

cachait pas qu'il avait fait la guerre, mais il avouait que, s'il ne cultivait pas les tulipes, il dressait des généalogies.

A. BOURDEAUT.

Paul JEULIN. — *L'évolution du port de Nantes. Organisation et trafic depuis les origines*. Paris, Presses universitaires de France, 1929, in-8° de 516 pages.

L'évolution du port de Nantes n'avait été, jusqu'à présent, le sujet d'aucun ouvrage. Plusieurs monographies, excellentes ou honorables, en décrivaient divers aspects. Restait à composer l'ensemble. M. Jeulin s'y est appliqué dans une thèse que la Faculté de droit de Paris a couronnée

Il s'y est appliqué avec patience, avec méthode, et aussi avec succès, puisqu'il nous livre sur tous les points des renseignements nombreux et précis⁽¹⁾. Est-ce bien une courbe d'évolution qu'il trace ? Nous dirons plus exactement qu'il a dressé un très utile catalogue : deux cents paragraphes, dont tel comporte treize subdivisions, et qui sont autant de notices sur chaque rouage administratif, groupement commercial, colonie étrangère, voie d'accès, édifice, taxe, matière importée ou exportée, pays trafiquant, au cours de chacune des quatre périodes envisagées. Dans ces cadres, raisonnablement compris, rigides et alvéolés, les chiffres, dates et faits sont aboutés sans grand artifice, nous allions dire logés sans arrimage. Comme les conclusions ne font que les résumer, en peu de mots et dans le style des rapports de mer, la coordination des idées générales est discrètement confiée au lecteur⁽²⁾. Usons de ce privilège. La matière est assez riche pour que nous soyons assuré de n'y point perdre notre peine.

*
**

(1) Il serait injuste de l'accuser d'être incomplet. Chacun des principaux sujets qu'il touche exigerait un volume, et il lui a fallu beaucoup omettre. Lui-même avoue très simplement ses lacunes, et la comparaison de sa thèse avec la plupart des ouvrages du même genre ferait mieux ressortir le mérite de sa modestie.

(2) Il ne faudrait pas exagérer notre grief. D'abord, il ne vise que les conclusions : l'ensemble de l'ouvrage comportait des données précises, non des généralités où l'auteur met toujours un peu du sien. Puis, nous avons écrit coordination, plutôt que découverte des idées générales, car il arrive souvent à M. Jeulin de noter au passage les effets et les causes : nous n'aurons qu'à mettre en relief ces incidentes.

Nantes doit sa fortune d'abord à sa position naturelle. Placée vers l'embouchure d'un grand fleuve qui traverse de riches régions industrielles et agricoles⁽³⁾, en un point où de nombreux îlots, permettant le passage de l'une à l'autre rive, soudent deux zones littorales⁽⁴⁾, à mi-chemin entre l'Espagne et l'Angleterre⁽⁵⁾, face à l'Amérique⁽⁶⁾, son port offre une issue aux produits de la France occidentale, un relai au cabotage de l'Atlantique, un entrepôt à tous les pays. On ne saurait souhaiter meilleures conditions géographiques.

Comment les hommes en ont usé : c'est toute l'histoire de l'organisation administrative de la ville, de l'aménagement du fleuve et du port, de la construction des routes, de l'activité des régions et nations clientes. Dans cette histoire, M. Jeulin distingue quatre périodes, dont les termes sont : la réunion de la Bretagne à la France (1491), la Révolution, la naissance de Saint-Nazaire (1857) et l'année 1929⁽⁷⁾. Nous apercevons plutôt, en tenant compte de la zone des relations économiques, trois périodes que l'on pourrait appeler occidentale, européenne et mondiale.

La première va jusqu'au xiv^e siècle. Elle est fort mal connue et M. Jeulin se borne à résumer ce qu'en ont dit quelques auteurs modernes.

Créer des routes pour unir Nantes à Vannes, Rennes, Angers, Poitiers et, par des ramifications et croisements, à toute la Gaule : ce fut l'affaire des Romains. Pendant un millénaire, rien ne fut ajouté à ce réseau, que l'on entretint mal. En revanche, quelques travaux améliorèrent le port de

(3) A 58 kilomètres de la mer. — La Loire a une longueur de 980 kilomètres. Ses affluents (trop rarement navigables) et les canaux qui la desservent ont plus d'importance encore. Les régions tributaires de ces diverses eaux forment à peu près le quart de la France.

(4) La Loire se divise à Nantes en trois bras principaux, dont la faible largeur permet plus facilement que partout ailleurs d'établir des bacs et des ponts. Pour aller de Bretagne dans le Sud-Ouest de la France, la route la plus courte passe par Nantes.

(5) A distance sensiblement égale des minerais de la Biscaye et des charbons gallois.

(6) New-York est à 3.093 milles, Rio à 4.883.

(7) La réunion de la Bretagne à la France, très importante sans doute, ne modifia point profondément les relations de Nantes avec l'étranger. D'autre part, les premiers renseignements précis et constants que nous possédions sont du xiv^e siècle : Un chapitre des origines qui dépasse cette limite juxtapose à des lueurs intermittentes répandues sur un millénaire deux siècles plus régulièrement éclairés, et contraint pour chaque sujet à bondir de César à Charlemagne et de Charlemagne à Jean V.

Nantes : canal, barrages et chaussées dûs à l'initiative de saint Félix ; sous Charles le Chauve, le premier pont de bois ; le détournement de l'Erdre au XIII^e siècle.

Tout cela ne fit point un port de grand tonnage. A l'époque romaine, Nantes envoya peut-être à l'Italie du blé indigène, de l'étain de Vilaine et des Cassitérides, et reçut quelques chargements de vin. Le sel des marais de Bourgneuf et, à partir du VII^e siècle, de Guérande, alimenta le trafic fluvial. Du VIII^e au XI^e siècle, les incursions normandes et le désordre politique paralysèrent les échanges. Ils reprirent au XIII^e siècle, s'étendirent à l'Espagne et à l'Angleterre (par l'intermédiaire, surtout, de l'île de Ré) : c'est le début du cabotage international, le prélude de la période que nous avons appelée européenne.

Cette période commence vraiment avec les conventions internationales du XIV^e et surtout du XV^e siècle — alliances, traités de commerce, sauvegardes — passées par les ducs de Bretagne avec l'Angleterre, la Castille et le Léon, le duc de Bourgogne, la Hanse, les pays scandinaves, la Savoie, la Papauté même. L'isolement de Nantes a cessé à cause de la place que lui fait dans le duché, puis dans l'économie du continent, son suzerain.

En même temps apparaissait une autre solidarité, celle de tous les usagers du fleuve qui, groupés dans la Communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire, entreprenaient la lutte contre les obstacles naturels ou fiscaux qui gênaient la navigation ⁽⁸⁾.

Enfin, la réunion de la Bretagne à la France fit du port de Nantes, bien que la Bretagne gardât son autonomie douanière et que l'action du Parlement et des Etats fût très sensible ⁽⁹⁾, le débouché d'une grande nation dont il suivit désormais les vicissitudes. Il souffrit de la Ligue et des guerres, de l'établissement de nouvelles charges, de l'édit de Fontainebleau. Mais il bénéficia de l'unification de la souveraineté sur tout le parcours de la Loire, de la protection des tarifs et de celle des galères, de la sollicitude des intendants.

(8) La Communauté est mentionnée pour la première fois dans un acte de 1347. Elle avait son siège à Orléans, et divisa le cours du fleuve en une vingtaine de cantonnements. Dans chaque port, il y avait une corporation : seuls, les commerçants pouvaient être membres actifs.

(9) M. Jeulin montre l'appui moral et financier que prêtèrent les Etats. Il accuse le Parlement de mauvais vouloir, en plusieurs circonstances. La politique de ces deux corps vis-à-vis de Nantes mériterait un examen attentif.

Ce fut une période d'organisation locale et de centralisation, c'est-à-dire de conflits incessants. Le pouvoir royal lui-même accorda des institutions qui devaient permettre à la ville de défendre ses intérêts : la Mairie (1559) et le Consulat (1564). La ville eut désormais un rôle très actif dans l'outillage et la police du port. Elle construisit au xvi^e siècle les premiers quais, au xvii^e refit celui de la Fosse et créa une Bourse. Quant au Consulat, composé d'un juge-consul et de deux, puis quatre consuls élus par cinquante notables, il fit à la fois fonction de chambre de commerce et de tribunal, concurrent à ce double titre de l'Amirauté, depuis 1691, et au titre judiciaire, du Présidial et du Siège de police. Avec le pouvoir central, les relations ne furent pas toujours d'une cordialité parfaite : les querelles d'argent remplirent la fin du xvi^e siècle et les sujets de froissement ne manquèrent point au xvii^e. L'importance de ces mésententes n'a point été assez clairement reconnue par M. Jeulin : elles témoignent de l'esprit d'indépendance, d'isolement, qui est apparu à bien des observateurs comme l'un des traits caractéristiques du port de Nantes dans le passé⁽¹⁰⁾ et que Colbert ne réussit point à rectifier⁽¹¹⁾.

Pendant que grandissent pouvoir central et pouvoirs locaux, les deux forces rivales établies sur tout le parcours du fleuve et dont l'action a été si bien ressentie à l'embouchure, péagers et marchands fréquentants, parviennent à leur apogée puis s'acheminent vers leur déclin.

Entre les limites de l'Anjou et Nantes, c'est-à-dire sur un parcours de cinquante kilomètres environ, il y avait au xvi^e siècle plus de trente péages. Tous les riverains de quelque importance en avaient établi, sans songer à la contrepartie : à désensabler le lit adjacent. Contre ces abus, la Communauté des marchands lutta sans trêve et elle obtint une série d'arrêts et d'édits qui en supprimèrent un grand nombre.

Par malheur, elle aussi avait une caisse alimentée par le droit de *boëte* qu'elle prélevait sur les cargaisons de ses membres. Les Nantais, qui fournissaient un tiers du produit

(10) P. DE ROUSIERS y insiste dans l'ouvrage *Les grands ports de France*, 1909, que M. Jeulin n'a pas utilisé, dont on peut contester les cadres, mais qui est plein d'observations pénétrantes et de renseignements.

(11) La politique douanière de l'Ancien Régime et ses conséquences pour la vie du Port de Nantes sont trop sommairement exposées. On eût aimé quelques détails sur l'effet des fameux tarifs de 1664 et 1667.

global, se plaignaient d'être rebutés et, comme il fallait s'y attendre, de financer les curages faits entre Briare et Nevers. Il y eut des conflits et finalement un arrêt du Conseil (1700) qui, à la demande des Etats, dégagea les Nantais de l'obligation de payer le droit de *boète*, en somme de tout lien avec la Communauté. Cette puissante compagnie souffrit davantage encore de la jalousie du pouvoir royal. Elle subit la dépossession graduelle de toutes ses attributions par les officiers royaux⁽¹²⁾, et finit par n'être plus qu'un comité consultatif près de l'intendant d'Orléans, depuis longtemps chargé de contrôler ses deniers, dont Colbert le rendit maître⁽¹³⁾.

Telles sont les puissances auxquelles Nantes fut soumise ou échappa entre le règne de Jean IV et celui de Louis XV. Il en est une, cependant, que nous avons omise et c'est la plus agissante : celle des étrangers. Pendant toute notre période, une très grande part des affaires est entre leurs mains.

L'Espagne, d'abord, l'emporta. Une colonie nombreuse d'Espagnols s'installa au xv^e siècle près des cales, avec son consul et sa Bourse. A la suite de vexations, elle se transporta vers 1490 à La Rochelle. On la rappela au début du xvi^e, elle revint pour tout envahir : les postes lucratifs, les fonctions publiques et jusqu'aux domaines ruraux. Entre les cités de Nantes et de Bilbao fut scellée, sous François I^{er} (?), une alliance qui se traduisit par la *Contractation* : commerçants nantais et bilbains affiliés jouissaient d'avantages sensibles quant au fret et quant aux droits. Si nous entendons bien les renseignements amassés par M. Jeulin pour le xiv^e, le xv^e et le xvi^e siècles, l'une des principales fonctions de Nantes, en ces temps-là, fut de servir d'intermédiaire entre l'Espagne et le Septentrion. Fer, chevaux, cuirs, vins, laine, fruits ne font guère que traverser le port, venant de la Péninsule à destination de l'Angleterre, de l'Irlande et des Pays-Bas.

Dès le début du xvii^e siècle, les Hollandais prirent le pas sur les Espagnols grâce à la pacification religieuse et à la

(12) En 1583, la surveillance de toutes les rivières est confiée au Maître des eaux et forêts; en 1584 est créé un intendant des Turcies et levées de la Loire (hors de Bretagne); en 1599, le Grand Voyer de France; en 1682, Colbert charge les architectes des bâtiments du Roi de la visite, puis du balisage de la Loire entre Roanne et Nantes. Le mouvement s'acheva au xviii^e siècle.

(13) Depuis 1504, le bailli d'Orléans contrôlait les finances. La Communauté vécut jusqu'en 1772, de plus en plus affaiblie.

faveur du Parlement de Bretagne. Merveilleusement organisés, avares et de conscience souple, ils finirent par s'emparer de tout le commerce. Leur force, menacée vers le milieu du siècle, redoubla dans sa seconde moitié, grâce à l'appui, on pourrait dire : à la complicité des indigènes. La guerre de Hollande et l'édit de Fontainebleau l'atteignirent profondément, mettant un terme à cette primauté maritime des Pays-Bas, dont M. Jeulin, trop enfermé dans sa ville, n'a point assez clairement montré que toute la France la subit ⁽¹⁴⁾.

Tous les pays européens étaient représentés à Nantes par une colonie et tous recevaient de la Loire quelques cargaisons. Outre le courant espagnol que nous avons signalé, il en est d'autres qui, à vrai dire, s'entremêlent. En première ligne, les caboteurs apportent de Bourgneuf et de Guérande du sel pour la France ⁽¹⁵⁾ et les pays du nord. Les vins de l'ouest sont exportés en Flandre ou en Espagne ⁽¹⁶⁾. Avec les textiles et les céréales, ce sont les principales sorties. Malheureusement les statistiques sont déplorablement fragmentaires et ne permettent aucune observation générale.

*
* *

Les sources de l'histoire nantaise, auxquelles M. Jeulin aurait dû consacrer un chapitre, ne sont abondantes qu'à partir de la fin du XVII^e siècle : les mémoires des intendants ⁽¹⁷⁾ et, depuis 1714, des statistiques conservées aux archives de la Chambre de commerce, et qui ne sont pas sans lacunes, offrent des renseignements précis. A ce moment s'ouvrit l'ère que nous appelons du commerce mondial, où l'on doit distinguer l'ancien régime, la période de 1789 à 1885, l'époque contemporaine.

Désormais Nantes va commercer avec toutes les parties du monde. Cet élargissement du trafic fut la conséquence, un peu

(14) Il ne faut pas oublier qu'en 1671, la flotte de haute mer des Hollandais comprenait 3.500 navires, jaugeant 560.000 tonnes. La flotte française comptait 80.000 tonnes. Cf. P. CHARLIAT, *Trois siècles d'économie maritime française*, 1931, p. 35 et suiv.

(15) Environ 20.000 tonnes font ce trajet chaque année au XVI^e siècle, 10.000 au XVII^e, par suite de l'établissement de la gabelle et des envois faits à l'étranger.

(16) 8.000 tonneaux, soit 32.000 barriques à la fin du XVII^e siècle.

(17) Celui de Béchameil de Nointel, en 1698, est le premier exposé précis du commerce de Nantes.

tardive, de la découverte de terres nouvelles et du perfectionnement des navires (dont beaucoup ont été construits à Nantes même⁽¹⁸⁾). Il fut surtout la conséquence de l'organisation des compagnies. Déjà Richelieu avait fondé sans résultat deux compagnies pour l'exploitation des contrées lointaines. La première réussite fut celle de la Société de la Bourse commune qui, de 1654 à 1664, organisa des voyages à Madagascar. Mais le siècle de la grande navigation nantaise fut le XVIII^e. Activement mêlée aux opérations de toutes les grandes compagnies, Nantes devint l'un des entrepôts des Indes et la « ville du bois d'ébène ». Ses relations se développent avec la Guinée et cinquante à cent bâtiments vont exclusivement aux îles françaises de l'Amérique : Saint-Domingue, la Martinique, la Guadeloupe, Cayenne. Encore qu'il ne faille accepter qu'avec les réserves par lui-même exprimées les statistiques réunies par M. Jeulin⁽¹⁹⁾, il y a lieu de penser que le progrès des entrées et des sorties fut à peu près constant de 1714 à 1790, sauf une dépression vers 1780. Le total est : 26 millions de livres tournois en 1729, 39 en 1743, 48 en 1770, 64 en 1777, 100 en 1790. Les entrées l'emportent souvent sur les sorties, mais elles se composent surtout de produits coloniaux⁽²⁰⁾ acquis dans de bonnes conditions et qui augmentent la fortune des armateurs. Le tonnage global varie de 70 à 100.000 tonnes jusqu'en 1743, de 100 à 150.000 après cette date. En 1789, Nantes était le troisième port français, venant après Marseille et Rouen. Sa place avait varié au cours du siècle⁽²¹⁾.

L'aspect du marché est tout nouveau. Moins de sel à cause

(18) Les chantiers nantais sont en pleine activité au XVI^e siècle. On y construit des navires de guerre, des voiliers de 50 à 400 tonnes.

(19) « Chiffres résultant parfois de nombreuses additions », écrit-il, p. 224. Il aurait été bon de préciser davantage : un chapitre sur les sources s'imposait. Quelles données fournissent-elles ? Comment les interpréter ? Quelles ont été les variations de la livre tournoi ?

(20) Voici quelques chiffres en milliers de livres tournois :

	ENTRÉES			SORTIES		
	Etranger	Colonies	Total	Etranger	Colonies	Total
1729	2.400	7.400	9.800	9.250	7.550	16.800
1736	4.300	7.700	12.000	18.700	4.800	23.500
1752	6.950	16.500	23.450	11.150	6.700	17.850
1770	13.000	17.700	30.700	11.700	7.900	19.600
1777	10.000	24.300	34.300	17.300	5.450	22.750

(21) Vers 1753, d'après M. Jeulin, elle aurait été, quant au tonnage, la première. Et aussi pour le nombre des navires : en 1704, la flotte nantaise comprenait 1.332 navires, jaugeant environ 100.000 tonneaux ; en 1721, plus de 2.000.

de la concurrence portugaise, presque plus d'étain, mais des stocks de charbon anglais, des matériaux de construction qu'expédient l'Anjou, le Poitou, la Touraine, des toiles et des cordages bretons, des salaisons d'Irlande : une grande partie de ces objets avait pour destination l'Amérique. En échange, les colonies fournissaient les sucres, le café, l'indigo, le coton, les bois exotiques, les poivres et épices, le cacao, le tabac, les thés, le rocou et le gingembre. Enfin, au cours de leur voyage, les navires nantais se chargeaient d'une marchandise moins montrable aux chrétiens de la Fosse⁽²²⁾ : les nègres.

Le sucre et les nègres surtout firent la fortune de Nantes⁽²³⁾. Les premières raffineries furent installées vers 1670. On importa jusqu'à 27.000 tonnes, on en exporta jusqu'à 10.000, dont les 2/5^e pour la Hollande. A quoi il faut ajouter le sirop de mélasse et le tafia. Quant à la traite des noirs, les Nantais l'inaugurèrent en 1691 à la Martinique. Au XVIII^e siècle, ils prenaient leurs sujets en Guinée pour les revendre en Amérique, au nombre de 1.400 à 7.000 chaque année. Le navire qui les transportait était au départ chargé de marchandises nécessaires à leur achat, au retour, de marchandises achetées avec le prix de vente, beaucoup plus précieuses : le revenu de ces entreprises allait jusqu'à 180 %.

Il ne tombait plus en des mains étrangères. Nantes était devenue une ville presque complètement française, les colonies qui l'habitaient ayant beaucoup perdu de leur importance. Ses armateurs vivaient sans pénurie dans des hôtels neufs, alignés suivant les plans de Lafond. Des quais, des avenues, des édifices publics étaient construits de leurs deniers, s'écroulaient piteusement, se relevaient avec faste.

Survinrent la Révolution, puis la guerre. Si la Constituante vota quelques mesures favorables au commerce nantais, la Convention le frappa durement par ses prohibitions, ses réquisitions et surtout en abolissant l'esclavage aux colonies. Les guerres maritimes, la chouannerie, les noyades, achevèrent de le ruiner. Le premier consul rétablit l'esclavage, la traite et aussi une paix provisoire. Mais le protectionnisme impérial, le blocus ramenèrent le marasme. Et depuis un siècle surtout,

(22) Il y avait, cependant, à Nantes, quelques centaines de serviteurs noirs chez les armateurs de la Fosse.

(23) Cf. Gaston MARTIN, *L'ère des négriers*, Paris, 1931.

malgré l'effort des ingénieurs, le lit de la Loire s'ensablait, s'envasait ⁽²⁴⁾.

Les gouvernements, toutefois, donnèrent leur concours à la réparation des désastres dont la politique était en si grande partie responsable. En 1805, Napoléon ordonnait le percement du canal de Nantes à Brest, que la Monarchie de juillet acheva (1842), en même temps que les canaux du Berri et du Nivernais. En 1845 furent votés la construction du chemin de fer de Nantes à Tours (terminé en 1851) et l'établissement d'un bassin à flot à Saint-Nazaire (inauguré en 1857). Événements considérables, que M. Jeulin se borne à mentionner. « Remarquons en passant que [cette dernière décision] était excellente, car elle devait avoir par la suite des conséquences économiques heureuses et non pas préjudiciables à Nantes, comme on l'affirme trop souvent. » Le chapitre des relations entre les deux ports tient dans cette incidente : on le jugera un peu bref ⁽²⁵⁾, et nous nous permettrons d'en proposer ailleurs le sommaire ⁽²⁶⁾.

Depuis 1803, un organe permanent pourvut aux intérêts de la place : la Chambre de commerce, chargée de « surveiller l'exécution des travaux publics » relatifs au port. Elle s'occupa très activement des dragages et autres opérations, en amont et en aval, et fut en quelques circonstances aidée par la Ville et le Conseil général. Il était d'autant plus urgent de mener à bien ces besognes que la Loire comblait son lit ⁽²⁷⁾ au moment où s'accomplit une révolution que M. Jeulin ne signale pas avec une suffisante vigueur : la substitution aux frégates et flûtes de 800 tonnes à peine, et qui, déjà râclaient le fond, de grands vaisseaux jaugeant plusieurs milliers de tonnes ; l'apparition des vapeurs ; la création des lignes maritimes par des compagnies qui rivalisent pour le pittoresque des dénominations, la rapidité des voyages et la modicité des prix ⁽²⁸⁾.

(24) La vase a beaucoup plus d'importance que le sable dans la Loire maritime, où on évalue à 660.000 mètres cubes ses dépôts annuels. Au XVIII^e siècle, les ingénieurs firent de grands devis et travaux. Ceux de Magin, surtout, sont célèbres par leur ampleur et la cabale qu'ils soulevèrent. A partir de 1770, on n'entreprit plus rien.

(25) Faute de statistiques publiées entre 1856 et 1865, on ne peut voir les répercussions immédiates de l'ouverture du nouveau bassin.

(26) Dans les *Annales d'histoire économique et sociale*.

(27) Les navires de fort tonnage devaient s'arrêter à Paimbeuf. Ce dernier port eût mérité quelque attention.

(28) En 1837, fut établie la première ligne Nantes-Bordeaux. Le trajet coûte de 5 francs à 17 francs 50, selon la classe.

Une autre transformation, que M. Jeulin n'a point relevée, devait, presque au même moment, inquiéter les Nantais : la concurrence heureuse faite au sucre colonial par le sucre de betterave. Paris disputait à Nantes le marché sucrier. Quand la guerre de Sécession eut arrêté pour toujours le trafic du bois d'ébène, les deux sources *anciennes* de la fortune nantaise furent taries ⁽²⁹⁾.

Quels furent les résultats de ces événements, de cette activité bienfaisante ou malfaisante des hommes ? Les statistiques du XIX^e siècle, qui furent longtemps aussi imprécises que celles de l'Ancien régime ⁽³⁰⁾, ne permettent pas de les apprécier minutieusement. On en peut tirer, cependant, quelques conclusions fermes.

Lentement progressif jusqu'au milieu du siècle, puis stabilisé sous le Second Empire, le tonnage décroît sensiblement entre 1865 et 1885 ⁽³¹⁾. Les importations dépassent presque toujours, et de beaucoup, les exportations. Enfin, dans la carte des marchandises, un nouveau bouleversement s'est accompli : on y retrouve presque tous les produits coloniaux et dans le même ordre qu'au XVIII^e siècle, mais les produits européens l'emportent sur ceux de l'Amérique, les produits industriels sur les produits agricoles, et la houille a le premier rang, avec une progression remarquable, à partir de 1830 ⁽³²⁾, ce qui fait de l'Angleterre la principale nation cliente.

L'année 1886 marque le point de départ d'un relèvement du port de Nantes qui, à partir de 1896 et jusqu'en 1916, ne cessera de se mieux accuser. Le tonnage global à ces trois dates est, en chiffres ronds : 178.000, 477.000 et 2.600.000 tonnes ⁽³³⁾. Après la guerre, il y eut une chute brusque et facile à expliquer aux environs de 650.000 tonnes ; mais, depuis 1921, la progression a repris. En 1928, on dépassait 2.500.000 tonnes.

Quelles sont les causes de cet heureux mouvement ? D'abord, la sollicitude des pouvoirs publics, qui permit de grands tra-

(29) P. DE ROUSIERS, *op. cit.*, p. 131 et suiv.

(30) Elles ne sont devenues à peu près régulières et sûres que depuis un demi-siècle. Depuis 1893, les totaux se rapportent au ressort entier de la Chambre de Commerce.

(31) Il dépasse régulièrement 200.000 tonnes à partir de 1825, 300.000 entre 1833 et 1847, 400.000 de 1848 à 1856 au moins. En 1865, il est encore de 435.000 tonnes, il descend à partir de cette année-là jusqu'en 1885, où il tombe à 164.000 tonnes. Nantes est alors au douzième rang dans la liste des ports français.

(32) Un millier de tonnes en 1830, 100.000 en 1855.

(33) La guerre a fortement stimulé le commerce nantais en 1915 et 1916.

vaux, dont plusieurs furent utiles et bien conduits ⁽³⁴⁾; puis, l'activité de la Chambre de commerce, devenue puissante et qui perfectionna l'outillage ⁽³⁵⁾, avec le concours du Conseil général et de la Ville; enfin, les traités de commerce, la revision des tarifs douaniers.

L'importation dépasse toujours très sensiblement l'exportation et les colonies n'ont plus qu'un rang secondaire : leurs céréales, leurs sucres, leur riz, leurs oléagineux sont loin d'avoir le même poids que les céréales, les bois, les vins, les matériaux, les engrais; les métaux européens, et surtout la houille, anglaise pour les 6/7^{es}, qui, en 1923, fournissait 64 % du trafic.

Faut-il dire, à cause de ces proportions, que Nantes est « devenu un port franchement européen ? » L'adverbe est excessif. Prenons les statistiques des vingt dernières années. Sans doute, la part de l'Europe y est prépondérante : le cabotage s'inscrit pour 1/4, 1/3, parfois la moitié, l'Angleterre importe chaque année de 200.000 à 800.000 tonnes, les nations du Continent jusqu'à 160.000 tonnes. Mais il fut une période, du XIV^e au XVII^e siècle, où l'énumération s'arrêtait là et nous l'avons pour ce motif péremptoire appelée européenne. Il n'en est plus ainsi, de nos jours; jamais autant de pays non européens ne furent en relations d'affaires avec Nantes : outre les vieilles colonies, qui firent jadis la fortune de la ville et lui apportent encore un léger tribut, nos conquêtes récentes figurent toutes au tableau du trafic et l'Afrique du Nord représente les 2/3 du commerce colonial ⁽³⁶⁾. Les colonies étrangères, l'Amérique et même l'Extrême-Orient fournissent un sérieux contingent.

Nantes était en 1928 le sixième port français ⁽³⁷⁾ et sa prospérité serait bien assurée si les exportations équilibraient ou compensaient moins imparfaitement les importations. Beau-

(34) Construction de barrages, percement de canaux, dont plusieurs sans utilité. La loi du 22 décembre 1903 accorda 22 millions de francs au port de Nantes. Plusieurs autres mesures gouvernementales ont permis des améliorations importantes. En 1929, la cote minima de la Loire fut 6 mètres 50.

(35) Elle en a toute l'intendance depuis le décret du 3 septembre 1880.

(36) En 1925, la Tunisie a importé 64.000 tonnes, l'Algérie 62.000, le Maroc 22.000.

(37) Marseille : 8.000.000 t., Rouen : 6.900.000, Dunkerque : 4.600.000, Le Havre : 4.300.000, Bordeaux : 4.300.000. Depuis la soutenance de thèse de M. Jeulin, plusieurs publications ont été faites, qui offrent les statistiques et données toutes récentes. Nous les signalerons dans la note précitée des *Annales d'histoire économique et sociale*.

coup de navires quittent les quais sur lest ; leur fret d'aller est majoré à cause de ce retour sans profit, ce qui augmente le prix des marchandises, et ils sont aisément attirés par des ports mieux pourvus de sorties. L'une des causes de cette faiblesse est l'isolement relatif de Nantes. Rouen et La Rochelle captent beaucoup de produits qui, pense-t-on, descendraient la Loire si elle était navigable. Aussi une action persévérante est-elle menée par nombre de riverains pour que les travaux nécessaires à cette fin soient accomplis ⁽³⁸⁾. Le grand souci, la grande affaire de Nantes, c'est l'aménagement du fleuve, qui, lui permettant de desservir un arrière-pays plus étendu, favorisera l'exportation, et, facilitant ses relations maritimes, attirera les navires de fort tonnage.

*
* *

L'histoire du port de Nantes, comme celle de tous les grands ports, dépend, on le voit, des besoins, ressources et communications de l'hinterland, des programmes et des actes du pouvoir central, des événements qui affectent le commerce des pays fréquentants. La vie économique et même politique de la France occidentale, de l'Europe, du monde entier, a ses répercussions sur le tonnage. On ne voit pas assez nettement dans l'ouvrage que nous avons analysé toutes ces dépendances. Du moins les a-t-il à maintes reprises signalées. Tandis que deux grands problèmes ont été omis : celui de la concurrence entre les ports et celui des capitaux affectés aux opérations du commerce nantais. On aperçoit bien des fluctuations dans le rang respectif des ports de l'Atlantique ⁽³⁹⁾, mais non point leurs intérêts communs ou discordants, leurs ententes ou leurs rivalités ⁽⁴⁰⁾. Au moins, pendant les deux derniers siècles, le spectacle de cette concurrence offre le plus vif intérêt. Quant aux

(38) A cette tâche s'est vouée la société *La Loire Navigable*, très active surtout entre 1895 et 1922. L'accord n'a pas été toujours parfait entre les intéressés sur le meilleur moyen d'améliorer les communications entre Nantes et la mer : le conflit entre partisans du Canal latéral (canalistes) et ceux qui réclament l'approfondissement de la Loire a été très aigu, à plusieurs reprises. Voyez le livre de A. d'Andigné et les articles de Schwob signalés par Jeulin.

(39) Notamment Bordeaux, La Rochelle, Bayonne même. Nous avons déjà dit le peu de place fait à Saint-Nazaire et à Paimbeuf.

(40) La rivalité de Nantes et de Saint-Malo au XVIII^e siècle est bien curieuse. Cf. G. MARTIN, *Nantes et la Compagnie des Indes* et H. SÉE, *Saint-Malo et la question des ports francs*.

finances des armateurs, au rôle et aux formes du crédit dans leurs entreprises, il n'en est point question. M. Jeulin s'en est tenu strictement à l'organisation et au trafic du port. On ne saurait lui reprocher cette limitation dont il était maître. Souhaitons seulement que par de nouvelles études il rende mieux intelligibles tous les faits économiques dont a dépendu le destin du port de Nantes.

On aimerait que dans ces compléments il fit à l'histoire intellectuelle et à l'histoire sociale une place. Certes, on a échangé sur les quais de Nantes plus de millions de tonnes brutes que de formules et d'idées : mais avec le commerce chemine un peu d'esprit et les routes des pèlerins ne doivent point faire oublier celles des navigateurs. Prenons un exemple. Le fait d'une influence anglaise à la fin du moyen âge et espagnole au début des temps modernes sur l'art breton est bien connu. Le port de Nantes n'est-il point l'un des centres principaux de ces influences ? Il était assez peuplé de navires et de colons anglais et espagnols et la côte sud de Bretagne est encore assez bien pourvue de chevets droits, d'albâtres et de retables pour qu'on soit tenté de répondre affirmativement. Quelques allusions — rien de plus — au « trafic » spirituel n'eussent pas été hors de propos. Le titre de l'ouvrage les autorisait, les impliquait et le lecteur aurait sans répugnance abandonné quelques instants pour une belle image les entrepôts de sel, de tafia et de bœuf salé.

Plus volontiers encore, il se serait arrêté parmi ces hommes qui ont fait vivre le port de Nantes et qui en ont vécu ⁽⁴¹⁾, et dont on ne lui présente que les cadres administratifs. Peu de spectacles eussent été aussi instructifs que celui des transformations de la *Société* nantaise des quais et de la Bourse. Car les quais et la Bourse ne sont point tout le port, et la plus claire de leurs opérations est de nourrir et façonner un petit monde où se coudoient le luxe et la misère. Que savons-nous sur la fortune, le genre de vie, les idées de ces Espagnols et Hollandais qui, trois siècles, tinrent le haut du pavé et sur les armateurs du XVIII^e siècle et sur le menu peuple des débardeurs et des calfats, et sur les corsaires ? Beaucoup de choses que nous ont apprises des études que M. Jeulin aurait pu exploiter

(41) Comme a fait Rörig, étudiant Lübeck. Voyez, dans le n^o 7 des *Annales d'histoire économique et sociale* le compte rendu d'ESPINAS.

davantage⁽⁴²⁾ pour notre profit, en des paragraphes où la vie sociale eût été directement reliée à la vie économique⁽⁴³⁾.

Enfin, les musées de la ville, spécialement celui des Salorges, lui offraient des plans, gravures, modèles de vaisseaux qui permettent de reconstituer les aspects du port, dans les temps modernes, avec des précisions et un charme étrangers aux anciennes statistiques⁽⁴⁴⁾.

Nous demandons beaucoup et pour tout dire, un fragment de l'histoire universelle : mais n'est-ce point là précisément une définition qui conviendrait à toute histoire complète d'un port ?

Gabriel LE BRAS.

(42) Il ne manque point d'en tirer parti, mais sa discrétion est, à notre avis, excessive. La ville de Nantes dut à son port d'être partiellement hispanisée, tandis que les Hollandais y furent toujours des étrangers. Phénomène général et bien connu, mais digne d'observations attentives. La société nantaise en appelait d'autres encore, et les rapports de la ville et du port sont trop rapidement esquissés.

(43) Les travaux ne manquent pas sur tous les sujets que nous venons d'indiquer. Ceux de M. Gaston MARTIN font revivre le XVII^e siècle nantais. L'état de la population au début de ce siècle est exposé dans *L'administration de Gérard Mellier*. M. Martin note qu'au temps de ce maire très actif, finit pour Nantes le moyen âge. Nous signalons plus haut d'autres ouvrages du même auteur.

(44) Le musée des Salorges possède, outre ses modèles de vaisseaux et autres objets précieux pour l'histoire, une bibliothèque où sont rassemblés les principaux ouvrages qui ont paru sur Nantes, son commerce, son port. Tous les autres musées de Nantes (municipal, Dobrée, Château, Porte Saint-Pierre), contiennent quelques documents évocateurs. Il serait très désirable que ces sources de l'histoire fussent utilisées dans toutes les monographies de villes.