii<sup>e</sup>-xix<sup>e</sup> s.)

Gilbert Buti\*

Les historiens qui se sont intéressés aux activités maritimes ont longtemps privilégié les puissants trafics, les fortunes marchandes, la course d'escadre et les mouvements portuaires de dimensions internationales. Ils avaient conscience qu'il y avait une autre vie maritime à côté de ces grandes respirations, mais ne les ont pas abordées. Depuis quelques années, l'intérêt de certains chercheurs s'est un peu déplacé vers ces domaines jugés jusqu'alors marginaux : les populations littorales, les petits ports vivant dans l'ombre des grands, les modestes chantiers navals, les matelots et les équipages, enfin le modeste et discret cabotage. L'éclairage de ce versant, longtemps laissé dans une obscurité synonyme d'indifférence, apparaît pourtant fondamental à qui désire atteindre les jeux de l'échange, les réseaux, les sociétés maritimes, les espaces utilisés ou construits en réponse aux stratégies marchandes.

### Le cabotage : navigation « insaisissable » ?

De toutes les activités maritimes, le cabotage semble « la plus insaisissable<sup>1</sup>. » Le premier obstacle surgit dès sa définition.

### Qu'est-ce que le cabotage ?

L'évocation du cabotage conduit à imaginer de petites embarcations qui s'éloignent peu des côtes et vont « comme les crabes, de rocher en rocher »<sup>2</sup>. Le cabotage ou « capotage » serait selon une proposition reprise par l'*Encyclopédie* de Diderot et d'Alembert, une navigation allant « de cap en cap »<sup>3</sup>.

En fait, la définition est simple. Elle a été établie en France, entre la fin du xvii<sup>e</sup> siècle et le début du siècle suivant, par une série de textes qui déterminent moins un type de navigation que des espaces de navigation. On parle de « long cours » quand il y a « traversée océane » et on désigne par cabotage la navigation qui n'est pas transocéanique. Dans ces conditions, même si cela peut surprendre sinon choquer nos représentations, toute navigation en Méditerranée est du cabotage. Celui-ci peut revêtir deux formes : soit en allant en droiture

\* Professeur de Historia Moderna, Universidad de Aix-Marseille

1 Michel MORINEAU, « Flottes de commerce et trafics français en Méditerranée au xvii<sup>e</sup> s. », *Revue xvii<sup>e</sup> siècle*, 1970, n° 86-87, p. 150.

2 Fernand BRAUDEL, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, 1966 (2<sup>e</sup> édit.), p. 94-95.

3 Auguste JAL, *Nouveau glossaire nautique*, article « cabotage »

(sans escale), soit en allant « de proche en proche, de port en port »<sup>4</sup>. Dans le *Droit maritime* en vigueur aujourd'hui, le classement de la navigation obéit toujours à ces critères anciens<sup>5</sup>. À la difficulté de la définition se superpose celle de la documentation pour saisir cette pratique maritime.

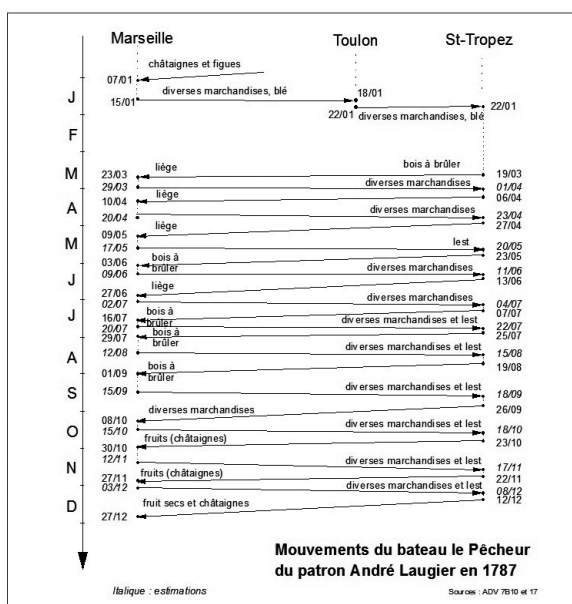
### Sources et présences dans les mouvements portuaires

Il est difficile d'étudier le cabotage car il faut recueillir les données dans des sources nombreuses et variées, dans des fonds d'archives publiques et privées.

Déterminer la place du cabotage dans la vie portuaire l'Europe méditerranéenne aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles exige une lecture selon deux niveaux : celui des grands ports, comme Barcelone, Bordeaux, Nantes, Rouen, Gênes, Livourne et Marseille - car ce serait une erreur de croire que ceux-ci se désintéressent du cabotage - et celui des ports secondaires qui gravitent autour des grandes places marchandes et où la part du petit cabotage est fondamentale.

### Formes de circulation

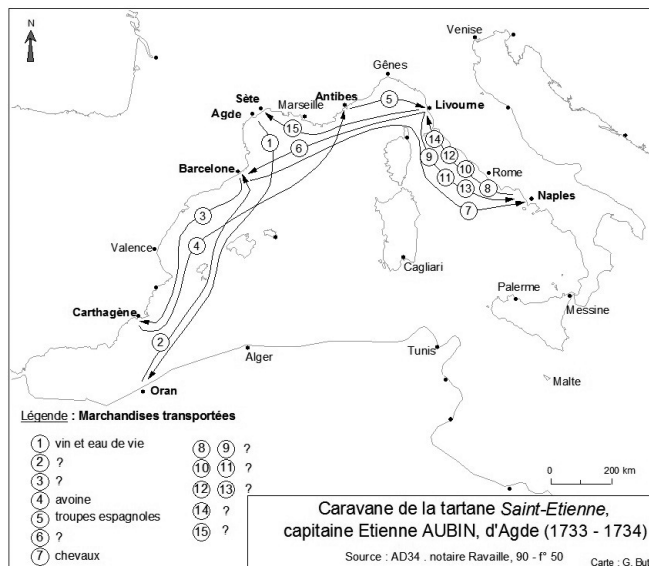
À court ou à grand rayon, le cabotage se décline selon plusieurs modèles sans que nous trouvions une stricte spécialisation des caboteurs. On observe d'abord l'existence de lignes régulières de cabotage entre deux ports pour assurer souvent la distribution d'un même produit, avec un même type de navire, comme le fait le patron André Laugier avec son bateau entre Marseille et Saint-Tropez.



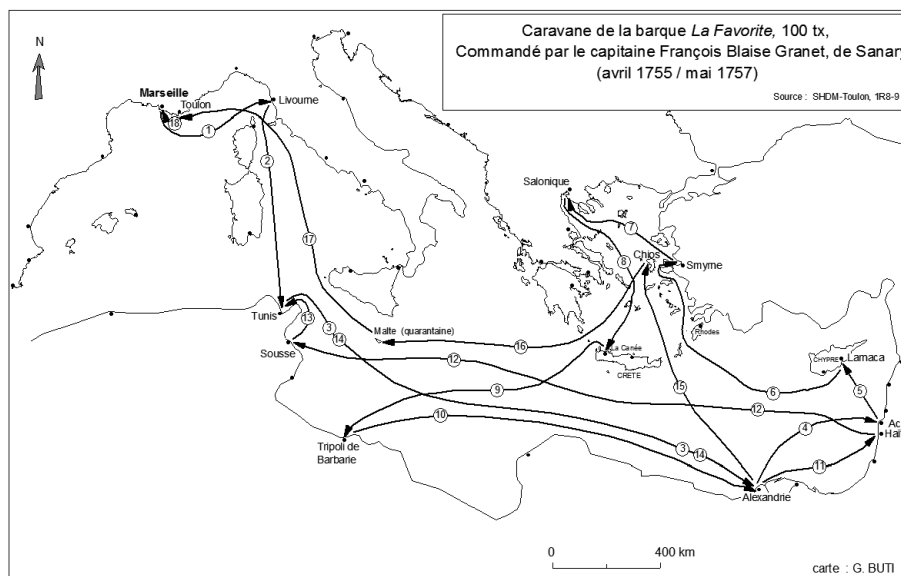
À côté de ces navettes figurent des circuits entre plusieurs ports avec de possibles écarts liés aux besoins de fret ou à des événements de mer. Enfin, en dehors de ces lignes et circuits

4 Jacques SAVARY DES BRUSLONS, *Dictionnaire universel du commerce*, 3 vol., Paris, 1<sup>ère</sup> éd. 1723-1730.  
5 R. RODIÈRE et E. du PONTAVICE, *Droit maritime*, article 50, Paris, 1997, 12<sup>e</sup> édition.

existe un cabotage « à tout faire ». Après avoir honoré un contrat, un patron continue sa route en « allant à la cueillette ou à la quête » de marchandises en débordant les limites administratives du petit cabotage, comme le fait Étienne Aubin, d'Agde, entre Espagne méditerranéenne et Italie méridionale.



Au grand cabotage appartient une forme originale d'armement à savoir la caravane maritime, que les textes qualifient aussi de « voyage à la cueillette » ou « à l'aventure ». Il s'agit d'une forme de *tramping* allant au gré des affrètements. Attestée aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles dans le bassin occidental de la Méditerranée, la caravane maritime est aussi pratiquée dans les eaux du bassin oriental.

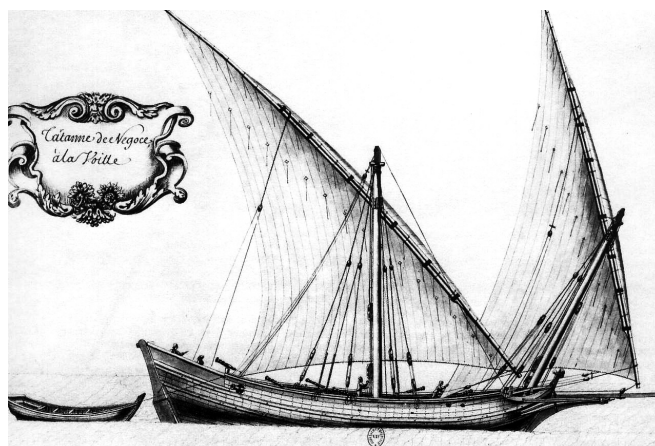


## Les entreprises « caboteuses »

### L'outillage nautique

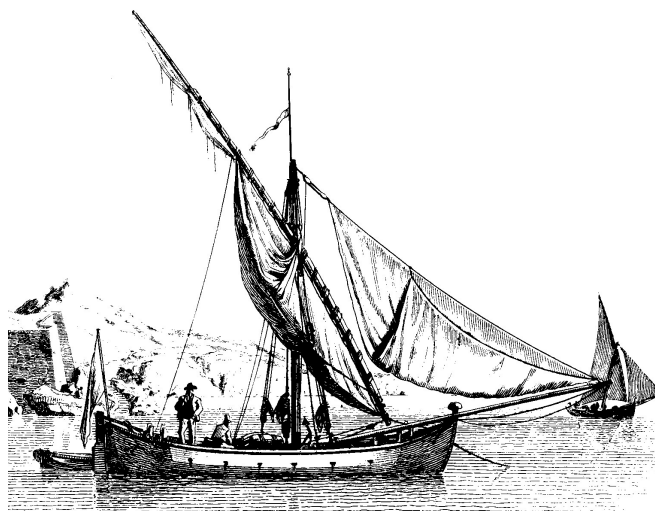
Les bâtiments de mer ou caboteurs demeurent inégalement connus, avec une grande variété de navires et une plus grande diversité d'appellations pour de mêmes navires.

D'une portée de 60 à 80 tonneaux, la tartane ou lahut est le bâtiment utilisé au petit et au grand cabotage méditerranéen : c'est le bâtiment de mer « bon à tout faire ».



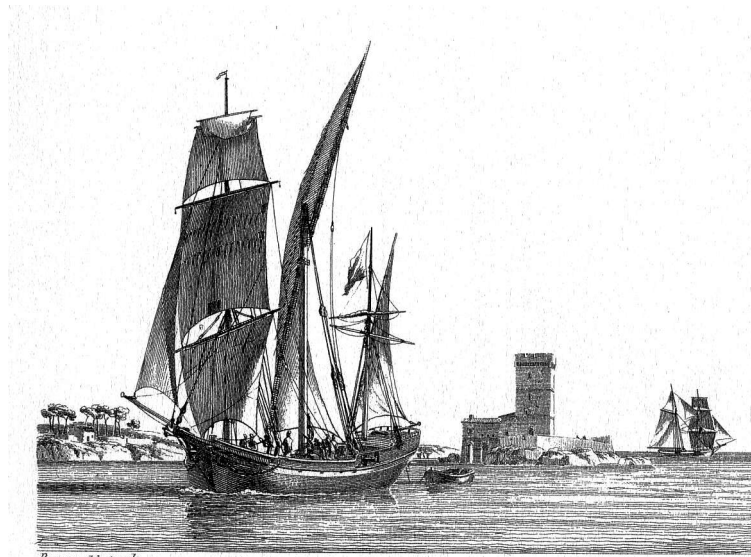
Tartane de négoce. *Album Colbert*, fin XVII<sup>e</sup> siècle.

Sa capacité permet de trouver du fret sans trop de temps d'attente dans les ports fréquentés. Limité au petit cabotage, on trouve des embarcations de portée inférieure à 40 voire 20 tonneaux : ce sont les bateaux.



Bateau d'après Baugean, *Collection de toutes les espèces de batimens de guerre et de batimens marchands qui naviguent sur l'Océan et dans la Méditerranée*, Paris, vers 1810.

De plus grande portée (80 à 120 tonneaux), la barque est utilisée pour de plus fortes cargaisons et lointains espaces.

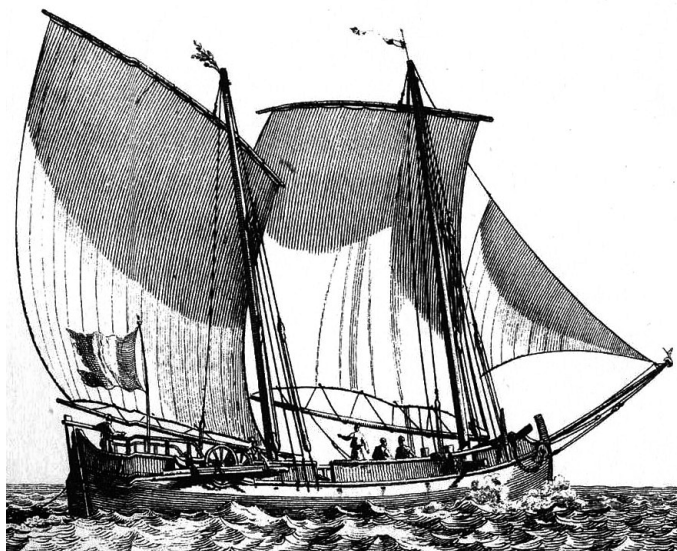


*Baugean, del. et sculp.*

Barque Espagnole, en calme.

Barque espagnole, d'après Baugean, *Collection de toutes les espèces de batimens de guerre et de batimens marchands qui naviguent sur l'Océan et dans la Méditerranée*, Paris, vers 1810.

Des navires de plus fortes capacités - pinques, polacres, brigantins ou trabacolo de 80 à 250 tonneaux - sont affectés à des trafics plus importants.



Trabacolo, d'après Baugean, *op. cit.*

Nous ignorons s'il existe des bâtiments spécialisés dans le transport d'une marchandise. Il semble que des bâtiments génois aient été adaptés au port de l'huile d'olive et des

bâtiments de Saint-Tropez à celui du vin, les dimensions des ponts et des cales étant en relation avec celles de la tonnellerie pour en faciliter l'agencement.

Le navire est en général une propriété fractionnée en parts : en six *quarts* au XVII<sup>e</sup> siècle et vingt-quatre parts ou *quirats* ou *carats* au XVIII<sup>e</sup> siècle en France comme en Italie tandis qu'en Espagne, particulièrement en Catalogne, ces parts sont des *setzens* (seizièmes)<sup>6</sup>. L'émiettement de la propriété du navire élargit la base de l'entreprise, permet de réunir plus facilement les capitaux et de limiter les risques des intéressés.

### **Les entrepreneurs de la mer**

Dans l'ensemble des ports de commerce nous distinguons deux types d'entreprises de cabotage. Dans les grands ports, le navire, intégré dans les puissantes maisons commerciales, appartient aux négociants-armateurs qui organisent leurs expéditions en confiant les opérations à un capitaine de toute confiance. Dans les petites cités portuaires, en l'absence de puissants hommes d'affaires, c'est le navire qui est au cœur l'entreprise. Ses propriétaires forment une société ou « compagnie » et associent souvent le capitaine aux opérations de collecte de fonds en recourant au prêt à la grosse aventure. La composition du capital laisse entrevoir des associations aux dominantes diverses : forte présence familiale ici, proximité confessionnelle là ou « curieuse synthèse sociale » comme en Catalogne avec cette réunion de nobles, d'officiers, de négociants, de maîtres artisans et de capitaines dans une liste de dix personnes pour une barque d'environ 160 tonneaux<sup>7</sup>. La dispersion géographique est parfois en liens directs avec l'entreprise. En 1745, la barque *Notre-Dame du Ruban*, de 114 tonneaux, appartient à quatorze associés parmi lesquels figurent des marchands de Barcelone, des constructeurs et fournisseurs de bois d'Arenys de Mar et des exploitants de soude du delta de l'Èbre (Tortosa), soude qui compose la cargaison essentielle de la barca à destination des savonneries marseillaises. Ce milieu de petits entrepreneurs reste souvent méconnu, tout comme le sont les liens qui les unissent aux négociants.

### **Organisation des campagnes**

Dans les grands ports les entrées de caboteurs résultent de la superposition de plusieurs trafics obéissant à des rythmes de production différents. En revanche, dans les ports secondaires les trafics sont plus sensibles au calendrier agricole. Deux ou trois produits suffisent à agir sur le mouvement portuaire : le bois de chauffage, le vin, le liège, les châtaignes impriment leur marque sur le trafic des ports proche du massif des Maures en Provence.

L'utilisation de la voie maritime est souvent moins chère et plus rapide que le transport par voie terrestre, surtout pour les produits pondéreux (bois, pierres...). Néanmoins, comme toute circulation maritime, elle n'est pas à l'abri de risques : tempêtes, guerres et prises par les pirates. La pratique de l'assurance est peu répandue parmi les petits caboteurs.

### Différentes facettes caboteuses

Les entreprises de cabotage peuvent considérer leur bâtiment comme un simple instrument de transport en le mettant au service d'affréteurs extérieurs. C'est le fret qui constitue alors l'élément essentiel des profits ou des pertes. Cependant, dans le cas de sociétés de cabotage, l'entreprise peut utiliser le navire pour effectuer du commerce en achetant des marchandises et en allant les vendre sur d'autres places voisines. Le navire sert également parfois à la distribution de produits (huile, vin, bois...) de certains associés sans que ceux-ci abandonnent l'exploitation agricole. Ces pratiques, qui associent les travaux des champs et les activités caboteuses rappellent les rapports complémentaires entre les zones littorales et le proche arrière-pays.

Dans la pratique de la caravane maritime, les capitaines ou les subrécargues, qui représentent les associés à l'expédition, louent leurs bâtiments à des affréteurs extérieurs, mais effectuent également en cours de route des opérations commerciales et des prêts contre intérêt dit « change maritime ». La distinction entre armement et négoce tend alors à s'estomper.

### Des économies littorales transformées

Cette circulation maritime repose sur un ensemble portuaire hiérarchisé. Avec les grandes places marchandes au mouvement portuaire important et aux infrastructures développées, les ports secondaires forment de véritables nébuleuses ou complexes portuaires : ainsi en est-il de la « rivière de Gênes » et de « la mer de Barcelone »<sup>8</sup>. Ce changement d'échelle amène également à découvrir une poussière de mouillages ou ports éphémères qui sont des lieux d'embarquement saisonniers mais aussi des points de contrebande (difficile à quantifier).

Le petit cabotage a participé parfois à la transformation des rivages. Le trafic de l'huile d'olives, par caboteurs génois, napolitains et siciliens a stimulé l'économie calabraise et fait disparaître les mûriers<sup>9</sup>. L'utilisation des « barilles », ces sodes végétales présentes à l'état naturel sur certains littoraux et utilisées par les savonneries, a orienté le littoral ibérique, entre Alicante et Valence, vers une agriculture spéculative d'exportation, jusqu'à la mise au point de la fabrication de soude artificielle (procédé Solvay) à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Enfin, la facilité du transport du vin par caboteurs a favorisé le développement de vignobles dans certains espaces littoraux (Bandol, Ollioules, Saint-Tropez).

### Un segment, une boucle dans un transport

Le cabotage ne doit pas être systématiquement considéré en termes de concurrence avec les autres moyens de circulation. Il constitue parfois un segment d'un transport pluriel. Dans le trafic des bois de marine vers la Provence se combinent les charrois entre les zones forestières et la voie fluviale, puis le flottage sur le Rhône et, à partir d'Arles, le cabotage maritime vers

8 Dans l'aire de Barcelone voir : Agusti Ma VILA i GALI, *El cabotatge a Lloret de Mar (1760-1808)*, Barcelone, Museu Marítim de Barcelona, 2001.

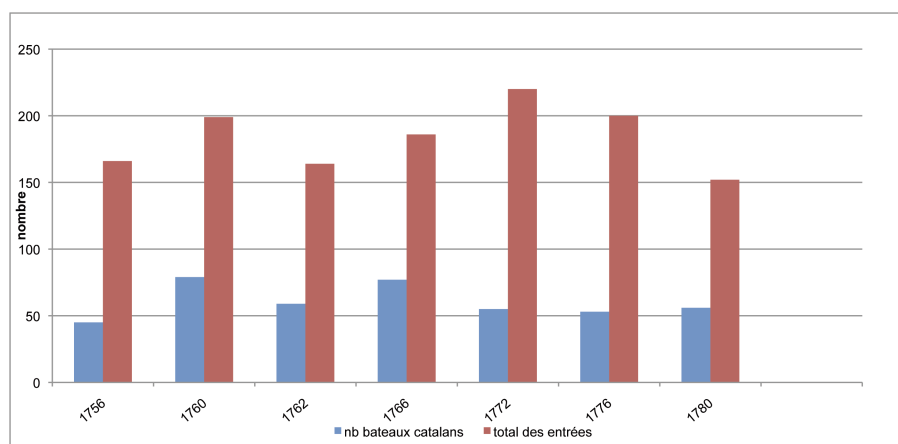
9 Biagio SALVEMINI et Maria-Antonietta VISCEGLIA, « Pour une histoire des rapports économiques entre Marseille et le sud de l'Italie au XVIII<sup>e</sup> et au début du XIX<sup>e</sup> siècle », *Provence historique*, 1994, t. XLIV, fascicule 177, p. 321-366.

les chantiers navals. Cette combinaison de modes de transport se perçoit lors de la tenue de la foire de Beaucaire qui attire chaque année sur les bords du Rhône, par charrois et cabotage, des marchands de toute l'Europe méridionale.



La foire de Beaucaire. Arles, Museon Arlaten. Anonyme, XVIII<sup>e</sup> siècle.

L'état des relations avec la péninsule Ibérique tend à déterminer l'allure de la foire<sup>10</sup>. Les Catalans y figurent pour un quart à un tiers des embarcations chargées de toutes sortes de produits (poissons, liège...) avec peut-être un trafic interlope de piastres.



Caboteurs catalans à la foire de Beaucaire (Arch. Chambre de commerce de Marseille, H.85-87)

Pour comprendre ces articulations et le succès de ce « transport maritime intérieur » couplé aux voies terrestres, les calculs des prix de revient sont déterminants.

Le cabotage a participé aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles à la construction de systèmes portuaires. Les « grandes heures » de cette navigation en Méditerranée sont bouleversées au XIX<sup>e</sup> siècle par le reclassement des puissances politiques et les mutations économiques. Les techniques nouvelles - navire à vapeur et chemin de fer - atteignent durablement le cabotage et le tissu

<sup>10</sup> Pierre LÉON, « Vie et mort d'un grand marché international. La foire de Beaucaire (XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles) », *Revue de Géographie de Lyon*, n° 4, 1953, p. 309-328.



socio-économique des littoraux et des arrière-pays. Ce tableau, qui reste inachevé, montre néanmoins la complexité de cette navigation et la diversité des domaines à saisir pour comprendre le fonctionnement des marchés, les dynamiques sociales et les micro-entrepreneurs locaux qui sont des acteurs fondamentaux pour les économies littorales.

## ORIENTATION BIBLIOGRAPHIQUE

BRAUDEL FERNAND, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, 1966 (2<sup>e</sup> édit.).

BUTI GILBERT, « Expédier à la côte et aller à la cueillette : le cabotage en Méditerranée aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles », *Revue d'Histoire Maritime*, n°8, 2008, p. 67-108.

BUTI GILBERT, *Les Chemins de la mer. Un petit port méditerranéen : Saint-Tropez aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, Rennes, PUR, 2010

LE BOUËDEC GÉRARD, « Histoire du cabotage européen aux XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles », *Revue d'Histoire Maritime*, numéro 8, 2008.

SALVEMINI BIAGIO ET VISCEGLIA MARIA-ANTONIETTA, « Pour une histoire des rapports économiques entre Marseille et le sud de l'Italie au XVIII<sup>e</sup> et au début du XIX<sup>e</sup> s. », *Provence historique*, 1994, t. XLIV, fascicule 177, p. 321-366.

VILA I GALI AGUSTI MA., *El cabotatge a Lloret de Mar (1760-1808)*, Barcelone, Museu Maritim de Barcelona, 2001.

VILAR PIERRE, *La Catalogne dans l'Espagne moderne*, 3 volumes, Paris, 1962.

WORONOFF DENIS (dir.), *La circulation des marchandises dans la France de l'Ancien Régime*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1998.