

Le Premier Empire, âge d'or du commerce du sel à Nantes et sur la Loire

Emmanuel Brouard

▶ **To cite this version:**

Emmanuel Brouard. Le Premier Empire, âge d'or du commerce du sel à Nantes et sur la Loire. Annales historiques de la Révolution française, 2017, 4, pp.25-50. halshs-01881611

HAL Id: halshs-01881611
https://shs.hal.science/halshs-01881611

Submitted on 26 Sep 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Le Premier Empire, âge d'or du commerce du sel à Nantes et sur la Loire

La batellerie ligérienne connait une grande activité sous le Premier Empire. Quelques décennies plus tard, sous la monarchie de Juillet, des Angevins en gardent encore de vifs souvenirs. D'après le curé de Saint-Martin-de-la-Place, « jamais la marine ne fut plus brillante sur la rivière de Loire [...] Il était incroyable combien alors l'état de marinier était avantageux » (1837)[1]. Quant au président du tribunal de commerce de Saumur, il écrit que « la Loire était couverte de bateaux ; les prix des voitures étaient plus que doubles de ce qu'ils sont aujourd'hui, et l'on a vu alors des maitres mariniers acquérir assez rapidement des fortunes de 10 000£ de rente & même plus »[2]. Cet essor de la navigation intérieure est attribué à l'interruption du cabotage maritime provoquée par la guerre contre l'Angleterre. D'après le curé de Saint-Martin, « le commerce ne se faisait qu'à l'intérieur de l'Empire français ». Les divers témoignages n'entrent pas dans le détails des marchandises concernées. Cependant, l'analyse de procès-verbaux rédigés en Anjou et dans la région nantaise entre 1805 et 1814, suite à des avaries, révèle la place centrale occupée par le sel dans le trafic : il constitue l'unique marchandise dans 63,4% des cas[3].

---

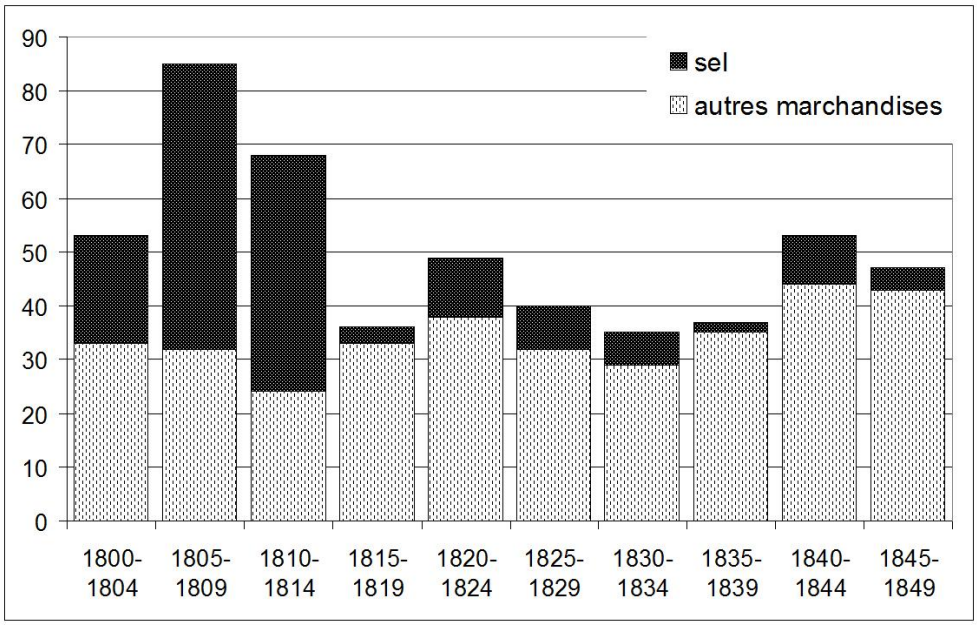
1 Archives diocésaines, Angers, P 421. Mémoire du curé Cosnard.

2 En 1837, le transport d'une pièce de vin coûte 8F de Nantes à Paris, contre 15 à 20 francs pendant les guerres de l'Empire. - AD Maine-et-Loire, 67 M 2. 25/5/1837, rapport au sous-préfet.

3 Lorsque des marchandises prennent l'eau à l'occasion d'accidents, les voituriers par eau demandent à des notaires (au XVIII^{e} siècle) ou à des juges de paix (au XIX^{e} siècle) des procès-verbaux attestant qu'ils ne sont pas responsables. Les accidents sont attribués au mauvais temps, aux obstacles immergés, aux glaces, etc. Entre 1805 et 1814, sur 153 procès-verbaux d'avaries, 97 concernent des bateaux chargés uniquement de sel. Entre 1815 et 1849, la proportion est de 43 sur 297. - AD Maine-et-Loire, 4 U 9/19 à 24 : justice de paix de Chalonnes. 4 U 10/24 : Champtoceaux. 4 U 16/8 : Gennes. 4 U 24/30 à 35 : Ponts-de-Cé. 4 U 26/9 : Saumur sud. 4 U 27/13 : Saumur nord-est. 4 U 28/16 : Saumur nord-ouest. 4 U 29/11 et 12 : Saint-Florent-le-vieil. - AD Loire-Atlantique, 4 U 2/9 à 13 : Ancenis. 4 U 8/5 à 8 : Carquefou. 4 U 22/9 : Ligné. 4 U 24/6 : Loroux-Bottereau. 4 U 29/4 et 5 : Nantes, 2^{e} canton. 4 U 31/4 à 8 : Nantes, 4^{e} canton. 4 U 54/7 et 8 : Varades.

Sur les procès-verbaux au XVIII^{e} siècle, voir : Emmanuel BROUARD, « La navigation en Loire au XVIII^{e} siècle vue à travers les procès-verbaux d'avaries », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 2005, vol. 112, n°3, p. 37-69.

Part des chargements de sel dans les procès-verbaux d'avaries de bateaux et de marchandises. Justices de paix entre Nantes et Saumur.



Par la suite, entre 1815 et 1848, le pourcentage redescend à 14,7%, ce qui parait correspondre à un retour à la situation antérieure. En effet, le sel représente au milieu du XVIII[e] siècle, en Loire angevine, un peu plus de 10% de la masse totale des marchandises[4]. Le bouleversement du commerce du sel pendant le Premier Empire permet-il, et même suffit-il à expliquer cet « âge d'or » du transport fluvial en Loire ? Quelles sont les conséquences pour le port de Nantes ? Peut-on évaluer les quantités transportées ? C'est à ces questions que l'article se propose de répondre.

Bouleversement et essor du commerce du sel pendant le Premier Empire

Le commerce du sel est étroitement lié au cabotage et au transport fluvial

Observons d'abord la situation avant la Révolution. En temps de paix, les marais salants de la côte atlantique, entre le Morbihan et la Gironde, exportent de grandes quantités de sel par la mer vers l'Europe du Nord[5] : environ 33 000 tonnes par an, entre 1750 et

[4] Emmanuel BROUARD, « Quel commerce fluvial en Loire angevine au XVIII[e] siècle ? Nantes et son arrière-pays ligérien », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, 2016, vol. 123, n°1, p. 134-135 et 140-144.

[5] Pierre JEANNIN, « Le marché du sel marin dans l'Europe du Nord du XIV[e] au XVIII[e] siècle », dans M. MOLLAT (dir.), *Le rôle du sel dans l'histoire*, Paris, Sorbonne, 1968, p. 73-93. -

1780[6]. Ces marais approvisionnent aussi une grande partie de la France, par une combinaison de la voie maritime, de la voie fluviale et de la route, ce dernier mode de transport étant de loin le plus coûteux. En 1788, environ 13 254 tonnes de sel sont amenées par des caboteurs à Nantes depuis les marais salants, et entreposées dans des entrepôts appelés « salorges ». Des bateliers de la Loire viennent y charger leurs bateaux afin d'approvisionner les divers greniers à sel situés au bord du fleuve et de ses affluents la Vienne, le Cher, la Sarthe et la Mayenne[7]. De la même façon, un entrepôt situé à Dieppedalle, près de Rouen, sert à l'approvisionnement du bassin de la Seine (20 763 tonnes en 1788)[8]. Le transport du sel ces provinces de grande gabelle est bien connu car très encadré. Dans les pays rédimés du sud-ouest, la Garonne et la Dordogne sont utilisés en priorité. Plus loin à l'est, sur les rives de la Méditerranée les salins de Peyriac et surtout de Peccais alimentent le Languedoc, l'Auvergne, le Lyonnais, la Suisse, la Bourgogne et la Savoie, en recourant au canal du midi, au Rhône et à la Saône[9].

Jean-Claude HOCQUET et Jean-Luc SARRAZIN (dir.), *Le sel de la Baie : histoire, archéologie, ethnologie des sels atlantiques*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2006.

6 D'après des états rédigés pour les directions des traites. - AD Loire-Atlantique, C 716 et C 717. Nantes, 1751-1779. - AD Charente-Maritime, 41 ETP 271/9474 à 9501. La Rochelle, 1750 à 1780. Hypothèse : muid de Brouage de 2000 livres, barriques de 207kg net.

7 De là, des charrettes partent à destination des greniers éloignés des voies navigables. Les quantités distribuées n'évoluent que lentement, à mesure que la population augmente.

8 Les sels remontent ensuite la Seine, l'Oise, la Marne, vers les villes du bassin. Paris redistribue plus de la moitié du volume. Des dépôts sont aussi établis à Caen (1110 muids), Saint-Valéry-sur-Somme (1490 muids), Honfleur et Dieppe (723 muids). - AN, G1/97. Voiture du sel des grandes gabelles. Compte-rendu de l'entrepreneur, 1788.

9 Caroline JAVANAUD, *La juridiction des gabelles en Languedoc sous l'Ancien Régime*, thèse, université Toulouse 1, 2010, p. 18-21 et 107.

L'impôt du sel en France et les grands axes de sa diffusion sous l'Ancien Régime



Dans le bassin de la Loire, le recours au fleuve est une évidence. C'est un axe commercial de première importance au XVIII[e] siècle car ce fleuve est navigable jusqu'à une grande distance de l'océan, et on peut le remonter à la voile de Nantes à Orléans, ce qui réduit fortement le coût du transport. Nantes met en relations les villes ligériennes avec les autres ports français, l'Europe et l'Amérique. En amont, Orléans, relativement proche de la capitale, joue un rôle de relais dans l'approvisionnement de la région parisienne en produits des colonies et des provinces de la Loire. D'Orléans à Paris, les transports se font par la route ou par les canaux d'Orléans (1692) et de Briare (1642) reliant la Loire au Loing, un affluent de la Seine[10]. Plus au sud, des marchandises du Midi remontent le Rhône, puis rejoignent la Loire par la route de Lyon à Roanne, avant de redescendre par eau jusqu'à Orléans et aux canaux.

[10] C'est par là que transitent vers Paris les charbons et vins de la haute Loire, les vins de l'Orléanais, de la Touraine et de l'Anjou, les ardoises d'Angers. Pour les marchandises de valeur supérieure, comme le sucre, les négociants préfèrent recourir au roulage entre Orléans et Paris, car il est plus rapide et plus régulier.

Lors des guerres maritimes contre l'Angleterre, ces échanges entre les bassins de la Loire, de la Seine et du Rhône s'intensifient, afin d'éviter les dangers du cabotage[11]. Le problème est particulièrement sensible pour l'approvisionnement en sel du nord de la France. Impossible de passer par la Manche. Des documents de 1694 montrent que pendant la guerre de la ligue d'Augsbourg, du sel passe du bassin de la Loire à celui de la Seine par le canal d'Orléans, au lieu de remonter la Seine depuis la mer[12]. Cependant, le transport fluvial en temps de guerre reste très mal connu, faute d'études sur le sujet. Ces guerres ne sont pourtant pas des phénomènes exceptionnels au XVIII[e] siècle, mais au contraire, un facteur important que les négociants ont l'habitude de prendre en compte. La France connait 41 années de guerre en un siècle, sans compter celles pendant lesquelles la crainte d'un conflit imminent pèse aussi sur les choix des commerçants[13]. Ce sujet est parfois abordé dans les travaux sur l'histoire des ports[14], mais bien rarement et partiellement dans ceux sur le transport fluvial.

Pendant la Révolution et l'Empire, le port de Nantes décline et le commerce se reporte vers les transports intérieurs

Le trafic du port de Nantes est fortement touché par les guerres maritimes, du règne de Louis XIV à la fin de l'Ancien Régime. C'est de nouveau le cas pendant la Révolution et de l'Empire[15]. Le commerce colonial est moribond : les échanges avec les îles sont limités, d'autant que Saint-Domingue se révolte. Le trafic du port n'est pas anéanti pour autant, grâce au petit cabotage et aux navires neutres, américains surtout, introduisant de petites quantités de

---

11 La navigation sur la haute Loire connait un surcroi d'activité pendant la guerre d'Indépendance américaine et au début du XIX[e] siècle. - Françoise DE PERSON, *Un Orléanais à la conduite de son négoce sur la Loire, par mer et par terre. Louis Colas Desfrancs écuyer*, Rennes, La Salicaire, 2008, p. 81-83 et 164-165.

12 AN, G 7/419.

13 On craint une guerre avec l'Angleterre entre la fin de 1770 et le début de 1771, ainsi qu'au début de 1788. - Gaspard-Alexis LA BARRE et Gabriel DEBIEN (Ed.), *Un colon sur sa plantation; correspondance du chevalier de la Barre, Saint-Domingue, 1786-1790*, Dakar, université de Dakar, 1959, p. 81 (1788). - AD Maine-et-Loire, 1 E 1247. Correspondance de la baronne de Blaison, 11/12/1770 et 27/3/1771.

14 Charles Carrière consacre un chapitre très complet à cette question dans son étude sur les négociants marseillais. L'impact des guerres sur le port de Nantes a surtout été abordé sous l'angle des armements. Le trafic est moins bien connu. - Charles CARRIÈRE, *Négociants marseillais au XVIII[e] siècle : contribution à l'étude des économies maritimes*. Marseille, Institut historique de Provence, 1973, p. 465 et suivantes. - Jean MEYER, *L'armement nantais dans la deuxième moitié du XVIIIe siècle*, Paris, SEVPEN, 1969, 468 p. - Karine PERRAUD, « L'armement maritime nantais pendant trois guerres », *Enquêtes & documents*, n°28, *Enjeux et conflits européens (XVI[e]-XIX[e] siècles)*, 2002, p. 125-132. - Karine AUDRAN, *op. cit.*

15 Olivier PETRE-GRENOUILLEAU, *Les négoces maritimes français XVII[e]-XX[e] siècle*, Paris, Belin, 1997, p. 148-151.

marchandises étrangères[16]. Cependant, le recul est très important. La suprématie anglaise sur les mers entraine une réduction du rayon d'action des caboteurs nantais : ils naviguent entre Brest et Bordeaux, alors que les gros caboteurs allaient, avant la Révolution, jusqu'à Amsterdam au nord et Trieste au sud[17]. Les échanges traditionnellement intenses entre Bordeaux et Nantes sont freinés, mais dans des conditions variables selon les périodes. Parfois le petit cabotage est possible entre les deux ports, voire même favorisé par l'impossibilité d'aller directement de Bordeaux à Brest. D'autres fois, il est plus prudent de décharger les marchandises sur les côtes de Charente et de Vendée[18], puis de les envoyer à Nantes par la route[19]. Les petits bateaux sont les mieux à même d'échapper aux navires anglais en longeant la côte[20].

Les dangers du cabotage entrainent de nouveau un basculement des échanges vers les voies navigables et la route. Du vin de Bordeaux parvient à Lille et à Dunkerque par la voie de terre[21], tandis qu'un fabricant de toiles peintes de la région parisienne fait venir par la route des cotons d'Amérique débarqués au Portugal[22]. A Nantes, on observe un va-et-vient incessant de charrettes entre Bordeaux, Bayonne et La Rochelle au sud, et Saint-Malo, Morlaix, Rouen, Brest, Lorient et Bayeux au nord, avec Nantes comme étape ou comme destination[23]. L'arsenal de Brest est en grande partie approvisionné par le roulage en

---

16 6 vend. an XIV (28/9/1805), chambre de commerce de Nantes : « Le commerce étranger a consisté dans les expéditions faites, par les états unis de l'Amérique, de cargaisons qui ont pris la direction de notre port, à cause de l'état de blocus établi par les Anglais, sur tous ceux de la Manche. Sans cette circonstance éventuelle, notre commerce auroit été de la plus entiere nullité. Les produits de cette importation étrangère ont été, pour la presque totalité, expédiés dans l'intérieur de la france, et ont alimenté la consommation ». - AD Loire-Atlantique, 8 M 9.

17 Karine AUDRAN, *Les négoces portuaires bretons : bilan et stratégies : Saint-Malo, Morlaix, Brest, Lorient et Nantes, 1789-1815*, thèse, université de Lorient, 2007, tome 1, p. 278.

18 Jacques BARTHOU, « Le transport des vins de Bordeaux vers la Bretagne par les marins du quartier de Blaye sous la Révolution et l'Empire », dans Cl. LE GARS et Ph. ROUDIÉ (dir.), *Des vignobles et des vins à travers le monde : hommage à Alain Huetz de Lemps : colloque tenu à Bordeaux les 1, 2 et 3 octobre 1992*, Presses universitaires de Bordeaux, 1996, p. 55-70.

19 Ainsi, en 1798, des colis de fleur d'oranger partent de Bordeaux par bateaux, sont débarqués à Royan et chargés sur des charrettes pour Nantes. - AD Loire-Atlantique, L 2369. Justice de paix, Nantes. PV du 28/12/1798 (8 nivôse an VII).

20 *Ibid.*, 1 ET E 12. 24/10/1811, chambre de commerce de Nantes.

21 Jean-Pierre POUSSOU, *op. cit.*, p. 105-107.

22 Louis BERGERON, *Banquiers, négociants et manufacturiers parisiens du Directoire à l'Empire*, Paris-La Haye, Mouton & EHESS, 1978, p. 239-240.

23 Ce mouvement apparait dans des procès-verbaux rédigés par les juges de paix. Les voituriers par terre font appel à eux, comme les voituriers par eau, si des marchandises sont abimées, ou s'ils ont le moindre doute sur leur état et craignent que leurs responsabilités ou les intérêts de leurs clients soient engagés. Dans ces documents apparaissent du miel de Brest, des toiles de Rennes et de Morlaix à destination de Bordeaux et Bayonne, en sens inverse du tabac, du savon de Marseille, du sucre, de la cannelle, du thé envoyés de Bordeaux vers Nantes et la Bretagne, des toiles imprimées à destination de Rouen, du chanvre de Bourgogne, arrivé à Nantes par la Loire et acheminé à Saint-Malo. Lorsque la paix revient, l'activité des voituriers par terre régresse fortement et se concentre sur les trajets Nantes-Angers-Paris et Nantes-Rennes. - AD Loire-Atlantique, L 2325. - *Ibid*., 4 U 28/23, 24 et 25. - *Ibid*., 4 U 31 / 5 et 6.

farines, munitions de guerre et bois. Cela occasionne d'énormes dépenses et la ruine des routes de Brest à Nantes et à Rennes[24]. Il arrive souvent que des marchandises en provenance d'Aquitaine et destinées à Nantes soient voiturées par la route jusqu'à Châtellerault, où elles sont prises en charge par des commissionnaires, qui leur font descendre la Vienne puis la Loire jusqu'à leur destination[25]. Ce trajet compliqué s'explique par le mauvais état des routes au sud de Nantes, alors que la grande route de Bordeaux à Paris passe par Châtellerault.

Qu'en est-il du commerce du sel ? La demande est forte. Selon un *Dictionnaire du commerce et des marchandises* de 1852, les exportations de sel se sont considérablement accrues pendant les guerres maritimes, « parce que la France approvisionnait presque exclusivement la Belgique, la Hollande, les pays anséatiques [nord de l'Allemagne] et une partie de l'Italie »[26]. L'annexion de ces territoires ou leur entrée dans la zone d'influence française conduit sur ces marchés à l'élimination de la concurrence des sels portugais et anglais. A cela s'ajoute toujours la forte consommation intérieure[27]. Les salines de Provence[28] et de l'Est[29] tirent avantage de la situation. Quant aux marais de l'Atlantique, ils ne peuvent alimenter ce vaste marché par le biais du cabotage le long des côtes. Il faut passer par l'intérieur. Le transit par la Loire s'impose alors, d'autant que l'estuaire est proche des marais salants. Cela implique de passer par le

---

[24] *Ibid*., 1 ET E 12. Rapport de mai 1808, p. 127. La chambre de commerce de Nantes soutient pour cette raison la construction du canal de Nantes à Brest.

[25] En 1714, un mémoire signale déjà que « les rafineries de la Loire tirent assez souvent des sucres bruts de la Rochelle par terre par Châtellerault, et par mer par Nantes ». La guerre de succession d'Espagne vient de s'achever. - *Ibid.*, 4 U 31 / 4. Nantes, 4e canton. - Le 18/3/1801 (27 ventôse an IX), expertise de 30 caisses de savon de Marseille, envoi de Bordeaux, arrivées de Châtellerault par bateau. - 18 et 19 nivôse an XIII (8 et 9/1/1805), avarie de 27 balles de laine. - *Ibid.*, C 730. Mémoire de 1714.

[26] COLLECTIF, *Dictionnaire du commerce et des marchandises contenant tout ce qui concerne le commerce de terre et de mer. Tome deuxième (G-Z.)*, Paris, Victor Lecou Éditeur, 1852, p. 2030.

[27] Il ne semble pas que la consommation moyenne de sel ait connu une augmentation flagrante, après la suppression de la gabelle. D'après Necker, en 1787 elle est de 4,58kg par habitant et par an dans les pays de grande gabelle, 5,87kg en pays de petite gabelle, 6,80kg en pays de salines, et 9kg dans les provinces franches et pays rédimés. La consommation moyenne est évaluée à 6,7kg. Or elle n'est plus que de 6,49kg en 1832, ou 7,26kg en intégrant le sel destiné aux manufactures (DÉSORMES). Pourtant, les prix ont fortement baissé, sauf en Bretagne et dans le Poitou, , car ces provinces ne sont pas soumises à la gabelle avant la Révolution, alors que l'impôt du sel établi en 1806 s'applique à elles. - Clément DÉSORMES, *De l'influence du bas prix du sel sur sa consommation*, Paris, Paulin libraire, 1834, p. 27-28. - AN, F12/2456. En 1832, comparaison du prix du sel (droits et frais compris) avec son prix avant 1789. Pour 100kg. Ile de France : 42F en 1832, 120F avant 1789. Anjou : 34F et 118F. Languedoc : 33F et 60F. Poitou : 33F et 16F. Bretagne : 32F et 5F.

[28] AN, F12/2456. 24/7/1824, maire de Berre au ministre de l'intérieur. La Révolution et l'Empire ont amené un développement des salines de Provence, avec la suppression de la Gabelle, puis l'approvisionnement de l'Italie, jusqu'en 1814 où les nouveaux marchés se sont refermés, entrainant une décadence des salines.

[29] En mai 1811, l'État met à contribution les salines de l'Est pour approvisionner la Hollande. - AN, AF/IV/1069.

port de Nantes, où une rupture de charge est nécessaire entre les navires de mer et la batellerie du fleuve.

Le trafic du port de Nantes se redresse à la fin de l'Empire, grâce au sel

Les chiffres relevés par Paul Jeulin sur le trafic du port de Nantes montrent l'ampleur du recul lié aux guerres. Les entrées passent de 118 114 tonneaux de mer en 1792, à 30 292 en 1807. Cependant, les années 1810 et 1812, avec plus de 100 000 tonneaux, contrastent d'une manière insolite avec les années précédentes (1806, 1807) et les suivantes (1813, 1816)[30].

Entrées et sorties du port de Nantes, en tonneaux de mer

Capacité théorique des bateaux. Tonneaux de 1,44m^3

Années	**1790**	**1792**	**1793**	**1802**	**1806**	**1807**	**1810**	**1812**
Entrées	99 770	118 114	71 744	44 278	34 196	30 292	115 732	126 090
Sorties	137 946	143 049	57 869	35 609	19 576	11 970	102 698	126 263
Années	**1813**	**1816**	**1817**	**1820**	**1825**	**1835**	**1845**	**1855**
Entrées	41 274	62 952	49 901	73 340	137 465	155 927	210 956	277 162
Sorties	144 020	84 906	41 624	71 754	103 344	112 351	151 248	172 982

JEULIN, *Évolution du port de Nantes*, tableau 7, p. 346.

L'étude détaillée des entrées et sorties du port en 1812, donne des chiffres légèrement différents : au lieu des 126 090 et 126 263 tonneaux aux entrées et sorties, j'en ai compté 129 289 et 123 202 (anciens tonneaux de 1,44m^3)[31]. Il convient d'ajouter les 4531,5 tonneaux des bateaux arrivant de l'océan en rade de Paimboeuf, avant-port de Nantes[32]. L'importance du trafic en 1810 et 1812 s'explique par une arrivée massive de sel à Nantes : 121 689 tonnes de sel sont amenées par 2209 bateaux (64% du total), d'une capacité de 89 944 tonneaux de mer (69,6%). Ce sel est chargé principalement à

30 Paul JEULIN, *L'évolution du port de Nantes, organisation et trafic depuis les origines*, Paris, Presses universitaires de France, 1929, p. 346.

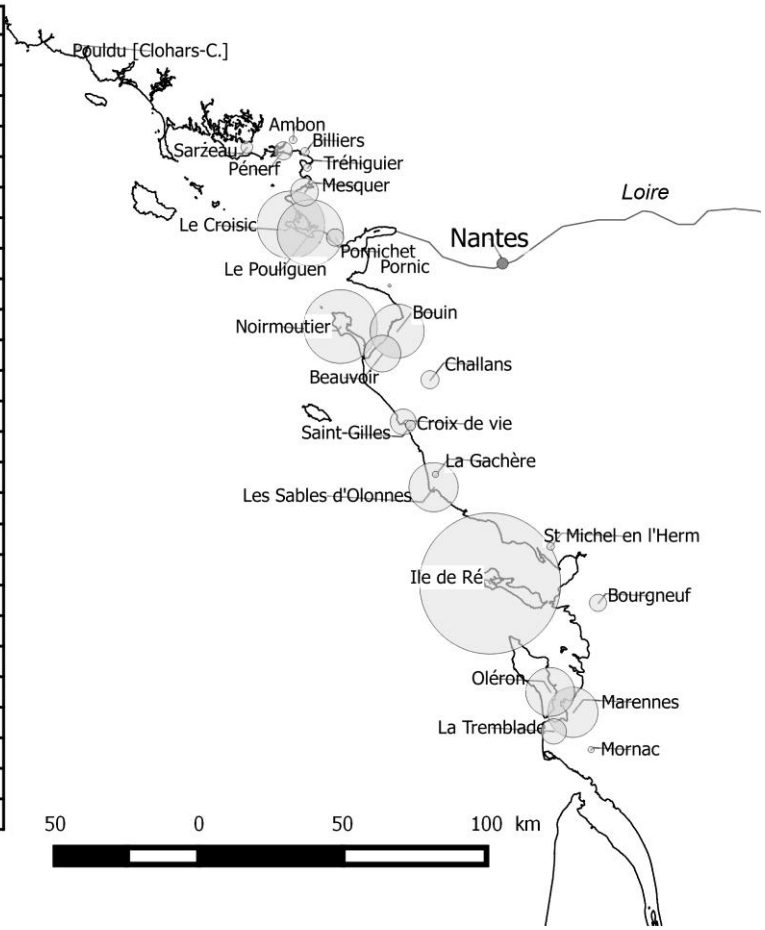
31 L'arrêté du 13 brumaire an IX (4/11/1800) substitue aux anciens tonneaux de mer pouvant correspondre à 42 pieds cubes (1,44m^3) comme au poids de 2000 livres, un nouveau tonneau fixé seulement à 1000kg d'eau ou 1m^3. Cependant, les tonnages indiqués pour chaque bateau dans les tableaux du mouvement du port de Nantes comportent des fractions, après la virgule, toujours inférieures à 94, ce qui est un caractère de l'ancienne mesure. Le rapport entre la masse de sel transportée et le nombre de tonneaux, suggère aussi que l'ancien tonneau de mer est encore utilisé en 1812, sachant que la densité du sel est habituellement inférieure à 1. - Horace DOURSTHER, *Dictionnaire universel des poids et mesures anciens et modernes...*, Bruxelles, Hayez, 1840, p. 539.

32 Les grands bateaux de 200 tonneaux et plus remontent difficilement la Loire jusqu'à Nantes, surtout s'ils sont chargés. Les cargaisons sont donc transbordées à Paimboeuf dans des « gabares » de faible tonnage qui font ensuite la navette. En 1812, seule une vingtaine de grands navires (132 à 271 tonneaux) arrivent à Paimboeuf, en provenance des États-Unis et de Londres. Le port est aussi fréquenté par des gabares venues de Bordeaux, de Redon et de la Charente.- Nantes : 3402 bateaux (129 289,4 tonneaux). - Paimboeuf et Couëron : 31 et 1 bateaux (4531,5 tonneaux). - AN, F12/1727/A. Mouvements des ports, 1812.

l'île de Ré (40%, 48 441 tonnes), à Noirmoutier (11%), au Croisic (9%), et au Pouliguen (8,8%).

Approvisionnements en sel du port de Nantes en 1812

Communes	Tonnes de sel
Ambon	153,4
Beauvoir	3301,8
Billiers	183,2
Bouin	7141,2
Bourgneuf	738,5
Challans	837,9
Croix de vie	1675,1
Ile de Ré	48441,2
La Gachère	108,1
La Tremblade	1568
Le Croisic	11051,8
Le Pouliguen	10665,2
Les Sables d'Olonnes	5946,8
Marennes	6139,2
Mesquer	1933,6
Mornac	95
Noirmoutier	13212,6
Oléron	5889,9
Pénerf	809,7
Pornic	30
Pornichet	750
Pouldu [Clohars-C.]	86,2
Saint-Gilles	250,8
Sarzeau	372,7
St Michel en l'Herm	155,3
Tréhiguier	151,5



Si le commerce du sel domine largement le trafic du port, les échanges avec Bordeaux ne sont pas négligeables. Il en vient surtout du vin (plus de 17 000 tonnes)[33] et de la résine (2456 tonnes). Les bateaux utilisés pour le transport du sel sont de petit tonnage (40,5 tonneaux en moyenne) et armés principalement dans les ports proches des marais salants. Cette origine des bateaux et les rotations rapides entre les ports expliquent la faiblesse persistante des armements nantais à la fin de l'Empire, alors même que le commerce du sel entraine un trafic important[34].

[33] 77 523 barriques, en comptant la charge de quelques rares bateaux chargés de vin mais dont le lieu de départ déclaré est Oléron, l'île de Ré et Lorient. Le poids brut moyen est évalué à 280kg, et le poids net à 230kg.

[34] Le tonnage des bateaux armés à Nantes passe de 54 848 tonneaux en 1790, à 7 000 en 1793, 14 000 tonneaux en l'an V, et 24 000 en l'an X, seuil qui n'est de nouveau dépassé qu'après 1815. - Karine AUDRAN, « Les armements de Nantes et Saint-Malo sous la Révolution, le Consulat et l'Empire : crise ou transition ? », dans Silvia MARZAGALLI et Bruno MARNOT (dir.), *Guerre et économie dans l'espace atlantique du XVIe au XXe siècle*, Pessac, Presses universitaires de Bordeaux, 2006, p. 253-268.

Malgré les apparences, les entrées et sorties du port de Nantes sont complètement déséquilibrées. La plupart des bateaux entrant sont lourdement chargés de sel. Par contre, les deux tiers des bateaux quittant le port (64,9%) sont vides, « sur lest », ce qui représente une capacité non utilisée de 87 224 tonneaux. Ces bateaux repartent chercher du sel, du vin et de la résine. Quant à ceux qui sortent avec un chargement, ils ne portent généralement qu'un peu de vin, de charbon, de bois, de briques, ou de farine. Ces marchandises sorties du port de Nantes représentent vraisemblablement, en 1812, autour de 10 000 à 15 000 tonneaux.

Age d'or du transport fluvial en Loire pendant le Premier Empire

Voyons maintenant les conséquences, en amont de Nantes, de cette réorientation du commerce du sel. Après une grave crise du transport fluvial pendant la Révolution, liée à la guerre civile et au déclin du port de Nantes[35], le trafic fluvial reprend. Il atteint son apogée à la fin de l'Empire grâce au sel. Ce produit remonte la Loire jusqu'à Orléans puis gagne Paris et le bassin de la Seine par la route ou par le canal d'Orléans. Alors que le sel ne fréquente pas le canal en temps de paix, il en passe 68 758 mètres cubes en 1810, ce qui correspond probablement à 55 ou 60 000 tonnes[36]. C'est moins que le vin (79 361 tonnes) et surtout le bois de chauffage (192 261 stères, soit 153 809 tonnes), mais néanmoins, le sel contribue à la forte fréquentation du canal pendant l'Empire[37]. Dans les procès-verbaux

---

[35] Entre 1793 et 1796, les transports sont entravés en amont de Nantes par la guerre civile. Le contrôle du fleuve est un enjeu militaire et le trafic est interrompu pendant de nombreux mois. La République fait patrouiller 41 chaloupes canonnières entre La Pointe (près d'Angers) et Paimboeuf, afin d'assurer le contrôle du fleuve et la sécurité de l'arsenal d'Indret. Des fortins sont établis le long de la Loire. Les canonnières assurent aussi la protection des convois de chalands. Par ailleurs, des réquisitions massives de mariniers et de charpentiers pour la marine de guerre et pour les arsenaux immobilisent une grande partie des bateaux. - Georges DU PLESSIX, *Les bateaux armés de la Loire et de l'Erdre pendant les guerres de Vendée*, Fontenay-le-Comte, imp. Lussaud, 1931, 43 p. - Emmanuel BROUARD, *La société rurale en basse vallée de l'Authion, 1750-1870. Risques environnementaux, risques économiques, crises et mutations dans une vallée peuplée et vulnérable*, thèse, université de Poitiers, déc. 2013, p. 316-324.

[36] La masse volumique réelle d'un mètre cube de sel est de 2,12 tonnes, mais la masse pesée est très variable, selon la teneur en eau (plus il est sec, plus il est lourd) et la taille des grains qui conditionne le vide entre eux. Selon Jean-Claude Hocquet, « Dans les années 1860, la densité des sels marins sitôt après la récolte, oscillait de 0,62 dans le Morbihan à 0,75/0,80 aux Sables-d'Olonne, 0,96 à l'île d'Oléron, tandis que les salins méditerranéens faisaient des sels de 0,90 à 1 ». Il donne plus loin le chiffre de 0,85 à Oléron dans les années 1860. - Jean-Claude HOCQUET, « Structures métrologiques et développement des anciens systèmes de mesure. Commerce et transport du sel en Europe : France, Angleterre et Pays-Bas (XIV^{e}-XVIII^{e} siècle », dans Jean-Claude HOCQUET (dir.), *Anciens systèmes de poids et mesures en Occident*, Aldershot ; Brookfield ; Variorum, 1992, p. 34 et 41.

[37] Archives nationales, F 14/663. Tableau des marchandises qui ont traversé les canaux en 1810. Hypothèse d'un stère de bois pesant 800kg. - Hubert PINSSEAU, *Un aspect du développement économique de la France. Histoire de la construction de l'administration et de l'exploitation du canal d'Orléans de 1676 à 1954*, Paris, Clavreuil ; Orléans, Masselot, 1963, p. 149-153. Le nombre de bateaux venant de la basse Loire et entrant dans le canal d'Orléans passe de 1500 à 1600 par an au début de la Révolution, à 2563 en moyenne entre 1804 et 1811.

rédigés par les juges de paix, Paris et Orléans sont les deux principales destinations des sels voiturés sur la Loire.

Destinations des sels transportés sur la Loire, d'après des procès-verbaux.

Justices de paix de Maine-et-Loire et de Loire-Atlantique. 1800 à 1815[38].

	Avaries et naufrages		Retards		Allègement	
Paris	63	**49,6%**	44	**38,9%**	23	**48,9%**
Orléans	24	**18,9%**	67	**59,3%**	18	**38,3%**
Orléans et Paris	5	**3,9%**	**1**	**0,9%**	**1**	**2,1%**
Tours	5	3,9%	1	0,9%	2	4,3%
Inconnu	9	7,1%	0		1	2,1%
Autres cas	21	16,5%	0		2	4,3%
TOTAL	127		113		47	

De Paris, le sel est réexpédié vers le nord. Le coût du transport est bien plus élevé que par le cabotage : en mars 1811, la chambre de commerce de Nantes écrit que « C'est l'état de guerre et la supériorité irrésistible de la Marine Anglaise qui empêchent l'expédition des sels de nos marais salants par la voie de Mer dans la Hollande, et dans la Belgique [...] en toute circonstance, cette voie de transport aurait la préférence, comme la moins dispendieuse »[39]. Ce contexte est très favorable aux voituriers et aux mariniers de Loire qui ont pu échapper aux réquisitions. Même s'ils augmentent leurs tarifs et salaires pour profiter du manque de main-d'oeuvre et de l'accroissement du trafic, le transport par eau vers Paris et Orléans reste 3 à 4 fois plus économique que par la route[40]. Ce commerce du sel sous l'Empire échappe aux grandes familles de négociants nantaises et orléanaises. Les procès-verbaux indiquent les noms des expéditeurs et des destinataires du sel. Or, aucun des 8 marchands nantais les plus fréquemment cités[41] n'est membre, en 1809, du conseil municipal ou de la chambre de commerce[42]. A Orléans, les marchands de sel les

[38] Sources : voir la note (3). Aux procès-verbaux d'avaries s'ajoute ici des procès-verbaux de retards et d'allègements. Dans le premier cas, les voituriers veulent justifier leur retard afin d'éviter d'être privé d'un tiers du prix de leur voiture. Dans le second cas, étant arrêtés par les basses eaux, ils répartissent la charge sur un plus grand nombre de bateaux afin de poursuivre leur voyage en améliorant leur tirant d'eau.

[39] AD Loire-Atlantique, 1 ET E 12. Chambre de commerce de Nantes, au ministre de l'intérieur le 28/3/1811.

[40] Indications données dans l'enquête nationale sur le commerce de 1811-1812. Maire de Chinon : vers Orléans, 40 à 45F pour 500kg par route, et 10F par bateau. Maires d'Angers et des Ponts-de-Cé : 60 à 75F pour 500kg d'Angers à Paris par route, et 20 ou 21F par eau des Ponts-de-Cé à Paris. Les maires de Blois, Tours et Roanne signalent des voyages vers la basse Seine, jusqu'à Rouen, une pratique inconnue avant la Révolution . - AN, F14/1269 et 1270.

[41] Au départ de Nantes : Baron, Denécheau, Naudin Bourgouin et Compagnie, Peltier, Rousseau et Jouvellier, Saillant (ou Sailland), Vallée, Taffut (ou Taffu), veuve et fils.

[42] *Étrennes nantaises, pour l'an 1809*, Nantes, Brun fils, p. 78, 79 et 89. Le conseil municipal comprend 26 membres, auxquels s'ajoutent le maire et 6 adjoints. La chambre de

plus actifs ne participent pas non plus aux travaux de la chambre de commerce[43]. D'où viennent ces marchands de sel ? Que deviennent-ils après 1815 ? On ne sait pas grand chose d'eux, bien qu'ils jouent un rôle central dans l'activité des ports de Nantes et d'Orléans pendant ces années.

L'évolution du trafic fluvial n'est pas quantifiable précisément, et les éléments de comparaison sont rares. Cependant, j'ai évalué les échanges entre Nantes et la Loire « amont » entre 63 000 et 90 000 tonnes par an au milieu du XVIII[e] siècle (1753, 1761 et 1766), en cumulant les arrivées et les départs pour l'ensemble des marchandises[44]. Or la quantité de sel envoyée vers l'amont, en 1812, représente à elle seule une masse supérieure. Nous le savons grâce à des états des droits perçus sur le sel[45]. En effet, si la gabelle est supprimée officiellement en 1790[46], un nouvel impôt sur le sel, plus modéré, est créé en 1806. Nous y reviendrons. 1812 correspond probablement à l'apogée du commerce du sel à Nantes et sur la Loire, en lien avec l'extension de l'influence française en Europe et le renforcement du blocus maritime britannique. Les déclarations faites cette année-là aux bureaux des douanes de Nantes (17 932 tonnes), Paris (66 859 tonnes) et Orléans (14 269 tonnes) totalisent 98 160 tonnes, soit 35% du total des sels de l'Empire[47]. Le sel déclaré à Paris arrive par la Loire ; il est destiné au nord et à l'est de la France, à la Belgique, la Hollande et l'Allemagne. Celui déclaré à Nantes est consommé dans le pays nantais et surtout dans le bassin de la Loire en aval d'Orléans. Le sel domine largement le commerce fluvial. Lors de son passage en Anjou, sa masse est 9 fois plus importante qu'à la fin de l'Ancien Régime. L'impact sur le trafic fluvial est d'autant plus

---

commerce comprend 15 membres. Par ailleurs, les noms Denécheau et Vallée apparaissent dans une liste de 169 armateurs, négociants et commissionnaires (p. 121), sans que l'on sache si ce sont bien les mêmes individus, ces noms étant courants à Nantes.

[43] Entre 1806 et 1813, les négociants Rousseau Jouvellier et Nourry, J.-P. Gruget, Brignon ainé père et fils, Janse et compagnie, Desbois Jarry, représentent une majorité des destinataires des sels envoyés à Orléans. Les trois premiers apparaissent encore comme négociants à Orléans dans divers documents ultérieurs, au cours du XIX[e] siècle. Pour les noms des membres de la chambre de commerce : AD Loiret, 1 Mi 1056 R1.

[44] Emmanuel BROUARD, 2016, *op. cit*. Évaluations grâce aux journaux du péage de la cloison d'Angers.

[45] Les données sont classées par direction des douanes, par bureau et par mois. J'ai remplacé les chiffres de novembre manquant par une moyenne de ceux d'octobre et de décembre. - AN, F12/ 2193.

[46] Les barrières de la gabelle sont brisées par la foule à Angers le 20 juillet 1789. La suppression définitive de la gabelle est votée le 14 mars 1790. - François-Constant UZUREAU, « La suppression de la gabelle en Anjou », *Mémoires de la Société d'agriculture, Sciences et arts d'Angers*, 1913, p. 9-29.

[47] En 1812, la masse de sel arrivant à Nantes est supérieure aux 98 160 tonnes déclarées dans ces trois bureaux. Il est probable que des sels ayant transité par la Loire et par Paris sont taxés dans de petits bureaux des douanes du nord de la France. De plus, une grande part de ceux déclarés à Paris et à Orléans est arrivée à Nantes en 1811. Les écarts entre les années et entre les mois peuvent donc expliquer en partie cette différence.

sensible que le sel est transporté sur une longue distance, jusqu'à Orléans dans la grande majorité des cas. Avant la Révolution, les trajets des batelliers sur la Loire sont plus courts en moyenne, Nantes entretenant des relations commerciales avec de nombreuses provinces ligériennes, et particulièrement avec l'Anjou, tout proche.

Le déséquilibre très marqué entre le poids des marchandises entrant dans le port de Nantes par la mer, et le poids de celles qui en sortent, se répercute sur les relations entre Nantes et l'amont. Alors qu'avant la Révolution, la masse des marchandises descendant à Nantes est trois fois supérieure à celle des marchandises remontant le fleuve[48], à la fin de l'Empire, les masses de sel partant de Nantes sont telles que le trafic « à la remontée » l'emporte. Cela s'observe dans un état des bateaux passés devant les bureaux de navigation de Nantes, en 1808 et 1809[49]. Le document recense le nombre de bateaux chargés et vides, classés en catégories suivant leur taille. La proportion de bateaux descendant à vide est un peu plus importante que celle des bateaux remontant à vide. C'est surtout le cas pour les grands bateaux de plus de 22 mètres. De plus, les bateaux sont probablement moins lourdement chargés lorsqu'ils descendent à Nantes que lorsqu'ils remontent la Loire : habituellement, les voituriers préfèrent prendre de petits chargements plutôt que de descendre à vide. A l'inverse, les bateaux remontant embarquent des masses très importantes de sel, d'après les procès-verbaux d'avaries et de retard dont il a déjà été question.

Bateaux passés aux 5 bureaux de navigation à Nantes et ayant acquitté le droit tant à la remonte qu'à la descente, du 1/1/1808 au 1/1/1810.
Source : AN, F 14/607B.

	Nantes à Ancenis (remonte)		**Ancenis à Nantes (descente)**	
	chargés	**Vides**	**chargés**	**Vides**
Total des bateaux	14 540	7 419 (33,8%)	13 180	11 359 (46,3%)
dont plus de 10m	11 826	3 761 (24,1%)	10 143	4 558 (31%)
dont plus de 22 m	3 711	762 (17%)	2 971	1 869 (38,6%)

1806 : le nouvel impôt sur le sel entraîne un encadrement étroit de ce commerce

Création d'un nouvel impôt

[48] Emmanuel BROUARD, 2016, *op. cit*.

[49] Ces bureaux sont les lieux de perception de droits de navigation établis en l'an X. - AN, F 14/607. Malheureusement, le document dressé le 10/5/1810 ne donne pas d'information sur la composition et la masse des marchandises.

Un nouvel impôt sur le sel est créé en 1806, et fixé à 20F les 100 kg[50]. Dès lors, le commerce du sel est étroitement surveillé, car il représente une source très importante de rentrées fiscales. La surveillance est confiée à des préposés des douanes, dans un rayon de 3 lieues des marais salants ou des salines (mines de sel) près des frontières[51]. A l'instar de la gabelle, le nouvel impôt est établi sur la consommation, et non sur la production. Un système d'acquits à caution (certificats) et d'entrepôts de douane évite que la taxe soit perçue longtemps avant la vente au consommateur[52]. Lorsqu'un commerçant achète du sel dans les marais, il fait sa déclaration à la douane, qui lui délivre un permis d'enlèvement. Lorsque le sel est chargé dans un bateau pour être envoyé dans un port de France (cas le plus fréquent), la perception est reportée au déchargement. Un acquit à caution est délivré au départ, afin d'attester la quantité de sel et la destination. De plus, des villes sont autorisées à créer des entrepôts de douane pour le sel. Ce sont principalement des ports maritimes, comme Nantes, mais des entrepôts sont aussi autorisés à Paris, Orléans, Lyon et Toulouse[53].

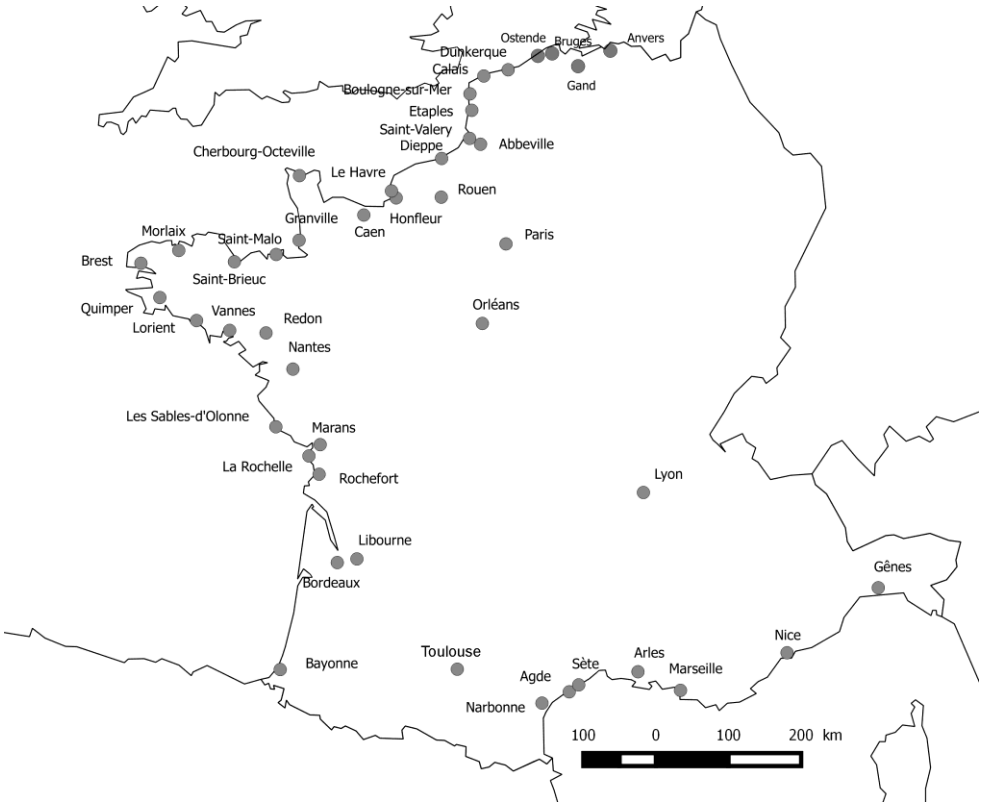
[50] Le montant de l'impôt, d'abord fixé à 0,10F/kg par le décret du 16 mars 1806, est porté à 0,20F par la loi du 24 avril. En novembre 1813, il est doublé et monte à 0,40F, avant de redescendre à 0,30F/kg en décembre 1814. - COLLECTIF, *Dictionnaire du commerce... op. cit.*, p. 2030.

[51] Les salines situées à distance des frontières sont soumises au contrôle de l'administration des « droits réunis ».

[52] Lorsqu'un chargement de sel est endommagé ou disparait lors d'un naufrage, la taxe n'est pas perçue. Même lorsque tout se passe bien, la douane accorde entre les lieux de production et les lieux de consommation ou les entrepôts, une déduction de 5% sur la masse du sel pour tenir compte des pertes inévitables.

[53] Décret du 11/6/1806. - DUJARDIN-SAILLY, *Législation des douanes de l'Empire français, d'après les seules dispositions en vigueur, rangées dans un ordre méthodique*… Paris, chez l'auteur, 1813, p. 268, note 621.

Entrepôts de douane pour le sel créés par le décret de juin 1806



Quand le sel est envoyé dans un de ces ports dotés d'un entrepôt de douane, il peut être de nouveau entreposé sans être taxé. L'impôt n'est perçu qu'à la sortie de l'entrepôt, ou si le sel est réexpédié dans un autre port, au moment du débarquement[54]. De plus, « si les sels entrent dans les rivières pour remonter dans l'intérieur, les droits seront perçus au bureau des douanes le plus avancé en rivière, à moins qu'ils ne soient destinés pour l'un des grands entrepôts de l'intérieur » (décret du 11 juin 1806). Ainsi, le sel envoyé par la Loire dans les entrepôts d'Orléans, de Paris et de Rouen peut y être entreposé pendant plusieurs années tout en restant dispensé temporairement du droit de douane. Le bureau de la douane de Nantes fixe un délai maximal de 45 jours pour la livraison aux entrepôts d'Orléans, et de deux mois pour Paris, afin de limiter la fraude pendant le trajet. En cas de retards indépendants de leur volonté, les voituriers obtiennent des délais en présentant aux douanes des procès-verbaux dressés par des juges de paix.

On parle d'entrepôts « fictifs » ou « réels » selon les cas. Le décret du 11 juin 1806 prévoit la création d'un entrepôt des sels à Paris. Cependant, les emplacements disponibles, d'une surface

[54] En 1818, des négociants se permettent de vendre en cours de route des sels expédiés officiellement aux entrepôts de Paris et d'Orléans, ce qui leur permet de retarder le paiement de la taxe. La direction des douanes les rappelle à l'ordre l'année suivante et les oblige à payer la taxe à Nantes. - AD Loire-Atlantique, 5 P 2. 24/7/1819, rapport du directeur des douanes.

suffisante et proches du fleuve, ne sont guère nombreux et les négociants, le ministre de l'intérieur et le préfet de la Seine ont chacun leurs préférences. La difficulté vient aussi de la différence des besoins en temps de guerre ou de paix. D'après le préfet, « un entrepôt unique placé en aval de la rivière de Seine ne serait convenable qu'en tems de paix, parce qu'alors les sels arrivent de Rouen, mais ne conviendrait nullement en cas de guerre maritime parce que alors les arrivages se font par la Loire et par le canal d'Orléans » (novembre 1811). Le préfet propose d'établir l'entrepôt en 3 parties, en amont de Paris, au centre et en aval. En attendant qu'un entrepôt soit créé, l'administration accorde aux négociants « la faculté de jouir à domicile du droit d'entrepôt »[55]. A Nantes, on pratique aussi l'« entrepôt fictif », qui existait déjà sous l'Ancien Régime pour le sucre. Par contre, à Orléans un entrepôt réel est établi[56]. De nombreux entrepôts sont aussi prévus par la loi sur les rives de la Manche et de la mer du Nord, cependant la guerre rend leur existence réelle bien hypothétique car le commerce du sel se fait par l'intérieur, via Paris[57].

Le port de Nantes est encombré par le sel

Le grand essor du commerce du sel à Nantes bouleverse le fonctionnement du port. De nombreux chalands de Loire viennent de l'amont et attendent leur tour pour charger le sel apporté des marais par les caboteurs. Alors que sous l'Ancien Régime, la police du port concernait surtout les chantiers navals et les dépôts de matériaux sur les quais, la municipalité cherche désormais à organiser les mouvements des bateaux. Le règlement du 7 germinal an VII (27/3/1799) prescrit que « tous les bâtimens au-dessus de 20 tonneaux, chargés de sel, pour être versés dans les bateaux [de Loire], et lesquels n'ont pas besoin de se mettre aux cales de la Fosse, se rangeront dorénavant le long de l'isle Cochard ou à la queue de l'isle Gloriette, en tous cas, le lieu qui leur sera désigné par les officiers de

---

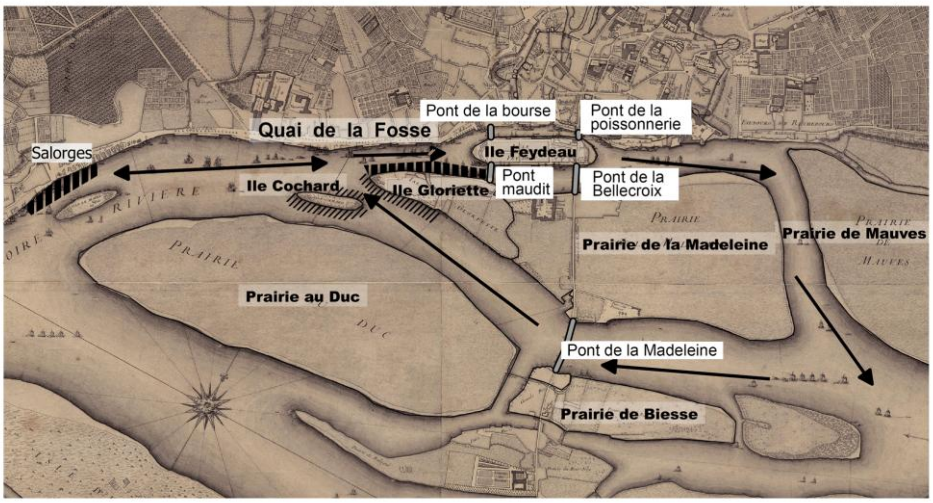
55 « préférant en cela l'intérêt du Commerce, à l'intérêt particulier de son service, dont les frais et la difficulté ont augmenté en raison de la dissémination des sels, fictivement entreposés à domicile » ou dans un magasin (AN, AF/IV/1353. Mémoire du préfet, 25/11/1811). Le premier entrepôt « réel » des sels de Paris est ouvert en 1826 sur le boulevard Saint-Antoine. Il est remplacé en 1841 par un autre près du canal Saint-Martin. - Claude PELERIN, *La douane à Paris, 1790-1850*, Association pour l'histoire de l'administration des douanes françaises / Chambre de commerce et d'industrie de Paris, 1980, p. 75-...

56 On utilise l'ancien grenier à sel, rue Sainte-Catherine. - Denis LOTTIN, *Recherches historiques sur la ville d'Orléans, du 30 avril 1804 au 1er juillet 1816 (...) Troisième partie. Tome 1er*, Orléans, imprimerie d'Alexandre Jacob, 1842. [7ème tome], p. 36. - AD Loiret, 1 Mi 1056 R1. Chambre de commerce, 2/12/1806.

57 Il est probable que des entrepôts sont supprimés. En avril 1811, des négociants de Nantes demandent la création d'entrepôts à Cambrai, Gand, et Anvers. Or Gand et Anvers sont censés en avoir d'après le décret de juin 1806. Le ministre refuse ces créations (ou rétablissements ?) car « les sels expédiés de Paris pour la Belgique y arrivent aujourd'hui dans l'espace de 30 à 40 jours, et que les délais accordés pour le paiement des droits sont beaucoup plus étendus ». - AN, F12/1966M. 30/4/1811, ministre des finances.

port, jusqu'à leur décharge ». Les transferts des sels de bord à bord sont donc déplacés au sud du port, en face du quai de la Fosse qui est le plus important. Cependant, les officiers du port manquent cruellement de moyens et le règlement est peu respecté, quelles que soient les marchandises. Le port est encombré[58].

Organisation des déplacements et stationnements de bateaux de sel dans le port de Nantes. Plan Cacault (1756-1757)



Légende

Stationnement des bateaux d'aval chargés de sel. Règlement de germinal an VII
Lieux de chargement et déchargement du sel. Arrêt de janvier 1807
Ponts de Nantes
Déplacement des bateaux de sel dans le port. Règlement d'octobre 1808

A partir de 1806, les agents des douanes surveillent aussi le transport et le stockage du sel dans le port de Nantes. Ils assistent aux déchargements et gardent les clés des magasins[59]. Le directeur des douanes Villers est obsédé par la fraude. En novembre 1806, il fait part au préfet de son mécontentement : les bateaux de Loire chargés de sel sont éparpillés dans le port, et souvent masqués par de gros bâtiments[60]. Cette situation est propice aux transbordements nocturnes. En janvier 1807, Villers obtient l'accord du ministre des Finances pour l'application de diverses mesures :

[58] AM Nantes, O3, C4, D5. 3 frimaire an IX (24/11/1800), rapport des officiers de port. De nombreux bateaux chargés de vins vendus au détail obstruent la navigation dans la cale Maillard. 29 frimaire an IX (20/12/1800), tribunal de police. Des bateaux vides et à vendre encombrent le port et « nous ne trouvons personne au besoin qui veuille travailler à retirer les dits bateaux, par crainte des mauvais traitemens de leurs propriétaires dans les suites ». - AM Nantes, O3, C2, D7. 24 frimaire an XIII (15/12/1804), commissaire de police : l'arrêté de l'an VII est mal appliqué, bien qu'il soit « affiché et publié en toutes les saisons », « tous ces capitaines pretendant encore cause d'ignorance se placent dans le port et aux cales quils encombrent et obstruent entierement au point de ne pouvoir y faire aucun mouvement sans exposer a beaucoup d'accident ». 28/10/1806, rappel du règlement de l'an VII.

[59] AD Loire-Atlantique, 4 U 31 / 5. 25/4/1808, PV de mesurage dans la barque La Folie. - *Ibid.*, 4 U 31 /6. 24/1/1814, PV dans un magasin menacé par la montée de l'eau.

[60] *Ibid.*, 5 P 1. Le 17/11/1806.

- Le chargement et le déchargement du sel se fera au quai des Salorges sur la rive droite, et sur la rive gauche entre le pont Maudit et la pointe de l'île Gloriette.
- Tous les bateaux de l'amont, sans exception, seront assujettis aux formalités des douanes, lorsqu'ils auront passé le pont de la Bourse. « Ils ne pourront rester pendant la nuit en couple d'un bateau chargé de sel ou de M[archan]dises, ni rester dans le port, lorsqu'ils auront fait leur chargement et immédiatement après ils seront tenus de remonter la rivière jusqu'au dessus du pont de la Bourse, ou pont Maudit »[61].

Le chargement du sel est donc interdit dans le cœur du port. Le préfet est obligé de prendre, le 22 janvier 1807, un arrêté conforme à ces directives. La chambre de commerce s'insurge, car les nouvelles règles gênent considérablement le fonctionnement du port[62]. L'arrêté est mal respecté et en 1808, le nouveau directeur des douanes demande que soient appliquées d'autres mesures contraignantes, se heurtant à son tour à la chambre de commerce[63]. De leur côté, les officiers du port cherchent également à faire remonter au plus vite les bateaux « d'amont » chargés de sel. En octobre 1808, ils exposent au maire que « par le grand nombre de bateaux qui descendent à vides, du haut de la Loire à Nantes, pour y prendre des chargements de sel, et le transporter par la dite riviere dans le païs haut, le port de Nantes se trouve si tellement encombré et obstrué qu'il est devenu impraticable à toutes embarcations d'y pouvoir circuler ». Le maire

---

61 *Ibid.*, 5 P 1. 5/1/1807, ministre des finances.

62 Elles empêchent les transbordements entre les navires de mer et les bateaux du « pays haut », amenant des grains, ou repartant avec des marchandises. « Assujettir les mariniers à remonter la riviere aussitôt que leur chargement est fini, c'est commander l'impossible, puisque que pour le faire il faut des vents favorables indeppendants de la volonté des hommes, et que les glaces et les crues peuvent y apporter des obstacles insurmontables même lors que les vents sont bas ». Les représentants du commerce signalent aussi que la ligne des douanes ne commence officiellement qu'à Paimboeuf, en aval de Nantes. De plus, « Le quai de l'isle Gloriette est sujet pendant l'hyver à être surpris par les glaces ». Le danger est grand. « Pendant le reste de l'année, l'affluence de ces bateaux sur ce point exclusif, empêcherait les embarcations chargées d'autres marchandises d'y aborder ; et les propriétaires des magasins de l'isle Gloriette, auroient bientôt à se plaindre de l'abandon que les négociants en feroient ». La cale des Salorges « est destinée aux décharges des bâtiments dont les cargaisons sont passibles des droits de l'entrepôt réel ; et par conséquent, on ne peut en disposer pour un autre objet exclusif ». La méfiance du directeur des douanes leur paraît démesurée : « La fraude ne peut aller loin sur une marchandise d'un grand poid comme le sel, et d'une valeur aussi modique, quand les préposés ne la favorisent pas » (14/11/1806). Le préfet demande sans succès l'autorisation de supprimer l'arrêté. En août 1807, Villers obtient une extension de la surveillance des douanes le long des rivières, « jusqu'au dernier bureau de perception » (arrêté du 29/8/1807). - *Ibid.*, 5 P 4.

63 Selon Damory, nouveau directeur, « beaucoup de bateaux du pays haut chargés de sel sont restés et restent journellement dans le port après leur chargement, et ce séjour offre à la fraude des facilités dont elle s'est servi plusieurs fois » (22/1/1808). Il demande donc que des amendes soient infligées, et que deux employés des douanes soient placés, aux frais des voituriers, dans les bateaux ne remontant pas une fois chargés. La chambre de commerce se félicite en février que le préfet ait « détourné l'effet de cette nouvelle vexation » (29/2/1808). En mai 1808, elle se plaint de nouvelles tracasseries des agents des douanes dans la rade de Paimboeuf, en aval. - *Ibid.*, 5 P 4. Janvier et février 1808. - AN, F12/513. Avis du 6/5/1808.

publie alors un arrêté ordonnant que les bateaux descendant de l'amont passent par le pont de la Magdeleine, restent au sud de l'île Gloriette jusqu'à ce qu'ils soient autorisés à entrer dans le port, puis remontent par le pont de la Bourse sans s'arrêter en chemin[64].

Le sel suit un long périple par l'intérieur, de Nantes aux Flandres, jusqu'à ce que la paix entraine un nouveau bouleversement

Intéressons-nous maintenant au circuit suivi par le sel au-delà de Paris, grâce aux archives du négociant lillois François Charles Briansiaux. Il joue sous l'Empire un rôle d'intermédiaire, principalement entre Paris, Orléans, Nantes, Gand, Anvers et la Saône. Son commerce s'étend à des produits très variés, parmi lesquels le sel représente probablement la masse principale[65]. Ce sel est tiré des entrepôts de Paris et d'Orléans. Il voyage par terre ou par eau. Les transports entre Paris et la Belgique sont facilités par l'achèvement en 1809 du canal de Saint-Quentin reliant l'Oise à l'Escaut. En 1812 et 1813, Briansiaux fait venir de grandes quantités de sel par cette voie. Il est chargé sur des bateaux à Paris, descend la Seine jusqu'à la confluence avec l'Oise, et remonte cette rivière jusqu'à Chauny. Là, le sel est déchargé, probablement entreposé, avant d'être embarqué sur le canal de Saint-Quentin, jusqu'à Cambrai. Il rejoint alors Gand ou Anvers par l'Escaut[66].

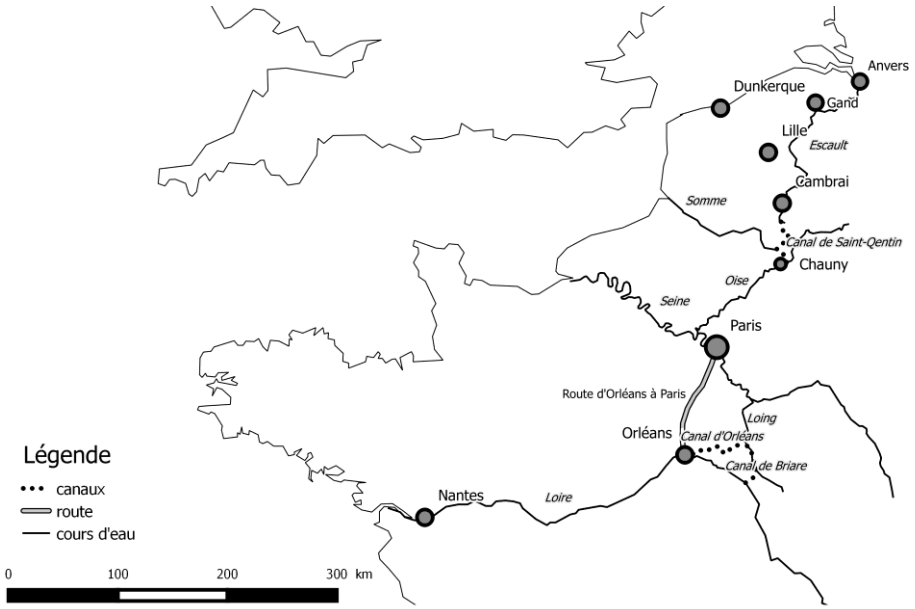
---

64 AD Loire-Atlantique, 5 P 4. 7/10/1808. Projet de règlement. - AM Nantes, O3, C1, D1. 7/10/1808, officiers de ports, au maire. 27/10/1808, arrêté pour « la circulation des bateaux venus à vide charger du sel ».

65 Il fait aussi voiturer de grandes quantités de miel de Bretagne, de café et de sucre venant de Gand et d'Anvers (parfois d'Orléans et de Paris), de savon et d'huile venant de Paris ou de Gand, de coton, de riz de Paris, de vin de la Haute-Saône (port de Gray), en 1813 de froment d'Anvers et de Gand, beaucoup de farine d'Aire-sur-la-Lys (près de Saint-Omer). - AN du monde du travail (Douai), 3 AQ 134 à 139. Lettres de voiture par terre, 1806-1815.

66 *Ibid.*, 3 AQ 139. Lettres de voiture par eau, 1812-1813.

Trajet du sel entre Nantes et Anvers, à la fin du Premier Empire
D'après les papiers de Charles Briansiaux



Pendant la guerre d'indépendance américaine, des mâts de navire destinés à la Marine royale avaient suivi le même parcours, mais dans l'autre sens[67]. Le faible coût du transport fluvial apparaît en comparant le prix d'une voiture de miel, revenant à 2F les 100kg par eau de Nantes à Orléans (270km à vol d'oiseau), et à 12F par la route d'Orléans à Lille (314km)[68]. En compensation, les transports par route sont plus réguliers et beaucoup plus rapides[69].

Une simulation d'achat de sels de 1808 permet de voir l'impact du transport et des droits sur les prix (voir en annexe). La valeur des sels à Nantes est très faible. Elle équivaut à celle des sacs de toile et du plomb utilisé pour les sceller. L'impôt de 20 centimes par kilo payé à Paris représente 5 fois le prix d'achat du sel à Nantes. Au final, le prix de revient à Lille atteint 8 à 10 fois le prix d'achat à Nantes, dont près de la moitié pour les droits de douane[70]. D'après cet exemple, le coût de revient du sel pour le négociant est d'environ 25F les 100 kilos à Nantes, 31F à Paris, et 38F à Lille.

La chute de l'Empire et le retour de la paix en 1813 entraînent la renaissance du cabotage entre l'Atlantique et la mer du Nord, ainsi que la fin du monopole du sel français en Hollande et dans une partie

---

67 Débarqués en juillet 1780 à Anvers, ils remontent l'Escaut sur des bateaux jusqu'à Cambrai. On les transporte ensuite par la route jusqu'à l'Oise, où ils sont chargés de nouveau sur des bateaux jusqu'au canal d'Orléans, via Paris, pour arriver enfin à Nantes à la fin novembre. - Jean-François CLAVERIE, *Les marchés de fournitures et de travaux dans la marine royale au XVIII^e^ siècle : port de Rochefort,* thèse, université d'Angers, 1996, p. 218.

68 *Ibid.*, 3 AQ 145. [1808], compte pour 83 barriques de miel et 6 tierçons.

69 Il faut 15 jours généralement d'Orléans à Lille (12 à 18 jours) et 8 jours de Paris à Lille.

70 AN du monde du travail (Douai), 3 AQ 145.

de l'Allemagne. A cela s'ajoute ponctuellement l'entrée massive de sel étranger dans le nord de la France et en Belgique. En conséquence, les prix s'effondrent et le commerce du sel est de nouveau bouleversé. D'après des pétitions de négociants d'août et septembre 1814, 50 000 tonnes de sel approvisionnées pour les rives de la mer du Nord restent en déshérence à Paris : « Excités par l'ancien Gouvernement et par l'immense étendue de son Empire, nous avions formé à Paris des approvisionnements en sels proportionnés aux vastes débouchés qu'avait nécessairement alors l'entrepôt de la Capitale. Mais la perte subite de ces débouchés a dû y retenir ces masses de sels destinés à la Belgique, à la Hollande, et aux contrées anséatiques, jusqu'au delà de l'Elbe, rendues à d'autres souverains par le traité du 30 mai. En sorte que les quantités aujourd'hui amoncelées à Paris (cinquante millions de kilogrammes) qui n'ont plus d'écoulement lointain, suffiraient plus de huit ans à sa population et à celle de sa banlieue, fussent-elles de douze cent mille ames. Si encore le mal s'arrêtait là, il aurait un terme ; mais non, il en arrive encore journellement, - par la Loire, tristes restes de spéculations retardées en route, et qui remontent aux six premiers mois de 1813 ; - par mer, attirés par l'appât d'un transport devenu plus économique ; par la fraude, qui échappe à tous ses surveillans » (30/8/1814). L'économie de frais est de 70% pour les sels remontant la Seine depuis Rouen (7/9/1814)[71].

Un long conflit entre le négociant Briansiaux et l'administration des droits réunis de Lille nous renseigne sur les lenteurs des transports par eau et sur les bouleversements du commerce du sel entre la fin de l'Empire et la Restauration. Briansiaux achète à Nantes en septembre 1812 environ 620 tonnes de sel destiné à la Belgique. Ce sel arrive en mai 1813 à Paris. En juin et juillet, Briansiaux le fait charger sur des bateaux, et paie le droit de 20F pour 100kg. Les bateaux sont d'abord arrêtés par des travaux dans le canal de Saint-Quentin, puis en novembre par un séquestre lié à une augmentation de l'impôt sur le sel (décret du 11/11/1813), ensuite par le manque d'eau dans le canal et par les glaces : « en un mot les inconvenients de toute espece se sont tellement combinés que mes sels etoient encors près de st quentin quand les Russes y arriverent et les frapperent d'un embargo ». Briansiaux se rend alors sur place et obtient la libération de sa marchandise. Des inondations entre Cambrai et Douai ralentissent encore le voyage du sel. Il arrive en décembre 1813 à Lille, plus d'un an après le départ de Nantes[72]. A cette époque « toute la frontiere etoit

[71] AD Loire-Atlantique, 1 ET /F 115. Du sel remonte aussi la Loire en fraude au lendemain des 100 jours, les agents des douanes ayant été chassés des marais salants. L'Etat rétablit son autorité en septembre. (*Ibid.*, 5 P 4). Les négociants défendent l'idée d'une régie des sels pour assurer la rentabilité de ce commerce.

[72] La mésaventure de Briansiaux illustre la longue durée des transports de sel vers la Belgique par l'intérieur. Ce cas reste cependant exceptionnel, en lien avec les évènements. Il faut

couverte de sels dont le voisinage de l'ennemi avoit favorisé l'introduction. Les choses en etoient venu au point que le prix des sels ne representait plus, à beaucoup près, le droit que j'avais payé à Paris ». Le sel entré en fraude est admis à la consommation en payant un droit réduit, de 15F les 100kg, et les prix restent bas jusqu'en 1815 au moins. Briansiaux est alors dans une situation délicate. En 1814, on lui réclame l'augmentation des droits de 20F imposée par un décret, en plus des 20F déjà payés à Paris. Mais il ne peut vendre la marchandise que 36F les 100kg, « de sorte que pour vendre il fallait que je sacrifiasse plus que le capital et les frais de transport ». Le supplément est ramené de 20F à 10F en janvier 1815 (ordonnance du 25/11/1814). Mais on réclame toujours à Briansiaux les 20F qu'il aurait dû payer en 1814 ! Il offre de payer 10F, ce qui est déjà beaucoup. En effet, pendant les 100 jours, « la nouvelle rentrée des troupes étrangères a une seconde fois facilité une telle introduction de sels en fraude que cette denrée se vend dans le département du Nord et autres 14 et 15f les % [cent] kilog »[73].

Le recours massif à la navigation intérieure pour le transport du sel cesse logiquement au retour de la paix, le recul étant visible dans le graphique présenté en introduction. En 1848, d'après la chambre de commerce d'Orléans, l'entrepôt de sel de la ville reçoit encore annuellement 12 000 tonnes. La Loire servant aussi à l'approvisionnement des régions situées en aval, on peut en déduire qu'il doit partir 15 à 20 000 tonnes de sel de Nantes[74]. Cette évaluation est cohérente avec les 13 254 tonnes de 1788, si l'on tient compte de l'augmentation de la population. On est revenu au mode de distribution antérieur, par cabotage et par bassin fluvial, avant que le chemin de fer remette en cause cette organisation.

Emmanuel Brouard.
Chercheur associé au CERHIO (Centre de recherches historiques de l'Ouest, UMR CNRS 6258), Angers.

---

probablement compter sur 3 à 4 mois de trajets en moyenne depuis Nantes, ce qui reste bien plus long et plus coûteux que par la mer.

[73] AN du monde du travail (Douai), 3 AQ 344. Conflit avec l'administration des droits réunis, 1815. Mémoires.

[74] Roger DION, « Orléans et l'ancienne navigation de la Loire », *Annales de Géographie*, tome 47, n°266, 1938, p. 133. Procès-verbaux de la Chambre de Commerce d'Orléans, Séance du 14 janvier 1848. - AD du Loiret, 2 J 2023. « Placé au centre de la France, sur un grand fleuve qui offre des transports à bas prix, l'entrepôt créé dans notre ville reçoit douze millions de kilogrammes de sel. Le commerce est donc en grande partie basé sur le mouvement d'une aussi importante masse de denrée ». Les marchands le revendent aux « aux populations éloignées des départements de l'Allier, de la Creuse, de l'Indre et tous ceux qui environnent dans un rayon de 120 à 200 kilomètres ».

Adresse personnelle :
22 rue Audusson, 49000 Angers
09 52 94 18 51.
emmanuel.brouard@laposte.net

Résumé :
Le sel de l'Atlantique est au XVIII^{e} siècle un des principaux produits transportés sur la Loire et sur la Seine. Il alimente les greniers à sel de ces deux bassins fluviaux, à partir d'entrepôts situés à Nantes et près de Rouen. Par ailleurs, des quantités importantes sont exportées vers le nord de l'Europe. Pendant les guerres du Premier Empire, le commerce du sel, comme celui d'autres produits, est complètement bouleversé par les entraves apportées au cabotage. Le sel destiné au bassin de la Seine, à la Belgique, à la Hollande et au nord de l'Allemagne emprunte la Loire, puis la Seine et l'Escaut. A la chute de l'Empire, cette organisation est brutalement remise en cause, et l'on revient au cabotage. Le bref âge d'or du sel en Loire amène à s'interroger sur l'importance du redéploiement des transports vers l'intérieur pendant les guerres maritimes.

Mots clés : Nantes, commerce, Premier Empire, sel, Loire.

Annexe. Deux simulations de compte pour l'achat de sel à Nantes.

AN du monde du travail, 3 A Q 145. Fond Briansiaux.

[1808] Compte de 1000kg de sel acheté à Nantes

- achat à Nantes de 1000kg sel, à 4F le 100.	40F
- frais à Nantes à 2F par 4000	0,50F
- sacs à 2F les 100kg	20F
- plomb à 2F les 100 pour la douane	20F
- voiture à 26F les 500kg par Paris	**52F**
- droit à 20F les 100kg (moins escompte de 4%)	196F
- assurance de Nantes à Paris à 4% vu les glaces sur 250F	10F
- voiture de Paris à Lille [par eau]	34F
- Frais à Paris et à Lille à 50c par 100kg	3F
- intérêt de ... sur 250F ou 4%	7F
[TOTAL]	394,50F
A déduire pour le prix des sacs (la moitié réutilisés)	10F
[TOTAL]	384,50

[1808] 35 000kg de sel acheté à Nantes

- 35 000kg de sel acheté à 3,90F les 100 kilos en entrepôt de douane, payant 1365F

Frais à Nantes

- 305 sacs de toile à 2,35F l'un	716,75F
- Mesurage, prise de compte à 2F des 1000	70F
- avance de la voiture 1/3 ici calculé sur 50F les 1000	600F
- cautionnement à la douane sur 35 000F, faisant 6650F, de droit à 1/2%	33,25F
- courtage d'achat et de chargement 1F par M...	14F

à Orléans

- second tiers de voiture	600F

à Paris

- dernier tiers de la voiture, ces sels ont rendu environ 33 600k à 50F de 1000k 1680F
- à déduire ce qui lui a été payé 1200F 480F
- droits de douane de 35 000kg, dont 5% à déduire, reste 33 250kg net à 20F le 100, fait 6650F
- assurance de Nantes à Paris sur 8565,50F, à 3% sans risques de glaces 256,95F

[TOTAL] 10 785,95F

716,75F coût des sacs dont nous calculons que la vente nous fera rentrer dans nos débours.
RESTE 10 069,20F pour 33 600kg de sel à Paris, pris au bateau.
Soit 14,98F les 50kg.
En ne déduisant point le coût des sacs, le sel revient à 16,05F les 50kg.