

LE HAVRE :
UN PORT BALEINIER À L'ÉCHELLE DU MONDE.
HISTOIRE SOCIALE, ÉCONOMIQUE, GÉOPOLITIQUE ET
ENVIRONNEMENTALE D'UNE RESSOURCE NATURELLE
1817-1868

Introduction

La chasse à la baleine a probablement commencé dès les IX^e et X^e siècles. Elle était pratiquée par des populations côtières, dont les Basques, mais aussi les Vikings, certaines tribus indiennes d'Amérique du Nord et les Japonais. Les baleines, ressource naturelle jadis abondante dans les mers du Nord et de la Manche ainsi que dans l'Atlantique Nord, étaient chassées pour les trois raisons suivantes : d'abord pour leur viande afin de nourrir les populations locales, puis pour leur graisse transformée en huile servant à l'éclairage, enfin pour les fanons, matière à la fois flexible et résistante, destinés à la confection d'objets divers tels que les corsets, les « baleines » (issu du nom anglais *baleen* qui signifie fanon) pour les parapluies et les robes, les manches des couteaux, fourchettes et cuillères, les fouets... Dans la France d'Ancien Régime, deux espaces s'imposent comme les principaux centres de chasse à la baleine, le Pays basque et la Normandie. Mais, l'interaction entre trois facteurs - la raréfaction significative de cette ressource, la concurrence étrangère, notamment états-unienne, anglaise et hollandaise et l'absence d'une politique de subventions en faveur des baleiniers - entraîne le déclin de cette activité dans le royaume.

Face à cette raréfaction, les pays pratiquant la baleinerie développent de nouvelles stratégies, notamment ce que l'on a appelé la « pêche du Sud » : il s'agit d'une pêche au long cours dans l'Atlantique Sud avec des navires jaugeant quelques centaines de tonneaux sur lesquels sont installés des fours pour faire fondre la graisse qui est ensuite stockée dans des barils. En Amérique du Nord, l'île de Nantucket, située dans l'état du Massachussets, entièrement peuplée par des quakers (protestants prêchant la philanthropie et une très grande austérité des mœurs au quotidien), s'impose comme le principal centre de cette activité. En France, dans les années 1780, l'État royal veut faire renaître la pêche baleinière avec pour objectif de :

- Limiter les importations d'huiles et de fanons ;
- Concurrencer les Anglais ;

- Former des marins aguerris, véritable réservoir pour la « Royale » qui a besoin d'hommes d'expérience habitués aux rudes conditions de vie des baleiniers.

Ainsi, à partir de 1784, l'État encourage cette activité en faisant venir des marins étrangers, notamment des harponneurs américains et en avançant des fonds. Cette volonté de faire renaître une marine française spécialisée dans la chasse à la baleine transparaît dans les instructions données à Lapérouse de collecter des renseignements sur les zones de pêches des cétacés durant son voyage d'exploration¹, notamment dans l'Atlantique sud et le Pacifique.

Les navires baleiniers sont en majorité commandés par des capitaines originaires de Nantucket dont sont issus également la plupart des armateurs. Durant la période s'étalant de 1784 à 1803, deux ports en France s'imposent dans l'armement des baleiniers : Le Havre et Dunkerque. La période 1784-1792 est marquée par une croissance continue des expéditions : d'une en 1784 à plus d'une trentaine en 1792. Cet élan est stoppé par la déclaration de guerre contre l'Angleterre en 1792 dont la conséquence est la disparition des armements baleiniers depuis les ports français². En 1802, après la signature de la paix d'Amiens, sous la pression des anciens armateurs nantuckois, les Consuls instaurent à nouveau une politique de subventions en faveur de l'activité baleinière à hauteur de cinquante francs par tonneau de jauge, cette prime entraînant l'armement en France de dix-neuf navires, Le Havre devenant alors le premier port de la chasse française avec neuf baleiniers³ dont les départs se déroulent en 1802 et 1803. Puis, le blocus de 1806 et les guerres napoléoniennes provoquent à nouveau la fin de cette activité. Il faut désormais attendre les débuts de la Restauration pour voir renaître la baleinerie française, notamment au Havre⁴.

En effet, la fin des guerres napoléoniennes en Europe à partir de 1815 ramène la paix dans les espaces maritimes et une reprise rapide et conséquente de leurs activités. En France, le gouvernement de la Restauration rétablit dès 1816 des primes pour encourager la reprise de l'activité baleinière qui est considérée comme un « auxiliaire puissant pour le développement de la marine de commerce et l'éducation du personnel maritime »⁵. Cette ordonnance royale commence ainsi : « Nous sentons la nécessité de reproduire, en faveur de la pêche à la baleine et

1 - Foucrier A. (1990). Baleiniers français en Californie (1825-1848). *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 37-2, pp. 239-252.

2 - Du Pasquier T., *Les baleiniers français au XIX^e siècle 1814-1868*, Grenoble, Terre et Mer, 1982, p.9.

3 - Archives départementales de Seine-Maritime, Armement et désarmement des bâtiments de commerce 6P7_6 (1789-1807), Matricules des bâtiments de commerce 6P5_74 (1803-1816).

4 - Du Pasquier T., *Les baleiniers français au XIX^e siècle 1814-1868*, Grenoble, Terre et Mer, 1982, p. 10.

5 - Lacroix L., *Les derniers baleiniers français*, Rennes, Éditions Ouest-France, réed. 1997, p. 105.

du cachalot, pépinière de nos matelots, les encouragements accordés en 1785 et 1786, confirmés par la loi du 27 mai 1792 et renouvelés par les arrêtés des 9 nivôse et 17 prairial an X »⁶. De fait, cette ordonnance instaure pour les armateurs « une prime de cinquante francs par tonneau de jauge de chacun des navires qu'ils expédieront , pour les pêches de la baleine ou du cachalot, dans les mers du Nord ou du Sud »⁷, prime multipliée par deux « dans le cas où le navire, ayant doublé le Cap Horn, ou franchi le détroit de Magellan, auroit fait ladite pêche des baleines ou des cachalots [...] »⁸. Cette ordonnance s'adapte également à un état de fait qui est le suivant : l'absence de navires baleiniers et de marins français formés et expérimentés pour ces expéditions lointaines et périlleuses, d'où deux dispositions autorisant les armateurs à « se pourvoir de navires étrangers qui seront naturalisés avant le départ et sans frais »⁹ ainsi qu'à « composer leurs équipages, tant en états-majors qu'en matelots, de deux tiers d'individus étrangers et d'un tiers de Français »¹⁰.

Cette ordonnance, prévue initialement pour une durée de trois ans, est remplacée par celle du 19 février 1819. Cette dernière introduit des nouveautés, notamment des dispositions favorisant l'emploi en priorité de navires et de marins français, traduisant de ce fait la volonté gouvernementale de favoriser les secteurs de la construction navale et des équipements qui lui sont afférents en France. Il s'agit également de développer la formation des marins baleiniers nationaux, tous mobilisables en temps de guerre par le système de l'inscription maritime. Il est ainsi décidé que les primes seront proportionnellement fixées selon les critères suivants, chacune des primes étant doublée pour le franchissement du Cap Horn et une campagne durant de 16 à 26 mois :

- « De quarante francs par tonneau lorsque, le navire étant étranger, l'équipage sera composé par moitié de marins français et étrangers, et que l'un des deux premiers officiers de l'expédition sera français.
- De cinquante francs par tonneau lorsque, le navire étant français ou étranger, l'équipage sera composé de deux tiers de marins français et d'un tiers de marins étrangers, et que le capitaine de l'expédition sera français.
- De soixante francs par tonneau lorsque, le navire sera construit et équipé en France, que

6 - *Idem*.

7 - Dujardin-Sailly, *Code des douanes de France formé de toutes les dispositions en vigueur en 1818, rangées dans l'ordre légal des opérations*, Paris, Vincent, 1818, p. 411.

8 - *Idem*.

9 - *Idem*.

10 - *Ibidem*, p. 412.

l'équipage sera entièrement composé de marins français, et que les bateaux, lignes, tonnes, ustensiles et instruments nécessaires, auront été entièrement fabriqués en France [...] »¹¹.

Le 7 décembre 1829, une nouvelle ordonnance renforce encore la « préférence nationale » pour les armements français : fin de tout encouragement aux navires étrangers qui ne peuvent plus être francisés, nouvelles primes pour les navires construits et armés en France dans la limite des cinq cents tonneaux (quatre-vingt-dix francs par tonneau pour un équipage entièrement composé de marins français, quarante pour un équipage mixte commandé par un Français, trente pour un équipage mixte commandé par un étranger obligatoirement secondé par un Français)¹². Cette décision entraîne une très nette augmentation des armements nationaux jusqu'au milieu des années 1840, notamment au Havre, malgré une ordonnance en 1832 qui réduit la prime la plus importante de vingt francs, la diminuant ainsi de 70 francs. La dégressivité des primes et la baisse du prix des huiles de baleine à la fin des années 1830 ont pour conséquence une diminution progressive du nombre des armements.

En outre, la décroissance réelle du nombre de cétacés dans l'Atlantique Sud, puis dans l'Océan Indien et le Pacifique, rend les possibilités de prises de plus en plus aléatoires et augmente les durées des expéditions. Ainsi, cette activité disparaît dans tous les ports baleiniers français dès les années 1830 et aux débuts des années 1840 : le dernier armement à Dieppe a lieu en 1836, le port de Dunkerque arme ses deux derniers navires en 1837, à peine une dizaine d'armements à Nantes dans les années 1840¹³. À l'inverse, cette activité se poursuit au Havre qui connaît une réelle intensité jusqu'au milieu des années 1840, puis un déclin progressif jusqu'à la moitié des années 1850 avant de cesser définitivement en 1868 avec le désarmement du baleinier franco-américain, Le *Winslow*, armé par le fils de Jérémiah Winslow, quaker originaire de Nantucket qui arme les premiers baleiniers havrais en 1817, parti quatre ans auparavant. Pure coïncidence, la ville du Havre accueille la même année l'Exposition maritime internationale.

11 - Duvergier J.-B., *Collection complète des Lois, Décrets, Ordonnances, Réglements, Avis du Conseil d'État*, Paris, Guyot et Scribe, Tome 22, 1838.

12 - Lacroix L., *Les derniers baleiniers français*, Rennes, Éditions Ouest-France, réed. 1997, p. 107.

13 - Du Pasquier T., *Les baleiniers français au XIX^e siècle 1814-1868*, Grenoble, Terre et Mer, 1982, pp. 240-244.

Les objectifs de cette thèse

L'objectif principal de cette thèse est de comprendre et d'expliquer pourquoi l'activité baleinière française est détenue principalement par Le Havre entre 1817 et 1868, jusqu'à exercer un quasi monopole dès les années 1830, puis demeurer le seul port baleinier en activité en France au début des années 1840. La chasse baleinière génère des fortunes personnelles conséquentes au sein de réseaux constitués par les armateurs dont certains sont étrangers, par les négociants et l'ensemble des professionnels indispensables à cette filière. Il conviendra aussi de déterminer les causes de la disparition brutale et définitive de cette activité : baisse des subventions gouvernementales, baisse du prix de l'huile de baleine liée à la concurrence des huiles naturelles (colza par exemple), apparition d'un éclairage urbain utilisant d'autres ressources, raréfaction des stocks de cétacés, retard technologique des navires baleiniers havrais par rapport à la concurrence internationale (pas de baleinier à vapeur, pas de harpon mécanique entre autres).

Il s'agit d'analyser, d'étudier, à travers un « jeu d'échelles »¹⁴ la renaissance de cette activité sur le plan local, national mais aussi et surtout international, qui implique une multitude d'acteurs institutionnels et socio-professionnels, ainsi que les interactions entre ces acteurs. De par une approche micro-historienne, il convient de considérer que chaque acteur historique participe, d'une manière plus ou moins importante, à des processus et, de ce fait, s'inscrit dans « des contextes de dimensions et de niveaux variables, du plan local au plus global. Il n'existe donc pas d'hiatus, moins encore d'opposition entre histoire locale et histoire globale. Ce que l'expérience d'un individu, d'un groupe, d'un espace permet de saisir, c'est une modulation particulière de l'histoire globale »¹⁵. Les recherches sur la baleinerie havraise nécessitent une démarche multiscalaire s'appuyant sur une multiplication des entrées et des niveaux d'analyse.

Si la chasse à la baleine n'est pas la principale activité de la place portuaire havraise qui est surtout dominée par les échanges commerciaux coloniaux, elle joue cependant un rôle déterminant dans l'histoire de l'espace portuaire, et ce sur une période relativement contenue d'une cinquantaine d'années, tant sur le plan socio-économique, écologique que géopolitique, ce dernier phénomène étant renforcé par des liens constamment tissés avec la marine royale ou nationale selon les régimes politiques en place.

14 - Revel J. (dir.), *Jeux d'échelles, la micro-analyse à l'expérience*, Paris, Gallimard, 1996, 256 p.

15 - *Idem*.

Les principaux axes de recherches et de réflexions s'articuleront autour de l'histoire socio-économique, géopolitique et environnementale de cette ressource naturelle.

1 - Une histoire sociale

D'après les travaux de Thierry Du Pasquier, la pêche de la baleine entraîne l'armement de 568 navires en France sur une cinquantaine d'années, dont 436 navires¹⁶ pour le seul port du Havre, soit plus de 75 % du total. Les effectifs moyens sont d'une vingtaine de marins au début de la période étudiée, ils augmentent ensuite rapidement proportionnellement à la croissance du tonnage des navires qui sont généralement spécialement construits pour cette activité (plusieurs centaines de tonnes, en moyenne plus de 400 tonnes), hormis quelques-uns qui sont d'anciens bâtiments au long cours réaménagés, les équipages étant alors composés entre 30 et 40 marins.

La hiérarchie de ces équipages, composés de Français et de marins de très nombreuses nationalités étrangères, est la suivante :

- Une dizaine d'officiers marinières ou non marinières dont obligatoirement un chirurgien chargé de surveiller l'état sanitaire des hommes de mer, les soigner et aussi tenir un journal de bord relatant tous les faits liés aux maladies, aux nombreux problèmes rencontrés lors de ces expéditions lointaines et de plus en plus longues (pour certaines, entre trois et quatre ans). Parmi ces officiers, nous trouvons aussi des marins qui jouent un rôle primordial : les harponneurs,
- Une dizaine ou plus de matelots parmi lesquels des marins spécialisés qui sont indispensables : forgerons, charpentiers, tonneliers,
- Une dizaine ou plus de novices,
- D'un à quelques mousses.

La création d'un fichier recensant l'ensemble de ces marins permettra une étude prosopographique de ces hommes de mer. Si l'on estime qu'un équipage moyen est composé de 32 à 35 marins, auxquels viennent s'ajouter ceux recrutés pour remplacer les déserteurs, le rôle d'équipages peut comprendre plus de 50 hommes. En prenant en compte les doublons (marins qui participent au moins à deux expéditions), le nombre total des marins baleiniers avoisinerait les

16 - - Du Pasquier T., *Les baleiniers français au XIX^e siècle 1814-1868*, Grenoble, Terre et Mer, 1982, pp. 232-249.

quinze mille personnes. L'étude des rôles des bâtiments de commerce¹⁷ nous procurent de nombreux renseignements qui seront utilisés quantitativement sous forme de graphiques divers et de cartes thématiques : origine géographique (marins issus de communes littorales, terriennes), migrations professionnelles, mouvements des membres de l'équipage durant les campagnes, trajets des diverses campagnes dont la durée est en constante augmentation en raison de la raréfaction de la ressource, répartition par nationalités (les législations successives entraînant des changements importants en favorisant le recrutement de marins nationaux), etc.

Les sources disponibles permettent de décrire les conditions de vie à bord : promiscuité, durée des expéditions, conditions de travail très pénibles, dangerosité de cette activité (est-elle plus meurtrière que les autres emplois des gens de mer ?). Enfin, il s'agit également d'étudier les réseaux d'armateurs et de négociants qui structurent cette activité.

2 - Une histoire économique

Le volet économique de notre étude s'appuie sur des sources diverses telles que les comptes de ventes, les registres douaniers et de commerce, les recettes portuaires, les bulletins de la bourse du Havre, les archives notariales. D'après les premiers sondages, cette activité est très rentable, elle renforce ou construit des fortunes dans le milieu des armateurs et des négociants. Cette rentabilité est essentiellement due à la combinaison de deux données qui influencent le nombre d'armements : le prix des huiles, les fanons étant un produit secondaire, et surtout les primes versées par le gouvernement. Cette activité ressuscite, se développe et survit grâce essentiellement à ces primes. Il s'agit de déterminer le coût réel de ce système de subventions pour les finances publiques en prenant en compte les recettes douanières et les taxes diverses prélevées sur les produits de cette pêche.

Il convient de déterminer les enjeux réels de cette activité : limiter les importations, former des marins expérimentés entre autres. L'économie locale bénéficie aussi de cette activité sous diverses formes : construction navale, équipements spécifiques des baleiniers, avitaillement des navires, hébergement et distraction des gens de mer, activités portuaires de chargement et de

17 - Archives départementales de la Seine-Maritime, Inscription maritime, Quartier du Havre (6P), registres divers, séries diverses. Le rôle d'équipage nous renseigne sur l'état-civil des marins, leur grade et leur fonction, leur inscription maritime, leur pourcentage de rémunération, les divers aléas survenus lors des campagnes (décès, blessures, désertions, maladies, rébellion, transbordement).

déchargement, etc.

On s'intéressera aussi à l'analyse de la rémunération de ces marins, cette dernière étant fixée à un pourcentage plus ou moins important selon les grades et les fonctions, les écarts pouvant aller du dixième pour le capitaine jusqu'au millième pour un mousse. Elle est indexée au montant global des ventes au retour afin de motiver et d'encourager l'équipage à réaliser le maximum de prises. Les salaires des marins baleiniers sont très fréquemment inférieurs à ceux pratiqués dans le commerce : à titre d'exemple, le salaire d'un matelot du commerce s'élève à 55 francs par mois en 1837, celui d'un matelot baleinier varie entre 10 et 49 francs selon les prises¹⁸.

3 - Une histoire géopolitique

Les baleiniers, durant la période étudiée, parcourent des distances de plus en plus importantes, ce qui a pour conséquence d'augmenter la durée des expéditions ainsi que les différents dangers auxquels ils sont confrontés : tempêtes, maladies (scorbut...), rébellion de certains membres d'équipage, concurrence de plus en plus ardue entre les baleiniers de diverses nationalités, hostilité des indigènes. Ils parcourent dans un premier temps le sud de l'océan Atlantique le long des côtes africaines et américaines, puis l'océan Indien, l'océan Pacifique sud, puis remontent au nord de ce même océan. La principale raison de cet allongement des campagnes est la raréfaction de la ressource naturelle liée à une surexploitation par les pays qui pratiquent cette activité. Celles-ci sont saisonnières et rassemblent des dizaines de navires au sein d'un même espace, les baleiniers sont ainsi en relation avec des concurrents étrangers, ceci provoquant parfois des tensions ou bien des échanges amicaux de marins ou de services à bord (par exemple, les baleiniers américains n'embarquent pas de chirurgien contrairement aux Français).

De plus, ces campagnes nécessitent de nombreuses escales pour effectuer le ravitaillement, débarquer des marins malades ou rebelles, embarquer des nouveaux membres d'équipage... Lors de ces escales, un certain nombre de marins désertent, fuyant des conditions de vie très contraignantes ou un commandement trop strict ou trop laxiste. Ces déserteurs, « fléau majeur des campagnes de pêches »¹⁹, sont parfois repris, ramenés en France sur des baleiniers ou des

18 - Foucrier A. (1990). Baleiniers français en Californie (1825-1848). *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 37-2, pp. 239-252.

19 - *Idem*.

navires de guerre. Ils sont ensuite dirigés vers l'Arsenal de Cherbourg pour y être jugés et condamnés le plus souvent à des campagnes extraordinaires sur des bateaux de la Marine puisque tous les marins français sont soumis, rappelons-le, par un lien organique entre civils et militaires : l'inscription maritime. Ces désertions sont en général inhérentes à la pénibilité, à la dangerosité de ces métiers, au manque d'autorité de certains capitaines, mais aussi à la recherche par certains marins de s'aventurer à un moindre coût vers des destinations très éloignées de leur pays d'origine. Les capitaines doivent ainsi compléter leur équipage en recrutant lors des escales des marins français, étrangers ou indigènes.

Ces escales sont également l'occasion d'échanges entre les baleiniers et les populations locales pour approvisionner les navires en denrées fraîches, viandes et fruits en priorité. Ces échanges sont souvent réalisés sous forme de troc.

Ces nombreuses campagnes donnent lieu ainsi à de multiples échanges avec des navires étrangers et renforcent les liens avec la Royale ou marine nationale : échanges de marins entre navires baleiniers et navires de guerres (marins mutins, marins des baleiniers vers navires de guerre et inversement), rapatriement de malades, de déserteurs repris. Les navires de la marine royale ont pour mission d'assurer la protection des baleiniers et de rétablir l'ordre sur ces navires en cas de nécessité. Les officiers sont aussi en contact avec les Consuls de France qui consignent les événements survenus à bord sur les rôles d'équipage. Ces Consuls jouent également un rôle très important lors des naufrages des navires.

4 - Une histoire environnementale

La surexploitation des ressources baleinières au cours du XIX^e siècle entraîne une très importante diminution du stock de cétacés dans les océans. Pour les baleiniers, la principale conséquence de ce désastre écologique est l'allongement des expéditions qui deviennent sans cesse plus lointaines et donc de plus en plus coûteuses. De ce fait, cette activité devient moins rentable d'autant plus, comme évoqué précédemment, le gouvernement français diminue progressivement le montant des primes dès les années 1830. En outre, l'huile de baleine est de plus en plus concurrencée par les huiles naturelles (colza ou huile de palme par exemple) ou minérales (pétrole), les évolutions technologiques en matière d'éclairage urbain entre autres (éclairage urbain au gaz, puis à l'électricité qui remplace progressivement celui à base d'huile de baleine).