

Chapitre 2

L'économie des villes portuaires maritimes en France à l'époque moderne

Caroline Le Mao

CEMMC, Université Bordeaux-Montaigne

Entre la fin du règne de Louis XIV et la Révolution, le commerce extérieur français quintuple, le commerce européen quadruple, le commerce colonial décuple. Selon l'enquête de Colbert de 1664, la France dispose alors de 2 500 vaisseaux de commerce, d'un port total d'au moins 125 000 tonneaux; en 1785, elle atteint 5 254 vaisseaux pour 724 000 tonneaux: deux fois plus d'unités, six fois plus de capacité... Ces quelques chiffres permettent d'entrevoir et de comprendre que les villes portuaires maritimes sont au cœur du décollage économique et commercial que connaît la France durant la seconde modernité. Ce que les chiffres révèlent, les visiteurs de passage le perçoivent aisément. Découvrant Bordeaux en 1730, le père Jean-Baptiste Labat y est particulièrement sensible: « Ce que je puis dire de cette ville pour le peu de temps que j'y ai été, c'est qu'elle est très riche, et d'un commerce étonnant. On m'assura qu'en temps de paix, il était ordinaire de voir sur la rivière jusqu'à douze cents vaisseaux de toutes sortes de nations. Sa situation est des plus avantageuses pour le négoce. Ses environs à plusieurs lieues à la ronde sont très fertiles et parfaitement bien cultivés, et la Garonne, et les autres rivières qui s'y rendent lui apportent

aisément toutes les marchandises du Languedoc et des provinces voisines... ». Si le port de la Lune constitue un exemple exceptionnel par son ampleur, il n'en demeure pas moins que la réussite de nombre de villes portuaires se fonde à l'époque moderne sur cette vocation commerciale, qui se déploie à plusieurs échelles, et prend des formes multiples, plus ou moins officielles et légales... Cependant, si le commerce est au cœur de l'économie des villes portuaires maritimes, il ne saurait la résumer. Les villes ports étaient un espace d'activités économiques aussi intenses que variées. Certaines n'existaient d'ailleurs quasiment que dans ces cités, et étaient étroitement conditionnées par la présence d'un port, tandis que d'autres, que l'on trouvait traditionnellement en milieu urbain, prenaient là une coloration particulière.

1. Une puissance économique fondée sur un commerce multiscaleaire

La force des villes portuaires maritimes est qu'elles unissent les formes classiques du commerce urbain et la possibilité de s'adonner au trafic maritime. Les villes portuaires maritimes sont des lieux de foires et de marchés, créant ainsi un pôle d'échanges entre villes et campagnes : les ruraux viennent y vendre leur surplus pour disposer des liquidités nécessaires au paiement de l'impôt et la cité voit ainsi son ravitaillement assuré, tandis qu'elle trouve ainsi un débouché pour ses productions artisanales plus ou moins élaborées. Mais les besoins des villes portuaires maritimes sont plus vastes. Il lui faut les matières premières nécessaires à l'artisanat et à l'industrie naissante, tandis que la fonction portuaire impose ses besoins liés au fret, à l'avitaillement des navires de pêche, de commerce ou de guerre... Cette vague gamme de besoins contribue à former, autour de la cité, des zones d'approvisionnement qui s'organisent de manière concentrique. On trouve au plus près les denrées périssables, comme les produits maraîchers et laitiers. À Caen, 140 jardiniers s'activent dans un rayon de 8 km pour fournir aux citadins 120 g de légumes et 10 cl de lait par tête et par jour. Au-delà se développent une zone forestière, pour le bois de chauffage, mais aussi des vignobles. Ce sont ensuite les cultures de plein champ fournissant les céréales, et enfin un espace dédié à l'élevage extensif. Ce modèle théorique connaît des distorsions, en fonction du relief, de la richesse du terroir, du réseau routier, de la présence d'un cours d'eau

qui facilite le transport... Par exemple, à Bordeaux, la Garonne et le Lot apportent les farines du Condomois, de l'Armagnac, de l'Agenais et du Quercy, l'huile d'olive de Béziers ou Narbonne, les prunes du Quercy, tandis que la culture de la vigne se développe le long des berges de Garonne et de Gironde, vers l'amont comme vers l'aval. L'artisanat y travaille avec le chanvre de Tonneins et Marmande, le liège et les bois de merrains, pour la tonnellerie et la construction navale bordelaises. Mais ce qui fait la spécificité des villes portuaires maritimes est la possibilité de compter sur leur avant-pays, qui vient compléter ou suppléer les approvisionnements habituels. C'est ce qui explique que ces villes souffrent moins des famines grâce aux « blés de mer » – les grains importés par voie maritime. Le terroir de Marseille ne peut fournir que trois à quatre mois de l'alimentation urbaine annuelle ; le complément vient d'Arles ou de l'arrière-Provence, de Narbonne, mais aussi de Zélande et d'Angleterre, ou encore du Levant. On retrouve des situations similaires ailleurs en France, et même dans des ports pourtant réputés comme exportateurs de blé. Par exemple, Bordeaux envoie du blé vers les Antilles, mais elle doit importer très régulièrement du blé pour sa propre consommation et celle de son arrière-pays, tout en redistribuant des grains le long de toute la façade atlantique, voire vers la Normandie, Marseille, Malaga ou Gênes. Quant à Nantes, il est à la fois le plus actif des marchés de grains de Bretagne, l'entrepôt d'une grande partie du royaume (Touraine, Anjou, Poitou) pour l'exportation à l'étranger, mais il fournit aussi des vivres aux navires du commerce des îles ou de la traite des noirs, et il lui fallait encore assurer la subsistance d'une population de plus de 50 000 habitants, sans oublier les campagnes voisines, presque entièrement dédiées à la viticulture. Aussi Nantes importe-t-elle du blé par voie maritime, depuis les ports du sud de la Bretagne (Auray, Vannes...), mais aussi de Bordeaux ou Dantzig. Songeons enfin que le port assure en outre un approvisionnement en produits de la mer et en particulier la morue, si consommée durant le carême et l'avent.

La simple évocation de cette diversité des approvisionnements permet d'entrevoir les circuits sous-jacents. Une large partie de ces denrées arrive par cabotage. Cette navigation le long des côtes, de cap en cap et de port en port, permet de faire transiter des produits communs et des quantités médiocres, ce qui la rend difficile à saisir. Pourtant, elle est essentielle et on ne saurait comprendre les réseaux

de transport intérieur français sans intégrer le cabotage, qui constitue de fait une part majeure de l'activité de toutes les villes portuaires maritimes, grandes ou petites. Ainsi, une grande part de l'activité de Boulogne consiste en un cabotage avec Calais et Dunkerque, les ports bretons, Bordeaux et La Rochelle, pour le sel, le vin, l'eau-de-vie. Mais même pour un port international comme Bordeaux, les envois vers les ports de France représentent 35 % des sorties totales de vin en 1700, dont une large part (70 voire 80 %) est à destination de la Bretagne. Au Havre, en 1789-1790, c'est environ 15 % du tonnage des navires sortis qui est à destination de la France, en particulier de la Normandie. À Rouen, cette part s'élève à 67,4 % en 1785. Ce trafic s'effectue par toute une flotte de bâtiments de petite capacité, mais de genres très variés, comme les chasse-marée, les barques, les gabarres... Les navires d'Aunis, de Saintonge et de Bretagne qui fréquentent Bordeaux vers 1700 ne font qu'une vingtaine de tonneaux, contre 35-36 tonneaux pour ceux du Nord de la France, et plus d'une cinquantaine pour ceux d'Angleterre, d'Écosse ou des Pays-Bas espagnols. On ne saurait en effet limiter le cabotage à une circulation régionale, ni même nationale. La chose évidente pour les villes portuaires de mer du Nord où voisinent de grandes nations maritimes, mais on peut en dire autant pour les ports méditerranéens, qu'il s'agisse de Marseille ou de ports secondaires de Provence et Languedoc, qui pratiquent le cabotage en caravane, vers le Levant. Au milieu du XVIII^e siècle, 120 à 150 bâtiments français en moyenne se livrent annuellement à cette pratique. Il s'agit essentiellement de transport de fret, mais les capitaines et armateurs pratiquent aussi le troc, voire le transport de passagers. Partis avec des produits régionaux comme les draps du Languedoc, ou des denrées coloniales, parfois sur lest, simplement munis de monnaies, qu'ils engagent dans des marchandises au fil des escales, ils se rendent à Constantinople, en Crète, à Tripoli ou Tunis, Alexandrie, Chypre, Rhodes, etc., et cette forme de cabotage aurait rapporté, selon une estimation de la chambre de commerce de Marseille en 1786, un bénéfice total de deux millions de livres, chiffre probablement sous-évalué.

Cependant, même si le cabotage n'est pas à négliger, la grande affaire de l'époque moderne reste bien l'expansion du commerce colonial, qui peut se décliner en trois « secteurs » : le commerce en droiture, le trafic triangulaire et les circuits de réexportation. C'est au XVII^e siècle que les bases de cet essor se mettent en place, par la fondation des grandes

compagnies de commerce françaises, qui ne connurent pas le succès de leurs homologues anglaises et hollandaises – songeons à l'*East India Company* ou à la *VOC*. L'une des raisons en est que l'engagement des Français dans ces structures fut inégal. Par exemple, les Rouennais sont très hostiles envers ce qui pourrait bloquer durablement leur argent sans rien rapporter, d'autant qu'on veut les pousser vers l'océan Indien, qui ne les intéresse pas. À Bordeaux, on boude la compagnie du Nord et celle des Indes. Saint-Malo, en revanche, fait preuve d'un plus grand enthousiasme et sait prendre des risques. Les Malouins Magon et Danycan se risquent à l'aventure de la compagnie des mers du sud. Mais le cas le plus remarquable reste la Compagnie française pour le commerce des Indes orientales, créée par Colbert en 1664 dans une ville nouvellement fondée tout exprès, et qui tira son nom de cette vocation : Lorient. Pour autant, l'orientation vers le commerce colonial ne se résume pas à ces grandes compagnies et chaque port tâche d'y prendre part, même si l'État essaye de canaliser les forces.

Ainsi, selon le règlement d'avril 1717, le commerce américain est cantonné aux ports de Calais, Dieppe, Le Havre, Rouen, Honfleur, Saint-Malo, Morlaix, Brest, Nantes, La Rochelle, Bordeaux, Bayonne et Sète, quelques autres s'y ajoutant par la suite, tandis que Marseille dispose d'un monopole sur le commerce du Levant, mais en réalité, seuls quatre ensembles portuaires français s'arrogent une position décisive : Bordeaux, Nantes, le binôme Le Havre-Rouen et Marseille. Ce trafic est accaparé par deux puis quatre ports principaux. Vers 1730, Nantes domine très nettement, avec 44 % du trafic colonial dans les ports français, suivi de Bordeaux (26 %) ; en regard, Marseille et Rouen-Le Havre comptent peu, avec seulement 7 et 2 %. Cela signifie tout de même que les autres ports français se partagent le cinquième du trafic. En 1787, la hiérarchie est tout autre. On assiste à une véritable polarisation sur les quatre premiers ports qui rassemblent 92 % du trafic, mais c'est désormais Bordeaux qui a supplanté Nantes (40 % pour l'un, 16 % pour l'autre), tandis que Marseille et Le Havre (bien plus que Rouen) s'arrogent 17 et 19 % du trafic. Au-delà de ces reclassements, il faut prendre en compte que le fait qu'en chiffres bruts, tous les ports ont opéré une remarquable montée en puissance. Nantes semble décliner, cédant la 2^e puis la 3^e place, mais son trafic international est plus que multiplié par deux, atteignant les 65 millions de livres tournois vers 1780, cependant que l'armement triple en tonnage. Quant au port de Bordeaux, il

affiche un taux de croissance supérieur à 4 % par an, malgré le choc de la guerre de Sept Ans. En 1787, le commerce américain représente un volume global pour la France de 259 millions l. t., soit 108 millions pour Bordeaux, 48 pour Marseille, 47 pour Le Havre et 41 pour Nantes. Pour autant, le commerce avec les ports coloniaux n'est pas totalement capturé par ces grands organismes. Un petit port comme Dieppe y participe, en se spécialisant dans le travail de l'ivoire. Si, au niveau du système colonial, cette part est très négligeable, elle permet en revanche localement d'assurer à la ville une certaine activité, ce petit port jouant un rôle d'entrepôt pour les épices réexportées vers de grands centres français ou hollandais.

Au-delà de ces niches, l'essentiel du trafic colonial repose en fait sur quelques produits clés, qui entrent sur le territoire français par ces villes portuaires maritimes. Les Îles d'Amérique fournissent sucres, café, coton, indigo et cacao. Le sucre domine au point d'être l'objet de certaines guerres, les Antilles étant à la fois lieux et enjeux de batailles entre 1742 et 1815. Saint-Domingue produit 7000 tonnes de sucre en 1715, 43 000 en 1743, plus de 86 000 en 1788-1789, et dans ce secteur, Bordeaux s'impose. En 1721, le sucre représente 80 % de la valeur des importations antillaises du port de la lune. Ce trafic connaît un essor rapide jusqu'en 1770, mais atteint un plafond avec la guerre d'Amérique (155 et 166 millions en 1777 et 1778), et voit sa part se restreindre à la faveur de la montée en puissance du café. Acclimaté aux Antilles françaises en 1721, le caféier se développe à la Martinique à partir de 1727, à la Guadeloupe au milieu du siècle et enfin à Saint-Domingue après la guerre de Sept Ans. Son essor est spectaculaire, puisqu'il représente alors 24 % des exportations des Îles. En regard, l'essor du coton est encore plus tardif, avec une forte progression à la fin du XVIII^e siècle, tandis que l'indigo, cette plante colorante bleue, présente un profil inversé, avec un grand essor jusque dans les années 1740, date à laquelle l'indigo représente près du quart des importations totales, pour ensuite diminuer sensiblement. Le cacao, en revanche, est comparativement nettement moins important.

Ces produits coloniaux génèrent un trafic en droiture et des flux de réexportation. Certaines villes portuaires maritimes trouvent dans les colonies des débouchés pour les denrées de leur arrière-pays, puisqu'on y envoie des produits vivriers, des matériaux, ou des produits

manufacturés, notamment textiles. Aux Antilles, les familles des planteurs, marchands et hommes de loi sont prêtes à dépenser des sommes considérables pour manger du pain blanc et s'habiller à la mode de Paris. De Bordeaux, partent des farines, du vin (2820 tonneaux vers 1713, 27700 en 1787-1789), des textiles, des articles de consommation (meubles, faïence, vêtements, chaussures, parfumerie, brosses, perruques...), des chaudières du Périgord pour les sucreries. Rochefort, arsenal des colonies, expédie 1567 produits différents, tirés d'un arrière-pays immédiat, de quelques lieues autour de Rochefort, ou de bien plus loin, grâce aux bassins-versants de la Charente et de la Sèvre Niortaise, sans oublier le cabotage... C'est donc toute la France industrielle qui travaille pour les colonies, et c'est par les villes portuaires maritimes qui transitent ces marchandises. Mais c'est surtout en Europe que la réexportation des produits coloniaux est un phénomène économique majeur. Ainsi, la France ne consomme-t-elle que 23 000 tonnes de sucre en 1789, alors qu'elle en réexporte 75 000. Bordeaux capte une large part de ce commerce dès le début du XVIII^e siècle, assurant la réexportation vers l'Europe du Nord tandis que Marseille distribue le sucre antillais de Gibraltar à Constantinople.

Mais on ne saurait oublier que ce commerce de produits coloniaux repose sur un trafic humain, la traite négrière mise en œuvre par le commerce triangulaire. La France est la troisième nation négrière européenne, derrière l'Angleterre et le Portugal ; elle organise 3 343 expéditions entre 1716 et 1793, et déporte en moyenne 250 000 captifs chaque année vers 1770. Nantes en prend la part principale, soit 1 427 expéditions, plus de 47 000 marins concernés et plus de 450 000 Africains déportés. Le Havre et La Rochelle (427 et 399 expéditions) s'y adonnent dans le dernier tiers du siècle, Le Havre occupant, à la veille de la Révolution, la deuxième place en France. Bordeaux connaît la même trajectoire. Après des débuts dans les années 1730, on compte 5 à 10 expéditions par an entre 1740 et 1780, avec une interruption totale lors des guerres, et c'est à partir de 1782 que se produit une brutale accélération. Environ 150 000 esclaves africains sont déportés sur des navires appartenant à quelque 150 Bordelais qui montent plus de 400 campagnes de traite en Afrique au XVIII^e siècle, en direction des latitudes les plus méridionales, voire vers le Mozambique et l'Océan Indien. Des destinations aussi lointaines supposent des opérations longues, des navires de gros tonnage à l'équipage nombreux, une

immobilisation prolongée des capitaux. À Nantes, un navire négrier coûte entre 150 000 et 300 000 livres, contre 100 000 pour un bâtiment destiné au commerce en droiture et il faut en moyenne un homme pour cinq tonneaux de jauge, contre un pour douze à quatorze si l'on pratique le commerce en droiture ou le cabotage. Les investissements sont donc lourds et ne peuvent être assumés que par les plus solides maisons de commerce, à moins de se contenter de parts dans l'expédition. La prise de risque est importante, d'autant que ce trafic est fortement soumis à la conjoncture internationale, mais la rentabilité est réelle, même si elle est en baisse. De fait, d'un point de vue économique, il existe une différence structurelle entre commerce en droiture et trafic triangulaire; une expédition négrière a une rentabilité réelle mais en baisse (15 à 20 % dans la première moitié du siècle, 4 à 10 % ensuite) mais elle peut se traduire aussi bien par une perte sèche que par des profits dépassant 30 à 40 %; en regard, le commerce en droiture rapporte plus en moyenne, mais ne permet jamais d'opérations exceptionnelles.

Enfin, on ne saurait mesurer les profits réalisés par les villes portuaires maritimes dans le domaine du commerce en se limitant à la seule analyse des bonnes pratiques...

2. Entre contrebande et guerre de course, des activités aux marges du commerce

En marge du commerce officiel, existe aussi une vaste contrebande, qui prend des formes très inventives, de l'infraction à la législation fiscale à la violation de la réglementation sur les échanges, en passant par les diverses tromperies sur la nature de la marchandise. Le commerce du vin de Bordeaux est un terrain propice: transvasement dans des barriques bordelaises de liquides d'une autre provenance, mixtion de sucre et de sirop dans le vin blanc, minoration des quantités déclarées, substitution de produits... À Marseille, port franc qui accueille librement des marchandises soumises à de lourdes taxes dès leur acheminement hors la ville, on fraude dans les quartiers périphériques et aux portes de la ville, et c'est dans la seconde moitié du XVIII^e siècle que se développe une contrebande de grande envergure autour des navires amarrés dans le port, voire dans les îles à proximité.