

SAINT – VALERY

Port de Mer

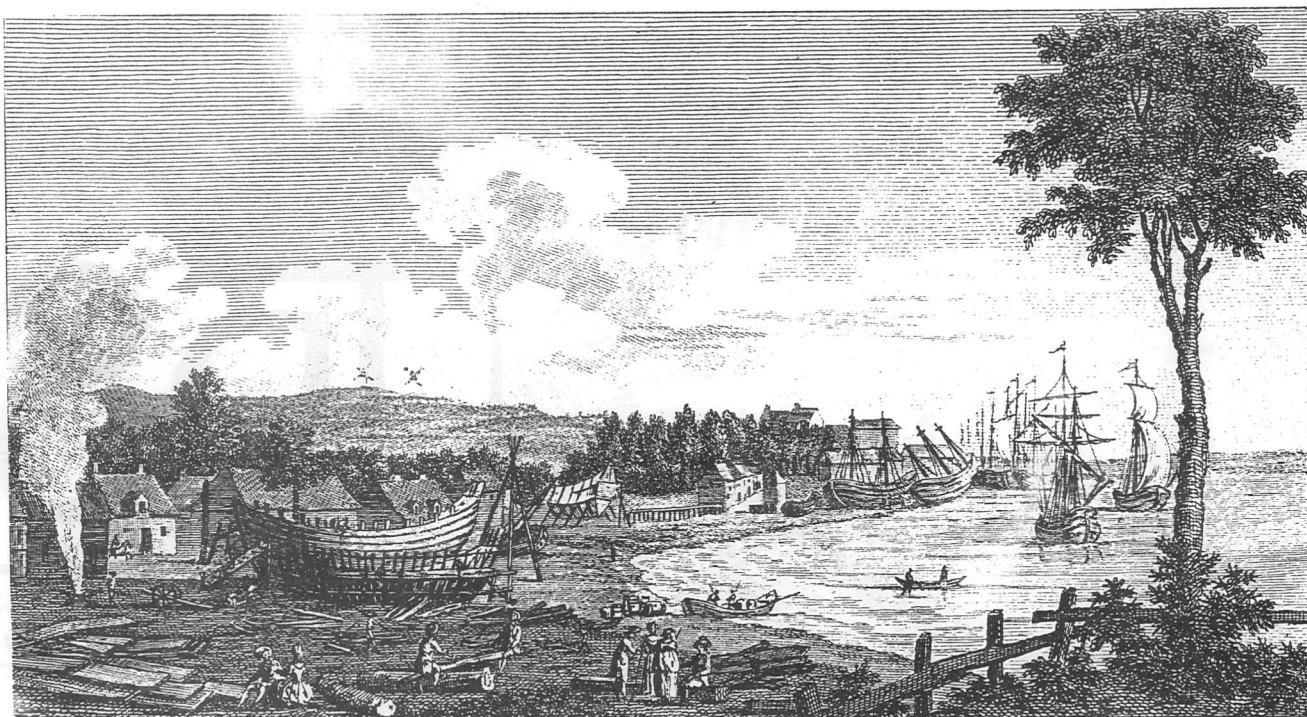
TDS

n° 30

Textes et
Documents
sur la
Somme

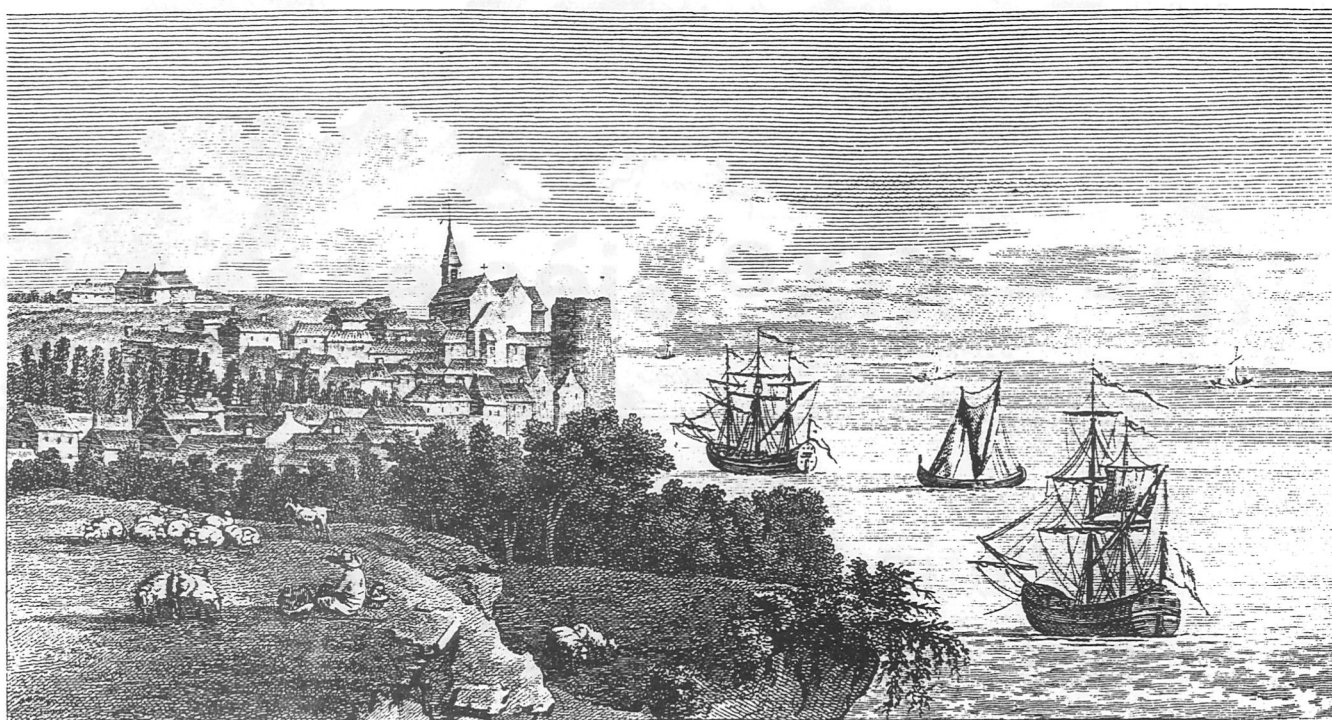
XVIIIe – XIXe siècles

Bulletin du Service Educatif
des Archives de la Somme



Pris en charge financièrement sur les crédits pédagogiques votés par le Conseil général de la Somme pour des actions à l'initiative de l'Inspecteur d'Académie, "Textes et documents sur la Somme" est une publication du Service Educatif des Archives, placé sous la responsabilité conjointe de l'Inspecteur d'Académie et du Directeur des Services d'Archives du département. Un professeur certifié d'Histoire-Géographie, M. Xavier LOCHMANN, est mis à disposition de ce service, à temps partiel. Il initie les élèves au travail sur documents et effectue des recherches qui débouchent aussi bien sur des expositions ou animations que sur la publication de T.D.S. Il fournit par ailleurs son concours à divers travaux menés au niveau académique ou au niveau départemental.

Il est à la disposition des enseignants tous les lundis, et le vendredi sur rendez-vous, au Service Educatif des Archives, 61 rue Saint-Fuscien à Amiens, (tél. : 22.92.59.11, poste 137).





T.D.S. n° 30. Amiens, Juin 1989

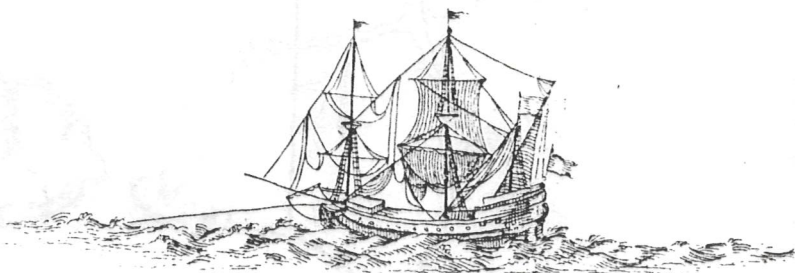
Etudiant "le Port et le Commerce de Saint-Valery à travers les Siècles" dans une série d'articles de la revue "Notre Picardie", Adrien Huguet déplorait, en mars 1911, "cette inéluctable fatalité qui semble depuis des siècles, s'acharner à faire reculer la mer de la côte, à éloigner à jamais le rêve de prospérité maritime" que la Picardie "était en droit d'escompter...".

Les Archives de la Somme sont particulièrement riches sur ce sujet. Nos séries C, J, L, M, P et S recèlent des documents nombreux, et souvent très intéressants, quant au port de Saint-Valery, tant au XVIIIe s. qu'au XIXe s.. Il y a là sans aucun doute matière à "P.A.E." ou à "classe patrimoine", et nous nous tenons à la disposition des demandeurs éventuels.

A travers ces quelques documents nous ne faisons qu'évoquer l'activité de ce port tiraillé entre le "rêve" et la "fatalité". En ouvrant T.D.S. sur la Picardie maritime, nous espérons avoir donné envie aux maîtres et élèves d'approfondir leurs recherches.

Anne-Marie COUVRET
Directeur des Services d'Archives

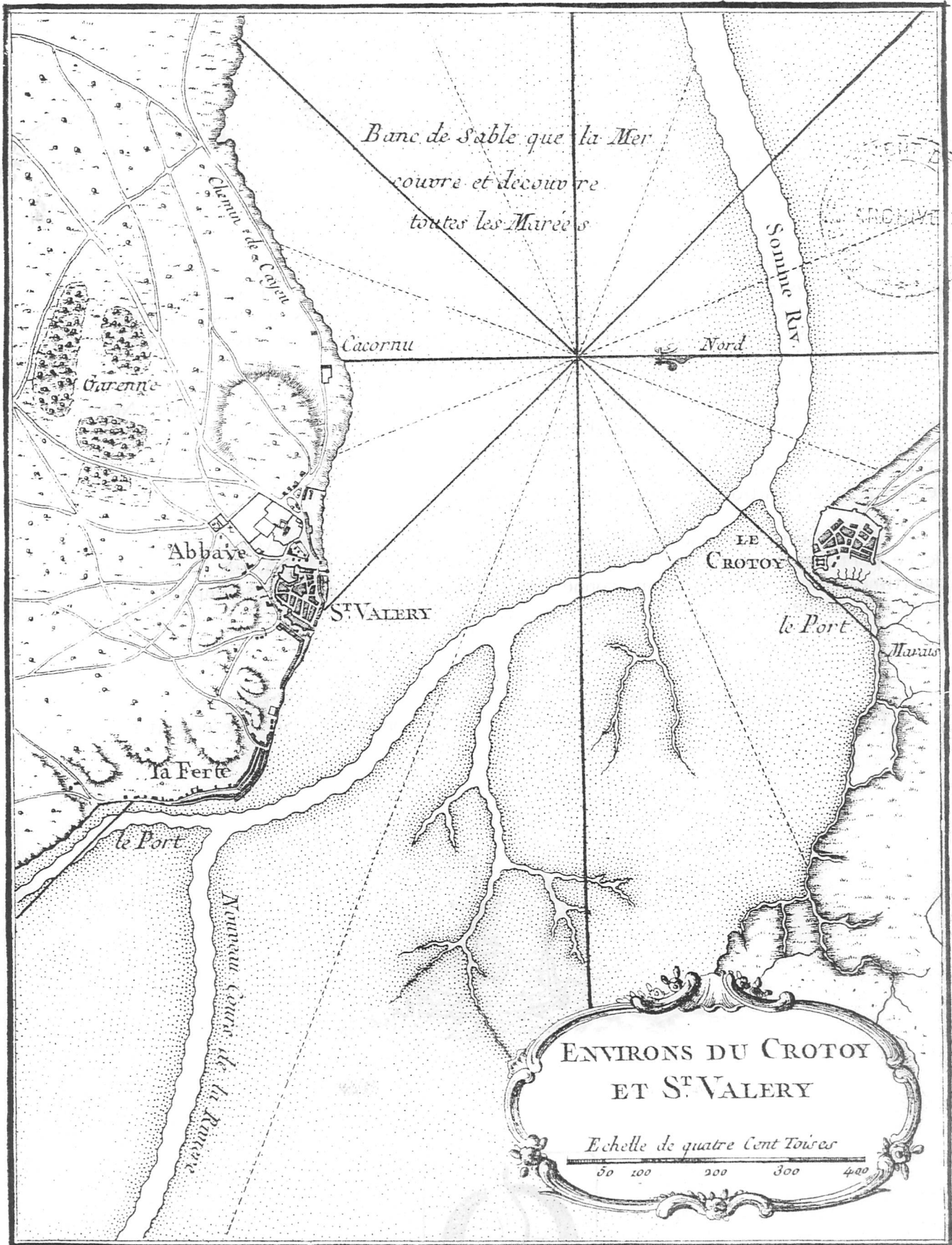
Xavier LOCHMANN
Responsable du Service éducatif



Publié avec le concours financier



du Conseil général de la Somme



MARSEILLE

Rarement il vient des bâtiments de Marseille à S^t-Valéry : ceux de ce dernier port qui commencent au premier, y vont avec leur lest et font leurs retours en raisins communs, amandes cassées et non cassées, avelines, ris, prunes et brugnolles, figues, capres, anchois, olives, huiles d'olives, thon, fruits et liqueurs, cotons filés, fil de chenve, bas de coton, tastre, savons, verdes gattes, jus de reglisse et canifons de Liège.

BORDEAUX

Les Bâtimens que Abbeville et S^t-Valéry, qui est le port de cette ville, envoient à Bordeaux, y vont ordinairement avec leur lest et y apportent cependant quelquefois des galoches et des bas de fils au métier des fabriques du pays, les capitaines y portent aussi quelquefois pour leur compte du bois à brûler.

Ils font leur retour en eau-de-vie, vin rouge et blanc de Gascogne, vins de muscat, de Frontignan, prunes sèches, raisins secs, marons, noisettes, noix, jambons fumés, Ris, sucres, capilaire en feuilles, capilaire en liqueur, balaines, liège, plume, et pour lest, résine, Rozeaux, galle, huile de Thérébenthine et galipé, on envoie communs. Bordeaux n'envoie point de Bâtimens à Abbeville et à S^t-Valéry.

LA ROCHELLE, BROUAGE, SEUDRE, MARENNES ET LA THEMBLADE

Abbeville et S^t-Valéry envoient leurs bâtimens à la Rochelle ou lieux circonvoisins : il y portent des futailles et du bois à brûler en bûches.

Les retours consistent en sels, vins de Cognae, vins du pays, eau-de-vie, sucres des raffineries du pays, indigos, bray, liège, vinaigres, pelletteries communes et morue salée de la pêche de la Rochelle.

La Rochelle et les autres pays cy-dessus, n'envoient aussi aucuns bâtimens à Abbeville et à S^t-Valéry.

NANTES

Les bâtimens qu'Abbeville et S^t-Valéry envoient à Nantes y vont avec leur lest. Il font leur retour en laines et ardoises d'Irlande, Porcelaines, bois rouge, Mouchoires de Masulitapan (1). Toiles et vins blancs.

Les Nantais apportent aussi à S^t-Valéry des sucres de leurs raffineries et s'en retournent avec leur lest.

S^t-MALO

Abbeville et S^t-Valéry n'envoient aucuns bâtimens à S^t-Malo, mais ceux qui relâchent venant de quelque autre port y chargent quelques savons.

ISIGNY

Quelques bâtimens d'Abbeville et de S^t-Valéry vont à Isigny avec leur lest, ils s'en retournent en cidres, poires, miels et beurre.

CAEN

Les bâtimens d'Abbeville et de S^t-Valéry portent à Caen du bois moulu ou scioures de bois jaune en boucaux pour les teintures, ils en rapportent du cidre aigre et du papier.

Les Bâtimens de Caen apportent aussi à S^t-Valéry des Cidres et des papiers, ils s'en retournent à vuide.

ROUEN

Les petits bâtimens d'Abbeville et S^t-Valéry vont en lest à Rouen ; quelquefois ils y portent des mèches, du fer en barres, des plaques de fer begus, plaques de fer normandes, soye de porc, chanvre, flasse, bois moulu, bûches de bois de marqueterie, poids blancs, harengs en barils, savons noirs aussi en barils ; ils en rapportent des moules à moulins, du moulage, plâtre, marbre en fer et des papiers de toutes espèces.

Rouen envoie aussi à Abbeville des bâtimens qui y portent des moules à moulins, des papiers de toutes sortes, et rapportent quelquefois à Rouen les mêmes marchandises que les Bâtimens de S^t-Valéry y portent.

BOULOGNE

Boulogne envoie par ses bâtimens à Abbeville et à S^t-Valéry des harengs blancs et marquereaux salés ; ces bâtimens font leur retour en lest et quelquefois avec des savons noirs d'Abbeville.

CALLAIS

Callais envoie aussi par ses bâtimens à Abbeville et à S^t-Valéry des harengs blancs et saurats et quelque peu de lin et de graines de lin, ils s'en retournent avec leur lest.

DUNKERQUE

Les bâtimens de Dunkerque portent à S^t-Valéry des saumons, des morues et des harengs salés blancs et saures, des fromages, des laines communes et vieilles barbes ; ils s'en retournent vuides.

Commerce de la 2^e espèce.

HOLLANDE

Les négociants d'Abbeville et de S^t-Valéry envoient peu de leurs bâtimens en Hollande et lorsqu'ils le font, ils y vont vuides, ce sont les Hollandois des villes d'Amsterdam et de Rotterdam qui font ce commerce, les uns et les autres portent à S^t-Valéry, des gruaux, biscuits, stockfisks, plumes à écrire, graines de lin, mercur, claufettes, éponges fines, (mot illisible) cabarets, rouge d'inde, chaises de comodité, pluches, crayons, colle de poisson, harengs blancs et saures, saumons secs, dents d'éléphant, réchauds, compas, fil de fer, vins de Moselle, peaux de chiens, fleurs de muscades, gommues du Sénégal, eau-forte, suifs, aluns, mine de plomb, sumac, perperose, bois de teinture, fromages, plombs en saumons, morue, braye, goudrons, pipes (1), thé, poivre, argent-vif, azur commun, jambons, muscades, gerolle, acier, garance, cacao, cordes, raines drapées, raines frisées étroites, droguets, fil de lin, lins, rubans de fil, canelle, bouteilles et poteries de gray, baleine, huiles de baleine, poids de fer, planches de sapin (2), papiers, cuirs, enpois, sucres, cornichons, amidons, fayances, huiles de navette, cerises, souffres, clauderons, bois moulu, tartre, outils de fer, brosses, écorces de citron, laines, éventaills, poil de chameau, piment, peaux de Roussy, beurre, orge mondée, tables de sapin, fer blanc, mirtilles, planches de chêne, bois travaillé, borax raffiné, nattes de jonc, gants, orseille aprestée (3), pointes de martres, cassoa, cigares (4), grosil ou verre cassé, indigo fluée, avoines, colle cochenille, mestek (5), condres de fer, draps, bleu, raines de jardin, pastel, curcume, impériale, cinabre ou vermillon, bois fernambourg (6), navettes (7), bois d'Inde, raisins de Corinthe, et toutes sortes d'épiceries et drogueries.

ANGLETERRE

Les Anglois viennent de Londres, Noufchatel, et de Douvres à S^t-Valéry en Somme avec du charbon de terre, des meules à moulins, du thé, du tabac et des suifs et ne remportent rien, que quelques bleds lorsque le transport en est permis, ce qui n'arrive que rarement. S^t-Valéry envoie quelques bâtimens avec leur lest en Angleterre d'où ils reviennent chargés de beurre.

ECOSSE ET IRLANDE

Les Ecossois et les Irlandois envoient à S^t-Valéry, de Corek, Dublin, Alredin et autres lieux, des beurres, saumons salés, vieil oigals, suifs, plumes pour lits, bières, borufs et langues salées, pores salés, chandelles, savons et avoines, et ne remportent rien.

Les marchands d'Amiens frellent à S^t-Valéry un bâtiment tout au plus par an pour aller en Irlande charger de ces mêmes marchandises.

BRÈME

Des bâtimens de Brème portent à S^t-Valéry des plombs en saumon et des planches de sapin, ils s'en retournent en lest.

OSTENDE ET LE NORD

Ceux d'Ostende portent à S^t-Valéry des planches, bois à teindre, et herbes à foulon. Les bâtimens que S^t-Valéry envoie dans le Nord y vont avec leur lest et ils font leur retour en brays, goudrons, fers, planches, mats, graines de lin, acier, plomb, fer blanc et cendres potasse.

HAMBOURG

Les Hambourgeois portent à S^t-Valéry toutes sortes de marchandises du Nord et ils font leurs retours en vin de Champagne et paniers de verre, lorsqu'ils ne trouvent point de verres ils passent à Dieppe où ils en prennent, ils portent le produit de leur fret en lettres de change sur Bordeaux, la Rochelle et Nantes, où ils vont prendre souvent des eaux de vie, pour porter chez eux.

ESPAGNE

Abbeville et S^t-Valéry ont commerce avec Bilbao et Alicant, ils y envoient leurs bâtimens en lest. Leurs retours consistent en laines, fer en barres, soudes, savons, lièges, toiles de ménage, mousserons, citrons, oranges aigres, vins, anchois, raisins et huiles d'olive. Les Espagnols n'envoient aucuns bâtimens à S^t-Valéry.

PORTUGAL

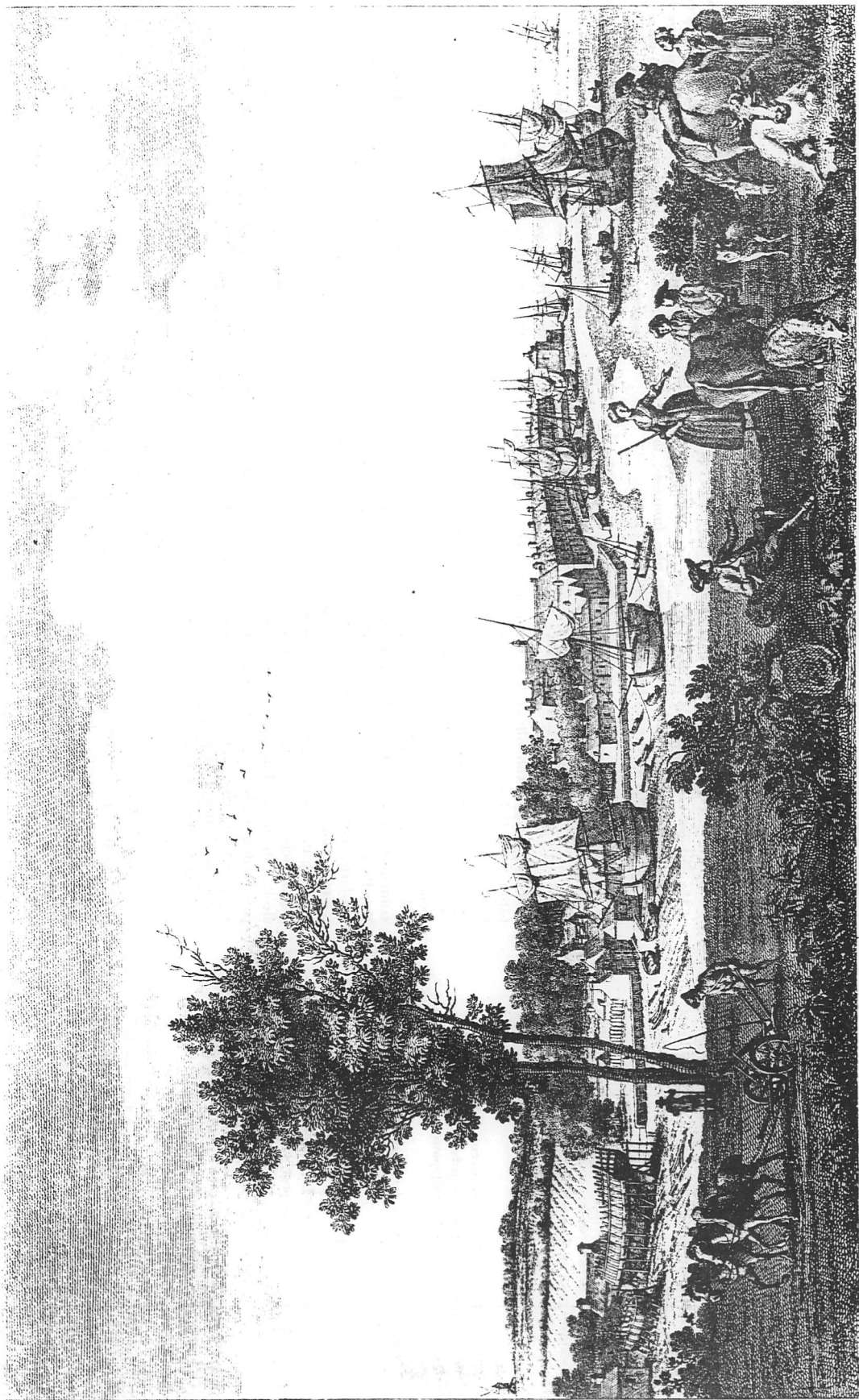
Les bâtimens qu'Abbeville et S^t-Valéry envoient à Porto, y vont en lest, ils font leurs retours en sumac, cacao, liège, dents d'Elephants, citrons aigres et écorces de citrons.

ILES DE L'AMÉRIQUE

Les vaisseaux de S^t-Valéry qui font le commerce des Isles de la Martinique et de S^t-Domingue vont charger à Bordeaux et à Nantes et y font leur retour.

COMMERCE DE S^t-VALÉRY A ABBEVILLE ET A AMIENS

Il n'y a point d'autre commerce de S^t-Valéry à Abbeville et à Amiens que des commissions pour les marchandises qui arrivent par mer à S^t-Valéry pour les négocians de cette ville.



V. le Gouaz del.

LE PORT DE S.
Vu du Côté du

VALÉRY SUR SOMME
Chantier des Constructions.

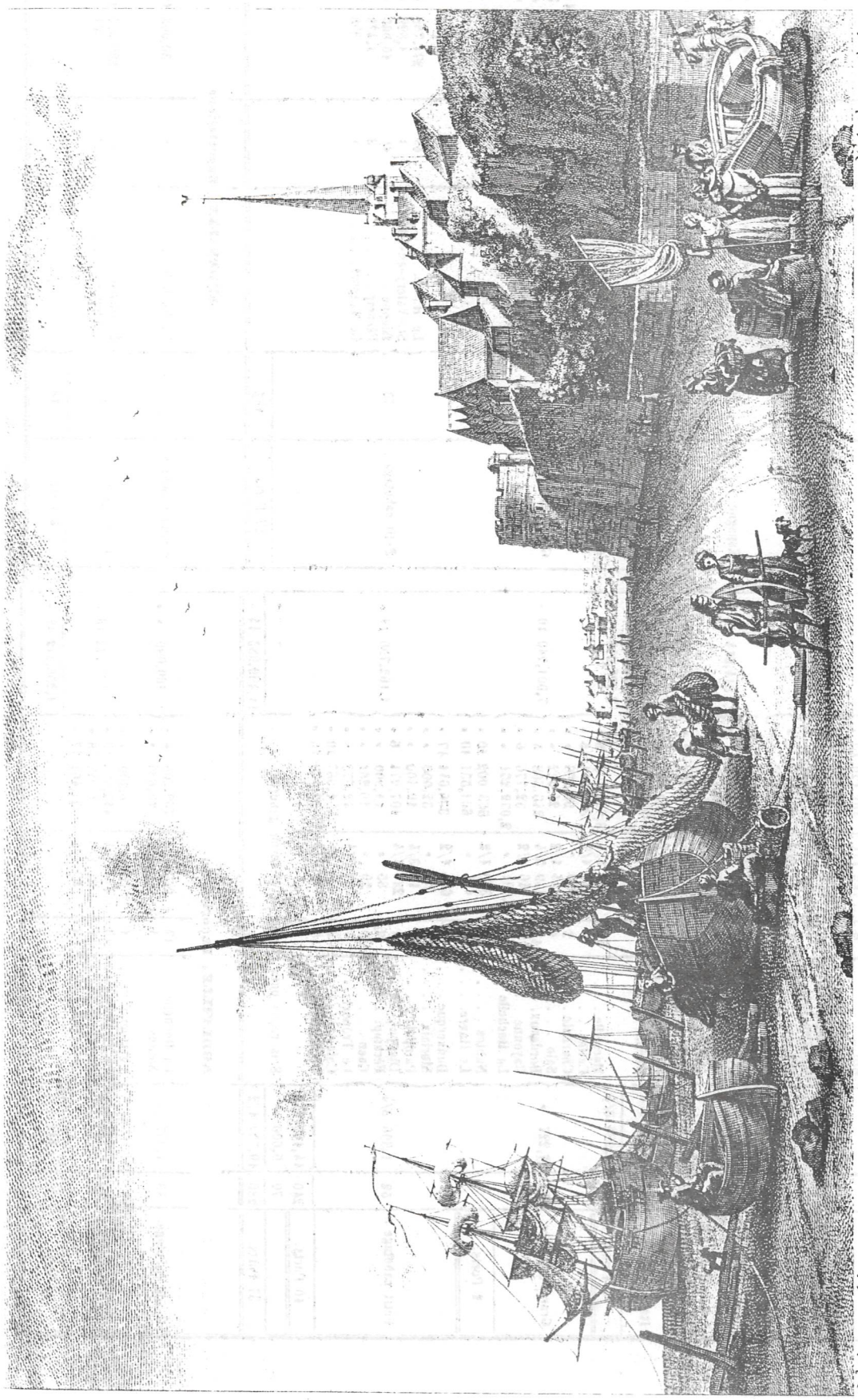


Reproduit de la Collection des Ports de
Par le S^r Examine Ingénieur de la

France dessinés pour le Roi en 1776.
Mariusse Pensionnaire de sa Majesté.

A Paris chez le Citoyen Libraire rue S^r Hippolyte la P^r Porte à gauche en entrant par la Place S^r Michel

39.



N. le Quay d'Anp.

N. le Quay d'Anp.

LE PORT DE S.
Vu de la Plage du

VALERY SUR SOMME
coté de la Ville



France destinée pour le Roi en 1776
Marine Pensionnaire de sa Majesté

Recueil de la Collection des Ports de
Par le S^r O'anne Ingénieur de la

A Paris chez le Citoyen Libraire rue St Hyacinthe la P^{re} Porte cochère à gauche en entrant par la Place St Michel.

N. 7. TABLEAU de la valeur des Importations par les ports de Saint-Valéry et Abbeville, pendant l'année 1787.

PROVENANCE.	SAINT-VALÉRY, Importations.				
	TONNEAUX.	PORTS D'EXPÉDITION.	NAVIRE.	VALEURS par port d'expédition.	VALEURS par provenance.
Angleterre . . .	43	2,744 4/4 Londres Newcastle Liverpool Withly	22 42 4 8	975 4/2 4,294 4/4 96 4/2 3 5/8	600,143 1/4 64,951 5/8 27,081 4/0 487,500 "
Hollande	46	567 4/2 Amsterdam Rotterdam	1 45	27 3/4 639 3/4	26,187 4/0 572,743 45 "
Etats du Nord.	44	648 4/4 Dantzick Pillaw Brème Christiansand Friderikshall Elbing Gottembourg	4 2 4 3 2 2 4 4	200 4/2 456 4/4 20 4/2 450 50 39 1/2 34 4/2	432,861 40 401,170 40 71,865 46,720 10,562 24,625 46,898
Espagne	8	846 1/4 Cadix Barcelonne Saint-Ander	6 4 4	662 3/4 414 1/4 72 1/4	415,971 8 80,400 348,437
Portugal	2	80 3/4 Porto	2	80 3/4	19,395 "
Italie	3	304 3/4 Port Maurice Onelle	4 2	96 4/4 205 4/2	163,582 10 335,178 "
49 Ports.	86	5,285 3/4			3,275,949 12 "
Grand cabotage.	72	7,227 "			
8 Ports.					
Petit cabotage . .	52	4,596 3/4			
40 Ports.	210	44,409 4/2			
37 Ports.	70	5,600 "			
	280	49,709 4/2			11,430,985 14 "

Sels reçus pour compte de la ferme générale.

ABBEVILLE, Importations.

Grand cabotage.	13	1,037 "	La Rochelle Nantes	12 4	957 1/2 79 1/2	752,205 40,885	769,090 "
Petit cabotage..	48	577 4/4	La Hogue Le Havre Dieppe Boulogne	4 13 4 3	45 44 1/4 21 1/2 66 4/2	6,300 442,093 13 6,927 8 31,404 47	487,222 18 "
8 Ports.	31	1,614 1/4					1,250,312 18 "

TABLEAU de la valeur des Exportations par les ports de Saint-Valéry et Abbeville, pendant l'année 1787.

PUISSANCES.	SAINT-VALÉRY, Exportations.				
	NAVIRE.	PORTS DE DESTINATION.	NAVIRE.	VALEURS par port d'expédition.	VALEURS par puissance.
Angleterre . . .	4	Londres	4	4,388 40 "	4,388 40 "
Hollande	9	Rotterdam Vanduyent	8 4	33,616 3,952 "	37,568 "
Etats du Nord .	1	Friderikshall	1	4,554 "	4,554 "
Espagne	6	Cadix Barcelonne Ferrol	2 4 3	19,470 9,488 49,017 "	47,975 "
Portugal	4	Porto	1	15,640 "	15,640 "
8 Ports.	18				110,125 40 "
Grand cabotage.	44	Marseille Celle Bordeaux La Rochelle	5 4 1 7	46,893 41 2,012 3 6 800 40,149 "	29,854 14 6
Petit cabotage .	70	Le Havre St.-Valéry-en-Caux Dieppe Fécamp Le Tréport	49 1 46 3 4	271,768 4 4,529 10,000 1,470 396 "	285,163 1 "
27 Ports.	402				425,143 5 6

ABBEVILLE, Exportations.

Grand cabotage.	6	La Rochelle	6	30,092 48 1	30,092 48 "
Petit cabotage..	42	Le Havre Boulogne	44 4	280,300 47 9,704 "	290,094 17 "
3 Ports	18				329,187 15 "

Grains.

1 Direction d'Amiens.
Bureau de S. Valery - Sur - Somme.

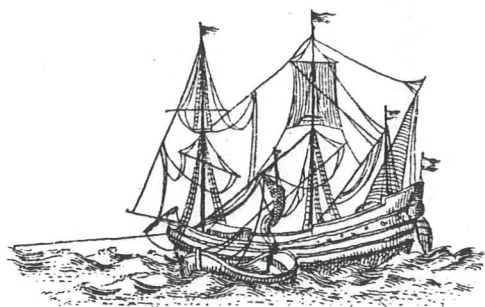
Etat Des Navires De grains, Venus Des Etrangers
durant le mois de Dec^r 1789.

Savoir.

<i>Hambourg</i>	<i>Froment</i>	<i>3630. 9^q</i>
<i>Id</i>	<i>Bled</i>	<i>3100.</i>
<i>Id</i>	<i>Id</i>	<i>2730.</i>
<i>Id</i>	<i>Id</i>	<i>1130.</i>
<i>Id</i>	<i>Id</i>	<i>2984.</i>
<i>Id</i>	<i>Id</i>	<i>3105.</i>
<i>Dublin</i>	<i>Froment</i>	<i>2094.</i>
<i>Hambourg</i>	<i>Froment</i>	<i>3300.</i>
<i>Amsterdam</i>	<i>Bled</i>	<i>3388.</i>
<i>Waterford</i>	<i>Froment</i>	<i>1157.</i>
<i>Hambourg</i>	<i>Froment</i>	<i>11000.</i>

Certifié Vritable à S. Valery le 31. Dec^r 1789.

Procurer L. M. L.



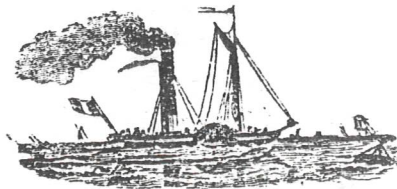
Voyageurs arrivés par le Yagulator a vapeur le Castro.
Etat des Passeports adressés à M. le Ministre de l'Intérieur.

Numéros d'ordre.	NOMS ET PRÉNOMS.	AGE.	PROFESSION.	LIEU ou ils RÉSIDENT.	D'OU ILS VIENNENT.	LIEU OU LE PASSEPORT DOIT ÊTRE RETIRÉ.	OBSERVATIONS.
1	Cubitt William	48 ans	Entrepreneur	Angleterre	Londres	Paris	de son père
2	Taylor George	42 ans	Epicier	Paris	Paris	Paris	
3	Shickly Marinos	25 ans	Bouvier	Paris	Paris	Paris	
4	Pyrah Michael	25 ans	Médecin	Paris	Paris	Paris	et 2 enfants
5	Parlier John	49 ans	Reutier	Bade	Paris	Paris	
6	la Baronne de Bode	38 ans	Reutier	Paris	Paris	Paris	
7	Bureau and son	27 ans	Médecin	Paris	Paris	Paris	
8	Math Arthur	18 ans	Garçon	Angleterre	Paris	Paris	
9	Largill John	45 ans	Avocat	Paris	Paris	Paris	de son épouse
10	Worley Abraham	39 ans	Reutier	Paris	Paris	Paris	
11	Worley Samuel	28 ans	Paris	Paris	Paris	Paris	
12	Laforte Pierre	37 ans	Paris	Angleterre	Paris	Paris	
13	Thomas Pierre	21 ans	Paris	Angleterre	Paris	Paris	
14	Newman Albert	35 ans	Paris	Paris	Paris	Paris	
15	Simon Anton	28 ans	Regt.	Hambourg	Paris	Paris	
16	Simon Bernhard	25 ans	Paris	Halle (Prusse)	Paris	Paris	
17	Staley August	39 ans	Reutier	Angleterre	Paris	Paris	de sa nièce
18	Wardson Louis	30 ans	Paris	Paris	Paris	Paris	
19	Scherrer George	40 ans	Horloger	Darmstadt (Prusse)	Paris	Paris	

Saint-Vallery, le 2 Septembre 1839

LE COMMISSAIRE SPÉCIAL DE POLICE,

El apolcon 9898



"Le steamer le Castor a fait sa première entrée à St Valery le 1er de ce mois par une marée de vive eau cotée 4m02 au dessus des buses du barrage éclusé. Ce premier essai a été couronné du plus heureux succès et le Castor a exécuté tous les mouvements avec une précision et une promptitude remarquables. En vingt deux minutes il avait franchi la distance de la pointe du hourdel à St Valery et 5 minutes après son entrée dans le port, il était à quai vis-à-vis de l'hôtel disposé pour recevoir les voyageurs...

Le samedi 4 mai le Castor revenant de Londres est arrivé à l'entrée des bancs de Somme à la marée du soir ; la mer commençait à baisser et il ne put pas donner dans les passes et fut obligé d'attendre la marée du lendemain pour entrer à Saint-Valery. Cette fois il n'est pas arrivé à quai ; le courant le fit échouer au bout de l'estacade. Il resta ainsi échoué jusqu'au lundi 5 à 4 heures du matin où il effectua son second départ pour Londres. Mais, il avait à peine parcouru un espace de 500 mètres qu'il quitta le chenal et alla échouer sur un banc, à peu près en face de la tour de l'église, où il est resté jusqu'au mercredi 8 du courant 6 heures 1/2 du soir.

Il est revenu avant hier 12 du courant et est entré à 10 heures du matin dans le port sans la moindre difficulté. Il est reparti à la marée de cette nuit pour Londres et n'a eu aucun contre temps à subir...

Tous ces faits, bien qu'étrangers au service des Ponts et Chaussées, s'y rattachent en ce sens qu'ils prouvent que tant qu'on n'aura pas encaissé le chenal de Saint-Valery à la mer jusqu'au Cap Hornu,..., la navigation de la baie de Somme sera toujours précaire en morte eau et souvent difficile en vive eau, que le seul moyen d'acclimater la navigation à vapeur dans la baie de Somme est de reporter l'entrée du port si non au Cap hornu, du moins à la tour harold...

St Valery le 14 Mai 1839"

De Paris à Londres en 35 heures

PAR

ABBEVILLE ET ST. VALERY-SUR-SOMME.

COMPAGNIE

DE BATEAUX A VAPEUR DE LA SOMME,

Sous-Préfecture
DE
L'ARRONDISSEMENT D'ABBEVILLE
(Somme).

CABINET
du Sous-Préfet.

No 2154

Abbeville, le 31 Janvier 1834

Monsieur le Préfet,

J'ai l'honneur de vous informer que, durant la nuit du 27 au 28 de ce mois, vers 3^h du matin, le Brick Français le Courrier du Brésil, Commandé par le Capitaine Raguen, de St Valery, venant de Marseille à St Valery avec un chargement de 200 tonneaux de Haron, Eau de vie, vins de Sumac, Sels Perdu sur les bancs de la Pointe de St Quentin, à l'entrée de la baie de Homme. Tout l'équipage, composé de 8 hommes, y compris le Capitaine, a péri à l'exception d'un seul matelot qui d'un saut sur un débris du navire.

Le Capitaine laisse, à St Valery, une femme veuve et de jeunes enfants.

Ce sinistre a, comme vous pouvez le croire, produit à St Valery & ici une douloureuse sensation.

Il paraît qu'on a l'espoir de sauver une partie de la cargaison.

Je vous prie, Monsieur le Préfet, l'assurance de mes sentiments respectueux & de ma haute considération.

Le Sous-Préfet d'Abbeville
A. Dutrey

A Monsieur le Préfet de la Somme.



Je soussigné Benjamin Chatelain constructeur
de navires, en cette ville déclare avoir construit
dans mon chantier pour le compte de Monsieur
Thomas Calvé armateur domicilié à l'Isle-aux-Moines,
le navire la Josephine dont les dimensions suivantes
sont :

Longueur de tête en tête sur le pont	19 ^m 77 ⁴
Plus grande largeur	5 = 74
Plus grand creux	2 = 63

De ces dimensions il résulte que ce navire
jauge 78 tonneaux 24/100

En foi de quoi j'ai délivré le présent
pour servir et valoir au besoin sera.

F^r Valéry Sur Somme le 6 octobre 1849

Bⁿ Chatelain

Pr^{re} pour nous Maire pour légalisation de la
Signature de M. Chatelain approuvée de nous
le 6 3^e 1849



- 1737 "La Richesse d'un Royaume tel que la France dépend de son commerce, et celui-ci de la bonté des ports qui assurent une retraite à ses vaisseaux. Depuis la ruine du port du Crottoy situé à l'embouchure de la Somme, les Provinces de Picardie et de Champagne n'ont pu se servir que de celui de St Vallery sur l'autre rive de la Somme pour exporter commodément et avec économie les denrées de leur sol et le produit de leurs fabriques. La Rivière de Somme navigable dans son cours de plus de 15 lieues pour des barques de quarante tonneaux traverse les deux villes les plus considérables de la Picardie qui sont Amiens et Abbeville.

La Nature semble avoir placé les ports de St Vallery et du Crottoy pour en faire le centre du plus grand commerce, on y voit arriver en vingt quatre heures les navires sortant des ports de la Hollande et de l'Angleterre. La Rivière de Somme qui ne gèle, ne se déborde, ne se sèche jamais donne aux marchands de Paris la plus grande facilité pour recevoir les provisions du Carême à jour et à heure fixes, les négociants de Lyon préfèrent aussi cette voie pour les épicerie fines qu'ils tirent de la Hollande parce qu'ils évitent les retards que la rivière de Seine leur occasionne par les glaces, les débordements, ou le défaut d'eau qui interrompent la navigation lorsqu'ils reçoivent les marchandises par le port du Havre.

Le Commerce de Picardie et de Champagne qui intéresse celui de tout le Royaume est menacé de perdre sous peu l'avantage qu'il retire par la navigation de la Somme, si le Conseil ne prend en considération l'état où se trouvent les ports de St Vallery ou du Crottoy et s'il ne permet et ordonne de faire à l'un ou à l'autre les réparations et ouvrages nécessaires pour prévenir à leur atterrissement..."

- 1791 "...En 1775, dans des moments de crise, des blés partis du Bruth d'Amsterdam, et convertis en Farine à leur passage au moulin bleu établi près de l'Etoile sur la Somme, ont été rendus le septième jour à la halle de Paris.

L'année dernière 1790, c'est encore par cette voie, comme la plus sûre et la plus prompte que la ville de Paris a reçu une grande partie des grains nécessaires à la subsistance de ses habitants...

...si comme tout l'annonce on s'occupe enfin sérieusement des travaux du Port de St Vallery ; si l'on perfectionne la navigation intérieure jusqu'à Amiens aucune autre localité ne sera aussi favorable pour former de grands entrepôts dans tous les genres..."

- 1794 "Le Port de mer de St Vallery situé à l'entrée de la Baye de Somme doit être regardé par l'administration comme un des points les plus avantageux pour l'importation des subsistances malgré les difficultés occasionnées par les bancs de sable.

Ces subsistances qu'on attend pour les armées, une fois arrivées au Port de St Vallery peuvent monter aisément avec le flot jusqu'à Abbeville et par suite jusqu'à Amiens par la Somme ce qui donne plus de ressources pour les transporter ensuite par terre soit d'Abbeville soit d'Amiens...

1836

..."Si l'on jette les yeux sur les cartes hydrostatiques, on voit que St Valery-sur-Somme est dans les mêmes conditions pour la hauteur des eaux que tous les ports de la côte, dont aucun ne possède un point de relâche, comme le Hourdel, où la marée en tout temps monte de 20 à 30 pieds. Les abords de la Somme sont faciles et rarement signalés par ces naufrages, dont la Seine à son embouchure n'offre que trop de vestiges. Si au retrait de la mer, la baie de St Valery présente un état d'épuisement presque complet, et si alors les bâtiments mis à sec se trouvent échoués sur le sable, ces circonstances lui sont communes avec les ports de la Manche, aussi bien avec Boulogne qu'avec Calais, où nul navire, pas même les bateaux pêcheurs, ne peuvent entrer à marée basse. A Londres même, en rivière, le flot en se retirant laisse également à sec et portant sur la vase, les vaisseaux amarrés aux deux rives de la Tamise.

Nous n'ignorons pas que les vents sud-ouest, qui règnent presque toute l'année sur la côte de Somme, n'aient été jusqu'à ce jour le plus grand obstacle à ce que St Valery-sur-Somme tirât parti de son heureuse position. Cette difficulté d'une navigation à voile entre St Valery et Londres, n'existant pas au même degré pour Calais que l'avancée de la côte abrite de ces vents, cette difficulté explique la préférence accordée jusqu'ici à ce dernier port ; mais la vapeur, dans son action puissante, tient peu compte de ces résistances de la nature ; elle sait les vaincre, et la preuve, c'est que Boulogne-sur-Mer, dans une position géographique analogue et sous l'empire des mêmes vents que St Valery, est parvenu au moyen de bateaux à vapeur à établir, comme Calais, une communication avec Douvres. Il est même un fait digne de remarque, c'est que, pour passer en Angleterre, ces mêmes vents sud-ouest sont si favorables que presque toujours on met moins de temps de Boulogne pour aller à Douvres que de Calais, bien que ce dernier point soit plus rapproché de l'Angleterre..."

1861

"Depuis quelques années, on a exécuté dans tous les ports de la Manche des travaux considérables, ayant tout à la fois pour objet l'amélioration de leurs abords et la création de bassins à flot dans lesquels les navires de commerce, constamment maîtres de leurs mouvements, chargent ou déchargent facilement leurs marchandises, sans courir les risques d'échouage et d'abordage auxquels ils sont exposés dans les avants-ports.

Saint-Valery-sur-Somme n'a reçu aucune de ces améliorations ; on s'est borné à lui accorder, de temps en temps, sur les fonds de seconde catégorie, de faibles allocations qui ne s'élèvent même pas aux taux des crédits annuels affectés à l'entretien des ports voisins...

... Il n'en peut être ainsi ; car St-Valery offre de tels avantages naturels qu'un gouvernement éclairé et prévoyant ne peut le négliger plus longtemps.

Ce port est placé dans l'anfractuosité la plus profonde de la côte de la Manche.

Il est mis en communication avec l'intérieur de la France et surtout avec les contrées du Nord-Est de l'Europe et avec le Sud de l'Allemagne par un embranchement du chemin de fer du Nord, dont les rails parcourent les quais.

Un canal de premier ordre, parfaitement navigable et communiquant avec toutes les voies d'eau du Nord, de l'Est et du Midi, débouche dans l'intérieur du port.

Sous le rapport des communications intérieures, il est donc aussi bien placé que Calais et Dunkerque ; il l'est mieux que Boulogne, Dieppe, Fécamp, etc.

Malheureusement sa communication avec la mer est à peu près abandonnée aux caprices des vents et de la marée ; car les travaux exécutés dans la baie pour améliorer le chenal ont été jusqu'ici sans importance. Il semble que l'on n'ait pas eu foi dans le succès des travaux ébauchés ; car, depuis 1845 qu'ils sont commencés, on n'en a exécuté chaque année qu'un court tronçon..."

DES PORTS

DE LA SOMME

ET

DE LEUR RAPPORT

AVEC LA NAVIGATION INTÉRIEURE.



NOTES ET COMPLEMENTS

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

- Adrien HUGUET. "Saint-Valery de la Ligue à la Révolution. 1589-1789". "Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie du Vimeu". Tome 1er. Abbeville, F. Paillart, 1909. (Nombreux documents transcrits, sources indiquées).
- Adrien HUGUET. "Le Port et le Commerce de Saint-Valery à travers les Siècles". in "Notre Picardie", n°s 56 et 57, 1er février et 1er mars 1911.

PRESENTATION DES DOCUMENTS

- Couverture : Extrait de la "Carte particulière des environs d'Abbeville, Montreuil, avec les embouchures des rivières de Somme, d'Autie et de la Canche". Paris, 1744. A.D. Somme, 1 Fi Picardie 4.
- Document 1 : Carte des "Environs du Crotoy et de St Valery". Sans date. XVIIIe s. A.D. Somme, 1 Fi Saint-Valery 5.

La toise de Paris était la mesure de longueur la plus généralement utilisée dans la Somme. Elle vaut 1m948. L'échelle de cette carte est donc, approximativement, de $\frac{1}{14230}$ ème. On notera que le port de Saint-Valery se situait au sud-est de la ville, à La Ferté.

- Document 2 : "Commerce en marchandises à St Vallery en 1730". Extrait d'un rapport sur l'Amirauté de "Saint-Vallery en Somme". Archives Nationales. Marine, C 4 160. Transcription par A. Huguet dans "Saint-Valery de la Ligue..." (cf. ci-dessus).

Vers 1730, le commerce valéricain connaît un certain essor, alors que la pêche est en voie de disparition. A la variété des importations s'oppose la faiblesse des exportations. La plupart des navires partent ou repartent "vides", ou "en lest", c'est à dire chargés de sable.

Ce document, facile à exploiter, (tableaux des importations, cartographie des ports en relations avec Saint-Valery,...) présente quelques difficultés de vocabulaire :

- | | |
|---|---------------------------------------|
| - avelines = grosses noisettes | couperose = sulfate |
| - tastre = tartre, sel de potasse | argent vif = mercure |
| - galles = noix de galle, riche en tanin | azur commun = colorant bleu |
| - galipot = résine de pin maritime | orseille = lichen, colorant rouge |
| - bray = goudron | mestek = cochenille, colorant |
| - Masulitapan = ville du golfe du Bengale | curcume = plante d'où on tire le cari |
| - boucaux = sorte de tonneaux | fernambourg = Pernambouc |
| - stocfitks = morue séchée | navette = rave oléagineuse |
| - sumac = bois tropical | plomb en saumons = en lingots |



L'auteur du rapport souligne combien "le commerce de ce port quoy que de difficile accès à cause des bancs de Somme, est considérable et commode et avantageux". En effet, on peut faire transporter les marchandises en deux jours et demi par gribannes (bateaux plats de 20 à 30 tonneaux) de Saint-Valery à Amiens, et de là les voiturier "par terre dans les différentes provinces du Royaume les plus éloignées"... L'argument sera constamment repris et ce, jusque sous le Second Empire.

Documents 3-4 : Eaux-fortes. "Le Port de St Valery sur Somme". Vues de La Ferté et de la ville. Dessinées par N. Ozanne, ingénieur du roi, et gravées par Y. Le Gouaz, graveur à Paris. 1776. Coll. des Archives diocésaines d'Amiens.

La première gravure montre le port de la Ferté avec, à gauche, le chantier naval. La mer est basse et les bateaux sont échoués. Au premier plan, des scènes agrestes, quelque peu idéalisées, bien dans le goût du temps. La seconde gravure montre la plage au pied de la ville, avec des bateaux plus petits et des barques ; la scène est assez animée.

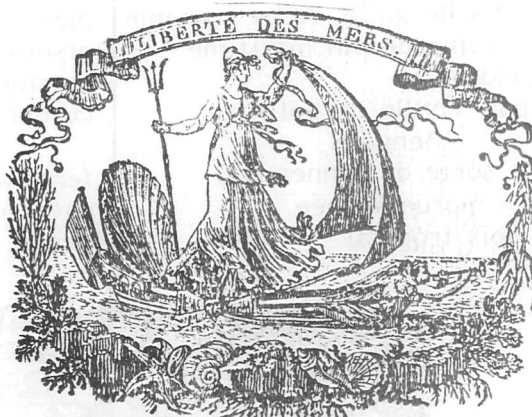
Document 5 : Tableau des importations et exportations de Saint-Valery et Abbeville en 1787. Extrait de la brochure "Des Ports de la Somme et de leur rapport avec la navigation intérieure", Amiens, Caron, 1844. A.D. Somme, 4 J 116.

A mettre en rapport avec le document 2. S'il n'est plus question du détail des marchandises échangées, on peut par contre exploiter utilement les données chiffrées. On retrouve la différence considérable entre importations (3 275 949 livres) et exportations (110 125 livres) avec les ports étrangers. Le déficit est également très élevé en ce qui concerne le cabotage. (N.B. : le tonneau valait 1,44 m3).

Document 6 : "Etat des navires de grains venus de l'Etranger pendant le mois de Xbre 1789". A. D. Somme, C 106/11.

Le problème du ravitaillement de Paris, crucial au printemps 89, reste préoccupant tout au long de l'année. Les campagnes du Bassin parisien voient d'un mauvais oeil les convois de grains partir pour la capitale. Le gouvernement prohibe l'exportation des céréales à l'étranger et fait importer, comme ici par Saint-Valery, grains et farines de l'Europe du Nord. (Le quintal pesait sous l'Ancien Régime 100 livres poids de marc, soit 48,96 kg).

Liberté.



Egalité.

Document 7 : "Etat des passeports adressés à M. le Ministre de l'Intérieur" ("voyageurs arrivés par le Paquebot à vapeur le Castor"). Saint-Valery. 2 septembre 1839. A.D. Somme, M 80.075.

Document 8 : "Rapport sur la navigation du Steamer le Castor dans la baie de Somme...". Saint-Valery. 14 mai 1839. Extraits. A.D. Somme, M 80.075.

Prospectus pour la formation d'une "Compagnie de bateaux à vapeur de la Somme". En-tête. A.D. Somme, 4 J 123.

En 1838 une compagnie anglaise assurait un service Londres-Saint-Valery avec un bateau à vapeur, le "Royal Adélaïde". Au même moment se crée une compagnie française, au capital de 600 000 F, se proposant de transporter voyageurs et marchandises entre Londres et Saint-Valery. Ses créateurs mettaient en avant comme arguments un gain de temps et d'argent sur la liaison Paris-Londres par rapport au trajet via Calais. Ils escomptaient pour la 1^{ère} année 550 000 F de recettes pour 316 000 F de dépenses, soit un bénéfice de 234 000 F. Il était prévu deux paquebots de 150 tonneaux effectuant chacun deux voyages aller-retour par semaine. L'entreprise connut un certain succès si l'on en juge par les listes de voyageurs conservées dans la série M (doc. 7), et ce malgré les aléas de la navigation en baie de Somme (doc. 8). Toutefois le 5 février 1840 l'assemblée générale des actionnaires votait la dissolution de la société. La reprise du service était ainsi "gravement mise en question". D'autres projets ou tentatives tournèrent court assez rapidement. (Le "Castor" faisait 160 pieds, soit cinquante deux mètres de long).

Document 9 : Naufrage du brick "Le Courrier du Brésil". Lettre du Sous-Préfet d'Abbeville". 31 janvier 1840. A.D. Somme, série S, "Baie de Somme" (naufrages).

Un brick était un voilier à 2 mats carrés, jaugeant moins de 300 tonneaux. "Le Courrier du Brésil" faisait du "grand cabotage". Saint-Valery connut au milieu du XIX^e siècle un regain de faveur: 238 navires reçus en 1842, 548 navires en 1865. (cf. doc. 5 pour 1787). En 1908 le chiffre en était tombé à 38...

Un fait divers douloureux nous permet d'évoquer, ici, la taille des navires, la nature des cargaisons, l'importance des équipages et les dangers de la navigation.

Document 10 : Certificat de construction de la goëlette "La Joséphine" par Benjamin Chatelain. 6 octobre 1849. A.D. Somme, P 231.235.

Toute une série de dossiers du service des douanes nous permettent d'apprécier la nature des divers bâtiments fréquentant le port de Saint-Valery au milieu du XIX^e s., telle cette goëlette construite à Saint-Valery même. Ces dossiers comprennent divers certificats, les actes de francisation du bateau, les changements de propriétaires, la liste détaillée des objets se trouvant à bord (ancres, chaînes, chaloupe, cuisinière, compas, outillage, batterie de cuisine, etc...), les congés successifs,...

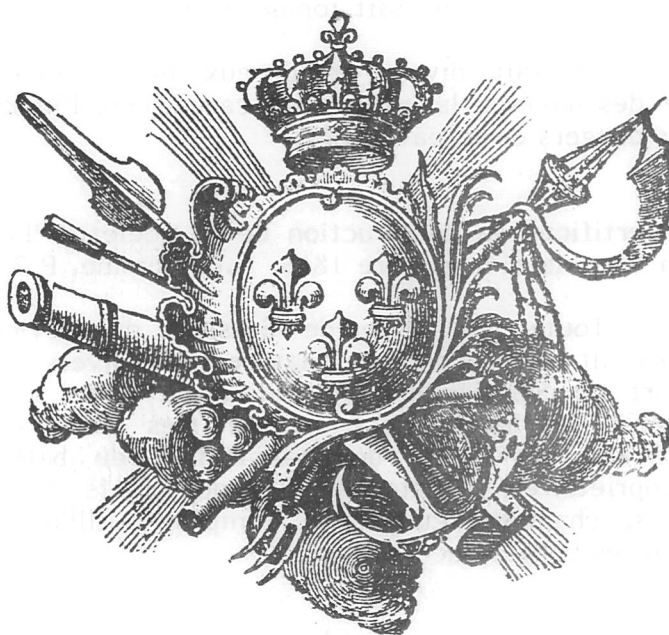
On peut ainsi suivre le mouvement des navires, tel le "Reine des Anges" :

11 juin 1853 : départ de Bordeaux pour Le Havre (chargé)
22 juin : départ du Havre pour Bordeaux (chargé)
15 septembre : départ de Bordeaux pour Dieppe (chargé)
15 octobre : départ de Dieppe pour Saint-Valery (sur lest)
29 octobre : départ de Saint-Valery pour Dunkerque (chargé)
19 novembre : départ de Dunkerque pour Fécamps (chargé)
7 décembre : départ de Fécamps pour Dunkerque (chargé)etc...

Document 11 : Extraits de divers mémoires et rapports sur les avantages du port de Saint-Valery. 1737-1861.

A.D. Somme, C 1505/1 (1737), L 804 (1791), L 882 (1794),
4 J 123 (1836) et 4 J 116 (1861).

Quels que soient les auteurs de ces textes (fonctionnaires de la douane d'Abbeville, ingénieurs du port, membres de la Chambre de Commerce, membres de la commission spéciale du Conseil général), tous plaident chaleureusement, pendant près d'un siècle et demi en faveur du port de Saint-Valery. A tous les entendre, la situation de Saint-Valery était exceptionnelle en France pour l'établissement d'un grand port de commerce. Mais tous sont bien obligés de reconnaître les difficultés apportées par les marées à forte ampleur et l'ensablement ("atterrissement") de la baie ; ce qui explique sans doute les attermoissements d'un gouvernement dont chacun attendait des miracles, sans trop y croire. Adrien Huguet concluait son article de 1911 en reconnaissant que "les projets de grands ports au Crottoy, à Saint-Valery ou au Hourdel, étaient des entreprises chimériques", et en déplorant "cette inéluctable fatalité" que nous évoquons plus haut.



Imprimé en France
par l'Inspection Académique
de la Somme

rue Germain Bleuet 80026 AMIENS

Dépôt légal imprimeur : à parution

Dépôt légal éditeur : à parution

Le Directeur de la Publication : R. VIGIN

