



Brève histoire de la navigation des origines à nos jours, vue de l'Armor

Yannick Lecerf

Archéologue, Conservateur du Patrimoine, Chercheur associé au CNRS

La thalassocratie minoenne d'origine crétoise se développe à partir de 2 700 ans avant J.-C. Durant les 1 500 premières années, elle étend son influence du sud de la Grèce aux côtes libyennes. De la domination du monde égéen aux explorations de la partie occidentale de la Méditerranée, c'est une véritable course maritime qui se livre sur la Mare Nostrum. Elle finit par amener les Phéniciens vers les Colonnes d'Hercule (déroit de Gibraltar) dès le début du premier millénaire avant J.-C. Dans la seconde moitié du VI^e siècle avant J.-C., trois audacieux maîtres de navire entrent sur l'océan Atlantique (mer extérieure). Quittant Massalia (Marseille), Euthymenos (Euthymènes) embouque ce passage. Suivant cet exemple, Hannon se porte jusqu'au golfe de Guinée, Himilcon remonte le littoral nord-ouest jusqu'au niveau de l'Armorique. Il faut attendre le IV^e siècle avant J.-C. pour voir Pythéas le Massaliote atteindre les îles Britanniques et l'Islande.

On ne peut omettre l'histoire des flottes nilotiques. Pour atteindre les côtes du Liban ou descendre le Nil, Hatchepsout (-1508 à -1457), reine-pharaon commande la construction de solides navires. Ramsès II (-1304 à -1213) se dote d'une marine militaire. Cette force navale permettra à Ramsès III de s'opposer aux incursions des peuples de la mer lors de la bataille navale de Djahy (-1180).

Brève histoire de la navigation des origines à nos jours, vue de l'Armor

Les premières embarcations en Europe de l'Ouest

En amont de Paris, plusieurs pirogues sont exhumées des vasières de Noyen-sur-Seine. Datées de 7 000 ans avant J.-C., elles apparaissent parmi les plus anciennes barques connues. Poussés à l'aide de perches, ces esquifs servent la pêche ou le transport. En surmontant ces troncs évidés de bordés, l'homme entame un autre rapport avec le milieu halieutique.

Voyageant par la mer, dès les premiers temps du Néolithique (vers -4700 ans), des armoricains se ravitaillent en variscite sur les gisements d'Encinasola et de Zamora, de la péninsule ibérique. Ont-ils voulu marquer le souvenir de leurs voyages en gravant sur quelques mégalithes des représentations de leurs embarcations ? Le dolmen de Mané-Lud à Locmariaquer et le menhir de Kermaillard de Sarzeau (56) en gardent l'image.

Régis par des traditions de troc, les navigateurs armoricains diffusent leurs productions locales. Des rives du Rhin au bord des Pyrénées, des îles anglo-normandes au nord de la France on constate une large distribution de lames de haches en pierre polie originaire du secteur de Plussulien (22). Si à ce stade il paraît prématuré d'y voir une véritable activité commerciale, on est déjà dans une démarche réfléchie favorable à la confrontation des cultures et des idées

Les transports de mégalithes par la mer

Les découvertes archéologiques le long des côtes atlantiques et sur l'espace de la Manche confirment les déplacements maritimes dès le Néolithique. En étudiant les deux grands cairns mégalithiques de Locmariaquer, la Table des Marchands et celui de l'île de Gavrinis en Larmor-Baden, les chercheurs remarquent le déplacement d'un bloc de granite sur une distance de deux kilomètres. Relevant d'une parfaite connaissance des règles de la flottabilité, pour acheminer ce fragment de menhir, les bâtisseurs ont traversé la rivière d'Auray et remonté une partie du golfe du Morbihan. Pour le site de Stonehenge (Comté du Wiltshire), deux parcours maritimes semblent possibles pour les monolithes extraits du secteur de Preseli-Hills au Pays de Galles. La première option imagine les blocs de pierre voyageant sur des embarcations en contournant les Cornouailles. La seconde aurait suivi les côtes sud du pays de Galles. Puis traversant le canal de Bristol, les masses lithiques auraient fini leur acheminement par voie terrestre.



La propagation du mégalithisme

En observant la dissémination des monuments mégalithiques ainsi que les datations retenues pour chacun des 2410 sites, l'archéologie met en évidence le champ et le rythme de propagation de cette culture spécifique. Du Danemark aux îles Britanniques pour atteindre l'Espagne, on constate sur une large bande côtière de l'arc atlantique nord/est la présence de constructions funéraires inspirées du modèle armoricain.

L'Âge du bronze (2 200 à 750 avant J.-C.)

Dans un premier temps, la géologie du Massif armoricain suffit à assurer l'approvisionnement des ateliers de fondeurs. Lorsque le grand site d'Abbaretz (44) marque des signes d'épuisement, l'homme s'engage dans la recherche de nouveaux gisements de cuivre et d'étain. Les îles Scilly, situées à la pointe des Cornouailles britanniques sont vite identifiées comme une réserve inépuisable. Alors, provenant des ports armoricains ou d'ailleurs, des cargos viennent y remplir leur cale. Du nord de l'Europe jusqu'au fond du Bassin méditerranéen, les lingots, le plomb, le cuivre et la cassitérite, accompagnés d'autres denrées génèrent une véritable activité économique. Ne rentrant jamais légers, les navires du littoral de la Manche rapportent des pièces, des objets, mais aussi des influences exogènes. Dans l'épave d'Ulu-Burun coulée au XIV^e siècle avant J.-C. au large de la Turquie, les plongeurs notent la présence d'ambre de la Baltique parmi une cargaison de bois exotique, et de métaux habituels. La variété de ce chargement révèle une pratique du cabotage avec de nombreuses escales afin de compléter le fret.

L'Âge du fer (750 à 52 avant J.-C.)

Engagé dans une évolution sociétale aux débouchés bien assurés les Gaulois de la façade atlantique apparaissent comme des peuples ouverts aux innovations. L'étendue de leurs contacts commerciaux diffuse par tous les moyens de transports. Fréquentant les routes maritimes connues, ils rapportent des richesses et des denrées produites sur d'autres territoires. De belles pièces des cultures helléniques et celtiques sont introduites sur la péninsule. Échangés contre productions locales ou en transit (céréales, peaux, fer, plomb, etc.) le vin et l'huile d'olive arrivent du sud. En transformant une activité saunière coutumière en véritable industrie, les Gaulois produisent des pains de sel calibrés qui trouvent leur place dans les cales des caboteurs. Il n'est pas rare de voir des cargaisons complétées par des métaux précieux comme l'or ou l'argent. Pratique du moment, le commerce des esclaves déplace de la main d'œuvre vers diverses contrées.

histoire

Brève histoire de la navigation des origines à nos jours, vue de l'Armor

Dès le début de cette séquence, la Bretagne péninsulaire se place comme un pôle majeur du commerce maritime. Des sites comme celui du Coz-Yaudet, surplombant l'embouchure du Léguer, (abords de Lannion 22) ou encore les découvertes sur la presqu'île d'Alet à l'entrée de la Rance (Saint-Malo 35) n'ont aucun mal à démontrer l'importance de leur rôle économique.

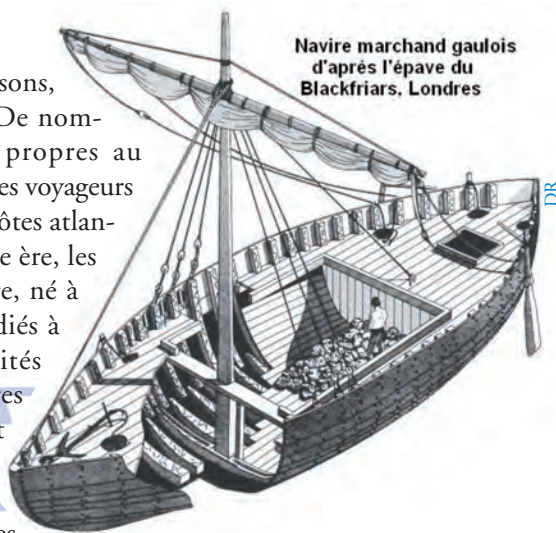
La marine gauloise

Accompagnant les cargaisons, les idées se diffusent. De nombreux faits religieux propres au monde égéen sont signalés par des voyageurs dans leurs périples le long des côtes atlantiques. Au IV^e siècle avant notre ère, les notes du géographe Artémidore, né à Ephèse, relatent des cultes dédiés à Déméter et Coré, deux divinités grecques de la fertilité. D'autres voyageurs de ce temps signalent avoir rencontré certaines communautés de l'extrémité occidentale du monde vénérant des

dieux helléniques. Ils décrivent des rituels sacrifiant au culte d'Apollon et faisant parvenir par des voies maritimes des offrandes au sanctuaire de Délos situé dans les Cyclades. Des textes anciens nous apprennent l'existence de rituels singuliers perpétrés par des femmes honorant Dionysos, sur une île positionnée en face de l'embouchure de la Loire (Belle-Île-en-mer ?). Ces faits confirment une réelle vitalité maritime des Armoricains.

La navigation à l'époque gallo-romaine

Malgré l'installation de quelques cités, l'économie de l'Armorique gallo-romaine garde une dominante rurale reposant sur l'agriculture et l'élevage. Les activités potières et toilières intensifient leur production. Toutes ces richesses participent à entretenir les exportations terrestre et maritime. Partant des ports disséminés le long des côtes, des bateaux lourdement chargés desservent de nombreuses zones marchandes. Pour répondre aux goûts culinaires du monde romain, la richesse des ressources halieutiques des côtes génère une série de sites de fabrication de *garum*. Avec ses quinze cuves de salaisons le site des Plomarc'h en Douarnenez (29) apparaît comme l'un des plus grands centres de production. De moindre importance, d'autres aménagements similaires sont signalés à Kerlaz en Poullan (29), au Resto en Lanester, à Etel près de l'embouchure de la rivière (56). Bien que des populations locales



Navire marchand gaulois
d'après l'épave du
Blackfriars, Londres

DR



aient pu s'adapter à ce condiment, conditionné en amphores, l'essentiel de la production rejoint les côtes de la Méditerranée.

Ayant acquis une belle connaissance de la mer les Romains, n'hésitent plus à sillonner jour et nuit et en toutes saisons leur *Mare Nostrum*. Cependant, si quelques téméraires osent s'engager sur l'Océan extérieur, nombreux sont ceux qui ne franchissent jamais les *Colonnes d'Hercule*. L'Atlantique reste encore un espace jugé peu fréquentable par la flotte romaine. Avec des marées au marpage aussi important, des courants et des côtes rocheuses souvent précédées d'étocs, les voyages sont toujours incertains. Dans les *Périples* (écrits) de cette époque, les hommes aventurés en Manche signalent leurs craintes : « *dès l'entrée dans cette mer, on subit de forts courants de dérive d'ouest qui se trouvent augmentés avec le jusant* ». Profitant de ces craintes, les bateaux basques et armoricains, parfaitement accoutumés à ces parages, conservent la maîtrise sur cette vaste zone océanique.

Les structures portuaires sur l'Atlantique et la Manche

Très actif, le commerce génère l'aménagement de structures adaptées. Chez les Namnètes, *Brivates Portus* et *Portus Namnetum* (Le Croisic) sont des places animées. Les Vénètes profitent de *Darioritum* (Vannes). Avec *Vidana Portus*, *Saliocanus Portus* (Morlaix ?) les Osismes disposent de carrefours de décharge très visités. Il faut aussi compter avec le port de *Gésocribate* situé entre le Conquet et l'Aber-Wrac'h. Le site de Coz-Yaudet, à l'entrée de la rivière de Lannion, garde une réelle importance. Chez les Redones (Riédones), *Aregenua* et *Duretie* (Rieux en Basse-Vilaine) accueillent les navires et leur cargaison. Les Coriosolites profitent de la Rance et de la fortification d'Alet. Le qualificatif *Portus* indique clairement qu'il s'agit bien de ports avec des infrastructures adaptées. Sur la côte sud de l'Angleterre, sont signalés les quais de Gloucester, Oldburrow, Chester, Martinhoc, Lincoln, et Stoke Hill. Les ports ibériques de la côte ouest *Gades*, *Portus Blendium*, *Flaviobriga*, et *Portus Imbrobringesium* captent une part importante du trafic maritime. Toutes ces stations portuaires réparties le long du littoral sont complétées par de nombreux havres d'accueil placés sur les côtes, de la mer du Nord aux rives de la Baltique.

On peut s'étonner de ne pas trouver dans cette liste une seule mention d'équipements portuaires sur les côtes de l'*Ibernia* (Irlande). Alors que cette île riche en minerais divers et métaux précieux entretenait dès l'âge du bronze de nombreux échanges avec la *Britannia* et l'Armorique, l'histoire la montre entrant dans une période de régression. Depuis les premiers temps de l'âge du fer, les conflits persistants opposant les populations organisées en clans familiaux lui écartent tous les espoirs de s'associer pleinement aux développements en cours.

Brève histoire de la navigation des origines à nos jours, vue de l'Armor

La navigation au Moyen âge

Les grandes navigations océaniques

Durant cette période d'instabilité politique, les échanges maritimes semblent supporter les chocs économiques successifs sans trop de dommages. Les nouveaux marins n'hésitent plus à se lancer dans la navigation hivernale pourtant considérée comme dangereuse. Dans les cargaisons en transit, on retrouve le fer, le cuivre, les peaux et le grain qui prennent généralement les routes du sud. Puis, remontant vers le nord, le vin de Gascogne, les éponges, l'huile et les épices suffisent à remplir les cales des bateaux. Les toiles de Bretagne (toiles à voile, draps de lin ou de chanvre du Trégor, du Poher et du pays de Vitré), très renommées, sont débarquées sur tous les grands centres commerciaux de la façade atlantique. Avec une production agroalimentaire largement suffisante la Bretagne s'inscrit parmi les grands exportateurs de ce temps.

Pour remonter l'Atlantique, les parcours se font en droiture au large des côtes. Le cabotage stimule l'économie d'une large bande côtière. Des documents nous apprennent qu'entre 1381 et 1400, des dizaines de navires quittent les ports de la côte septentrionale de la Bretagne pour échanger des marchandises avec l'Angleterre. En 1397 le *Christofore* transporte une cargaison de 400 vases. Quelques années plus tard le *Sainte Marie* remplit ses cales de tuiles pour Exeter. En 1412, le *Sainte Marie* embarque 96,5 pipes de vin de Thouars, le *Saint Gabriel* charge 35 pipes et une barrique de vin pour l'Angleterre.

Le commerce du sel reste important. En 1508 le receveur de l'île de Noirmoutier compte entre janvier et novembre 2 774 charges de sel pour les navires cancalais. Ce trafic est réparti entre 16 cargos cancalais, 5 partis de Granville et 2 inscrits sur le quartier maritime de Saint-Malo.

Au XV^e siècle les Bretons sont parmi les grands rouliers de l'Europe occidentale. On trouve leurs navires dans tous les ports de l'arc atlantique nord/est. Les registres d'entrées et sorties d'Arnemuiden (avant-port d'Anvers, province de Zélande, Pays-Bas) comptent 815 unités bretonnes entrant, sur les 995 recensées entre 1533 et 1534.

La pêche côtière

Consécutif aux incessants conflits de pouvoir des X^e et XI^e siècles, l'activité économique se réduit sensiblement. Il faut attendre le début du XII^e siècle pour observer une reprise de la pêche côtière. Cependant, les campagnes hauturières ne se remarquent qu'à la fin du XIV^e siècle. Afin de piéger la morue et les autres grands poissons, les plus grosses unités reprennent



les routes des mers froides. Au XV^e siècle, les pêcheurs en mer du Nord remplissent les cales de leurs nefes de harengs. Pour être séché ou salé le cabillaud est traqué d'Islande jusqu'aux côtes scandinaves. Les besoins en graisse et huile poussent les Basques et les Bretons à la chasse des grands cétacés.

Sur le pourtour de la Bretagne, les petites unités sortent pour tendre des filets fixes ou dérivants. Les nasses à crustacés et les longues lignes lestées munies d'hameçons sont récupérées aux marées suivantes. Soucieuse de se plier aux recommandations cléricales, la population pratique le jeûne et les jours de poisson. Des charrois alimentent régulièrement les bourgs et marchés du pays intérieur.

La mer, un enjeu de pouvoir

Dès le XII^e siècle, les grands centres portuaires s'organisent en cités dotées d'une grande autonomie. Ainsi naît la *Hanse* marchande ou *ligue Hanséatique*. Les activités marchandes participent à la création d'une caste sociale d'armateurs au pouvoir et à la richesse considérables. De la mer du Nord à la mer Baltique, des centres actifs s'associent au port de Lübeck pour former une flotte dominant tous les trafics maritimes de l'Allemagne, de la Norvège, du Danemark et des Pays-Bas. A partir du XIV^e siècle, les volumes de minerais, de métaux précieux et autres cargaisons nobles se réduisent, au profit de produits de masse et bon marché. Les négociants structurés en puissantes corporations ouvrent de nombreux comptoirs de l'Atlantique nord jusqu'aux côtes africaines.

C'est alors à une véritable concurrence que se livrent marins et armateurs. Au comptage des entrées de ports, on constate que les bretons sont très impliqués. Durant l'année 1533, parmi les débarcadères les plus actifs de Bretagne, Saint-Malo, Port-Louis et Nantes dominant largement tous les échanges au long cours. Les ports d'Erquy, Cancale, Concarneau, Loctudy et Saint-Pol-de-Léon se maintiennent grâce à un important mouvement des caboteurs travaillant sur de courtes distances ou au bornage.

Les grandes découvertes maritimes au temps de la Renaissance

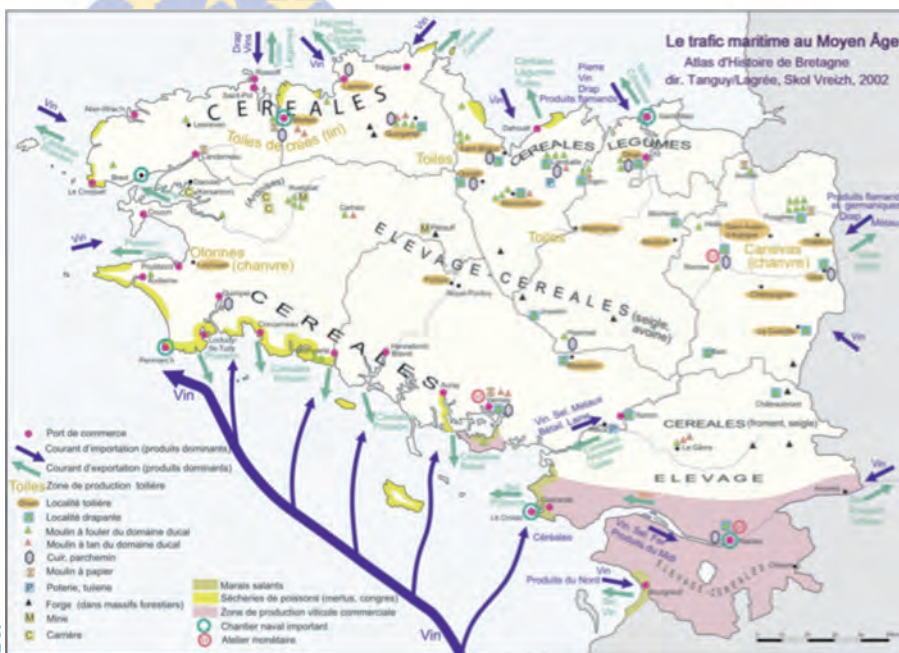
Conquis par les courants de la Renaissance italienne, le royaume de France bénéficie d'un véritable essor sociétal à partir de la seconde moitié du XV^e siècle. Durant les deux siècles suivants, les arts, les lettres, les techniques ainsi que les modes de pensée, rompent avec les traditions médiévales. En étudiant le mouvement des planètes, Galilée, Copernic, Tycho Brahé, doutent de la platitude de la Terre. Alors, si notre Terre est ronde, on doit pouvoir en faire le tour ? Cette interrogation n'échappe pas à quelques marins aventuriers qui commencent à imaginer des périple océaniques. Alors, pour

Brève histoire de la navigation des origines à nos jours, vue de l'Armor

s'offrir de nouveaux débouchés quelques marins osent s'aventurer vers d'autres mers. Afin d'étendre leur champ commercial vers les continents découverts, en 1528, cinq bateaux bretons quittent le port de Saint-Pol-de-Léon pour le Brésil.

Dès la fin du XV^e siècle, les échanges maritimes s'intensifient sans pour autant chercher de nouvelles routes et de nouveaux débouchés. Très présents dans tous les ports de la Zélande (Pays-Bas) et du Brabant, les marchands et marins armoricains tiennent une place importante dans le commerce à longue distance. Le port d'Arnemuiden devient un lieu majeur dans le trafic entre les mers du sud et du nord. Les registres de mouvements dans ce lieu montrent que 80% des entrants arborent les couleurs bretonnes. Faisant fi des velléités dans cette compétition avec les Anglais et les Hollandais, entre 1494 et 1504, les armateurs de la péninsule ouest détiennent 40% des chartes-parties.

Le roulage breton



Durant cette séquence de la Renaissance, la Bretagne jouit d'un réel essor économique. Du centre du pays aux zones côtières, du monde paysan à la noblesse, les populations profitent d'une large prospérité. Confortant les pratiques du négoce maritime, les armateurs et marins bretons participent grandement à l'économie du Royaume de France.

Entre 1530 et 1559, la moitié des navires affrétés en partance de La Rochelle pour l'étranger viennent de Bretagne. Certains n'hésitent pas à s'aven-



turer jusqu'en mer Baltique. Treize des trente navires français franchissant le détroit du Sund (entrée dans la Baltique) ont leur port d'attache dans cette province ouest. Sur les unités françaises, l'essentiel des équipages est composé de bretons

Les guerres de la Ligue (1589 et 1598) vont cependant réduire les activités du roulage. Dès les tensions apaisées, l'armement breton tente de reprendre ses activités. Entre 1599 et 1606, vingt-sept cargos traversent la Manche pour livrer leurs marchandises à Londres. Mais les flottes bataves maîtrisent l'essentiel du trafic. C'est alors que commence un long déclin de la plupart des grands centres portuaires du royaume de France. Certains, refusant la ruine, recentrent leurs activités sur le cabotage et la pêche. De nombreux patrons de navire se limitent à la pêche côtière et hauturière. D'autres comme les Malouins s'embarquent pour de longs voyages. Entre 1602 et 1605, plusieurs expéditions, sillonnant les mers du sud, rejoignent l'Extrême-Orient avec de nombreuses escales en Inde.

Alors que le roulage régional se réduit sensiblement, le cabotage court va multiplier et diversifier ses activités. De nombreux bateaux descendent charger à Bordeaux. Entre les années 1640 et 1646, 320 navires se rangent le long des quais bordelais pour embarquer du vin et quelques autres denrées. En 1669, ils sont trois fois plus nombreux, soit près de 960. A partir de 1682, on en compte encore 1 713, emportant dans leurs cales 19 285 tonneaux de vin vers l'Angleterre et le nord de la France. Mais l'inexorable déclin entamé ne tarde pas à réduire ce type de transport.

La Pêche morutière

Au cours des années 1470, en naviguant à l'estime, quelques bateaux, aventurés vers le nord-ouest de l'Atlantique, approchent les côtes du Labrador. À leur retour, par les cales remplies de pêches extraordinaires, ils ne manquent pas d'intriguer. Alors, les Anglais choisissent un homme expérimenté pour localiser ces nouveaux secteurs de pêche.

Après la découverte par John Cabot (1497) des régions poissonneuses du Labrador et de Terre-Neuve, plusieurs ports de la Bretagne nord arment des unités pour la pêche morutière sur les *Grands bancs*. Partant de Saint-Pol-de-Léon, de Saint-Malo, de Dahouët, d'Erquy, de Saint-Briac, de Cancale, des marins s'engagent pour de longues campagnes dans les mers froides. À la fin du XVII^e siècle, Saint-Malo compte une centaine de bateaux de 130 à 140 tonneaux dédiés à la pêche morutière. De son côté, Nantes entretient une cinquantaine de morutiers de 90 tonneaux en moyenne. On constate alors l'amorce d'un premier commerce triangulaire. La morue verte et la morue salée sont exportées vers les marchés du littoral méditerranéen. Le poisson réparti dans les ports méridionaux, les cales sont rechargées de produits exotiques (épices, alun, fruits,

histoire

Brève histoire de la navigation des origines à nos jours, vue de l'Armor

soieries et divers ustensiles) avant de faire route vers les côtes septentrionales de la Bretagne.

La rentabilité de ce périple triangulaire n'échappe pas aux pêcheurs des pays voisins. Très vite les terre-neuvas ne tarderont pas à être rejoints dans leurs activités par les Basques, les Portugais, les Espagnols et les Anglais. Voyageant en 1578 dans ces eaux froides, l'Anglais Anthony Parkhurst dénombre au moins 350 bateaux français parmi lesquels plus de 150 sont identifiés comme bretons.

La République malouine

Lorsque le duc de Mercœur informe de sa volonté d'ouvrir la province et les villes au roi Henri IV, les Malouins décident de prendre le contrôle de la cité. Dans une violente attaque, menée la nuit du 11 au 12 mars 1590, les insurgés s'emparent du château. Devenue maître des lieux, la population met en place un procureur-syndic entouré de ses douze conseillers. Ce Conseil de gouvernance se déclare immédiatement comme une République indépendante. A partir de cette déclaration, ayant fait sécession avec la France, Saint-Malo prend son avenir en mains. Grâce à son dynamisme commercial, la République malouine apparaît comme une enclave florissante dans un environnement affecté par un climat politique délétère.

Lorsque, le 25 juillet 1593, Henri IV se convertit au catholicisme, le Conseil de la ville envoie une délégation au roi afin d'engager des accommodements. Ayant obtenu satisfaction sur la plupart de ses revendications, le 4 octobre 1594, le Conseil malouin signe l'Édit de reddition. C'est ainsi que prend fin la République malouine.

La Compagnie des Indes orientales

En 1661, Louis XIV charge son ministre Colbert de restaurer la puissance navale du royaume. Le pays a pour volonté de concurrencer les nations maritimes voisines. Face à ses rivaux, présents sur tous les océans, contrôlant un lucratif commerce ainsi que des territoires à l'avenir prometteur, le grand roi Soleil ne peut accepter une telle suprématie. Leurs velléités de s'implanter durablement en Amérique du sud apparaît comme un camouflet inacceptable.

Fondée en 1664, la Compagnie des Indes orientales fixe son port d'attache en Bretagne sud, à Port-Louis. Des dépôts, des zones de stockage, des ateliers divers se construisent. Une nouvelle ville naît de cette décision : Lorient.

Les premiers pas de cette grande compagnie apparaissent bien difficiles, on fait alors appel aux Messieurs de Saint-Malo pour sauver le négoce du royaume. De grands noms apparaissent, comme Noël Danycan de l'Epine qui



reprënd les routes vers l'Amérique du sud et engage des relations soutenues avec le Pérou. Il crée la Compagnie des mers du sud. François Mahé de la Bourdonnais s'embarque à 19 ans comme lieutenant pour le compte de la Compagnie et se distingue sur la route des Indes. En 1746, avec une escadre de 9 vaisseaux, il défait les Anglais commandés par Peyton devant le comptoir hollandais de Négapatam (Inde). Dès lors, la France prend position sur les grands axes maritimes.

Il faut cependant admettre que cette première compagnie maritime reste très en retrait par rapport aux armements étrangers. Entre 1662 et 1700, les grands vaisseaux en partance de Lorient sont peu nombreux. En 1662, ils sont seulement deux à quitter les quais ; au cours de 1670, trois appareillent ; l'année 1671, on atteint le chiffre de quatre ; en 1679, un seul est au départ. Entre 1682 et 1683, on compte de un à deux départs annuels. Dans la période de 1680 à 1688, chaque année, de un à quatre vaisseaux partis des Indes ou des Amériques embouquent la passe de Port-Louis. Les hommes embarqués pour ces expéditions océaniques s'engagent pour un voyage de seize à vingt-deux mois.

Bien qu'ayant été redressée, la première Compagnie des Indes n'arrive pas à concurrencer ses homologues hollandais et anglais. En 1719, constatant un manque de dynamisme le Régent Philippe d'Orléans prend la décision de la céder à un Ecossais, John Law. Un nouveau directeur, Rigby, en prend les rênes. Il fait armer alors une quarantaine de bateaux entre 1719 et 1720. A partir de ce moment, ce sont une vingtaine de grosses unités qui appareillent chaque année du port de Lorient. Parallèlement, alléchés par l'espoir de bénéfices substantiels, les Messieurs de Saint-Malo arment trois navires pour rapporter du café de la région d'El-Mukha au Yémen.

Puis vient le temps des grandes explorations maritimes. Cartographes, géographes, botanistes, et autres érudits s'embarquent à la découverte des Océans.

Suivant l'exemple du navigateur néerlandais Abel Tasman visitant la Tasmanie, la Nouvelle-Zélande, les îles Tonga et Fidji (1642-1643), et de James Cook (1728-1779) un des plus grands navigateurs anglais bourlinguant sur de nombreuses mers du globe, les marins du royaume sillonnent les grands océans.

1681-1682 : parti de Québec, le Rouennais René Robert Cavalier de la Salle descend le Mississipi jusqu'à son embouchure.

1715 : le 20 septembre de cette année, le capitaine malouin, Guillaume Dufresne d'Arsel prend possession au nom de la France d'un îlot situé au milieu de l'océan Indien

1738 : deux frégates, *l'Aigle* et *la Marie*, quittent Brest sous le commandement de Bouvet de Lozier pour descendre vers les terres australes. Originaire de Pleudihen (petite bourgade proche de Saint-Malo)

1767 : Grand explorateur de l'océan Pacifique, Jean François Marie de

histoire

Brève histoire de la navigation des origines à nos jours, vue de l'Armor

Surville, natif de Port-Louis en 1717, visite la Nouvelle-Zélande et la Nouvelle-Hollande (Australie).

1766-1782 : Louis Antoine de Bougainville entreprend un voyage d'études scientifiques autour du monde.

1772 : le Malouin Joseph Marion du Fresnes débarque sur l'archipel Crozet au sud-ouest de l'océan Indien.

1772 : Yves Joseph de Kerguelen de Trémarec, après une série de belles expéditions entreprises au début de sa carrière maritime, s'engage à nouveau vers les mers du sud. Parvenu vers les terres australes, sans avoir jamais débarqué sur les lieux, il reconnaît un archipel constitué d'îles inhabitées, déjà signalées comme les îles de la Désolation. Son nom leur étant associé, elles seront cartographiées par la suite comme les îles Kerguelen.

Parmi les corsaires bretons, l'un des plus célèbres est assurément René Duguay-Trouin. Né à Saint-Malo en 1673. Après avoir commandé le *Danycan*, l'*Hermine*, la *Diligente* comme corsaire du roi, il prend la tête d'une escadre de 15 navires pour mener un raid contre les Portugais installés à Rio-de-Janeiro au Brésil. La prise de cette ville aura un retentissement considérable.

Faisant suite à une belle expérience maritime, en 1735, le malouin Mahé de la Bourdonnais est nommé Gouverneur des Îles de France et de Bourbon. Il crée Port-Louis, capitale de l'île Maurice.

En 1736, Jazier de la Garde (neveu de Duguay-Trouin) débarque à El-Mukha au Yémen afin de contrôler le commerce du café, pour lequel l'Imam veut changer les règles en augmentant les taxes.

Toutes ces navigations de découvertes et de conquêtes territoriales engendrent la création de colonies. Afin d'exploiter et de rentabiliser ces nouveaux territoires, des navettes s'organisent entre les ports d'origine et les comptoirs nouvellement implantés. C'est tout un système d'approvisionnement qui se met en place.

Pour satisfaire aux besoins de main-d'œuvre et mettre fin à certaines pratiques de l'esclavagisme clandestin des premiers temps, Colbert fait établir le Code Noir. L'Edit royal de mars 1685 signé de Louis XIV autorise le déplacement d'hommes et de femmes selon des conditions qui ne cesseront d'évoluer.

On voit alors se développer trois secteurs de ce commerce :

- la traite orientale : elle s'organise entre les côtes est de l'Afrique, l'Inde et Madagascar ;
- la traite occidentale : pratiquée par de nombreux pays (Portugal, Grande Bretagne, Provinces Unies, Espagne, Danemark, Amérique du nord et France), a été la plus importante ;
- la traite intra-africaine ou interne. Moins connue, cette pratique entre Africains consiste à vendre hommes femmes et enfants à des colons ou des comptoirs français installés sur les pays.



En 1670, la *Françoise*, commandée par Jean Avice quitte Saint-Malo pour un premier voyage à la traite vers les côtes de Gambie (Guinée). Si ce port apparaît très actif, il sera vite supplanté par l'engagement des armateurs de Nantes et Bordeaux.

XIX^e et XX^e siècles, la fin d'une épopée

Dans une France rendue exsangue par la Révolution et les guerres napoléoniennes, le pays doit affronter des situations économiques désastreuses. Dans les premières décennies de cette séquence, le cabotage et le commerce au large ayant considérablement réduit leurs activités, de nombreux marins se retrouvent sans ressources.

Au milieu du XIX^e siècle, le déclin de l'exploitation minière et la production des forges bretonnes n'arrivent plus à assurer un apport régulier au transport maritime. L'industrie toilière, qui avait réussi à se maintenir, doit faire face aux nouvelles et nombreuses manufactures implantées dans le nord du pays. Toutes ces mutations mettent en grande difficulté le commerce du cabotage. À cela vient s'ajouter le chemin de fer, dont la progression du réseau révolutionne le transport terrestre des denrées et matériaux. Livré à lui-même, le monde de la mer est à la peine.



DR

La course au profit pousse les armateurs dans la recherche de navires rapides et de gros tonnage. C'est alors qu'apparaissent les grands clipper à trois, quatre et cinq mâts. Conçus avec pour priorité la vitesse, ces voiliers traversent les océans en des temps très réduits. Le *Sovereign of the Sea* pouvait atteindre

Brève histoire de la navigation des origines à nos jours, vue de l'Armor

histoire

Histoire

la vitesse de 22 nœuds en 1854. L'année suivante, lors de sa traversée Melbourne/Liverpool, le *Lighthouse* couvre une distance de 350 milles en 48 heures avec une moyenne soutenue entre 18 ou 19 nœuds.

Les ultimes trafics de cabotage marchand arrivent à perdurer jusqu'au début de la seconde Guerre mondiale. Pour satisfaire au besoin du transport routier et à la démocratisation de la voiture, on verra encore dans les années 1960 quelques petits pétroliers et autres navires venir approvisionner des aires de stockage disséminées le long des côtes et dans les rias. Qualifiés d'écraseurs de crabes (*frikerien Kranked*), ces derniers ne résisteront pas à la prolifération des camions-cargos sillonnant les autoroutes d'Europe. Ils disparaîtront dans les années 1970-1975.

Comment comprendre ce terrible déclin ?

Placée au cœur des grandes nations maritimes de l'Europe occidentale, La France bénéficie d'une situation géographique ouverte sur la mer. Longtemps portés par le dynamisme du commerce transatlantique, les grands ports ont largement démontré leurs aptitudes à la gestion des flux et des capitaux. En servant la nation autant que la région, la flotte bretonne a été un puissant atout économique. Par quelles volontés a-t-on laissé Rotterdam, Anvers, Gênes s'imposer comme les seules places internationales ? Hormis Brest, Lorient et Toulon où la Royale maintient une réelle activité, le Pays s'est fermé aux acteurs marchands. Ce déclin, amorcé en 1719 par la décision du Régent Philippe d'Orléans de céder la Compagnie des Indes à un Écossais Law, s'est accentué au fil des gouvernances successives.

Reste, encore pour quelques temps, le souvenir des anciens, installés sur un banc face à la mer, chaque jour ils refaisaient leurs voyages. Bourlinguant de l'Arctique à l'Antarctique, du Pacifique à l'océan Indien, certains avaient franchi tous les caps. On les surnommait les *Albatros*. Les *Malamoks*, sillonnant tous les océans, avaient doublé le Horn et le Bonne-Espérance. Parmi eux, quelques-uns portaient à l'oreille gauche cet anneau d'or qui les distinguait des autres marins. Leur vie ne se comptait pas en années. Dans leur langage codé, ils l'évoquaient en nombre de campagnes. N'ignorant pas les stèles ou les murs des périls en mer, ceux-là ne feraient pas *leur trou dans l'eau*.



L'Institut Français de la Mer

sur ifmer.org

