

Francis Brumont

*Deux ports semblables, mais que tout oppose :  
Bordeaux et Rouen au XVI<sup>e</sup> siècle*

À première vue, Bordeaux et Rouen ont de nombreux points communs : situés au fond d'un estuaire, à plus d'une centaine de kilomètres de la mer, ces deux ports sont au débouché de voies navigables irrigant leur hinterland qui leur apporte les produits nécessaires à leur activité marchande et les débouchés pour ceux qu'ils importent. Ces deux cités sont dirigées et animées par une riche bourgeoisie tout à fait apte à financer les activités maritimes et ont attiré, de ce fait, un certain nombre de marchands étrangers, espagnols notamment, et italiens, qui les mettent en relation avec les secteurs de pointe de l'économie européenne à l'époque de la Renaissance. Cependant, en y regardant de plus près, on s'aperçoit qu'il s'agit là d'une impression fautive ; pendant longtemps, et jusqu'à l'époque qui nous intéresse, Bordeaux s'est contentée de reproduire la même activité, celle qui avait fait sa prospérité, c'est-à-dire la vente de son vin. Le meilleur connaisseur de l'économie maritime bordelaise à la charnière du Moyen Âge et des Temps Modernes, Jacques Bernard, a pu écrire : « vers 1520, le grand port de la Garonne restait voué aux trafics séculaires du cabotage le plus routinier, à l'écart des grands circuits transocéaniques »<sup>1</sup>. Il ne faisait, ce disant, que reprendre le constat qu'avaient fait les anciens historiens de la ville Francisque Michel<sup>2</sup> et Théophile Malvezin qui a pu écrire : « Bordeaux resta étrangère aux voyages de long cours »<sup>3</sup> tout en précisant : « Cette ville ne prit part à aucune de ces tentatives de colonisation qu'essayèrent quelques autres ports français ; elle se borna timidement à commanditer quelques navires pour la pêche à la morue »<sup>4</sup>.

En revanche, les historiens de la Normandie ont souligné l'ancienneté des entreprises lointaines de ses marins, non sans les enjoliver, voire en créer de toutes pièces<sup>5</sup> ; ce qui est certain, en revanche, c'est que dans le dernier quart du XV<sup>e</sup>

---

<sup>1</sup> J. BERNARD, *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*, Paris, 1968 (SEVPEN) p. 805.

<sup>2</sup> F. MICHEL, *Histoire du commerce et de la navigation à Bordeaux principalement sous l'administration anglaise*, Bordeaux, 1867-1870 (Delmas et Féret) 2 vol.

<sup>3</sup> T. MALVEZIN, *Histoire du commerce de Bordeaux depuis les origines jusqu'à nos jours. Deuxième volume. XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles*, Bordeaux 1892 (Bellier et C<sup>ie</sup>), p. 159.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 6.

<sup>5</sup> É. DE FRÉVILLE se fait l'écho de ces prétendues navigations, auxquelles il n'est parfois pas loin d'ajouter foi (*Mémoire sur le commerce maritime de Rouen depuis les temps les plus reculés jusqu'au XV<sup>e</sup> siècle*, Rouen 1857, pp. 307-330).

siècle, si l'on excepte l'expédition de Béthencourt aux Canaries, les plaies de la Guerre de Cent Ans pansées, sont effectués les premiers voyages au long cours, au Cap Vert en 1483 et au-delà du Sund, dans la direction opposée, en 1488. Au début du XVI<sup>e</sup> siècle, les nouveautés se succèdent : le Brésil, en 1503<sup>6</sup>, Terre-Neuve en 1507 ; « vers 1510, écrit Michel Mollat, que nous suivons ici, on trafique régulièrement au Maroc, aux Canaries, à Madère et jusqu'en Guinée »<sup>7</sup>. À partir de ce moment-là, le mouvement était lancé et l'on retrouvait des navires normands jusqu'à Sumatra, en Floride, au Canada ou en Islande, sans compter les expéditions annuelles à la pêche à la morue à Terre-Neuve. Le contraste est évident.

Pour tenter de démêler les causes de cette différence, il nous faudra, dans un premier temps, nous lancer dans l'étude des relations maritimes des deux cités et de la part qu'y prennent leurs marins et leurs marchands. Nous pourrions voir alors les spécificités de chaque port, les relations avec les ports voisins, avec lesquels il peut éventuellement former un complexe lié par des intérêts communs et la manière dont chacun s'adapte aux nouveautés du siècle, essentiellement le commerce transatlantique. Il sera temps alors d'envisager les causes profondes de ces différences et de montrer que, même si elles tiennent aux structures des activités commerciales de chaque ville, elles n'excluent pas les possibilités de changement, à plus ou moins long terme.

Pour ce faire, nous avons utilisé uniquement la documentation notariale conservée en abondance pour chacun des ports. En ce qui concerne Bordeaux, il s'agit essentiellement de polices de chargement ou connaissements, c'est-à-dire l'attestation, par le maître du navire, de ce qu'il y a chargé, pour qui et pour quelle destination, moyennant un fret qui est lui aussi précisé. Une partie de cette documentation a été publiée (sous forme de résumés des actes) par Jacques Bernard : pour la période 1500-1520, pour laquelle les registres de notaires sont suffisamment représentatifs, on compte environ 2500 de ces actes<sup>8</sup>. Pour ma part, j'ai dépouillé les registres des années 1521-1570 d'où j'ai extrait environ 10 000 connaissements, soit un total d'environ 12 500, pour autant de voyages, chiffre représentatif, même s'il ne représente qu'une assez faible partie des voyages effectués au départ de Bordeaux<sup>9</sup>. Il faut y ajouter, pour l'autre grande activité du port bordelais, c'est-à-dire la

---

<sup>6</sup> C. MANEUVRIER, *Paulmier de Gonneville et le Portugal : un navigateur normand dans la première mondialisation*, dans «Revista de História da Sociedade e da Cultura», 16, 2016, pp. 95-109.

<sup>7</sup> M. MOLLAT, *Le commerce maritime normand à la fin du Moyen Âge. Étude d'histoire économique et sociale*, Paris 1952 (Plon), p. 121.

<sup>8</sup> J. BERNARD, *Navires et gens de mer*, cit., tome III. Les actes concernant les Pays-Bas actuels pour la même période (855 documents) ont été publiés *in extenso* par M. DROST, *Documents pour servir à l'histoire du commerce des Pays-Bas avec la France jusqu'à 1585*. Tome II : *Actes notariés de Bordeaux. 1470-1520*, 's-Gravenhage 1989 (Instituut voor Nederlandse Geschiedenis), p. 591.

<sup>9</sup> F. BRUMONT, *La géographie du commerce de Bordeaux au XVI<sup>e</sup> siècle (vers 1490-vers 1570)*, dans *Les ports du Golfe de Gascogne. De Concarneau à la Corogne (XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle)*, éd. A. FERNANDEZ et B. MARNOT, Paris, 2013, pp. 79-94 et *De Burdeos a Amberes, Londres, Ruán y Bilbao : el comercio del pastel zindice de la coyuntura económica europea en el siglo XVI?*, dans *Comercio y cultura en la Edad Moderna*, éd. J.J. IGLESIAS RODRIGUEZ, R.M. PÉREZ GARCÍA et M.M. FERNÁNDEZ CHAVES, Séville 2015, pp. 1159-1172.

pêche à la morue, des contrats de prêts à la grosse aventure destinés à la financer : on en compte environ 500<sup>10</sup>.

La documentation normande est essentiellement composée des registres des tabellions de Rouen, à partir de 1525 environ, et du Havre, à partir de 1571 ; elle est beaucoup moins abondante que celle de Bordeaux, non parce que le trafic y est moindre, mais parce que les registres y sont moins bien conservés<sup>11</sup>. Il s'agit essentiellement d'affrètements et de prêts à la grosse aventure, au total environ 3000 documents. Une partie d'entre eux, ou du moins des résumés de ces actes, a été publiée. En 1917, Philippe Barrey s'est intéressé aux documents tirés des registres des notaires du Havre concernant les expéditions au Maroc, au Brésil et aux Antilles (entre 1570 et 1610)<sup>12</sup>. Il publia le résumé de 113 actes, souvent des affrètements, pour la première destination et de 342 pour les secondes, la plupart étant des contrats au tiers, qui fournissent toute sorte de détails sur le coût de l'expédition, le nombre de marins, l'armement du navire, les intéressés au voyage et les conditions du partage.

En ce qui concerne les voyages à Terre-Neuve, un dépouillement exhaustif des registres des notaires de Rouen et du Havre a été effectué, pour le compte des Archives du Canada, par l'archiviste Monique Bois. Un résumé succinct de ces actes, essentiellement des prêts à la grosse aventure, est disponible sur le site des archives *collectionscanada.gc.ca*. Pour la période 1525-1600, ce sont plus de 3000 actes qui ont été ainsi répertoriés. Pour les autres destinations que Terre-Neuve, j'ai dépouillé les registres rouennais disponibles en ligne, c'est-à-dire la grande majorité d'entre eux, pour la période 1520-1570. Au total, en additionnant actes inédits et actes résumés, pour la période 1520-1600, nous aboutissons au total non négligeable d'environ 5000 actes, qui ne correspondent pas à autant de voyages, puisque, notamment pour les prêts à la grosse, plusieurs actes concernent le même navire et la même expédition.

## I. DEUX PORTS SEMBLABLES

Situés à une bonne distance de la mer, Rouen et Bordeaux sont des ports fluviaux que les navires de haute mer peuvent atteindre sous certaines conditions de vent et de marée. Ils sont reliés à leur vaste hinterland par un fleuve et ses affluents, d'où remontent les denrées qu'ils vendent et où ils distribuent celles qui leur parviennent par voie maritime. Ces diverses activités ont permis d'ancrer le développement d'une bourgeoisie marchande solidement installée et capable de saisir les opportunités que l'ouverture des espaces maritimes offre à qui veut les saisir.

<sup>10</sup> L. TURGEON, *Pour redécouvrir notre 16<sup>e</sup> siècle : les pêches à Terre-Neuve d'après les archives notariales de Bordeaux* dans «Revue d'histoire de l'Amérique française», 39, 1986, n. 4, pp. 523-549 et *Pêches basques du Labourd en Atlantique nord (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle) : ports, routes et trafics*, dans «Itsas Memoria. Revista de Historia Marítima del País Vasco», 3, 2000, pp. 163-178.

<sup>11</sup> Les registres des tabellions (notaires) de Rouen et du Havre sont disponibles en ligne sur le site des Archives Départementales de la Seine-Maritime (AD 76).

<sup>12</sup> P. BARREY, *Le Havre-maritime du XVI<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris 1917, 277 p.

### 1. Deux ports fluviaux

Nos deux ports sont situés à environ 120 km de la mer, mais les difficultés de la navigation y sont bien différentes : la Gironde, c'était ce que l'on appelait « la bonne rivière », la navigation s'y faisant à toute heure de marée avec suffisamment de fonds pour les navires de haute mer, tant et si bien qu'il n'est pas besoin de pilote<sup>13</sup>. Ce n'est que dans les années 1540, quand on verra apparaître sur les quais bordelais de gros vaisseaux en provenance de Lübeck, de Hambourg ou de Hollande, peu familiers de ces parages, que la nécessité s'en fera sentir. Au reste, les naufrages et incidents sont peu nombreux dans l'estuaire, moins nombreux sans doute que les heurts entre navires ancrés bord à bord et à la file dans la rivière en attente de chargement ou de déchargement<sup>14</sup>. Bien différente était la navigation en Seine, dont l'entrée était marquée par des bancs et par de forts courants, et où l'on ne pouvait se passer de pilote<sup>15</sup>. Les forts courants y modifient sans cesse les fonds, la marée provoque une forte vague, le mascaret, et la brume y règne souvent : aussi les échouages y sont-ils fréquents. Quelques passages sont particulièrement redoutés, comme la « traverse » de Quillebeuf, non loin de l'embouchure, un endroit où le mascaret se faisait encore sentir violemment. D'ailleurs Quillebeuf abritait une compagnie de pilotes expérimentés comme, un peu plus en amont, Villequier, également pépinière de pilotes. La remontée de la Seine se faisait en trois marées, avec arrêt obligatoire pendant les périodes de basse mer à Quillebeuf, Caudebec, et enfin à Jumièges ou La Meilleraye. Les navires calant plus de trois mètres ne pouvaient ancrer à Rouen, mais ils étaient très rares et ceux de 100 à 120 tonnes y accédaient facilement, une taille courante pour des navires de commerce.

Si, au point de vue de son accessibilité, Bordeaux était favorisé, ce n'est pas le cas en ce qui concerne les équipements portuaires. En effet, contrairement à Rouen, Bordeaux ne disposait pas de quais et les navires devaient s'ancreur dans la rivière, dans le chenal, le chargement et déchargement des navires s'y faisant grâce à de petites embarcations, les gabares, qui faisaient l'aller et retour entre les navires et la grève où des portefaix ou des charrettes prenaient sacs ou barriques pour les apporter vers les chais et entrepôts. On imagine aisément les difficultés de telles manœuvres, les risques encourus par hommes et marchandises, surtout quand de nombreux navires, comme cela arrivait peu après les vendanges, étaient réunis devant les Chartrons.

*« Il est donc facile d'imaginer, écrit Jacques Bernard, le mouvement qu'une flotte d'une centaine de navires, enlevant 8 000 à 10 000 tonnes, lesquels exigeaient des milliers de «tours» de charrette, et des centaines de tours de gabares ou de galupes, faisait naître sur la rive, où se manipulaient certains jours, mêlés aux sacs et aux balles de pastel, des centaines de fûts de vin, préalablement ouillés, sur le port même ou dans les chais, tandis qu'un mouvement inverse mettait à terre les pipes et les barriques de saumure, les sacs de*

<sup>13</sup> Sur tout ce qui suit, J. BERNARD, *Navires et gens de mer*, cit., pp. 89-126 et Carte n° 2.

<sup>14</sup> *Ibid.*, p. 88-89.

<sup>15</sup> M. MOLLAT, *Le commerce maritime*, cit., pp. 358-373 ; A. SADOURNY, *Les transports sur la Seine aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles*, dans «Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest», 85, 1978, n. 2, pp. 231-244.

*grain, les charges de sel et de lest et les paques de draps, sous l'œil inquisiteur des mesuriers, compteurs, jaugeurs, marqueurs, 'searchers', visiteurs de la rivière, des receveurs de la coutume, des officiers de la ville et du seigneur duc, dans les allées et venues des marchands, des courtiers, des notaires, des bateliers, des arrimeurs et des marins, et de tout le badaud peuple accouru.* »<sup>16</sup>

En revanche, c'est le long des *kays* de Rouen que pouvaient s'amarrer les navires, ce qui facilitait largement les opérations de manutention des marchandises. Certes, ils n'étaient pas pavés partout, étaient trop étroits car situés rive droite, entre la rivière et la muraille de la ville, pas assez longs (500 m en aval côté mer et 500 m en amont), encombrés par les marchandises en attente, ce qui retardait chargement et déchargement. Ces défauts étaient particulièrement flagrants pendant les foires et les édiles eurent beau légiférer, ils se perpétuèrent. Aussi, la ville vit-elle sans déplaisir se développer ses avant-ports, situés à l'embouchure, où l'on pouvait faire un premier transfert des marchandises sur des allèges, dont le déchargement était plus aisé et plus rapide. Le premier, Honfleur, existait de toute antiquité ou presque, rive gauche, et l'autre, en face, fut une création royale du début du XVI<sup>e</sup> siècle, Le Havre, connu sous divers noms, Havre de Grâce ou Havre neuf ; en 1517, il était officiellement opérationnel et effectivement très rapidement les navires de commerce prirent l'habitude de s'y ancrer, alors qu'il avait été conçu comme un port de guerre. Lors des périodes de guerre, durant lesquelles les navires naviguaient si possible en convoi, parfois protégés par quelque vaisseau plus gros et mieux armé, c'est au Havre qu'ils se regroupaient. C'est ainsi qu'en décembre 1525, 35 navires s'y réunirent pour voguer de conserve jusqu'à Brouage, pour charger du sel, mais ils furent attaqués par 13 navires espagnols armés en guerre qui s'emparèrent du plus important d'entre eux, nommé la *Pensée*, dont la mission était de défendre les autres ; certains purent se réfugier dans le golfe du Morbihan et d'autres s'enfuirent quand ils virent l'ennemi<sup>17</sup>. Dans les années 1550, cette pratique se généralisa et même après la paix de Cateau-Cambrésis (1559), la part du Havre ne cessa d'augmenter, aussi bien pour les départs que pour les arrivées et ceci, comme nous le verrons, en étroite collaboration avec Rouen<sup>18</sup>.

Il s'agit là d'une situation bien différente de celle de Bordeaux qui n'a pratiquement pas de relation avec les quelques ports de la Gironde situés sur la rive droite, en Saintonge, pays ennemi jusqu'à la fin de la domination anglaise, ni avec le grand port de la Dordogne, Libourne.

## 2. Un hinterland bien drainé

Rouen, comme Bordeaux, sont les points de passage presque obligés vers l'intérieur ; si quelques voies terrestres existent de Dieppe, par exemple, vers les

<sup>16</sup> J. BERNARD, *Navires et gens de mer*, cit., p. 84.

<sup>17</sup> É. GOSSELIN, *Documents authentiques et inédits pour servir à l'histoire de la marine normande et du commerce rouennais durant les XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles*, Rouen 1876, pp. 74-75.

<sup>18</sup> M. MOLLAT, *Le commerce maritime*, cit., pp. 370-371.

Pays-Bas ou Paris, la majeure partie du trafic passe par les voies fluviales et donc par Rouen<sup>19</sup>. Sur la rive droite, en aval de Paris, par l'Oise et ses affluents on atteignait la Champagne et la Picardie, tandis que, en amont, l'Yonne ouvrait la voie vers la Bourgogne et le Lyonnais ; c'était là la grande voie économique qui reliait la Manche à la Méditerranée. Sur la rive gauche, par l'Eure jusqu'à Chartres, puis par la voie terrestre, on atteignait la vallée de la Loire. Rouen envoyait vers l'amont, outre les produits de l'industrie normande, les toiles et les draps, le fer, ceux qui arrivaient par la mer : les vins de Bordeaux et La Rochelle, le sel, le poisson, le pastel, les épices, les draps et le charbon anglais, etc. Elle en recevait les vins de Bourgogne et de France, dont une partie ne faisait que passer en direction des Pays-Bas et de l'Angleterre, et divers produits comme des matériaux de construction<sup>20</sup>.

Fig. 1. Arrière pays des ports normands<sup>21</sup>



La Garonne offrait à Bordeaux les mêmes avantages, bien que le débit de ce fleuve soit beaucoup plus irrégulier ; il est normalement navigable jusqu'à Toulouse, où la navigation s'interrompt au gué du Bazacle et le Tarn jusqu'à Rabastens, mais l'été on ne peut souvent aller plus loin que Montauban, Moissac, voire Agen, en cas de grande sécheresse, l'apport du Lot, en aval de cette ville, maintenant toujours un

<sup>19</sup> *Ibid.*, pp. 286-304 et Carte 7, p. 603.

<sup>20</sup> *Ibid.*, pp. 297-329.

<sup>21</sup> *Ibid.*, pp. 603.

débit suffisant entre Agen et Bordeaux<sup>22</sup>. Comme pour la Seine, la navigation était ralentie par divers obstacles, souvent d'origine humaine d'ailleurs (moulins, pêcheries, péages), mais il n'empêche que c'était le moyen le plus commode et le moins coûteux pour apporter à Bordeaux les vins et le pastel qui composaient la grande masse des produits circulant du Languedoc au Bordelais. Vers Toulouse, la variété des produits était beaucoup plus grande, car, si Bordeaux et ses alentours avaient peu à proposer, s'y entassait la masse des productions artisanales et matières premières des pays riverains de la Manche et de la Mer du Nord, le sel de Bretagne et de Saintonge, le poisson, les épices et produits méditerranéens et exotiques redistribués par les divers ports de la façade atlantique<sup>23</sup>. C'est dire que la navigation était animée sur le fleuve aquitain, surtout en automne et au printemps quand elle était facilitée par l'abondance des eaux.

### 3. *Des capitaux abondants*

Quoique moins peuplée et moins commerçante que Rouen, Bordeaux abritait une bonne bourgeoisie marchande enrichie depuis des siècles par le commerce du vin et, plus récemment, du pastel, même si le plus souvent les marchands bordelais n'agissaient qu'en tant que commissionnaires pour les Toulousains, Rouennais, Parisiens, Flamands ou autres qui monopolisaient ce commerce. La possession d'amples propriétés urbaines et rustiques, des offices les plus lucratifs (Parlement), des prébendes ecclésiastiques, complétait les revenus dérivés du commerce. Aussi n'est-il pas étonnant de voir ces marchands se lancer sans tarder dans de nouvelles activités, quand celles-ci promettaient d'être lucratives. C'est le cas de la pêche à la morue à Terre-Neuve et également de la chasse à la baleine dans les mêmes parages, celle-ci étant à notre époque bien moins importante<sup>24</sup>.

Grâce à l'abondance dans les registres des notaires du port des prêts à la grosse aventure, nous pouvons bien connaître l'origine des capitaux servant à armer les navires partant de Bordeaux pour les campagnes de pêche à la morue, même si un certain nombre de ces expéditions nous échappe. Ce n'est qu'à la fin des années 1520 (1527 et 1530) que les premiers navires armés pour Terre-Neuve se présentent, en vue de leur avitaillement, sur les quais de la Garonne ; ce ne sont là que des pionniers, et ce n'est qu'au milieu des années 1540 que leur nombre commence à croître, mais cela ne suffit pas à faire, loin de là, de Bordeaux « l'un des plus importants, sinon le plus important, des ports français » pour cette activité, comme l'affirme Jacques Bernard<sup>25</sup>. Quoiqu'il en soit, ce qui nous intéresse ici, c'est l'origine des financements de ces campagnes de pêche qui mobilisent tout de même

<sup>22</sup> J. BERNARD, *Navires et gens de mer*, cit., pp. 144-150.

<sup>23</sup> G. CASTER, *Le commerce du pastel et de l'épicerie à Toulouse de 1450 environ à 1561*, Toulouse 1962, pp. 313-375.

<sup>24</sup> J. BERNARD, *Navires et gens de mer*, cit., p. 805-826 et *Les débuts de la pêche à Terre-Neuve vus de Bordeaux. 1517-1550 : bilan et perspectives*, dans *L'Atlantique et ses rivages. 1500-1800*, Bordeaux, 1984, pp. 11-48 ; L. TURGEON, *Pour redécouvrir notre 16<sup>e</sup> siècle*, cit., et *Pêches basques du Labourd*, cit.

<sup>25</sup> J. BERNARD, *Navires et gens de mer*, cit., p. 807.

une cinquantaine de navires par an<sup>26</sup>. La réponse est simple : pratiquement tous ceux qui prêtent à la grosse aventure pour l'avitaillement des terre-neuviens sont des marchands bordelais<sup>27</sup>. Une proportion (96%) à nuancer toutefois, puisque certains de ces navires vont également à La Rochelle où ils trouvent des financements complémentaires et, comme à Bordeaux, tout ce qui leur est nécessaire pour armer leur navire<sup>28</sup>. L'intérêt moyen s'élevant à 29%, on comprend que ce type d'investissement nouveau ait pu intéresser la bourgeoisie bordelaise, plus habituée à des trafics routiniers de moindre rapport.

Ce n'est pas tout à fait le cas à Rouen, où nous le verrons, les activités maritimes sont plus diversifiées ; cependant, les marchands rouennais s'intéressent également à ce type de prêt, mais ils ne sont pas les seuls, d'autres villes étant aussi présentes sur ce marché.

Tab. 1. **Origine géographique des financeurs des voyages à Terre-Neuve (Rouen, 1540-1570)**

Origine	Orléans	Paris	Rouen	Tours	Troyes	Divers
Nombre de prêts	279	42	937	7	49	20

Les marchands et bourgeois de Rouen contrôlent assez largement (70% des prêts) le financement de la pêche à Terre-Neuve et les bénéfices qui en découlent ; les autres prêteurs sont assez souvent des marchands que l'on retrouve à Rouen pour d'autres activités : commerce du pastel et du vin pour les Orléanais et les Tourangeaux, commerce du sel pour les Troyens. L'intérêt de ces prêts est plus élevé qu'à Bordeaux (36% en moyenne) car les Normands doivent aller chercher leur sel en doublant la pointe bretonne, passage toujours délicat. Notons également qu'à la différence de Bordeaux, ces marchands financent aussi d'autres expéditions, dont certaines sont plus lucratives, vers les Amériques ou l'Afrique noire.

Malgré quelques différences mineures, nos deux ports partagent un certain nombre d'atouts communs, mais ils ne les ont pas valorisés de la même façon : Bordeaux continue à s'appuyer sur ses activités traditionnelles tandis que Rouen réussit à exploiter à fond les nouvelles chances qu'apportent l'ouverture des océans et la mondialisation des échanges.

## II. LE « PARADOXE BORDELAIS »<sup>29</sup> : UN PORT SANS NAVIRES, NI MARINS.

Cette affirmation n'a rien d'une nouveauté : aux historiens que nous avons cités dans notre introduction, on pourrait ajouter Camille Jullian qui introduit en outre

<sup>26</sup> L. TURGEON, *Pêches basques*, cit. p. 166.

<sup>27</sup> 96% exactement (calcul portant sur plus de 550 prêts à la grosse aventure pour la période 1536-1565).

<sup>28</sup> L. TURGEON, *Pêches basques*, cit. p. 167.

<sup>29</sup> J. BERNARD, *Navires et gens de mer*, cit., p. 17.



un élément d'explication : « les Bordelais, écrit-il, ne surent point tirer de l'admirable situation de leur ville, de son port abrité, de son fleuve accessible, des richesses de ses terres, tout le bénéfice qu'en eût recueilli une nation plus avisée et plus laborieuse »<sup>30</sup>. Cette explication ne convainc pas Jacques Bernard, à juste titre, lequel comme Malvezin ou Michel, se contente d'enregistrer le fait, tout en signalant tout de même qu'un changement se produit à partir des années 1520 quand commencent à arriver sur les bords de la Garonne quelques produits exotiques et, un peu plus tard, quand les terre-neuviens commencèrent à en partir en assez grand nombre.

### 1. « *Le cabotage le plus routinier* »<sup>31</sup>

Les navires qui se pressaient sur la rivière venaient charger à Bordeaux en premier lieu du vin, vins de la sénéchaussée et vins de « haut pays », essentiellement de Gaillac, de Cahors et d'Agenais, et, à partir des années 1475-1500, du pastel, jusqu'au début des années 1560, date à laquelle les exportations diminuent fortement<sup>32</sup>. On pourrait y ajouter quelques produits de moindre importance, pruneaux de l'Agenais, plumes, dérivés de la résine des pins (térébenthine, brai, goudrons) et miel des Landes, copeaux de bois pour faire des peignes... et les céréales quand la demande est forte. Les navires qui venaient charger apportaient à Bordeaux et à son hinterland tout ce dont ils avaient besoin, mais comme ces cargaisons étaient moins volumineuses et que leur transport n'obéissait pas toujours au même mouvement saisonnier, beaucoup arrivaient sur lest, ce qui ne manquait pas de poser des problèmes lors du délestage.

Grâce aux innombrables connaissements qui peuplent les registres des notaires du port, il est aisé de dresser un tableau de la destination de ces navires. Nous ne nous lancerons pas dans l'énumération des quelque 220 ports vers lesquels sont envoyés des navires partis de Bordeaux entre 1500 et 1570, qui n'aurait guère d'intérêt, d'autant plus que nous ne pouvons prétendre à l'exhaustivité car, quoique fourni (11500 voyages environ), notre échantillon ne représente qu'une faible partie des expéditions (un cinquième? Un sixième?). Nous ne pouvons pas non plus être précis à l'unité près, car, dans de nombreux cas, minoritaires cependant, plusieurs destinations sont proposées au maître du navire : il doit passer d'un port à l'autre pour s'enquérir du meilleur prix. C'est assez courant pour le vin, ou le maître doit vendre, par exemple, *deçà le raz*, c'est-à-dire sur la côte nord de la Bretagne, en choisissant lui-même le ou les ports de destination, mais aussi pour le blé : si le prix n'est pas bon à Lisbonne, ou s'il y a trop de concurrence, on pousse jusqu'à Sanlúcar ou Cadix. Pour le pastel, la destination est le plus souvent unique, sauf en cas de guerre : on dit, par exemple, qu'on va à Douvres, mais c'est à Anvers ou Middelbourg, que le maître doit se diriger.

<sup>30</sup> C. JULLIAN, *Histoire de Bordeaux depuis les origines jusqu'à 1895*, Bordeaux, 1895 (Féret) p. 220.

<sup>31</sup> J. BERNARD, *Navires et gens de mer*, cit., p. 805.

<sup>32</sup> F. BRUMONT, *La commercialisation du pastel toulousain (1350-1600)*, dans «Annales du Midi», 106, 1994, n. 205, pp. 25-40.

Nous nous contenterons donc de repérer les grandes zones vers lesquelles se dirigent ces navires, ce que montre le tableau ci-dessous :

Tab. 2. **Destination des navires partant de Bordeaux (1500-1570)**

	Pays Basque	Poitou	Bretagne	Normandie	Picardie	Esp nord	Angleterre	Irlande	Ecosse	Pays-Bas	Portugal Andalousie	Total
NB	347	192	1896	2102	625	1483	2330	382	141	1856	195	11549
%	3	1,7	16,4	18,2	5,4	12,8	20,2	3,3	1,2	16,1	1,7	100

Il faudrait ajouter à ce total 6 voyages qui sortent de ces aires géographiques : un à Dantzig, et cinq au-delà du détroit de Gibraltar (un à Carthagène et quatre à Livourne). Leur inclusion dans le total ne changerait rien à nos conclusions : les navires qui chargent à Bordeaux se dirigent vers cinq grandes destinations, l'Angleterre, la Normandie, la Bretagne, les Pays-Bas et la corniche cantabrique, en fait sa partie centrale et orientale, car peu de navires (32) vont en Galice ; on pourrait d'ailleurs inclure dans cette destination ceux qui déchargent au Pays Basque nord, c'est-à-dire à Saint-Jean de Luz, car, en vertu des traités dits de Bonne Correspondance, le commerce est libre entre la Labourd et les autres provinces basques, même en temps de guerre.<sup>33</sup> L'Angleterre, les Pays-Bas et la Normandie viennent chercher sur les bords de la Garonne du vin et du pastel ; ce sont des destinations traditionnelles tout comme la Bretagne qui ne demande que du vin, comme l'Irlande, l'Écosse et la Picardie. En Espagne, la corniche cantabrique, porte d'entrée des marchandises destinées à Burgos et aux foires de Castille, reçoit du pastel et, les années de pénurie, du blé et des fèves. Enfin, le Portugal et l'Andalousie sont demandeuses seulement de blé.

Si quelques régions se distinguent par la multiplicité de leurs destinations, petits ports bretons et irlandais, par exemple, les autres « grandes » ont au contraire un port principal qui domine largement tout le reste : c'est Bilbao et son avant-port Portugaleta (717 envois), Rouen (1292), Anvers avec Arnemuiden et Middelbourg (1725) et enfin Londres (1427).

Le diagnostic fait par Jacques Bernard est donc juste : les relations maritimes de Bordeaux sont routinières, car elles sont commandées par le commerce du vin, actif déjà dans les mêmes directions depuis de nombreux siècles. Le pastel n'a guère apporté de nouveautés ; il a simplement intensifié les relations avec la Normandie, l'Angleterre et les Pays-Bas et les a bien développées, en revanche, avec la côte cantabrique, qui réclamait seulement auparavant des céréales, sous l'impulsion des marchands de Burgos et de leurs commis à Bilbao ou Santander. Notons toutefois que le fait que ces navigations soient qualifiées de cabotage ne signifie pas qu'elles étaient faciles ; de nombreux périls guettaient les marins, dans le Golfe de Gascogne comme dans la mer d'Irlande ou dans les brumes de l'Écosse. Il nous faut

<sup>33</sup> C. LUGAT, *Les traités de « bonne correspondance » entre les trois Provinces maritimes basques (XVI<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup> siècles)*, dans «Revue Historique», 623, 2002, pp. 611-655 et *Les Traités de Bonne Correspondance : une dérogation aux règles de droit maritime international? (XVI<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup> siècles)*, dans «Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco», 5, 2006, pp. 301-308.

examiner maintenant un deuxième point, celui de la participation des navires bordelais à ces échanges, une participation que les historiens de la ville ont toujours considérée comme négligeable, nous l'avons dit.

## 2. *Un port sans navires et ni marins?*

Reprenons nos connaissances qui mentionnent systématiquement le port d'attache des vaisseaux qui viennent charger à Bordeaux. Nous négligerons les pays qui ne fournissent que quelques navires, l'Irlande (5), l'Écosse (1), l'Italie (1), le Portugal et l'Andalousie (5) pour nous intéresser seulement aux plus importants.

Tab. 3. **Port d'attache des navires chargeant à Bordeaux (1500-1570)**

	Pays Basque	Poitou	Bretagne	Normandie	Picardie	Bordeaux	Espagne	Angleterre	Pays Bas	Allemagne	Total
NB	485	1343	6037	1318	173	917	146	989	237	92	11745
%	4,1	11,4	51,5	11,2	1,5	7,8	1,2	8,5	2	0,8	100

Au-delà de la domination claire des marins bretons qui réalisent plus de la moitié des transports de vin et de pastel bordelais, la comparaison avec le tableau précédent montre que d'autres régions se chargent aussi de ces transports bien au-delà de ce qu'elles reçoivent : c'est le cas des pays allemands (essentiellement Hambourg), du Pays Basque, et surtout du Poitou, Aunis et Saintonge en particulier, avec les ports de la rive droite de l'estuaire (Meschers, Talmont), ceux de la vallée de la Seudre et ceux des alentours de Marennes et de Brouage, transporteurs plus spécialisés vers la côte cantabrique, mais ne négligeant pas les autres destinations, notamment les ports fluviaux que leurs petits navires atteignent aisément (Nantes, Redon, Rouen). Mais, même si tout cela a son intérêt, il nous faut nous pencher plus précisément sur le cas de Bordeaux dont les navires ont effectué plus de 800 voyages, les autres qui figurent dans le tableau provenant des ports de la Dordogne (Guîtres, Libourne) et de la Garonne (Langon). La part de Bordeaux n'est donc pas tout à fait négligeable : 800 voyages, c'est 10 à 12 par an dans nos archives, mais bien plus dans la réalité, puisque, nous le savons, notre base de données est loin de répertorier tous les voyages. En tablant sur 50 voyages effectués par les navires bordelais par an, nous serons sans doute plus près de la réalité ; ce n'est pas mal, surtout pour un port réputé pour n'avoir pas de navires.

Nous pouvons d'ailleurs avoir une idée approchée du nombre de bâtiments dont le port d'attache était Bordeaux, qu'il est possible de repérer lors de leur passage chez le notaire. Certes, ce chiffre n'est sans doute pas tout à fait exact, beaucoup de navires portant le même nom ; nous les différencions grâce au nom de leur capitaine, mais ceux-ci passant assez couramment de l'un à l'autre, il est possible que nous ayons comptabilisé deux fois le même navire. Quoi qu'il en soit, leur nombre est suffisamment élevé –plus de 400 vaisseaux différents pour toute la période– pour attester que Bordeaux avait des navires en assez grand nombre pour faire une partie de son trafic. L'examen de leurs destinations montre une préférence pour la côte cantabrique espagnole (46% des expéditions) et surtout pour Bilbao

(270 voyages), mais ils ne négligent aucune destination, avec une préférence pour les ports fluviaux (Rouen, Nantes, Redon, Londres). Deux navires bordelais sont même envoyés, l'un en Moscovie<sup>34</sup> et l'autre à Dantzig<sup>35</sup>.

Ces navires sont conduits par des maîtres bordelais très actifs, ainsi qu'en témoignent ces quelques exemples : Arnaud Dutilh et Amanieu Pascau ont effectué, le premier, 34 voyages entre 1505 et 1531 et le second, 32 entre 1524 et 1550. En 14 ans, Guillaume Gyn et François Vallois ont conduit respectivement 31 (1538-1551) et 25 expéditions (1541-1554) et Jacques Nollean, notre capitaine le mieux représenté dans les registres des notaires bordelais, 40 entre 1525 et 1546. Comme dans tous ces cas, nous ne connaissons qu'une partie des transports qu'ils ont effectués, il est probable qu'ils n'arrêtaient guère, comme Étienne Matignon qui est parti 5 fois entre janvier et septembre 1548 ou Jean Catelan : 6 voyages de février 1547 à mars 1548. On ne peut nier dans ces cas qu'il s'agisse de marins expérimentés travaillant à plein temps. Les maîtres ayant coutume de recruter leur équipage au sein de leurs connaissances, en tout cas d'un cercle suffisamment proche, il est probable qu'il en est de même à Bordeaux : Bordeaux aurait donc eu, et des navires, et des marins.

### 3. Bordeaux et Terre-Neuve

Selon les auteurs que nous avons cités plus haut, la participation aux voyages à Terre-Neuve, et, particulièrement, à leur financement, est le seul élément de « modernité » du Bordeaux de la Renaissance. Sur la question du financement, nous avons indiqué plus haut que cela était hors de doute, puisque les marchands bordelais assuraient 96% des prêts aux navires qui venaient avitailler dans leur ville. Mais, il faut signaler aussi que quelques navires bordelais ont participé à cette nouvelle aventure. Le premier répertorié est la *seraine* conduite en 1539 et 1541 par deux maîtres différents, bordelais, mais par la suite, leur présence est plutôt réduite. Laurier Turgeon a fait un recensement des ports d'attache des navires recensés à Bordeaux en partance pour Terre-Neuve<sup>36</sup>. Pour la période 1544-1585, durant laquelle les pêches sont les plus actives, les Bordelais font une expédition sur cinq, face aux Basques qui envoient les trois-cinquièmes des navires qui se financent à Bordeaux. En chiffres absolus, inférieurs à la réalité, puisque L. Turgeon n'a dépouillé que deux années sur cinq, ce sont 409 navires basques contre 140 bordelais ; mais ces derniers envoient les meilleures années (1584 et 1585, par exemple) une vingtaine de bâtiments : ce n'est pas négligeable.

En somme, le port de Bordeaux n'est pas si indigent que la lecture des auteurs qui se sont penchés sur son cas pouvait le faire croire ; c'est que ses moyens ont paru peu en rapport avec l'important trafic qui animait les berges de la Garonne où un millier de navires pouvaient venir prendre leur charge les bonnes années et parfois

<sup>34</sup> ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DE LA GIRONDE (ADG), 3 E 2418, f° 225 (24-05-1565).

<sup>35</sup> ADG, 3 E 2416, f° 328 (21-05-1563).

<sup>36</sup> L. TURGEON, *Pêches basques*, cit. , p. 167.

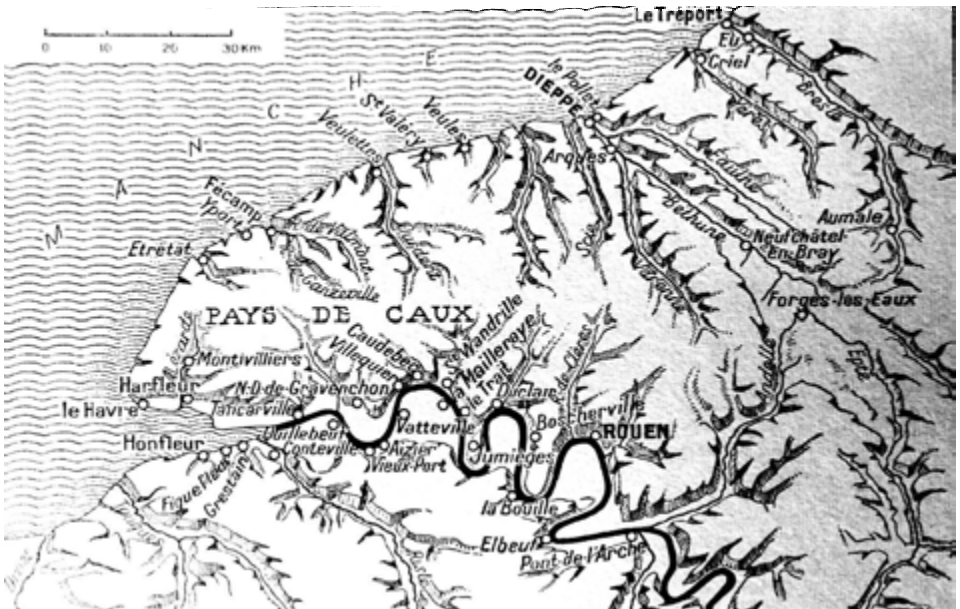
plus, auprès desquels les quelques dizaines de bâtiments dont le port d'attache était Bordeaux faisaient pâle figure, certes, mais ils assuraient leur part de trafic.

### III. ROUEN, L'APPEL DU LARGE

Rouen présente une toute autre figure, en premier lieu, parce la cité normande est environnée d'une multitude de ports, de plus ou moins d'importance, qui sont à son service, ou du moins à celui de ses marchands et qui pallient aisément les déficiences de sa marine. En outre, depuis le début du XV<sup>e</sup> siècle, les marins normands ont dépassé le cadre du cabotage, malgré l'intérêt que pouvaient représenter pour cette cité les destinations proches, France atlantique, Angleterre, Pays-Bas. Ils ont franchi le détroit de Gibraltar pour aborder dans les ports du Levant espagnol ou de l'Italie, ils ont emboîté le pas aux Portugais pour s'engager sur les côtes marocaines, puis de plus en plus vers le sud, vers la Guinée ou la Sierra-Leone ; les îles de l'Atlantique portugaise ou espagnole ne leur furent pas étrangères non plus et le Brésil rapidement atteint après sa découverte par Amilcar Cabral, le Brésil et les Antilles sans oublier Terre-Neuve qu'ils furent parmi les premiers à exploiter<sup>37</sup>.

#### 1. Un complexe portuaire

Fig. 2. Le complexe portuaire normand<sup>38</sup>



<sup>37</sup> M. MOLLAT, *Le commerce maritime*, cit., pp. 237-267 et Carte 2, p. 597.

<sup>38</sup> *Ibid.* p. 596.

Contrairement à Bordeaux, Rouen n'est pas un port isolé : grâce à ses marchands, la ville domine et anime un ensemble de « petits » ports situés dans la vallée de la Seine et sur le littoral, même si les plus importants d'entre eux, Fécamp et surtout Dieppe, peuvent en partie échapper à cette influence.<sup>39</sup> Vue de Rouen, l'organisation de cette activité est simple : les Rouennais proposent des financements, affrètent les navires et en possèdent aussi une partie, à Rouen même ou dans les autres ports. Une vingtaine d'entre eux sont intéressés à ces activités, Rouen et Le Havre fournissant le plus grand nombre de navires, suivis par Jumièges et Honfleur. En ce qui concerne les maîtres et capitaines, d'autres noms de lieux apparaissent, ceux des ports qui s'égrènent le long de la rivière, où prospèrent de dynasties de marins, comme les Conihoult et les Boutart de Jumièges ou les Chefdhostel de Vatteville.

Vue de Bordeaux, la situation se rééquilibre en faveur des ports de mer : parmi les navires normands qui viennent y charger vin et pastel, ce sont Fécamp (516 chargements) et Dieppe (318) qui dominent, suivis de loin par Cherbourg (103), Rouen et Le Havre n'envoyant que quelques dizaines de navires sur les bords de la Gironde. Cela s'explique sans doute par le fait que les navires allant à Bordeaux sont affrétés par des marchands étrangers à la Normandie, des Flamands, des Toulousains ou des Bordelais, une économie que les Rouennais ne contrôlent pas. Ces derniers sont plus intéressés par les voyages transatlantiques, Brésil et Terre-Neuve<sup>40</sup>, ou en direction de la Méditerranée. Ainsi, voir la circulation maritime depuis Rouen fausse notre vision et minore sans doute le rôle de Dieppe et de Fécamp. Cela ne fait que renforcer la différence entre Rouen et Bordeaux, ce dernier port ne pouvant compter que sur ses propres forces ou presque.

## 2. *Voyages au long cours*

Nous l'avons dit et répété, Rouen et ses ports associés se distinguent de Bordeaux par leur participation à des voyages au long cours, dépassant largement le cadre du cabotage –même si l'on entend celui-ci comme couvrant une vaste zone qui va de l'Andalousie à l'Écosse– des voyages en Méditerranée occidentale, en Afrique jusqu'à l'équateur, en Amérique, du sud du Brésil jusqu'aux côtes du Labrador. Certaines de ces expéditions ont même porté les marins normands bien plus loin, jusqu'à Sumatra<sup>41</sup> ; mais, il n'est pas question ici de nous arrêter à l'extraordinaire, mais plutôt de nous en tenir aux voyages répétés, routiniers, dépassant les limites fixées ci-dessus. Les registres des tabellions rouennais, puis havrais fournissent un certain nombre d'indications, mais sont très incomplets, notamment

<sup>39</sup> M. TRANCHANT, *Les ports maritimes de la France atlantique (XI<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècle). Volume I. tableau géohistorique*, Rennes 2017, pp. 133-170.

<sup>40</sup> F. BRUMONT, *Les Normands à Terre-Neuve au XVI<sup>e</sup> siècle*, dans «Annales de Normandie», 2, 2018, pp. 35-60.

<sup>41</sup> Il s'agit de l'expédition du Dieppois Jean Parmentier, dont le voyage est venu à notre connaissance grâce à la publication de G.B. Ramusio (O. OKUNEVA, *Essai sur la carte de G. Gastaldi Brasil 'insérée dans Delle navigazioni et Viaggi' de G. B. Ramusio (1556 ; 1565 ; 1606)*, dans «Terra Brasilis (Nova Série)» 2013, pp. 1-22).

certaines années où ils manquent totalement. Il faudra donc prendre les chiffres ci-dessous pour ce qu'ils sont, de simples indicateurs, nous fournissant tout de même une idée des directions favorites du commerce rouennais.

Tab. 4. **Destinations lointaines : Rouen, 1520-1570**<sup>42</sup>

Lieu	Andalousie*	Italie	Barbarie	Guinée	Madère	Canaries	Brésil
Nombre	15	6	15	26	17	15	63

\* Andalousie orientale

Ne nous focalisons pas trop sur ces chiffres, car il est rare que les navires aient une seule destination, soit qu'une escale soit obligée ou traditionnelle : les navires qui vont au Brésil s'arrêtent bien souvent sur la côte africaine, soit au Cap des Trois Pointes (Bojador), soit au Cap Vert ; soit que le commis des marchands qui ont chargé le navire ait une certaine latitude pour s'arrêter là où il le jugera le plus profitable. De même, en ce qui concerne le Maroc, il est courant que des navires allant à Cadix soient envoyés à Assilah, Safi ou Agadir pour retourner ensuite vers les côtes espagnoles ou portugaises<sup>43</sup>. Le navire se livrait alors à un véritable cabotage à partir de Cadix ou de Lisbonne, pouvant aller aux Canaries ou à Madère, ou franchir le détroit et visiter tous les ports de l'Andalousie orientale, sans généralement dépasser Alicante toutefois. En direction de Italie, on s'arrête parfois à Marseille, puis à Portobelo, mais le plus souvent à Livourne et Civitavecchia, avec rarement la possibilité d'aller jusqu'à Naples ou en Sicile.

La destination favorite des marchands rouennais se révèle pourtant être le Brésil, dès le milieu des années 1520<sup>44</sup>, un vaste territoire mal contrôlé par les Portugais et où l'on allait chercher essentiellement le bois brésil qui permettait de teinter en rouge. Certaines années, comme en 1548-49 ou en 1565-66, une douzaine de navires au minimum partent pour cette destination, ce qui n'est pas négligeable. On est loin de tout cela à Bordeaux. Notons, cependant, pour l'anecdote, le départ, du Havre où il était venu décharger du pastel, de ce qui est peut-être le premier navire bordelais à avoir été aux Antilles : en juillet 1572, Jean de Gaignard, capitaine du *Cerf volant* de 70 tonneaux, dont le maître est Bernard Bottier, Bordelais lui aussi, se prépare à faire le voyage à la «terre des cannibales» (Brésil) et aux Indes occidentales (Antilles) ; l'homme important de l'expédition est le pilote Étienne Syeurin, dont on ne précise pas le lieu de résidence, qui recevra 200 livres tournois de « pot-de-vin » tandis que Bottier devra se contenter de 80<sup>45</sup>. Ce voyage n'eut sans doute pas de lendemain, mais il s'inscrit dans un mouvement en direction des Antilles bien visible dans les archives du Havre.

<sup>42</sup> J'entends par ce terme les navires qui vont au-delà de Cadix et je laisse pour le moment de côté Terre-Neuve.

<sup>43</sup> M. MOLLAT, *Le commerce maritime*, cit., pp. 246-248

<sup>44</sup> *Ibid.*, pp. 252-257.

<sup>45</sup> ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DE LA SEINE-MARITIME (ADSM), 2E70/6, vues n° 267 et 268 (26-VII-1572) et 2E70/7, vues n° 281, 282 et 284 (28-VII-1572).

En effet, après 1570, les relevés effectués par Philippe Barrey, pour Le Havre, complétés ponctuellement pour Honfleur par les travaux de Charles Bréard, indiquent un changement assez profond dans le commerce transatlantique<sup>46</sup>. P. Barrey montre en effet l'attrait d'une nouvelle destination, les Indes du Pérou, c'est-à-dire les Antilles. Il est intéressant à cet égard de reproduire les données qu'il a publiées au sujet des voyages en direction de l'Amérique méridionale et centrale<sup>47</sup> :

Tab. 5. **Expéditions lointaines : Le Havre (1571-1588)**

Afrique, Antilles	Brésil seul	Afrique, Brésil	Brésil, Antilles	Antilles seulement	Total
125	70	25	7	33	260

Ainsi, le Brésil se trouve fortement concurrencé par l'attrait exercé par les îles, préfigurant ce qui sera la situation des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, puisque cette destination représente plus des trois-cinquièmes des voyages effectués au départ du Havre. On est également frappé par le nombre des voyages : 15 en moyenne par an, avec une pointe entre 1581 et 1585, années durant laquelle 114 navires furent envoyés en Amérique. Il faudrait ajouter à ces départs du Havre, ceux de Honfleur, connus partiellement, et qui sont au nombre de 80 pour l'ensemble de la période, dont 32 entre 1581 et 1585, soit pour ces cinq années, 28 par an en moyenne partant de ces deux ports. Philippe Barrey a également comptabilisé les navires quittant Le Havre pour le Maroc : ils sont 101 pour la même période, plus nombreux au début des années 1570<sup>48</sup>. Ajoutons-y ceux qui, non moins nombreux, partent pour Terre-Neuve.

### 3. *Les Normands et Terre-Neuve*<sup>49</sup>

Les Normands furent parmi les premiers à aller à Terre-Neuve : des voyages sont sûrement attestés en 1506 et 1508 et d'autres suivirent ; on peut estimer à une centaine le nombre de navires ayant fait le voyage durant les années 1520, mais ce chiffre peut être largement sous-estimé. À partir de 1540 environ, mais seulement pour certaines années, la documentation est abondante : en 1555, les sources rouennaises recensent une centaine de départs, mais nous ne savons rien de Dieppe, un port dont l'importance ne saurait être mise en doute. Les années 1560 marquent sans doute l'apogée de la pêche au XVI<sup>e</sup> siècle : on peut penser qu'à cette période, 200 ou 300 navires partent en moyenne chaque année des ports normands pour Terre-Neuve ou pour pêcher directement sur les bancs, sans aller à terre, une

<sup>46</sup> P. BARREY, *Le Havre maritime*, cit., pp. 47-209 ; C. et P. BRÉARD, *Documents relatifs à la marine normande et à ses armements aux XV<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles pour le Canada, l'Afrique, le Brésil et les Indes*, Rouen 1889, xiii+291 p.

<sup>47</sup> P. BARREY, *Le Havre maritime*, cit., p. 70 ; après 1588, le nombre d'expéditions baisse fortement.

<sup>48</sup> *Ibid.*, pp. 13-14.

<sup>49</sup> F. BRUMONT, *Les Normands à Terre-Neuve*, cit.



modalité qui se développe à partir de 1555, et permet la participation de plus petits navires à cette activité. La plupart des ports normands y sont d'ailleurs impliqués, en fournissant des marins, nombreux dans la vallée de la Seine, des navires ou des capitaux. Il est certain que la contribution de la pêche lointaine à l'économie normande ne doit pas être négligée même si, devenant rapidement routinière, elle fait moins rêver que les voyages au Brésil ou aux Antilles. Les profits qui irriguent notamment l'économie rouennaise sont d'importance : les prêts à la grosse aventure rapportent autour de 30%, plus en période de guerre, pour une activité moins soumise aux aléas de la mer et de la guerre que les voyages au Brésil ou aux Antilles.

À partir de 1570 environ, plusieurs changements se produisent : l'activité fléchit sans doute légèrement, restant à un bon niveau jusque vers 1585-90, comme pour les autres destinations, mais, surtout, l'activité se concentre sur les ports côtiers, Fécamp, Dieppe et Le Havre ce dernier étant le seul pour lequel la documentation est assez abondante. Les navires qui partaient vers 1550 de Rouen ou des ports de la vallée de la Seine partent maintenant du Havre où se sont installés marchands, marins et capitaines. Il se crée alors une sorte de partage des tâches entre Rouen et ses avant-ports, Le Havre et Honfleur, ceux-ci armant pour Terre-Neuve, et finançant en partie les autres voyages, tandis que Rouen, tout en continuant à apporter des capitaux pour la pêche se concentrait sur les autres destinations, l'Espagne, le Maroc, l'Afrique, le Brésil et les Antilles, et assurait la commercialisation des produits tirés de l'activité maritime. Ce début des années 1570 apparaît pour Le Havre au moins, comme une période débordante d'activités, des navires partant dans toutes les directions, du plus près (l'Angleterre, les Pays-Bas, Brouage et Bordeaux) au plus loin, même s'il ne semble pas que les tentatives faites au début du siècle pour atteindre l'Asie du sud-est aient été renouvelées. C'est ainsi que pour la seule année 1572, outre les 56 voyages à Terre-Neuve, nous comptons 26 expéditions au Brésil et aux Antilles, 14 au Maroc et quelques autres en Guinée, 45 en Andalousie, 7 à Dantzig, sans compter les habituelles rotations vers les Pays-Bas, l'Angleterre, Brouage ou la côte cantabrique<sup>50</sup>. À la fin de la période que nous étudions, des observateurs anglais notent qu'en janvier 1586, 90 ou 100 navires sont prêts à partir du Havre pour Terre-Neuve, certains passant par le Portugal<sup>51</sup>, tandis qu'en décembre de l'année précédente 80 navires marchands étaient arrivés d'Espagne, c'est-à-dire de Cadix et de Séville, et que fin janvier, 36 étaient prêts à y repartir, certains chargés en partie par des marchands anglais<sup>52</sup>. C'est dire que l'activité n'a pas faibli.

## CONCLUSION

Bordeaux est un port que l'on pourrait qualifier de passif : ses marchands attendent l'arrivée des navires chargés de marchandises que d'autres ont affrétés ail-

<sup>50</sup> ADSM, 2E70/2 à 2E70/7 et 2E70/10 ; il s'agit de résultats incomplets provenant seulement des registres des tabellionages de Rouen et du Havre.

<sup>51</sup> *Calendar of State Papers. Foreign, Elizabeth*, Volume 20, éd. S. CRAWFORD LOMAS, Londres 1921, (14-I-1586).

<sup>52</sup> *Ibid.*, (31-I-1586).

leurs pour échanger ses produits contre ceux qui les attirent sur les bords de la Garonne, le vin, de tout temps, et, depuis relativement peu, le pastel. C'est une situation confortable, car le niveau des exportations bordelaises est bien plus élevé que celui de ses importations si bien que, même en cas de mauvaise récolte de vin, il y a toujours assez de navires pour apporter le poisson, les toiles et les draps, les épices, le blé le cas échéant, que Bordeaux se charge de redistribuer par l'intermédiaire de la Garonne et de ses affluents dans une bonne partie du Sud-Ouest de la France. Beaucoup de ses marchands se contentent d'être les intermédiaires des marchands toulousains, rouennais, parisiens ou autres et travaillent à la commission, n'agissant pour eux-mêmes que pour la vente de leurs vins. L'arrivée du pastel n'a pas modifié cette attitude routinière, car les Bordelais n'ont pas réussi, sauf exception, à s'immiscer dans le commerce de ce produit, se contentant d'agir comme commissionnaires pour le recevoir à Bordeaux et le réexpédier vers son destinataire final. Ce système leur procurant des revenus sûrs et réguliers qu'ils augmentaient par ceux propres à toute oligarchie urbaine (propriétés rurales, offices royaux, revenus ecclésiastiques), ils n'ont pas éprouvé le besoin d'en changer quand d'autres possibilités se sont présentées aux bourgeoisies des ports atlantiques. Ils se sont certes lancés dans la pêche à la morue, mais à leur mode, c'est-à-dire en faisant travailler les autres et en risquant simplement leurs capitaux ou plutôt une partie d'entre eux. Cela est peut-être un peu exagéré, mais non caricatural, surtout si l'on songe aux changements qui se produiront, un siècle plus tard ou un peu plus, quand à partir d'une situation qui n'avait guère évolué – la rente procurée par le commerce du vin –, les Bordelais surent se lancer dans l'aventure atlantique avec le succès que l'on connaît.

Si les Bordelais ont basé leur fortune sur la production agricole et la redistribution des marchandises, il en va tout différemment à Rouen et en Normandie où l'artisanat et l'industrie sont bien présents et conditionnent en partie l'activité maritime. Le textile en est l'élément phare avec ses draps exportés en masse dans la péninsule ibérique notamment et au-delà dans les colonies espagnoles ; cette production anime tout un commerce d'importation de laine d'Espagne et d'Afrique du Nord, de colorants, pastel, orseille (de Madère), brésil, indigo, et d'alun pour le mordantage de certains colorants, que l'on va chercher au-delà de Gibraltar, à Mazarrón, dans le sud-est de l'Espagne ou à Civitavecchia (alun de Tolfa). La sidérurgie, présente également dans de nombreuses zones rurales, est demandeuse de charbon, qui vient de Newcastle, et fournit toutes sortes d'objets comme des haches que les navires emportent en Afrique et au Brésil. On pourrait aussi évoquer la tannerie, demandeuse de cuirs *à poil* (bruts) que l'on rapporte d'Irlande, du Maroc ou du Nouveau Monde.

De par sa situation géographique, Rouen est, nous l'avons dit, la porte d'entrée des produits océaniques en direction d'une vaste région parisienne, comprenant aussi la Champagne, la Bourgogne, voire le Lyonnais, et la porte de sortie des produits de ces régions, essentiellement le vin. Les marchands de Rouen se chargent ainsi d'acheminer vins et pastels, draps et toiles anglaises et flamandes, épices et produits exotiques, sel, poisson et autres denrées vers l'intérieur, par la vallée de la Seine, et les vins de Bourgogne et d'Orléans vers l'Angleterre, les Pays-Bas ou simplement les villes voisines. Plus précisément, Rouen est le port de Paris, qu'il faut pourvoir en denrées alimentaires que sa banlieue ne lui fournit pas (vin, sel, pois-

son), en matières premières pour son industrie (laine, pastel), mais aussi en produits de luxe et exotiques, vins de Xérès et de Malaga, épices, or et ivoire de Guinée, perroquets et plumes du Brésil, marbre des Pyrénées pour ses palais, toutes sortes de produits qui apparaissent dans les registres du tabellionage et animent l'activité rouennaise, des denrées volumineuses, mais de peu de valeur, ou de faible poids, mais de grande valeur. L'ouverture des espaces océaniques et la croissance de la population et de la richesse de Paris se conjuguent pour faire la prospérité de Rouen et de toute la Normandie, car son port étroit et encombré n'arrive pas à satisfaire des besoins sans cesse croissants et diversifiés, si bien que Le Havre, Honfleur, Dieppe ou Fécamp peuvent accompagner Rouen sans la concurrencer, bien au contraire, et profiter ainsi de la prospérité générale dont l'élan ne se dément pas jusqu'à la fin des années 1580.