

numéro

8

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*Histoire du cabotage européen
aux XVI^e-XIX^e siècles*

Buti – 979-10-231-1705-9



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

Revue d'histoire maritime

8

Histoire du cabotage européen
aux XVI^e-XIX^e siècles

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2008
© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-552-5
PDF complet – 979-10-231-1701-1

TIRÉS À PART EN PDF :

Poussou – 979-10-231-1702-8
Le Bouëdec – 979-10-231-1703-5
Pourchasse – 979-10-231-1704-2
Buti – 979-10-231-1705-9
Zysberg – 979-10-231-1706-6
Pfister Langanay – 979-10-231-1707-3
Sauzeau – 979-10-231-1708-0
Darfeuille – 979-10-231-1709-7
Le Bouëdec, Le Hunsec & Malonda – 979-10-231-1710-3
Tran – 979-10-231-1711-0

Mise en page Compo-Méca s.a.r.l. (64990 Mouguerre)
Version numérique: 3 dzs/Emmanuel Marc Dubois

SUP

Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

| | |
|--|-----|
| Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles. Présentation | |
| Jean-Pierre Poussou | 5 |
| Le cabotage sur la façade atlantique française, XVI^e-XIX^e siècles | |
| Gérard Le Bouëdec | 9 |
| La Baltique, une zone active du grand cabotage européen, XVII^e-XVIII^e siècles | |
| Pierrick Pourchasse | 39 |
| Expédier à la côte et aller à la cueillette : le cabotage en Méditerranée aux XVII^e et XVIII^e siècles | |
| Gilbert Buti | 67 |
| Mesurer les activités au cabotage des navires normands à la fin du XVII^e siècle | |
| André Zysberg | 109 |
| Grand et petit cabotage en mer du Nord et en Manche (1680-1790) | |
| Christian Pfister-Langanay | 141 |
| Les barques du Centre-Ouest et du Sud-Ouest atlantiques au XVIII^e siècle | |
| Thierry Sauzeau | 155 |
| Note sur le cabotage bordelais au XIX^e siècle | |
| Florian Darfeuille | 181 |

Varia

| | |
|--|------------|
| Les inscrits à la petite pêche et leur rapport au service de la Marine : l'exemple de la Bretagne-Sud au XIX^e siècle | |
| Gérard le Bouëdec, Mathieu Le Hunsec & Frédéric Malonda | 185 |
| | |
| L'école de l'hôpital de Greenwich et la marine de guerre britannique au XIX^e siècle | |
| Tri Tran | 207 |
| | |
| Comptes rendus | 233 |

EXPÉDIER À LA CÔTE ET ALLER À LA CUEILLETTE : LE CABOTAGE EN MÉDITERRANÉE AUX XVII^e ET XVIII^e SIÈCLES

Gilbert Buti

UMR-TELEMME et Université de Provence – Aix-Marseille I

Dans la mesure où l'on entend par cabotage la navigation qui n'est pas transocéanique, toute navigation en Méditerranée relève de ce mode de circulation maritime.

Si la connaissance de la navigation antique dans la mer Intérieure a été au centre de travaux de nombreux historiens et connaît actuellement un regain d'intérêt conduisant à réhabiliter le cabotage¹, le relatif déclassement de la Méditerranée depuis le XVI^e siècle au profit d'espaces lointains n'a guère favorisé l'attention des chercheurs pour cette navigation à l'époque moderne. Depuis les grands voyages de découvertes, le cabotage présente une image rassurante mais sclérosée, comparé à la navigation océane, inquiétante mais dynamique et riche de promesses. Pourtant, pour qui se met à l'écoute des marins, des marchands et administrateurs chargés des choses de la mer, cette navigation, par les objectifs recherchés et les dimensions recouvertes, ne saurait renvoyer à l'image à laquelle elle est trop souvent réduite, à savoir celle qui va « comme les crabes de rocher en rocher »².

Pour les hommes des Temps modernes, caboter en Méditerranée, c'est à la fois, pour reprendre les termes employés dans les registres des bureaux des classes ou dans ceux des amirautés, « expédier à la côte » et « aller à la cueillette ou en caravane ». Qui veut atteindre cette navigation dans ses diverses composantes doit impérativement faire flèche de tout bois. En prenant la seule France méditerranéenne comme observatoire, la documentation peine à nous en

1 On pourra consulter Patrice Pomey (dir.), *La Navigation dans l'Antiquité*, Aix-en-Provence, Édisud, 1997 ; M. Mac Cormick, *Origins of the European Economy : Communications and commerce (300-900)*, Cambridge, Cambridge University Press, 2001 ; Pascal Arnaud, *Les Routes de la navigation antique. Itinéraires en Méditerranée*, Paris, Errance, 2005.

2 Formule citée par Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin, 1990, p. 121.

livrer les moyens pour l'approcher, en dégager les flux et plus encore en tracer les chemins. Il faut extraire et croiser les pièces disponibles en de nombreux fonds : archives produites par le service des classes, dossiers des amirautés, registres notariés, procès-verbaux des sénéchaussées, documents des chambres consulaires, papiers de maisons de commerce et de familles confiés ou non à des dépôts publics (correspondances, livres de bord et « journal des routes »).

Avant d'emprunter les « routes humides » suivies par les colporteurs des mers, il est nécessaire de rappeler à grands traits les conditions naturelles qui façonnent la navigation en Méditerranée et de préciser la nature du matériel nautique de ces voiliers, « bazars ambulants » (Fernand Braudel), et autres caboteurs à tout faire.

68

Qu'il s'agisse d'« expédier à la côte » ou d'« aller à la cueillette », la navigation en Méditerranée se décline selon plusieurs modèles qui invitent à restituer les routes empruntées et à cartographier au plus près les trafics intermédiaires – qui sont l'essence même du cabotage – et notamment ceux de la navigation « à l'aventure » qui est, par excellence, la forme accomplie de la « navigation segmentée »³.

Au-delà de l'indispensable description de cette activité maritime, considérée parfois comme « la plus insaisissable »⁴, l'analyse des routes et des flux intermédiaires, encastrés ou non dans des filières d'acheminement aux côtés de la voie fluviale et de la route terrestre, pose la question de la transformation des espaces fréquentés, de la modification du tissu socioéconomique des littoraux et des arrière-pays de production.

CHOISIR LE CHEMIN DE LA MER

Naviguer en Méditerranée, comme dans d'autres espaces maritimes, pose avant toute chose, et ce depuis l'Antiquité⁵, la question du choix du chemin de la mer. Des motifs économiques ou politiques peuvent imposer l'usage d'une route plutôt que d'une autre. Ainsi, la perspective d'un marché prometteur conduit à modifier la trajectoire de la destination initiale en pratiquant des escales commerciales imprévues. De même, le marchand marinier peut chercher à éviter des secteurs peu sûrs, surtaxés sinon interdits par une autorité politique, comme les îles de l'Archipel placées sous la haute surveillance – théorique – des représentants de la Porte.

3 P. Arnaud, *Les Routes de la navigation antique*, op. cit., p. 107.

4 Michel Morineau, « Flottes de commerce et trafics français en Méditerranée au XVII^e siècle », *Revue XVII^e siècle*, 1970, n° 86-87 (p. 135-171), voir p. 150.

5 P. Arnaud, *Les Routes de la navigation antique*, op. cit., p. 7-32.

Dans ces conditions, force est de reconnaître que très souvent la réalité de la navigation nous échappe. Les voyages sans histoire ne sont en règle générale pas ou peu racontés, ou se réduisent à la mention des points de départ et de destination, ce qui conduit à cartographier des flux mais non des routes. En revanche, les voyages calamiteux et les fortunes de mer, qui sont loin d'être la norme, offrent de précieuses indications sur les routes empruntées⁶.

Si les itinéraires maritimes résultent d'un choix dans lequel interviennent des facteurs économiques et politiques, ils n'en demeurent pas moins sensibles aux normes environnementales.

Les conditions de la navigation en Méditerranée

Elles sont définies par trois éléments essentiels, à savoir les vents, les courants et la nature des littoraux.

Deux régimes majeurs de vent – élément propulsif essentiel du bâtiment – contribuent à créer deux ensembles météorologiques distincts, le large et les littoraux. Établis sur la haute mer, les vents dominants soufflent avec régularité, puissance et orientations ; chacun des deux grands bassins de la Méditerranée possède ses caractéristiques propres en ce domaine⁷. La force du vent exerce une influence sur toute une série d'éléments de la navigation. Elle accroît les difficultés à la manœuvre et définit l'état de la mer. Les houles de la Méditerranée ont certes rarement des amplitudes comparables à celles de l'océan Atlantique, mais leur plus courte longueur et leur profil les rendent cassantes. La soudaineté de la levée du vent et son interruption tout aussi brutale constituent également des paramètres de première importance, avec des risques de rupture de l'arrimage provoquant le chavirement du bâtiment, ou tout au moins le jet de marchandises à la mer. La connaissance des vents dominants peut imposer des itinéraires en apparence capricieux et exiger de longues attentes car ni les copropriétaires du navire, ni ses affréteurs, ni l'éventuel prêteur « à la grosse aventure », ni le capitaine ne sont naturellement poussés à l'audace. À moins d'entrevoir un très « grand coup », ces hommes, qui ne font pas montre d'une grande intrépidité, sont avant tout soucieux de la sécurité des affaires. Toutefois, si prégnant soit-il, le régime des vents dominants ne présente pas d'impossibilité absolue de navigation et n'impose pas une trajectoire ; ainsi, malgré les périls encourus, il n'est pas impossible de franchir sans encombre d'est en ouest les fameuses Bouches de Bonifacio soumises à des vents et courants contraires.

6 Voir ci-dessous la distinction qu'il convient de faire entre le mouvement administratif et le mouvement réel d'un navire.

7 Retenons parmi ces vents sirocco, mistral, marin, meltem, libeccio, rora, levant.

Les brises côtières ou brises thermiques sont l'une des spécificités du régime des vents en Méditerranée. Elles résultent de l'écart de température enregistré entre la terre et la mer, amplitude que favorise la limpidité du ciel. Tandis que ces brises soufflent la nuit de la terre vers la mer, elles vont, le jour, de la mer vers la terre, avec entre les deux des périodes de calme de six et huit heures environ. Ce phénomène, qui est limité à la zone côtière, s'exerce de manière relativement parallèle au trait de côte et peut contraindre le commandant de bord à effectuer des relâches ou à choisir une navigation nocturne plutôt que diurne, car on navigue aussi la nuit. Ces brises littorales de force inégale sont néanmoins irrégulièrement représentées dans le bassin méditerranéen. Alors que leur sens parfois s'inverse, elles se montrent toujours plus vives au passage des caps et des îles.

70

Les courants, qui sont loin d'être négligeables en Méditerranée, peuvent avoir de fortes incidences sur la vitesse des bâtiments. Ce flux permanent qui court le long des rivages dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, résulte de la rotation de la terre et s'amenuise dès que l'on s'éloigne des côtes. S'ils peuvent être utiles à la navigation ou gêner celle-ci, il ne faudrait cependant pas leur accorder en Méditerranée une importance excessive. Enfin, même s'ils n'ont rien à voir avec ceux de l'Atlantique, les phénomènes des marées affectent les grands passages : Bouches de Bonifacio, détroit de Messine, canal de Sicile, canal de Crète, passage du Cerigo, détroit des Dardanelles ou canal de Chypre.

Dans de très nombreux cas, « la primauté du littoral est si forte que la route maritime n'est qu'une simple rivière »⁸. Aussi, la nature des littoraux joue-t-elle un rôle important pour la sécurité de la navigation. On ne le répétera jamais assez, « pour le marin, le danger est toujours la terre, plus que la mer »⁹. Toute côte située sous un vent dominant violent et soudain peut être un piège pour le navigateur qui tend alors à rechercher la sécurité en haute mer. La localisation des naufrages témoigne du danger que représentent certaines côtes. Les cartes dressées par Alberto Tenenti pour l'Adriatique¹⁰, celles disponibles pour les littoraux provençaux, languedociens ou corses, ainsi que les fréquentes avaries et naufrages à proximité du delta du Nil inscrits sur la main courante de la chancellerie d'Alexandrie au milieu du XVIII^e siècle¹¹, rappellent que « les cimetières de bateaux se trouvent de fait le long des côtes plus qu'en haute mer »¹².

8 F. Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, op. cit., p. 123.

9 P. Arnaud, *Les Routes de la navigation antique*, op. cit., p. 28.

10 Alberto Tenenti, *Naufrages, corsaires et assurances maritimes à Venise, 1592-1609*, Paris, SEVPEN, 1959.

11 Service historique de la Défense, département Marine, Toulon (désormais SHDMT), 1R1-8 et 9.

12 P. Arnaud, *Les Routes de la navigation antique*, op. cit., p. 28.

Toutefois, les côtes jouent également un rôle essentiel pour la sécurité de la navigation. Repoussants en apparence, certains littoraux rocheux et escarpés offrent d'accessibles mouillages abrités, aisément identifiables depuis des distances importantes par la présence de repères pour les navigateurs qui « vont à vue ». Tel était l'usage de certains amers et autres sanctuaires comme celui de Notre-Dame de la Garde à La Seyne, près du cap Sicié.

Le matériel nautique

La diversité des échelles du cabotage et les traditions locales rendent compte de la grande hétérogénéité des flottes. Si la variété des bâtiments est moins grande que l'extrême diversité des noms utilisés pour les qualifier, il n'y a pas dans l'aire méditerranéenne – comme ailleurs du reste – de caboteur type. Pour le seul cas provençal, nous pouvons en pointer près d'une vingtaine, des bateaux¹³ aux vaisseaux¹⁴, en passant par les bisques¹⁵, allèges, tartanes, goélettes, barques, brigantins, brick, senaus¹⁶, polacres¹⁷, chebeks et autres bombardes¹⁸ ou pinques. Ce large assortiment se retrouve d'ailleurs avec précision sur les toiles que Joseph Vernet a dédiées aux ports de Marseille, Toulon, Antibes, Bandol et Sète au milieu du XVIII^e siècle. Si nous relevons des embarcations de quelques tonneaux de portée et d'autres de plusieurs centaines affectées sur les itinéraires de cabotage, la prudence doit être de mise dans l'usage des portées déclarées. Le croisement des sources est plus que jamais indispensable pour approcher les portées réelles ; les matricules des navires, les déclarations à l'amirauté, les actes

- 13 Le terme de bateau a, en Provence, une signification particulière et ne doit jamais être considéré comme une dénomination de caractère général. Il s'agit d'une embarcation légère, de moins de 10 tonneaux, montée par cinq hommes d'équipage environ, avec voile latine sur un seul mât et foc sur un bout de beaupré, et qui est utilisée pour les échanges de proximité. Il est impossible d'accepter l'affirmation de Gaston Rambert qui le qualifie de « navire d'une vingtaine de mètres de long et d'un fort tirant d'eau », dans *Histoire du commerce de Marseille*, t. IV, 1599-1789, Paris, Plon, p. 430.
- 14 Le vaisseau de commerce, gros porteur, de 280 à 400 tonneaux en moyenne, muni de trois mâts, gréé de voiles carrées et d'une latine à la poupe, est également appelé navire.
- 15 Une bisque ou bisquou est un gros bateau provençal, couvert ou non, d'une portée de 10 à 20 tonneaux.
- 16 Un senau (ou senault, senaut), que l'on rencontre aussi sur la façade atlantique, est un bâtiment de 120 à 150 tonneaux portant deux mâts et un grément qui associe voiles latines et carrées.
- 17 Une polacre est un bâtiment à l'avant effilé, non sans analogie avec la pinque, d'une portée de 120 à 150 tonneaux ; elle porte trois mâts et des voiles en général carrées, mais parfois latines comme le chebek.
- 18 Sur les côtes méditerranéennes, une bombarde est un bâtiment du port de 80 à 120 tonneaux. Sa mâture, analogue à celle des anciennes galiotes à bombes (d'où son nom), est composée d'un grand mât gréé de voiles carrées, d'un mât d'artimon avec une voile aurique et, à l'avant, un grand foc et une trinquette.

notariés, les certificats de jauge, les polices d'assurance, les connaissements, les rubriques et manifestes fournissent, quand ils sont disponibles, de précieux indicateurs pour effectuer les nécessaires pondérations. L'emploi de tel type de bâtiment peut répondre à des usages particuliers sans que nous puissions identifier des navires spécialisés dans le transport d'une marchandise. Il semblerait pourtant qu'il y ait eu en Provence (sous l'influence génoise ?) des navires adaptés au transport de l'huile d'olive¹⁹, voire à celui du vin, à l'instar de ces « vinaitiers » munis de futailles présents dans la flotte de Saint-Tropez dans la seconde moitié du XVIII^e siècle²⁰.

Au-delà de ce foisonnement, quelques types dominent les activités caboteuses. Ainsi, dans les flottes de la France méditerranéenne trois d'entre eux se partagent la majorité du trafic : les tartanes « de négoce » – car il existe, dans l'album Colbert, une version dite « de pêche » – d'une portée moyenne de 40 à 80 tonneaux, avec voile latine sur antenne ; les barques, avec voilure mixte et deux mâts, d'une portée de 80 à 120 tonneaux, adaptées à un cabotage lointain qui exige la prompte constitution de cargaison pour de rapides rotations, et les brigantins, en essor dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, de 120 à 250 tonneaux de portée et à voilure mixte, affectés aussi bien sur des itinéraires méditerranéens que baltiques ou océaniques.

Des ports, qui ne sont ni des lieux de chargement ni de destination, faute de marchés de consommation ou d'arrière-pays de production, se dotent parfois d'une flotte relativement importante pour la placer au service de grands ports voisins. La flotte de certains d'entre eux – songeons à Saint-Tropez qui dispose en nombre comme en tonnage de la troisième flotte de la France méditerranéenne au XVIII^e siècle – peut donc paraître surdimensionnée par rapport aux activités de la place si l'on perd de vue cette fonction primordiale²¹. Aussi, la notion de « port d'attache » ne paraît-elles guère convenir pour ces « ports d'armement » où les caboteurs ne reviennent pas nécessairement désarmer au terme de leurs campagnes en mer.

Si nombre de ces bâtiments disposent de rames pour répondre à certaines manœuvres, c'est le vent qui reste la force motrice essentielle ; seules quelques felouques, outre celles des Fermes du roi, se rencontrent encore, notamment dans l'espace tyrrhénien, pour le transport de marchandises, comme l'huile d'olive du sud de l'Italie ou autres marchandises diverses de Corse. Ainsi, le *Saint Crucifix*, felouque commandée par le capitaine Barthélemy Mansa, de Naples, et équipée de seize hommes, entre à Marseille en 1759, après une

19 Patrick Boulanger, *Marseille, marché international de l'huile d'olive. Un produit et des hommes (1725-1825)*, Marseille, Institut historique de Provence, 1996.

20 Arch. dép. Var, 12).

21 Gilbert Buti, *Activités maritimes et gens de mer à Saint-Tropez (milieu XVII^e siècle-début XIX^e siècle)*. Contribution à la connaissance des économies maritimes, thèse de doctorat, Paris, EHESS, 2000.

escale à Loristan (Sardaigne) chargé de fromage pour le compte du capitaine. Huit autres felouques à rames entrent cette année-là dans le grand port provençal en provenance d'Italie méridionale, et dix-sept en 1761²².

Comme en Ponant, ces bâtiments, y compris ceux de portée modeste, sont en général des copropriétés. Le navire est un bien et une entreprise fractionnés en 24 parts ou quirats ou carats qui peuvent être cédés – par sous-seing privé ou devant notaire –, et dont la circulation est attestée à travers diverses opérations et actes, y compris ceux relatifs aux héritages et aux constitutions de dots. Pour les achats de bâtiments, dont la durée moyenne de vie se situe autour de 20 à 25 ans, les armateurs s'adressent aux très nombreux chantiers navals locaux mais ils se montrent également attentifs aux fournitures du marché de l'occasion, dont l'étude reste à entreprendre. Ces flottes ne connaissent pas de bouleversements techniques et ignorent, par exemple, la doublure des coques en cuivre même si le procédé est connu et pratiqué par les chantiers de La Ciotat, comme l'atteste notamment, en 1789, la construction du *Solide* destiné par les frères Baux, négociants marseillais, à une expédition océane.

Les instruments nautiques embarqués pour permettre la navigation restent difficiles à atteindre. On peut les découvrir lors de l'ouverture de caisses marinières ou d'inventaires après décès. S'il est difficile de mener une étude exhaustive, force est de constater la présence de ce matériel aussi bien chez les marins des grands ports, comme Marseille ou Toulon, que chez ceux de ports secondaires comme Martigues, La Seyne ou Saint-Tropez, chez des capitaines mais aussi quelquefois chez de simples matelots.

Ainsi, trouve-t-on en 1698, dans la caisse en bois blanc de Louis Ratoul, matelot de Saint-Tropez, « une carte de marine et 2 compas »²³. Trente ans plus tard, en avril 1728, lors de l'inventaire des biens délaissés par Félix Pérou, capitaine de Saint-Tropez mort dans les Échelles du Levant, le notaire mentionne qu'il y a « dans la caisse qu'il avait à bord du bâtiment qu'il patronisait deux cartes de navigation neuves, 1 arbalette et ses marteaux, ainsi que trois compas à pointe de navigation »²⁴.

La même année, dans la caissette de bois blanc qui figure dans l'inventaire des biens du patron Joseph Maurel, de Marseille, on trouve : « des volumes traitant de la navigation, 1 livre intitulé le *Flambeau de la mer* couvert de parchemin, deux cartes marines, 2 compas et 2 portulans pour la navigation à l'usage du défunt »²⁵.

22 Arch. dép. Bouches-du-Rhône, 200 E.

23 Arch. dép. Var, 3E 24-133, 12 décembre 1698, f° 142-145.

24 Arch. dép. Var, 3E 66-3, 10 avril 1728, f° 548.

25 Arch. dép. Bouches-du-Rhône, 2B 836-15 janvier 1728, n° 1.

Toujours à Marseille, mais en 1760, dans la caisse marinière de Jean Prépaud, capitaine de bâtiment marchand, le notaire note la présence de :

la *Pratique du pilotage* du père Pézenas, les *Instructions des pilotes* de feu M. le Cordier, l'*Abrégé du pilotage* pour servir aux conférences d'hydrographie, un *Traité de Géographie*, le *Petit Flambeau des mers* ou *Véritable guide des pilotes côtiers*, la *Trigonométrie* du sieur Blondel Saint-Aubin, un *Traité général des manœuvres pour les vaisseaux*, trois livres anglais sur la navigation, 2 cayers des costes : l'un pour la mer Méditerranée, l'autre pour la mer océane en Amérique, 1 boussole, 1 flèche pour prendre la hauteur et 3 compas de route en letton²⁶.

Les capitaines des ports secondaires ne sont pas en reste. En 1788, parmi les effets mobiliers inventoriés du capitaine Joseph Tropez Michel, de Saint-Tropez, nous trouvons :

74

2 mains de papier écrites : l'une contenant un journal de marine, l'autre des principes de navigation, un livre intitulé *Journal de navigation* couvert de papier, 1 compas en letton, 2 mauvais compas en letton, 1 lunette d'approche d'environ 10 pouces de longueur, une boussole et un livre relié intitulé *Mémoires de M. Dugay-Trouin*²⁷.

Toutefois, les relevés ne méritent pas tous pareille précision. Ainsi, en 1772, parmi les biens de Barthélemy Seguin, patron de bâtiment de Marseille, figurent : « 1 flèche à prendre hauteur avec ses marteaux et deux vieilles cartes marines »²⁸ et dans la caisse marinière du capitaine de vaisseau Jacques Dupin, de Marseille, se trouvent : « divers vieux livres de navigation, des cartes maritimes, des portulans et autres propres à la navigation »²⁹.

Ce souci concernant la connaissance de l'espace maritime, est une préoccupation de première importance que relayent des institutions locales ; en 1693, la Chambre de commerce de Marseille prend la décision de « faire établir, par le sieur Bertelot, hydrographe du roi, de Marseille, une nouvelle carte de la mer Méditerranée ». Au vrai, ce projet résulte de la demande de plusieurs capitaines de vaisseaux pour :

faire une nouvelle carte de la mer Méditerranée plus correcte que toutes celles qui ont paru jusques à présent dans lesquelles on remarque une infinité de fautes considérables capables de fâcheux accidens très préjudiciables à la navigation et au bien du commerce³⁰.

26 Arch. dép. Bouches-du-Rhône, 2B 868-29 février 1760, n° 23.

27 Arch. dép. Var 3E 24-181, 17 décembre 1788, f° 115-121.

28 Arch. dép. Bouches-du-Rhône, 2B 880-22 février 1772, n° 24.

29 *Id.*, 2B 880-6 avril 1772, n° 51.

30 Archives de la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille-Provence, C 1075, 16 avril 1693.

Les livres de bord tenus par les écrivains et pilotes montrent une pareille attention. Dans le « Journal des routtes » de la *Stella Matutina*, l'écrivain François Donat Alliez, de Sainte-Maxime, relève avec minutie un abri à Portopore dans l'Archipel³¹. Si la formation des navigateurs, des maîtres, patrons et capitaines est largement assurée sur le tas par transmission dans le cadre de la proche parenté, les écoles d'hydrographie ne sont pas ignorées. Ces écoles, initiées sous le ministériat de Colbert, restent toutefois peu nombreuses et méconnues (Marseille, Toulon, Martigues, La Ciotat, Saint-Tropez à l'extrême fin du XVIII^e siècle).

L'ordonnance de 1681 a défini les règles d'examen des compétences pour les capitaines au long cours et les maîtres au cabotage. Un âge minimum de 25 ans (avec dérogation), cinq ans de navigation marchande et deux campagnes de trois mois sur les vaisseaux du roi (avec possible dispense) sont requis pour se présenter à l'examen devant les autorités de l'amirauté. Les représentants de la marine royale interrogent les candidats sur la législation maritime et la théorie de la navigation que dispense le professeur d'hydrographie, tandis que les aptitudes à la manœuvre sont vérifiées par quatre maîtres ou capitaines. En 1740, alors que sont précisées les limites spatiales du grand et du petit cabotage, un examen spécifique est créé pour les maîtres au petit cabotage. Les candidats peuvent désormais postuler après quatre ans de navigation sans avoir accompli de campagnes sur les vaisseaux de l'État ; l'examen privilégie les questions pratiques sur la manœuvre, les côtes, les ports, les mouillages et passages compris dans l'étendue du petit cabotage. Par cette « validation des acquis de l'expérience », l'État reconnaît la valeur des routines maritimes fondées sur l'intégration de savoirs accumulés par apprentissage et transmis sur le tas.

Les équipages

Notre connaissance des équipages des flottes de caboteurs reste encore fragmentaire³². Le recrutement des hommes, qui est en général le fait du patron ou capitaine, est une opération délicate car les besoins des négociants-armateurs se heurtent à ceux des commissaires des classes chargés de lever les hommes pour servir sur les vaisseaux du roi, et ce malgré l'instauration convenue, dès la fin du XVII^e siècle, d'un « tour de rôle ». À Marseille comme à Dunkerque³³, les armateurs s'efforcent d'obtenir la bienveillance des responsables du service des

31 Archives privées, Saint-Tropez, Fonds Prévost-Allard Henry.

32 Éric Barré et André Zysberg (dir.), *L'Équipage, du navire antique aux marines d'aujourd'hui*, Saint-Vaast-la-Hougue, Musée maritime de l'île Tatihou, 2001.

33 Alain Cabantous, *Dix mille marins face à l'océan. Les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux XVII^e et XVIII^e siècles (vers 1660-1794). Étude sociale*, Paris, Publisud, 1991.

classes pour obtenir l'embarquement des meilleurs matelots sur les bâtiments marchands, notamment en période de paix, et encouragent à leur place la levée d'« invalides », de novices, voire de « hors-de-service ».

Les rôles d'équipage, surtout au désarmement, constituent une source de premier plan pour la connaissance de ces hommes : nombre de marins embarqués, hiérarchie du personnel de bord, origine géographique des hommes, changements effectués au départ ou en cours de navigation, paiement à la part ou à salaire... L'étude de ces rôles d'équipage des caboteurs de la France méditerranéenne permet notamment de constater, comme T. Le Goff, a pu le montrer pour le Ponant, une meilleure offre de productivité, avec une réduction du nombre d'hommes embarqués pour un même type de navire dont la portée connaît une légère progression au cours du XVIII^e siècle³⁴. Ce ratio homme/tonneau progresse au cours du XVIII^e siècle, dans un grand port comme Marseille aussi bien que dans un port d'armement comme Saint-Tropez³⁵. La prudence doit être la règle dans ces calculs qui exigent que ne soient pris en considération que les hommes embarqués et non la totalité de ceux qui ont participé à la campagne en mer ; l'important *turnover* que connaissent certains caboteurs-caravaneurs méditerranéens peut en effet fausser les calculs³⁶. Le gain de productivité pourrait être lié à la réduction du nombre de canons embarqués et à la modification du gréement.

76

ITINÉRAIRES ET FORMES DE NAVIGATION

Toute navigation en Méditerranée est du cabotage dans la mesure où on parle de « long cours » quand il y a « traversée océane » et de cabotage pour toute circulation qui n'est pas transocéanique³⁷. Le cabotage peut toutefois revêtir deux formes : soit une navigation en droiture, c'est-à-dire sans escale, soit « de proche en proche et de port en port » selon la définition de Jacques Savary des Bruslons³⁸. On parle d'ailleurs de « capotage » pour désigner cette navigation qui

34 Timothy J.A. Le Goff, « Offre et productivité de la main d'œuvre dans les armements français au XVIII^e siècle », *Histoire, Économie et Société*, n° 3, Paris, 1983, p. 463-475.

35 G. Buti, *op. cit.*, p. 554-562.

36 Voir, par exemple, le rôle d'équipage au désarmement de la barque *l'Annonciation*, 60 tonneaux, capitaine Jean Baptiste Aubert, désarmée en 1765, au SHDMT, 4P-176, n° 7.

37 Définitions dans des règlements, ordonnances (de 1664 à 1740)... jusqu'à l'actuel droit maritime international. Voir R. Rodière et E. du Pontavice, *Droit maritime*, article 50, Paris, Dalloz, 1997, 12^e édition.

38 Jacques Savary des Bruslons, *Dictionnaire universel du commerce*, Paris, 1^{re} éd., 1723-1730, 3 vol.

va « de cap en cap »³⁹, « de promontoires en îles et d'îles en promontoires »⁴⁰. Les Encyclopédistes qualifient encore de « capotage » la « science du pilote qui consiste dans la connaissance du chemin que le vaisseau fait à la surface de la mer » et certains scribes de l'amirauté, chargés de rédiger les rôles d'équipage, utilisent encore ce terme à la fin du XVIII^e siècle ; ainsi en est-il pour l'*Hirondelle*, du port de 100 tonneaux, qui, sous le commandement de Samson Le Bozec, de Bréhat, navigue, en 1790, « de port en port le long des côtes de provence et de languedoc »⁴¹.

Deux critères politiques et géographiques sont parfois utilisés pour distinguer un cabotage international entre ports de pays différents d'un cabotage national entre ports d'un même pays, et un petit cabotage entre ports de la même mer, d'un grand cabotage entre ports de mers différentes, comme ce fut le cas de l'*Hirondelle*, du département de Paimpol, venue de Paimbœuf « pour naviguer au grand capotage » en Méditerranée. Finalement, en combinant ces critères et en prenant en considération la pratique des navigateurs, je rejoins Charles Carrière et Gérard Le Bouëdec pour distinguer un cabotage national à petit et grand rayon ainsi qu'un cabotage international à petit et grand rayon⁴². À cette diversité, il faut ajouter le bornage ou micro-cabotage que nous observons, par exemple, entre les ports ou mouillages des rives de l'étang de Berre, du golfe de Grimaud, entre La Seyne et Toulon ou Giens et Porquerolles.

À court ou à grand rayon, la navigation se décline, dans la pratique, selon plusieurs modèles, sans que nous décelions une stricte spécialisation chez les caboteurs. La reconstitution d'opérations permet de retracer des itinéraires et de dégager une typologie.

« Expédier à la côte » ou le cabotage de proximité

« Expédier à la côte » et « armer au petit cabotage » constituent les mentions les plus fréquentes portées sur les congés délivrés par les amirautés et sur les registres matricules tenus par les bureaux du service des classes.

39 *Nouveau glossaire nautique d'Augustin Jal. Dictionnaire multilingue des termes de la marine à voiles, révision de l'édition de 1848*, (article « cabotage »), Paris, CNRS Éditions, 1978.

40 Expression signalée par F. Braudel, *op. cit.*, p. 121.

41 Arch. comm. Marseille, 16F2. Mouvement du port de Marseille.

42 Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, Institut historique de Provence, Marseille, 1973, 2 vol., p. 51, et Gérard Le Bouëdec, « Le cabotage sur la façade atlantique au XVIII^e siècle », dans Denis Woronoff (dir.), *La Circulation des marchandises dans la France de l'Ancien Régime*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1998, p. 53-83. Au reste, pour aborder la question du cabotage, Gérard Le Bouëdec rappelle que les Anglo-Saxons distinguent le *coastal trade* (commerce) et le *coastal shipping* (transport), p. 53.

Dans ce cabotage de proximité, d'incessantes navettes dessinent entre deux ports de véritables lignes régulières de navigation. Quelques patrons effectuent parfois une dizaine d'allers-retours, sinon davantage, au cours d'une seule année entre deux ports voisins mais de taille inégale : entre Mataro et Barcelone en Catalogne, entre Lavagne et Gênes en Ligurie, entre La Ciotat ou Martigues ou Cassis et Marseille en Provence. Dans ce dernier cas, quelques patrons se présentent sans cesse à l'entrée du grand port avec le même bâtiment et le même type de cargaison : ainsi, Jean Laurent Ganteaume effectue, en 1787, à dix-huit reprises des liaisons entre Bandol et Marseille chargé de vin, tandis que Gaspard Gleyzes entre dix-sept fois à Marseille avec du vin de Cassis, et que Lazare Chichizola y vient quinze fois en provenance de La Ciotat, transportant essentiellement de la verrerie. Le patron Michel Jambon se situe au-delà de ces exemples puisqu'entré vingt-sept fois cette même année 1787, en provenance de La Ciotat, à bord du même bateau le *Saint Jean-Baptiste*, chargé de plâtre et de chaux, et une seule fois avec un peu d'huile d'olive.

78 En provenance d'un petit port légèrement plus éloigné de Marseille que les précédents, le patron François Coulomb, de Saint-Nazaire⁴³, effectue plus de dix voyages en direction de Marseille avec sa tartane chargée de bois, d'huile d'olive et de vin⁴⁴.

Le suivi de cette navigation de proximité montre les mêmes patrons impliqués dans ces navettes, dans un même espace géographique et pour un même type de produit. Jean-Baptiste Vallebuona, patron du lahut⁴⁵ *Saint-Joseph*, achemine vers Gênes de la poterie d'Albisola ou des ardoises de Lavagna⁴⁶. Jean Joseph Isouard ne refuse pas un voyage en direction de Toulon, de Marseille ou de Martigues, mais nous ne le rencontrons pas au-delà du Rhône et tout au long de sa carrière son domaine maritime demeure centré sur la portion de littoral allant de Saint-Tropez à Nice. Si le patron Trullet effectue 74 sorties, de 1714 à 1720, avec sa tartane, dont 68 fois en direction de Marseille avec du bois à brûler, jamais nous ne le croisons à l'est de Saint-Raphaël⁴⁷.

43 Le petit port provençal de Saint-Nazaire, près de Toulon, devient Sanary pendant la Révolution et au début de l'Empire (1792-1809), puis de nouveau Saint-Nazaire en 1810, avant de retrouver le nom de Sanary en 1889-1890, après abandon d'une proposition faite pour Saint-Nazaire-sur-mer. Voir Barthélémy Rotger, *De Saint-Nazaire à Sanary*, Le Beausset, Atelier du Beausset, 1984, p. 455-456.

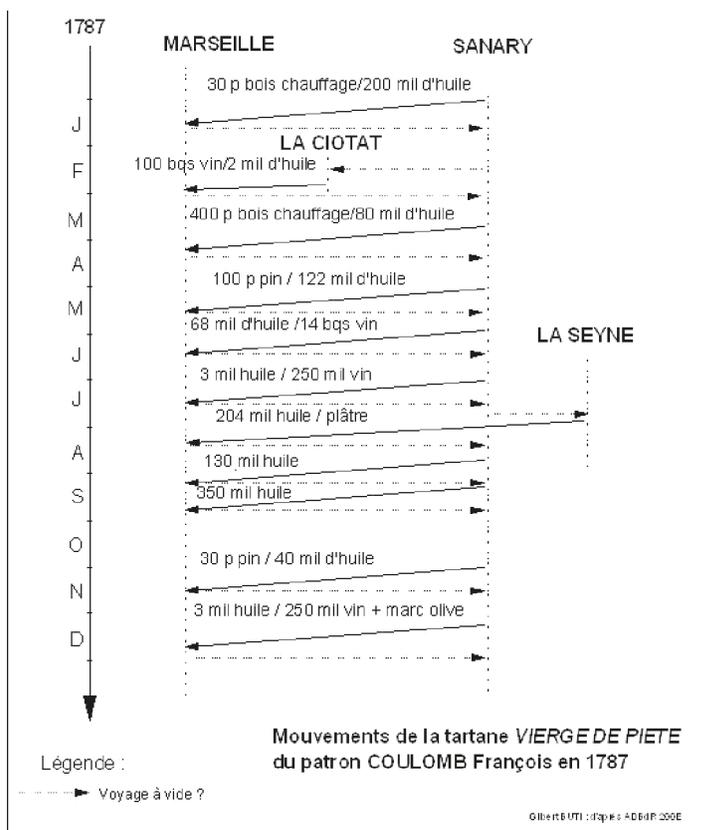
44 Voir document 1.

45 En Provence, un lahut (ou laut, lauto, laud, laus) est un petit bâtiment à voile gréé en latin et armé à la pêche ou au cabotage, appelé aussi tartane à partir du XVII^e siècle ; au début du XIX^e siècle, ce terme désignera également un filet de pêche. Voir Nicolas Fourquin et Philippe Rigaud, *De la nave au pointu : glossaire nautique de la langue d'oc*, Toulon, Capian, 1993.

46 Giovanni Panella, *Leudi di Liguria*, Gênes, Tormena, 2002, p. 44.

47 SHDMT, 4 P 158-159, et ADV 7 B9-15-16.

**Document I. Mouvements de la tartane *La Vierge de Piété*,
du patron François Coulomb en 1787⁴⁸**



Cette poussière d'échanges, ce cabotage préférentiel de zone, semblable à celui observé par Jean-François Henry pour l'île d'Yeu⁴⁹, ne saurait être considéré comme marginal. Il prend toute son épaisseur quand on le situe à l'échelle de l'économie maritime locale. En 1787, les 69 bâtiments tropéziens qui effectuent 216 voyages en direction de Marseille représentent l'équivalent d'un potentiel global cumulé de 9 245 tonneaux, soit l'équivalent du double de la capacité de transport du port de Saint-Tropez. Dans ces conditions, les indicateurs traditionnels que constituent le nombre et le tonnage de la flotte attachée à un port devraient être, chaque fois que possible, accompagnés du taux d'utilisation afin de mesurer, au plus juste, la réalité de l'activité, particulièrement pour les petits ports d'armement au cabotage avec forte rotation des bâtiments.

⁴⁸ Arch. dép. Bouches-du-Rhône, 200 E-606. 1787.

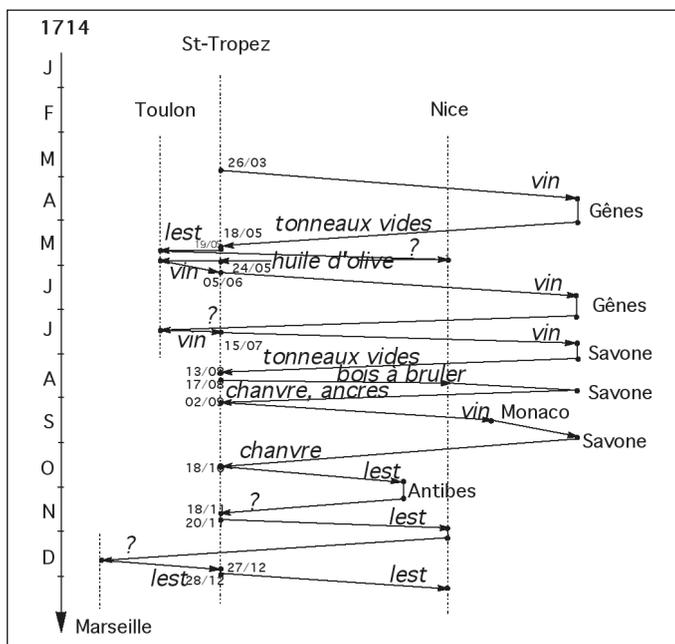
⁴⁹ Jean-François Henry, *Des marins au siècle du Roi Soleil. L'île d'Yeu sous le règne de Louis XIV*, Janzé, Salmon éditeur, 1982.

Au reste, des espaces semblent placés sous le contrôle de certains caboteurs. Ainsi, les transporteurs marseillais et génois dominent les liaisons entre la France méditerranéenne et l'Italie méridionale. Si les caboteurs des petits ports provençaux fréquentent la Ligurie, la Toscane et la Sardaigne, on ne les croise pas, ou très peu, sur les lignes du Mezzogiorno, contrairement aux Languedociens. L'éloignement de la base de départ ou un manque de compétence ne peuvent pas expliquer l'absence de caboteurs de ces ports mineurs dans la mesure où nombre d'entre eux arment au grand cabotage, vers les Échelles du Levant.

Sur une ligne régulière se greffent quelquefois, en fonction des occasions de fret, des transports non programmés : ici un embarquement de farine, là une livraison de bois à brûler ou de futailles vides pour le patron Bernard Lamary, qui effectue de régulières liaisons entre Saint-Tropez et la rivière génoise⁵⁰.

Document II. Mouvements du bateau *Saint Jean Baptiste*,
du patron Bernard Lamary, de Saint-Tropez, en 1714⁵¹

80



Enfin, en dehors de lignes relativement régulières existe un cabotage à tout faire, un cabotage hors circuit. Après avoir honoré un contrat, le patron poursuit sa route « allant à la quête »⁵² de marchandises et s'écarte pour un temps bref de

50 Voir document II.

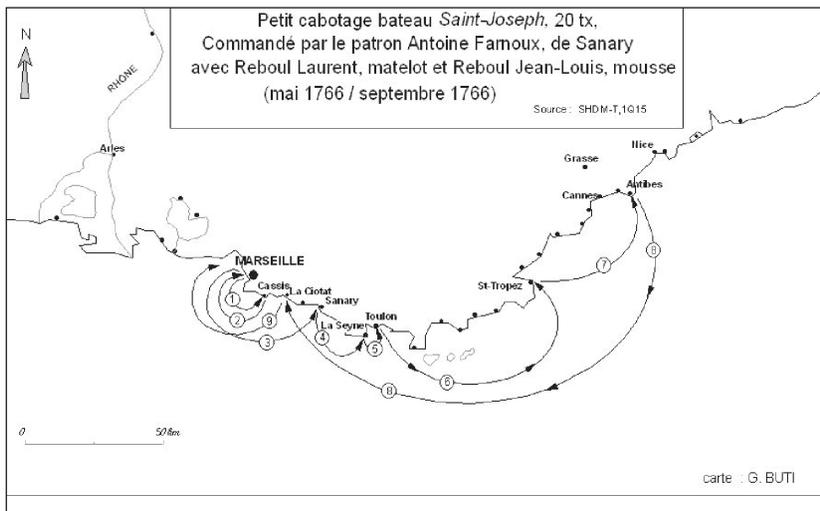
51 Arch. dép. Var, 7B 10-17.

52 *Id.*, 12] 7.

son cercle habituel d'activités. Après avoir livré en 1703, comme il le fait de façon régulière depuis plusieurs années, du vin du Languedoc à Gênes, le Tropicain Pierre Martin se rend exceptionnellement au Royaume de Naples avec du tabac, revient à Livourne avec du blé et, après avoir été inquiété par la présence de corsaires, embarque à Savone des pommes et des châtaignes pour Toulon⁵³.

De même, tandis qu'il effectue d'ordinaire des navettes entre Marseille et Sanary, le patron Antoine Farnoux accomplit, en 1766, cinq voyages – avec le même congé – entre Sanary et Antibes, avant de revenir à Marseille⁵⁴.

**Document III. Voyages du patron Antoine Farnoux,
de Saint-Nazaire/Sanary, en 1766⁵⁵**



Ce grouillement vif et rapide de la circulation à courte distance, observé également en Catalogne⁵⁶ et en Ligurie⁵⁷, mêle parfois petit et grand cabotage, ainsi que le montre, en réponse à la recherche de fret, le patron de Sète Antoine Tempier, commandant la tartane *Jeanne Marie*⁵⁸.

53 *Ibid.*, 7B 15.

54 Voir document III.

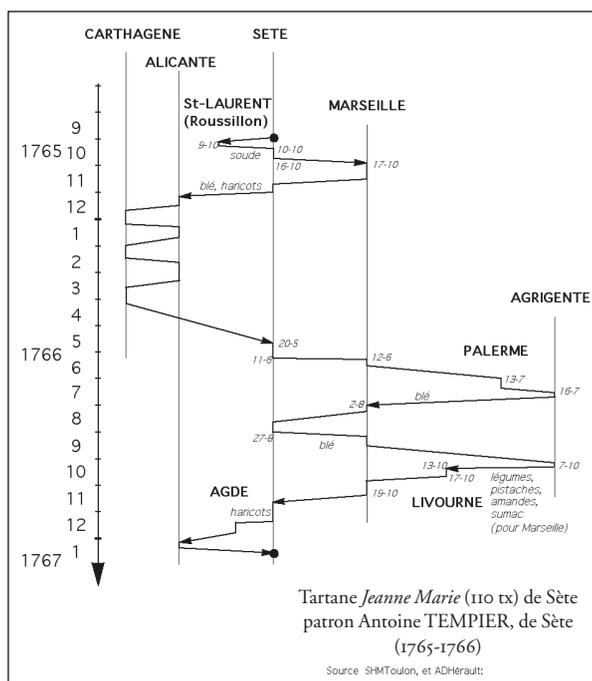
55 SHDMT, 1Q15. Saint-Nazaire/Sanary, désarmements.

56 Pierre Vilar, *La Catalogne dans l'Espagne moderne*, Paris, Le Sycomore/EHESS, 1982, 3 vol., t. III, p. 66-70.

57 Luca Lo Basso, *A vela e a remi. Navigazione, guerra e schiavitù nel Mediterraneo (secc. XVI-XVIII)*, Ventimiglia, Philobiblon Edizioni, 2004, p. 152-174, et du même *Rotte, capitani e pratiche mercantili dei Genovesi nei traffici marittimi tra Francia e Italia Meridionale nel Settecento*, à paraître, 2008.

58 Voir document IV.

Document IV. Mouvements déclarés de la tartane *Jeanne Marie*,
commandée par Antoine Tempier, de Sète, en 1765-1766 ⁵⁹



82

La fréquentation des eaux du petit et du grand cabotage peut cependant, sous certaines conditions, être sanctionnée par le législateur. En effet, reprenant à propos du petit cabotage les deux premiers articles du règlement du 13 août 1726, l'article III de l'ordonnance de 1740, qui définit les règles d'admission à la maîtrise au petit cabotage, rappelle que :

Les bastiments de Provence et Languedoc qui naviguent de cap en cap et de port en port le long des costes des dites provinces soit à la part et à prix fait, ou au salaire par voyage, seulement d'un port à un autre, seront réputés naviguer au petit cabotage de quelque grandeur que soient les dits bastiments et de quelque nombre que soient leurs équipages (article 1). Entend Sa Majesté comprendre dans la dite navigation les ports de Nice, Villefranche et ceux de la principauté de Monaco, et les ports situés sur les costes du Roussillon jusqu'au cap de Creuz (article 2) ⁶⁰.

⁵⁹ SHDMT et Archives Départementales de l'Hérault.

⁶⁰ SHDMT, 4P 2. Répertoire analytique des lois, ordonnances et règlements qui régissent le service des classes (1727-1860).

Le 6 janvier 1736, en application de ce règlement qui rejette la proche Rivière de Gênes dans les eaux du grand cabotage, les autorités de l'amirauté verbalisent le Tropézien Jean-Baptiste Olivier, maître du bateau *Saint Jean-Baptiste*, de retour de Gênes, qui

a commandé pour naviguer au petit cabotage pendant quatre mois mais qui a passé ses bornes ayant été à Gênes qui se trouve dans les mers du grand cabotage où la navigation n'est permise qu'à ceux qui ont été reçus capitaines ou patrons à l'amirauté et aux classes⁶¹.

Au-delà de cette infraction, la circulation caboteuse, qui relie les ports provençaux et languedociens avec les deux proches péninsules européennes (ibérique et italique), est très dense. Même si elle reste encore à mesurer avec précision⁶², elle conduit néanmoins à montrer que le capitalisme maritime français, qui a négligé à partir du XVII^e siècle le cabotage intra-européen au profit de destinations transocéaniques⁶³, laissant passer les trafics du cabotage européen sous le contrôle des Anglais, Hollandais et autres Nordiques⁶⁴, n'a pas abandonné de tels échanges en Méditerranée.

Certes, alors que les négociants marseillais semblent avoir privilégié, pour diverses raisons économiques, un commerce passif avec l'Europe du Nord et du Nord-Ouest⁶⁵, ce n'est pas l'option choisie par tous les acteurs des ports français de la Méditerranée. Ainsi, dans le dernier tiers du XVIII^e siècle, plus de 10 % des armements du port de Sète – mais davantage si l'on considère le tonnage – ont eu pour cadre un cabotage intra-européen hors Méditerranée : treize expéditions vers la mer du Nord (de Dunkerque à Hambourg en passant par Ostende), et trois pour Saint-Petersbourg, notamment ceux du *Comte de Saint-Florentin*, senau de 180 tonneaux, commandé par le capitaine

61 Arch. dép. Var, 11 B. Saint-Tropez. Déposition du 6 janvier 1736.

62 La remarquable collection de l'*Histoire du commerce de Marseille*, initiée par Gaston Rambert sous l'égide de la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille-Provence, reste silencieuse en ce qui concerne les relations commerciales de Marseille avec les péninsules méditerranéennes pour les XVII^e et XVIII^e siècles ; ces pages essentielles à la compréhension du destin du grand port provençal, inscrites au plan de la collection, restent à écrire. La brutale disparition de Charles Carrière nous prive de celles, en cours d'écriture, consacrées aux relations avec la péninsule Ibérique. Le travail a été cependant remis sur le métier.

63 Gérard Le Bouëdec, « Les enjeux du cabotage européen (XIV^e-XIX^e siècles) », dans Christian Buchet, Jean Meyer, Jean-Pierre Poussou (dir.), *La Puissance maritime*, Paris, PUPS, 2004, p. 377-394.

64 Pierrick Pourchasse, *Le Commerce du Nord. Les Échanges commerciaux entre la France et l'Europe septentrionale au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2006.

65 C. Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle*, op. cit., p. 590-592.

Antoine Tempier, de Sète, armé en 1774, et du brigantin le *Bienfaisant*, du capitaine Pierre Jaumel, de Sète, de retour en 1785⁶⁶.

Les échanges directs, certes modestes, avec l'Europe du Nord-Ouest dans le cadre d'un grand cabotage, ne se réduisent donc pas à un banal « commerce passif ». Certes, la « descente » vers Sète des « Nordiques » (Danois, Suédois...) ⁶⁷ a contribué indirectement à faire rayonner le commerce sétois « d'une Méditerranée à l'autre (la Baltique) » ⁶⁸ mais la flotte de Sète, entraînée sur les routes septentrionales par les Ponantais et les Nordiques, y a également participé, ce qui tend, pour cet espace, à nuancer légèrement le renoncement français pour le grand cabotage européen ⁶⁹.

84

La navigation de proximité n'exclut pas, pour ces hommes, des expéditions plus lointaines. Antoine Tempier, de Sète, que nous venons de voir sur la route de Saint-Pétersbourg en 1774, est celui que nous avons vu circuler entre les côtes espagnoles et italiennes dix ans auparavant, avant de retrouver, de retour de la Baltique, les rives de la mer Intérieure. Cette polyvalence des hommes du cabotage, ce « goût des opérations en ordre dispersé⁷⁰ », n'est en rien exceptionnel. Après seize voyages effectués entre le Languedoc et Livourne, de 1714 à 1717, Charles Guirard se rend à Smyrne, à bord de sa tartane de 26 tonneaux, à la fin de l'année 1717, revient en Provence et en Languedoc en 1718, pour reprendre, l'année suivante, le chemin de Smyrne, de Tunis et de Corfou⁷¹. Le Languedoc, dont les vins et eaux-de-vie entrent largement dans les exportations vers le Levant, a donc ouvert la route du Levant à ce « caboteur à tout faire » habitué jusque-là à répondre aux flux du quotidien⁷². Une difficile inscription dans des circuits établis, la pénurie de fret, l'attrait et l'espoir d'opérations plus profitables rendent compte assurément de ces changements de trajectoires.

À côté de trafics à court rayon en Méditerranée occidentale, avec de possibles incursions dans des espaces plus éloignés, un important cabotage anime le bassin oriental de la Méditerranée dans le cadre d'une cueillette lointaine.

66 SHDMT, 11P1-4, f° 22, n° 87. Il faudrait ajouter, hors Méditerranée, une trentaine d'armements pour la France du Ponant (Bretagne et Normandie).

67 Selon les statistiques de la Ferme générale, par Nordiques il faut entendre Scandinaves et Hanséates, les Anglais et les Hollandais n'étant pas assimilés à cet ensemble. Voir ACCIM, série I.

68 Louis Dermigny, *Naissance et croissance d'un port : Sète de 1666 à 1880*, Montpellier, Institut d'Études économiques, 1955, p. 17.

69 Gilbert Buti, « La Marine de Sète au XVIII^e siècle. Entre trafic de proximité et grand cabotage européen », dans Henri Michel (dir.), *Les Ports dans l'Europe méditerranéenne : trafics et circulation. Images et représentations (XVI^e-XXI^e siècles)*, colloque Université de Montpellier-III (2004), actes à paraître.

70 L. Dermigny, *op. cit.*, p. 59.

71 SHDMT, 4 P 158-159.

72 Alain Degage, « L'Amirauté de Cette de 1691 à 1735. Le trafic portuaire », *Études sur l'Hérault*, n° 4, 1984 (p. 35-43), voir p. 37.

Aller à la cueillette

Les navires qui vont « en droiture », effectuant de simples allers-retours sans escale marchande intermédiaire, empruntent des routes maritimes relativement régulières. Ainsi, au départ de Marseille, qui monopolisait pour la France les relations commerciales avec le Levant, on suivait la côte italienne, gagnait la Sicile, puis on traversait la mer Ionienne en direction de la Morée. Là, les routes se divisaient en trois branches : l'une, au nord, permettait de gagner l'Archipel (Cyclades), Smyrne ou Constantinople, une autre, au sud, longeant la Crète, permettait par Rhodes d'atteindre Chypre, la côte syrienne et l'Égypte, et une dernière d'atteindre Alexandrie directement à partir de la Crète⁷³. Ces routes ne sont certes pas réservées aux navires battant pavillon français : les Européens du Nord-Ouest, à commencer par les Anglais, ne les ignorent pas et les fréquentent assidûment depuis le XVII^e siècle⁷⁴.

À ces liaisons directes vers le Levant, il faut ajouter une technique originale d'armement, à savoir le « voyage en caravane », dit encore « à l'aventure » ou « à la cueillette ». Cette pratique est observée dans le bassin occidental de la Méditerranée depuis le XVI^e siècle – sinon avant – à partir de Livourne, Gênes, Barcelone, Saint-Tropez, La Ciotat, Marseille ou Agde et se prolonge au XVIII^e siècle à l'instar du voyage du capitaine Étienne Aubin qui patronise, en 1733, la tartane *Saint Étienne*, « cueillant » ici du vin, là des chevaux et du fourrage ou encore des soldats⁷⁵.

Toutefois, cette navigation connaît un essor à partir de la fin XVII^e siècle dans le monde arabo-musulman dont les flottes marchandes ne suffisent pas à assurer, en toute sécurité, les liaisons entre les différentes provinces maritimes de l'Empire. Certes, quelques expéditions caravanières associent parfois les deux bassins de la Méditerranée, comme la caravane dirigée par le capitaine Jean-Charles Cauvin, de Saint-Tropez, entre 1765 et 1768⁷⁶. Plus rarement, d'autres caravanes débutent par une campagne sur les côtes du Ponant avant d'aller dans les eaux levantines comme la corvette *Benjamin*, de Marseille, qui effectue un voyage vers Le Havre-de-Grâce en juillet et août 1763, avant d'aller, conformément aux directives des armateurs marseillais, au « Levant en caravane » d'octobre 1763 à janvier 1765,

73 Robert Paris, *Histoire du commerce de Marseille*, t. V, *Le Levant (1660-1789)*, Paris, Plon, 1957.

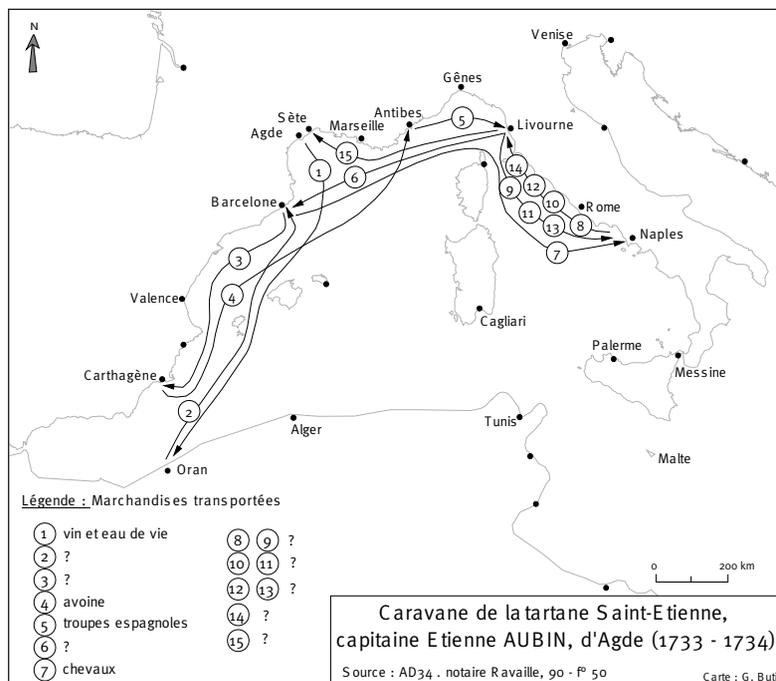
74 Jean-Pierre Poussou et Xavier Labat Saint Vincent, « Les relations commerciales entre l'Angleterre et l'Italie à l'époque moderne », dans François Livi et Carlo Ossola (dir.), *De Florence à Venise. Études en l'honneur de Christian Bec*, Paris, PUPS, coll. « Jalons », 2006, p. 585-611.

75 Voir document V.

76 Arch. dép. Var, 7B11. Voir document VII.

après avoir effectué escale à Cadix sans trouver de fret⁷⁷. Néanmoins, le champ privilégié des caravaniers reste la Méditerranée orientale.

Document V. Cabotage de la tartane *Saint Étienne*,
du patron Étienne Aubin, d'Agde (1733-1734)⁷⁸



86

Il ne s'agit pas d'un déplacement en groupes ou en convois, ainsi que pourrait le suggérer le terme de caravane (ni de convoi vénitien, ni de corso maltais), mais d'un « commerce de port à port » mené individuellement, d'un *tramping* ou cabotage lointain, qui n'est pas sans rappeler le « commerce d'Inde en Inde » ou la navigation des Bretons, entre Méditerranée et Ponant dès le xvi^e siècle, après la vente des produits de la pêche à Terre-Neuve⁷⁹. Les Français n'ont certes pas l'exclusivité de ce mode de navigation autorisé par La Porte en 1686. Des marchands italiens et ragusains s'y livrent également, mais les Provençaux dominent cette navigation jusqu'au dernier quart du xviii^e siècle. Les négociants

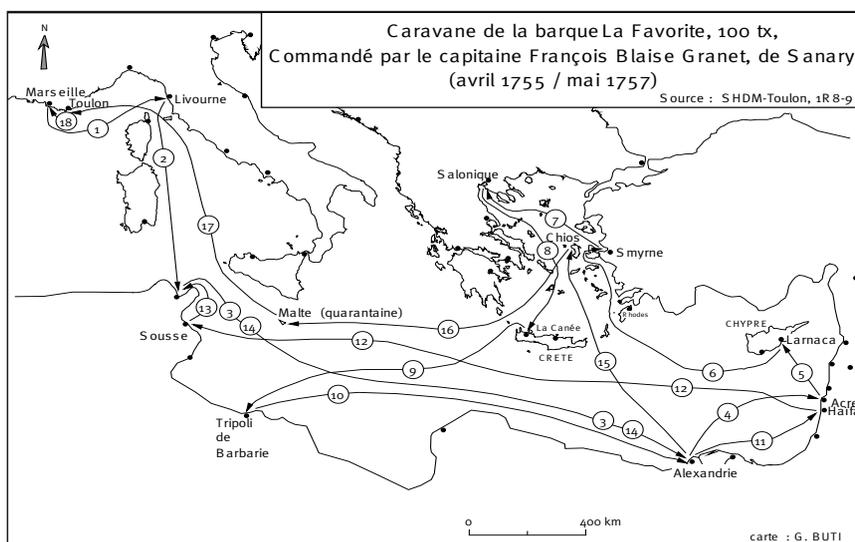
⁷⁷ ACCIMP, L. IX. Armement 1070.

⁷⁸ ADH, 3E. 90 Notaire Ravaille, 1734, f° 50, et Louis Dermigny, « À propos du port franc de Marseille. Armement languedocien et trafic du Levant et de Barbarie (1681-1795) », *Provence Historique*, 1955, p. 248-262, et 1956, p. 53-81.

⁷⁹ Pour une analyse détaillée de cette pratique et de ses conséquences économiques, voir Gilbert Buti, « Aller en caravane : le cabotage lointain en Méditerranée, xvii^e et xviii^e siècles », *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, n° 52-1, janvier - mars 2005, p. 7-38.

marseillais, comme les marchands de petits ports voisins (La Ciotat, La Seyne, Saint-Tropez, Cannes, Saint-Nazaire/Sanary, Antibes), arment en caravane et, selon une estimation basse établie par la Chambre de commerce en 1786, « chaque année revenait à Marseille une centaine de caravaniers ». En vertu des règlements édictés par les bureaux de Versailles, le capitaine caravanier recevait un congé de deux ans pour se livrer à ce grand cabotage qui, par la durée et la distance globale parcourue, pouvait s'apparenter au long cours. En somme, un cabotage hauturier⁸⁰, sinon un « cabotage au long cours » au service des affréteurs ottomans, transportant, au gré des contrats, des céréales, chevaux, cendres, bois, pèlerins, janissaires, lin, toiles, huile, moka... à l'image de celle du capitaine Granet, de Saint-Nazaire/Sanary, commandant la barque *La Favorite* au départ de Marseille⁸¹.

Document VI. Caravane maritime de *La Favorite*,
barque commandée par François-Blaise Granet, capitaine de Sanary (1755-1757)

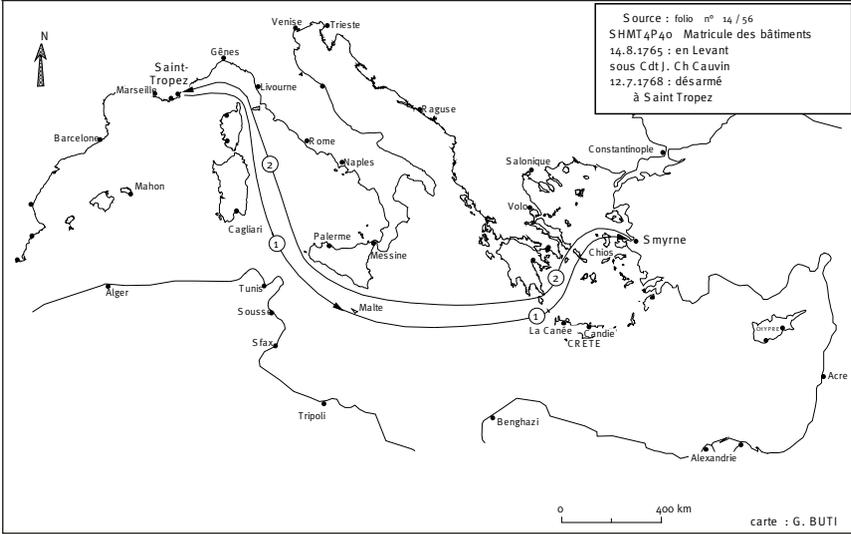


Si la cartographie est souvent négligée par les historiens, l'insuffisance de données disponibles pour tenter la reconstitution des flux intermédiaires du cabotage peut *a fortiori* en décourager plus d'un dans cette voie. Le caractère fragmentaire de la documentation relative à ces voyages en rien « réglés » exige, ici plus que jamais, le croisement des sources, car nous ne saurions nous contenter du mouvement administratif fourni par les pièces produites par les

80 P. Arnaud, *op. cit.*, p. 165
81 Voir document VI.

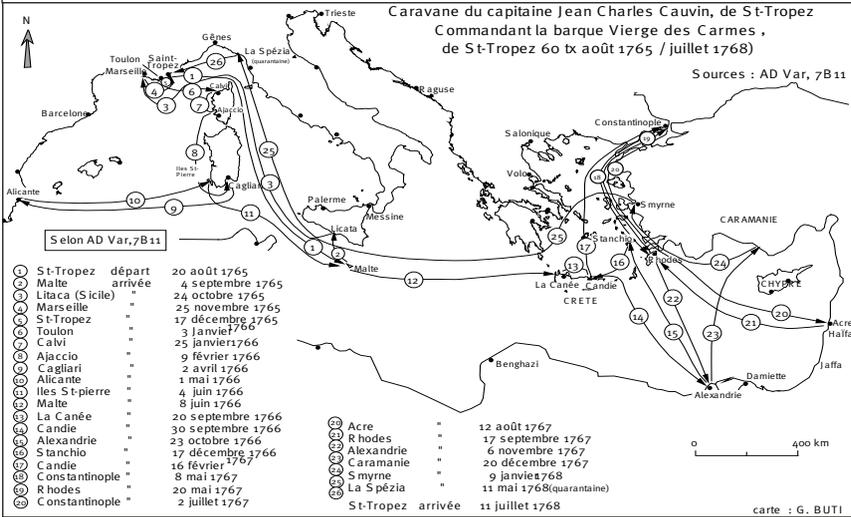
Document VII. Mouvement administratif et mouvement réel d'une caravane maritime

Caravane du capitaine Jean Charles CAUVIN, de St-Tropez
 Commandant la barque *Vierge des Carmes*, de St-Tropez, 60 tx
 (août 1765/juillet 1768) selon mouvement administratif



88

Caravane du capitaine Jean Charles CAUVIN, de St-Tropez
 Commandant la barque *Vierge des Carmes*, de St-Tropez, 60 tx
 (août 1765/juillet 1768)



amirautés ou les bureaux du service des classes. Ainsi, les informations glanées dans les procédures judiciaires à la suite d'un contentieux survenu au moment du règlement financier de la campagne caravanière de la *Vierge des Carmes* et les événements de mer signalés en apostille sur le rôle d'équipage au désarmement, invitent à retracer au plus près – sans être pourtant sûr d'avoir saisi toutes les escales – le parcours de la barque et de le comparer au mouvement administratif suggéré par les registres matricules du service des classes⁸².

Comme pour les navires antiques, le choix des routes pour les caboteurs des Temps modernes reste l'objet d'un compromis.

Dans l'alchimie complexe qui aboutit à la route effective du navire, même dans les conditions extrêmes [...] le choix de la route est la synthèse des exigences des usagers (marins, marchands, voyageurs) et de la connaissance du milieu que possèdent les professionnels de la navigation⁸³.

Dans ce choix, qui n'est plus au XVIII^e siècle « le fruit d'une décision collective qui associe des niveaux de compétences variés (du représentant de l'armateur aux passagers) », la prise de décision appartient en apparence au capitaine ; mais en apparence seulement car le commandant se trouve parfois sous l'étroite dépendance d'une autre personne embarquée : le subrécargue ou délégué des intéressés à la cargaison, le capitaine en second, le lieutenant, voire l'écrivain de bord. De telles consignes sont précisées au départ du navire, par sous-seing privé ou dans l'étude du notaire, entre membres de la société ou compagnie.

**Document VIII. Commission donnée par Antoine-Félix Moisson,
ancien capitaine de barque de Saint-Tropez, à Joseph-Antoine Moisson, son fils,
pour la conduite de la tartane *Saint Félix*, 7 mai 1740**

Antoine-Félix Moisson, ancien capitaine de barque de Saint-Tropez, intéressé pour 14 quirats sur la tartane *Saint Félix*, institue, tant pour lui que pour les autres intéressés, son fils Joseph-Antoine, pour commander la tartane pour le voyage qu'elle va faire dans le Levant en caravane aux conditions suivantes : le fils n'aura que le soin de la conduite de la tartane sans aucun manquement, ni administration ;

⁸² Voir document VII. On pourra également se reporter aux mises en garde de Robert Richard, « Pour une histoire collective des économies et des sociétés maritimes : le Fichier International des Navires », *Revue du Nord*, n° 1, Lille, 1986, p. 257-266.

⁸³ P. Arnaud, *op. cit.*, p. 126.

le père, qui sera embarqué en qualité de capitaine en second, aura l'entière direction, maniement, administration et commandement pour tous les voyages qu'il luy plaira de faire et à tels lieux et endroits qu'il luy conviendra, auxquels lieux son fils sera obligé de conduire la dite tartane, de partir et mettre voile pour aller d'un lieu à l'autre toutes les fois que son père le luy ordonnera ; lequel Moisson père fera toutes les dépenses, achats, négoce, nolissements et chargements de la dite tartane, vente des marchandises qu'il aura chargées ainsi que bon luy semblera, exigera et recouvrera le prix et provenu du tout dont il en concédera les quittances et décharges nécessaires et en fera compte à l'équipage et a tous les intéressés desquels il exigera leur contingent pour l'armement et victuailles nécessaires pour le susdit voyage et leur en concédera les billets ou promesses en tels cas requis, si fait n'a été, sans que ledit Moisson fils en soit chargé, ni qu'il puisse autre chose prétendre pour tous salaires, peines et soins qu'une part et demy sur les proffits, qui seront par eux faits, suivant l'usage de ce lieu et ainsy qu'il sera fait compte par le père au reste de l'équipage, sans pouvoir prétendre aucun droit [...]

lequel Moisson fils sera tenu de conduire, charger et décharger la tartane dans tous les lieux et endroits que son père lui ordonnera et de luy obéir en tout ce qu'il commandera sous peine, en cas de désobéissance, de destitution et permis, au dit cas a son père, de requérir et demander au consul de France au lieu où ils se trouveront pour lors, de mettre un homme de confiance sur la tartane pour l'obliger a s'en revenir et retourner en France, et au dit cas, de faire supporter a son fils tous les frais, dépens, dommages et intérêts que sa désobéissance pourra luy causer, le tout par pacte exprès, ainsi convenu et accordé entre les parties, lesquelles pour l'observation de tout ce que dessus ont obligé leurs biens présents et avenir.

Signatures de Moisson Antoine-Félix, Moisson Joseph-Antoine, Martin Hilaire, bourgeois, Pourcelly, Joseph, sergent, Martin Claude, notaire⁸⁴.

Une cueillette dans les eaux levantines effectuée par une barque de 120 tonneaux – on évite des bâtiments de trop forte portée pour ne pas subir la coûteuse immobilisation du navire dans l'attente d'un fret important – peut débiter par un petit cabotage le long des côtes de France ou de Ligurie, pour constituer le chargement ou l'avitaillement du navire, et se terminer par un semblable « piétinement côtier » en Toscane, Provence, Languedoc ou Catalogne, afin de redistribuer des marchandises lors d'une « queue de caravane ».

La durée de ces navigations dépend d'une série de paramètres. Pour les voyages en droiture, les traversées mettent en moyenne, depuis Marseille, 18 à 35 jours

⁸⁴ Arch. dép. Var, 3E 66-6-1740.

à l'aller, pour atteindre Smyrne, Alexandrie ou Constantinople, et 22 à 45 jours pour effectuer les retours (en charge). Dans la navigation « à la cueillette », les campagnes peuvent excéder les deux années réglementaires ; dans ce cas, les raisons invoquées sont nombreuses mais se résument à quelques situations : longue quarantaine, menace de forbans, fret introuvable, vents contraires, avaries... Malgré la sévérité de la législation, les congés « surannés » – allant au-delà des deux ans autorisés – sont peu sanctionnés.

Les durées – car on raisonne peu en vitesse dans cette « économie de l'incertitude » (Jean-Yves Grenier) – sont assurément plus longues lors des conflits ; d'ailleurs, au cours de ceux-ci, l'État organise la protection des voyages par la constitution de convois avec regroupement des bâtiments au départ (Marseille ou Toulon, pour la Provence), puis à Malte ou/et à Chypre. Cependant, nombre d'armateurs se montrent réticents à placer leurs navires dans ces convois, parce que l'escorte des bâtiments de guerre est payante, et que les convois sont lents, car les bâtiments doivent régler leur marche sur celle du navire le plus lent et les arrivées groupées favorisent la chute des prix⁸⁵.

Ces longues campagnes maritimes sont marquées par un important renouvellement des équipages. Les mentions portées en apostille sur les rôles au désarmement en fournissent les motifs, parmi lesquels dominent la mortalité, la désertion et le libertinage. La résistance au service des classes se traduit quelquefois par le refus du matelot de rejoindre son quartier maritime au bout de deux ans, surtout quand la caravane est généreuse et le marin rémunéré à la part. Néanmoins, en période de difficultés économiques marquées par de longues attentes à quai, des hommes payés « à la part » sont tentés d'abandonner leur navire pour rejoindre l'équipage d'un bâtiment où l'on paie « à salaire », lorsque ce n'est pas le capitaine d'un bâtiment en déficit d'équipage qui tente de débaucher un matelot par une offre attrayante... Le recrutement de remplaçants, réalisé en cours de campagne dans le monde arabo-musulman, révèle la présence dans les Échelles du Levant d'hommes souvent originaires de Provence et de Ligurie. Ces gens de mer constituent un réservoir de marins qui est alimenté, dans une large mesure, par la caravane elle-même, par des équipages « disgraciés » de bâtiments naufragés, pris ou vendus.

Il est difficile, faute de sources suffisantes et sûres, de monter à bord des colporteurs des mers pour suivre au plus près leurs campagnes caravanières. L'examen des rôles d'équipage à l'armement montre, comme au petit cabotage mais à un niveau moindre, une nette coloration familiale avec environ 15 à 20 %

85 Gilbert Buti, « La caravane maritime provençale aux XVII^e et XVIII^e siècles : un voyage à l'aventure organisé ? », dans André Leroy et Christiane Villain-Gandossi (dir.), *Stations navales et navigations organisées en Méditerranée*, Toulon, Éditions de La Nerthe, 2004, p. 135-149.

de la composition de l'équipage du départ. Une certaine solidarité apparaît au niveau des états-majors car le capitaine embarque souvent fils et/ou neveux pour les former, ce qui se retrouve d'ailleurs dans tous les ports, méditerranéens ou non, et dans presque tous les métiers d'alors⁸⁶.

La recherche de protection céleste préoccupe les marins qui naviguent largement « en mer infidèle », mais le type de voyage et la taille des équipages n'exigent pas la présence d'un aumônier dans la mesure où, selon une ordonnance de 1717, celui-ci n'est obligatoire que pour de « longs voyages avec plus de quarante hommes à bord », ce qui reste d'ailleurs difficile à appliquer⁸⁷. Les exercices pieux ne sont pas pour autant négligés à en juger par les livres de prières trouvés dans les caisses marinières. Par ailleurs, si les achats de viande ponctuent les dépenses de bouche tout au long des campagnes caravanières, leurs absences, en février et mars 1772 à bord du brigantin le *Dragon*, obéit sans doute au respect du temps de Carême par un équipage consommant alors « herbes, poissons, harengs et morues »⁸⁸, tandis que l'écrivain de bord François Donat Alliez n'oublie pas de mentionner, dans son *Journal des routes*, les jours des Rameaux et de Pâques ainsi que la fête de saint Tropez⁸⁹.

92

Les risques encourus soudent-ils l'équipage ou aggravent-ils les tensions à bord du bâtiment ? L'exiguïté et l'encombrement de celui-ci, l'éloignement et la succession de mauvaises affaires n'en font-ils pas, par excellence, un espace conflictuel comme semblent l'accréditer les termes par lesquels certains capitaines qualifient leurs hommes : « coquins », « maudite engeance » et « vilaine race » ? Pourtant, force est de reconnaître que cette violence reste contenue. Quelques rebelles ont certes parfois été débarqués, comme ce matelot « mutin congédié » à Nice par le capitaine Basile Pérou en début de caravane⁹⁰, mais cela demeure exceptionnel.

Dans une certaine mesure, la violence résulte également de la menace de peste car celle-ci, qui sévit à l'état endémique dans le monde ottoman, impose des quarantaines qui immobilisent navires, équipages, marchandises et passagers⁹¹. Après les formalités sanitaires accomplies « derrière les barrières de la contagion »⁹², et une longue attente propice à diverses rixes, l'attention est retenue par le déchargement du bâtiment et le progressif règlement financier

86 G. Le Bouëdec, « Le cabotage sur la façade atlantique... », art. cit., p. 53-69.

87 SHDMT, 4P1, 1717. Voir également Alain Cabantous, *Le Ciel dans la mer. Christianisme et civilisation maritime (xvi^e-xix^e siècles)*, Paris, Fayard, 1990.

88 Arch. dép. Var, 11B, 1772.

89 Archives privées, Saint-Tropez, Fonds Prévost-Allard Henry.

90 Arch. dép. Var, 11B, 1768.

91 Daniel Panzac, *La Peste dans l'Empire ottoman (1700-1850)*, Louvain, Peteers, 1985.

92 SHDMT 1R-7-8.

effectués selon les termes du contrat. Ces opérations sont parfois suivies de travaux d'entretien et de réparations du bâtiment par les charpentiers et calfats embarqués ou engagés sur place. Le capitaine et/ou le représentant des associés s'efforcent dans ce même temps de rechercher un nouveau contrat si le fret de retour n'a pas été envisagé dans le premier. Cette préoccupation est forte parmi les caravaniers des petits ports qui ne disposent pas, contrairement à ceux qui sont au service d'armateurs des grandes places – à commencer par Marseille – d'un solide et dense réseau de correspondants pour faciliter l'obtention d'un nolisement. La concurrence, les difficultés commerciales, les conflits, les litiges financiers, le manque de numéraire et le risque épidémique se conjuguent pour rendre délicate la poursuite de la cueillette et amère l'aventure.

Temps du labeur, le temps de l'escale est également celui du recueillement. En 1769, lors de son passage à Alexandrie, le capitaine Marc Antoine Cauvin a donné de l'argent aux Capucins pour dire une messe et versé « suivant l'usage, 25 paras pour les fêtes des Maures ». De 1769 à 1771, lors de chacune de ses cinq escales en Égypte, le capitaine Basile Pérou, commandant le brigantin le *Dragon*, a fait célébrer une messe dont une avant la signature d'un contrat, trois « pour le jour de la saint Tropez » et une en temps de peste⁹³.

CABOTAGE ET ESPACES MARCHANDS

Est-il vrai, comme on aime à le répéter en rappelant le fameux proverbe d'un marin génois, qu'« il n'y a que trois ports à l'ouest de Gênes : juin, juillet et Carthagène », manière de souligner la périlleuse navigation méditerranéenne⁹⁴ ? Y aurait-il, à l'époque moderne, une « saisonnalité » dans la pratique de la navigation, avec une désertification de l'espace marin durant plusieurs semaines, sinon mois ?

Un calendrier spécifique ?

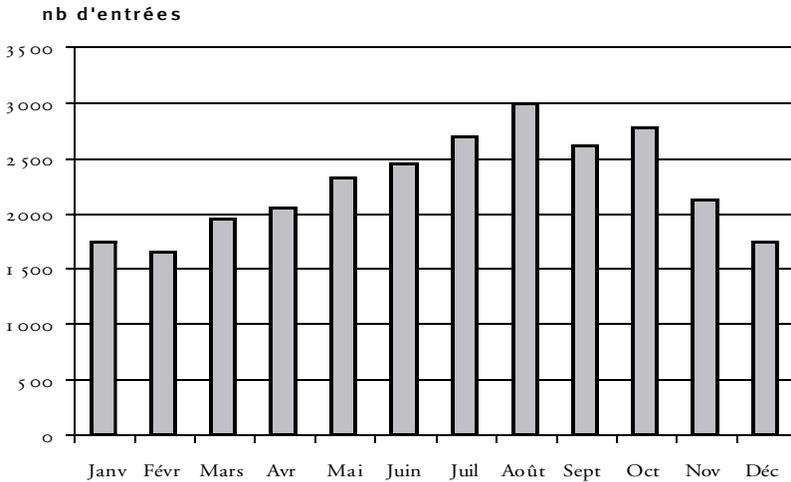
En dehors d'années exceptionnelles où les caboteurs augmentent soudainement leurs cadences, comme ce fut le cas pour ceux de Provence et de Languedoc en 1764, afin de répondre aux demandes de blé du royaume de Naples ou, au contraire, limitent leurs sorties à la suite de risques de capture en temps de guerre, le cabotage de court rayon obéit-il à un rythme saisonnier ? Distingue-t-on une période de « mer ouverte » et une période de « mer fermée » ?

⁹³ Arch. dép. Var, 11B, 1768-1777.

⁹⁴ Affirmation attribuée à Andrea Doria et rappelée par André Zysberg, *Marseille au temps des galères*, Marseille, Rivages, 1983, p. 40.

Le calendrier observé sur les côtes du Ponant, où le printemps et l'automne constituent les périodes de pointe alors que l'hiver et plus encore l'été apparaissent comme des moments creux⁹⁵, ne correspond pas aux réalités de la France méditerranéenne. Pour les seules années 1787-1801, les entrées de petits caboteurs dans le port de Marseille (plus de 27 000 enregistrées) sont plus fréquentes de la fin du printemps au cœur de l'automne, avec un maximum enregistré en été. Par ailleurs, malgré un fléchissement observé en hiver, cette saison n'est pas « morte », même si la fin de l'hiver et le début du printemps (mars-avril) sont parfois affectés par les crues du Rhône qui gênent le puissant trafic arlésien, la force des vents et la mauvaise mer. De même, nous n'observons pas un « temps prohibé » pour les départs des caravaniers, même si l'hiver paraît moins propice à ces expéditions⁹⁶.

Document IX. Rythme saisonnier du petit cabotage :
entrées dans le port de Marseille (1787-1801)⁹⁷



Cependant, pour les grandes places méditerranéennes, le cabotage de proximité n'imprime pas avec force sa marque sur les entrées portuaires étant donné la multiplicité des espaces en jeu et la superposition des trafics. En revanche, pour les ports secondaires, deux ou trois produits suffisent à donner l'impulsion majeure au trafic de distribution et à marquer le calendrier de la navigation.

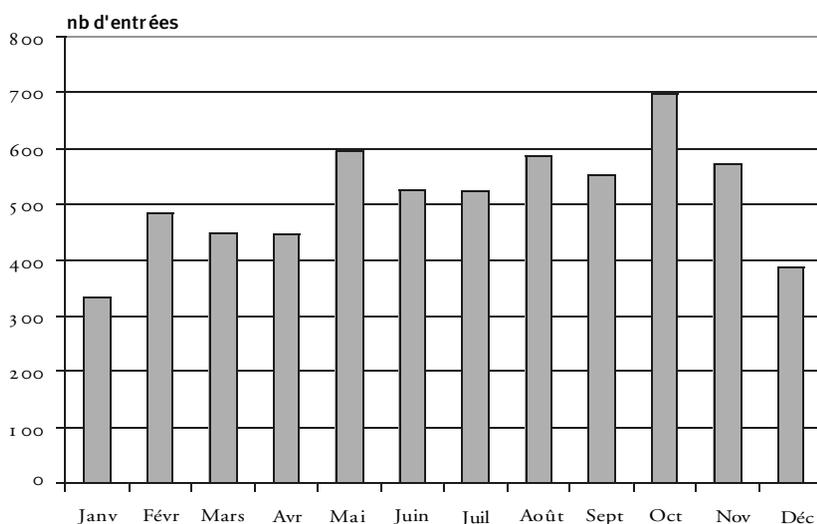
⁹⁵ G. Le Bouëdec, « Le cabotage sur la façade atlantique... », art. cit., p. 53-69.

⁹⁶ Voir document IX.

⁹⁷ Arch. dép. Bouches-du-Rhône, 200 E-606-609. La période considérée (1787-1801) englobe des temps de fortes activités et des périodes de profondes difficultés à la suite des guerres révolutionnaires, et notamment du blocus de 1793.

Ainsi, pour les petits ports situés en bordure du massif des Maures, les entrées comme les sorties montrent une grande irrégularité, avec un semestre de trafic plus soutenu, entre mai et octobre⁹⁸. L'abattage et le tirage des bois du massif forestier pour répondre aux demandes de bois à brûler des principaux foyers de consommation (Marseille et Toulon), le ramassage du liège et des châtaignes, la commercialisation des vins primeurs à partir du début du mois d'octobre ou le transport de feuilles d'arbouses⁹⁹ façonnent le calendrier des sorties de toute une poussière portuaire de Giens à Agay (« auberge maritime ») en passant par Léoube, Cavalaire et Bertaud.

Document X. Rythme mensuel des entrées et des sorties de caboteurs dans le port de Saint-Tropez (cumul des années 1765-1769)



Ainsi, dans une large mesure, le calendrier agricole dicte, comme dans nombre de petits ports ponantais, son rythme aux usagers de « la navigation à la côte ». Ne peut-on mieux rappeler les liens puissants qui unissent la mer à la terre¹⁰⁰ ? Ne retrouvons-nous pas, à un niveau supérieur, cette complémentarité chez le négociant qui, pour son profit, « regarde autant vers la terre que vers le large »¹⁰¹ ?

⁹⁸ Voir document X.

⁹⁹ Feuilles utilisées par les tanneries provençales.

¹⁰⁰ Alain Cabantous, André Lespagnol et Françoise Péron (dir.), *Les Français, la terre et la mer (XIII^e-XX^e siècles)*, Paris, Fayard, 2005.

¹⁰¹ C. Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle*, op. cit., p. 582.

Il repose en général sur sa compétitivité en terme de coût qui intègre un ensemble de paramètres : prix à l'unité de poids, de volume ou de conditionnement de la marchandise transportée ; frais inhérents à la navigation ; droit de « chapeau » du capitaine¹⁰² ; durée du voyage ; coût du chargement et taxes pour temps dépassé ou « surestarie »¹⁰³. La détermination du coût du fret résulte également de l'état du marché du cabotage dans le port de chargement et de l'existence ou non de fret de retour pour les bâtiments qui cherchent à éviter une circulation sur lest (à vide). Le choix du cabotage repose donc sur une compétitivité tarifaire délicate à mesurer.

L'indigence du réseau routier invite également à préférer la mer. Des producteurs de fruits de la région de Hyères réclament, en 1760, la réparation rapide d'un pont et d'une route afin d'accéder « au port de Giens »¹⁰⁴. Pour ces producteurs, le transport terrestre présente de fortes contraintes :

96

« alors que la mer permet la facilité et l'économie du transport, le transport par charrette réunit contre nous et les dépenses énormes et le risque du froid auquel les oranges sont exposées en route »¹⁰⁵.

102 Le capitaine bénéficie d'un droit nommé « cape », « chape » ou « chapeau » dont le montant est fonction du nombre de tonneaux de marchandise embarqués. Voir Patrick Boulanger, « Salaires et revenus des équipages de navires marchands provençaux durant le XVIII^e siècle », *Provence Historique*, 1980, t. XXX, fasc. 122, p. 421-422.

103 L'estarie ou « starie » est la durée du séjour au port prévue dans le contrat de nolisement passé entre le capitaine et l'affrèteur pour charger ou décharger le navire. Voir *Nouveau glossaire nautique d'Augustin Jal*, op. cit., (article « estarie »). Si, pour une raison quelconque, la durée accordée pour rester au port est dépassée, un délai supplémentaire ou surestarie est envisagé, avec versement d'une indemnité journalière par jour d'immobilisation du bâtiment. Ainsi, dans le contrat passé à Alexandrie, le 5 août 1754, le capitaine caravanier François Jouglas, de La Seyne, nolise sa barque *Saint-Antoine de Padoue*, « à Cristadolo, marchand grec de Metelin, et lui accorde pour tout le présent voyage, 50 jours d'estarie comptables d'aujourd'hui et cinq jours de surestarie payables journallement à dix piastres de quarante paras par jour », SHDMT, 1R18, Alexandrie, main courante, 5 août 1754, f^o 8739. Les questions de surestaries sont souvent, comme celles relatives au paiement des nolis auquel elles sont associées, objets de litiges et de contestations dont on trouve trace dans les registres d'amirautés ou sous forme de sommation de déchargement dans les actes notariés, ainsi que dans les papiers de chancelleries et consulats. Ainsi, en 1720, le lieutenant de l'amirauté de Toulon condamne des marchands toulonnais à payer 40 livres pour huit jours de surestarie à un patron de San Remo. Voir Patricia Payn-Échalier, *Les Marins d'Arles à l'époque moderne*, Aix-en-Provence, Publications de l'université de Provence, 2007, p. 80. Cependant, des contrats peuvent aussi désigner le capitaine comme responsable du chargement ou du déchargement du navire ; si le temps accordé pour le faire n'est pas respecté, c'est lui qui est pénalisé car le retard peut être préjudiciable à l'affrèteur propriétaire, notamment mais pas seulement, de marchandises périssables (des fruits qui peuvent se gâter, du sel s'humidifier ou du blé s'échauffer...).

104 Archives communales de Hyères, BB4, 27 avril 1760.

105 Arch. com. Hyères, 3F 10-7. Fruits.

En 1835, transporter des oranges de Hyères à Marseille demandait encore deux jours en charrette, en couchant sur le plateau de Signes, contre une demi-journée par les « routes humides »¹⁰⁶.

Si le rapport cabotage-roulage semble décisif, en particulier pour les micro-entrepreneurs qui animent les modestes localités littorales, les études approfondies et globales manquent pour suivre l'évolution des coûts du transport maritime et établir les nécessaires comparaisons avec le transport terrestre – dix à vingt fois plus élevé que la voie maritime ? –. Une augmentation semble se percevoir après la guerre de Sept Ans, mais il conviendrait de considérer l'évolution des nombreuses composantes qui interviennent dans la détermination du coût du fret.

Attentif à la libre circulation le long des littoraux du Languedoc et de Provence, Fabry, directeur de l'arsenal de Toulon, se plaisait à rappeler la place essentielle dévolue au petit cabotage dans l'économie régionale, sinon nationale :

Les petits ports de la côte, depuis Agde jusqu'à Gênes, ont un commerce particulier, écrit-il à Versailles en 1775. Ils font également leur demande pour le transport des blés, des huiles, des soies d'Italie pour les manufactures de Lyon et pour tous les objets de consommation et d'industrie. Ce commerce n'est pas le moins intéressant : c'est, pour ainsi dire, le père nourricier des provinces méridionales et même de l'intérieur, soit pour l'importation, soit pour l'exportation¹⁰⁷.

« Père nourricier » : peut-on mieux qualifier cette activité et rappeler combien le cabotage est l'outil des « interdépendances économiques »¹⁰⁸ ?

L'intense circulation des caboteurs participe également à la modification des usages de certains rivages, voire à la transformation socioéconomique de plus lointaines contrées. Par ses fonctions de concentration et de redistribution, le cabotage a contribué, au cours des XVII^e et XVIII^e siècles, à remodeler l'organisation du littoral de la France méditerranéenne, comme de celui de l'Italie méridionale.

La fonction de concentration répond aux besoins d'un puissant marché de consommation. Sur les flux du quotidien qui participent à la diffusion

¹⁰⁶ Gilbert Buti, « Marseille et les fruits du littoral provençal au XVIII^e siècle », dans Patrick Boulanger et Guy Durand (dir.), *Les Fruits en Méditerranée. Fruits secs et fruits frais de l'Antiquité à nos jours*, Marseille, Chambre de commerce et d'industrie de Marseille-Provence, à paraître.

¹⁰⁷ Arch. Nat., B 3. 690, f^o 92.

¹⁰⁸ Cette expression, valable pour l'espace méditerranéen, est empruntée à Pierre Jeannin, « Les interdépendances économiques dans le champ d'action des Hollandais, XVI^e-XVIII^e siècles », dans Philippe Braunstein et Jochen Hoock (dir.), *Marchands du Nord. Espaces et trafics à l'époque moderne*, Paris, ENS, 1996, p. 298-321.

des « choses banales » (Daniel Roche) que sont bois à brûler, « terrailles », châtaignes, pierres, sable, cendres..., se superposent à Marseille comme à Gênes ou Barcelone des trafics structurels interrégionaux : ici les « bleds de mer », là les « flottes de l'huile » destinées aux savonneries. Cette navigation assure également un drainage conjoncturel de marchandises lors de l'armement des grandes escadres dans les ports de guerre : à l'animation de *La darse vieille* de Toulon, au moment de l'expédition de La Galissonnière contre Mahon¹⁰⁹, répond l'intensité des préparatifs de « l'expédition secrète » au printemps 1798¹¹⁰ grâce aux ressources de l'arrière-pays.

Cette navigation caboteuse participe aussi, comme transport relais, à la concentration de marchandises dans le cadre du système colonial pour composer les cargaisons des flottes à destination des Îles françaises d'Amérique ou de l'océan Indien, et pour redistribuer les produits coloniaux (café, cotonnades, sucre, indigo) stockés dans les magasins et les entrepôts.

98 Ce rôle, en rien original mais fondamental pour le fonctionnement des grands ports et, au-delà, pour toute la vie économique régionale, se retrouve à Barcelone après l'ouverture américaine de 1774, et, sur les rives du Ponant, à Lorient pour le service de la Compagnie des Indes¹¹¹, à Nantes¹¹² ou à Saint-Malo¹¹³. La grande place, qui dispose d'un profond arrière-pays de production et d'un vaste avant-pays maritime de circulation, éveille des mouillages, assure le fret de retour en ouvrant ses entrepôts aux bâtiments venus des ports voisins, et utilise les services de leurs flottes – lorsqu'elle n'en possède pas une large part – pour satisfaire de pressantes demandes¹¹⁴.

Les hommes du cabotage

À la variété des trafics cabotiers répond la complexité du monde des entrepreneurs. De même que le commerce transocéanique ne saurait masquer

109 Voir le tableau de Joseph Vernet (1756).

110 Gilbert Buti, « Des convois pour l'expédition d'Égypte », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 57, décembre, 1998, p. 173-205.

111 Gérard Le Bouëdec, « Les approvisionnements de la Compagnie des Indes (1737-1770). L'horizon géographique lorientais », *Histoire, Économie et Société*, 1982, n° 3, p. 377-412.

112 Jean Meyer, « Nantes au xvi^e siècle. Tentative de mise en situation », dans Philippe Masson et Michel Vergé-Franceschi (dir.), *La France et la mer au siècle des grandes découvertes*, Paris, Tallandier, 1993, p. 91-126.

113 André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, PUR, 1997, 2 vol.

114 On songera à la mobilisation des flottes provençales lors de la crise frumentaire andalouse de 1753. Voir Charles Carrière et Gilbert Buti, « Crise frumentaire et commerce international au xviii^e siècle : Marseille et la crise andalouse de 1753 », dans Jean-Louis Miège (dir.), *Les Céréales en Méditerranée. Histoire, Anthropologie, Économie*, Marseille, CNRS Éditions, 1993, p. 109-128.

le cabotage, la figure du négociant, à la fois armateur, banquier, assureur, voire industriel, que l'on rencontre aussi dans le monde du grand cabotage, ne saurait occulter celle des micro-entrepreneurs, hommes de la mer ou non, qui constituent la trame du tissu socioéconomique des populations littorales. La diversité dans la propriété de l'outillage nautique se retrouve dans les investissements exigés par les affaires maritimes. Le schéma est relativement simple pour les gros entrepreneurs des grandes places portuaires. En effet, pour organiser leurs expéditions, les négociants utilisent des bâtiments dont ils sont tout ou partie propriétaires et, après concertation avec d'éventuels partenaires, ils confient les détails des opérations à un capitaine de toute confiance.

En l'absence de tels hommes d'affaires, les propriétaires du bâtiment ou « participes », qui veulent l'exploiter, forment une entreprise commerciale dite « société », « compagnie », ou « colonne », selon le modèle génois, avec apport de capitaux *au prorata* du nombre de parts ou quirats. Dans la collecte de fonds pour la construction de l'outil de travail et la préparation des opérations marchandes, les patrons et « marchands marinières » mobilisent les avoirs des associés et ont recours au prêt à la grosse aventure, dit encore « à retour de voyage ». À côté du capitaine ou patron de l'embarcation, qui possède souvent des quirats, les autres associés, intégrés ou non au monde de la boutique et de l'échoppe, sont des personnes « de bonne moralité » unies par la parenté, la confession ou la proximité de résidence, critères qui peuvent naturellement se recouper. De telles formules rapprochent des associés sans liens directs avec la mer (nobles, financiers, officiers, bourgeois et bourgeois, ecclésiastiques), ou des partenaires de faible envergure, qui seuls n'accéderaient pas au jeu de l'échange bien que n'étant pas totalement étrangers aux affaires maritimes (voiliers, charpentiers, cordiers, calfats, tonneliers, bouchonniers, verriers). Force est de constater que ce milieu de petits entrepreneurs reste méconnu, tout comme le sont les liens qui les unissent ou non aux marchands et négociants. Certes, une partie de ceux-ci assurent dans les grands ports directement la fonction de cabotage. Est-ce le cas dominant ? Se pose aussitôt la question des rapports entre les transporteurs et les marchands ou « chargeurs », pour employer un terme contemporain. Ces derniers laissent-ils un degré d'autonomie aux entrepreneurs des transports, particulièrement dans les ports d'armement spécialisés au cabotage ?

Toutefois, des entreprises de cabotage ne considèrent pas toujours leur bâtiment comme un simple instrument de transport. Elles l'intègrent dans un ensemble économique plus prestigieux, à savoir celui du commerce quand les marchandises sont la propriété de ceux qui les mettent en mouvement, c'est-à-dire lorsqu'elles sont transportées en spéculation¹¹⁵. En effet, d'aucuns achètent,

115 Robert Richard, « Le navire : un type d'entreprise négligé par les historiens économistes », *Revue dunkerquoise d'Histoire et d'Archéologie*, n° 2, 1988, p. 205-226.

pour leur propre compte ou en association, des marchandises et utilisent tout ou partie de leurs bâtiments pour aller les vendre sur les places voisines. De manière plus complexe, il peut s'agir d'une entreprise mixte placée sous la houlette d'un seul dirigeant. C'est le cas du patron ou capitaine de barque qui achète des vignes ou une pinède, et qui utilise son bâtiment pour assurer le transport et la vente de sa production, aux côtés de celles d'autres producteurs dépourvus de bâtiments de mer. Inversement, mais peut-être moins fréquemment, un cultivateur propriétaire acquiert une embarcation ou de nombreuses parts de celle-ci, et devient armateur pour distribuer plus aisément ses productions agricoles. Ainsi en est-il des propriétaires d'importants vignobles du Cap Corse qui, étant leurs propres armateurs, vont, sur leur tartane ou felouque personnelle, vendre à Livourne ou à Civitavecchia du vin, de l'huile, du bois, des écorces de chêne, des cédrats et ramènent en échange des ustensiles, des denrées alimentaires et des matériaux de construction. Une fois les échanges effectués, l'équipage – patron en tête – reprend les travaux des champs et prépare le prochain chargement. Ces pratiques, qui associent travaux agricoles et activités caboteuses, rappellent les rapports complexes établis entre les zones littorales et la mer. Par là, elles soulignent indirectement la pluriactivité des populations côtières¹¹⁶.

Cette pluriactivité, mais d'un contenu différent, se retrouve chez les caravaniers. En effet, les campagnes caravanières combinent souvent, dans le changement d'échelle que représente cette forme de cabotage, des opérations d'une grande complexité. La faiblesse des pièces comptables disponibles ne favorise guère, il est vrai, leur transparence. Néanmoins, nous pouvons en entrevoir un certain nombre. Si le nolisement des caboteurs à des affréteurs ottomans (turcs, maures, juifs et chrétiens) apparaît comme l'action essentielle, sinon la raison d'être du voyage à l'aventure, nous saisissons un enchevêtrement de combinaisons où se mêlent des opérations de commerce et des actes de crédit sous la forme de prêts de diverses natures (grosse aventure, hypothèque maritime, dépôts à intérêt...) ¹¹⁷. Dans ces conditions, à l'image des pratiques génoises et catalanes, qui servent sans doute de modèles aux Provençaux, et dans une moindre mesure aux gens de Raguse, la distinction entre armement et négoce tend à s'estomper. Qui plus est, l'entrepreneur ne s'identifie pas à une seule entreprise mais s'intéresse à plusieurs types d'entreprises de nature complémentaire (construction, commerce, armement, banque).

¹¹⁶ Gilbert Buti, « Gens de mer et du terroir : capitaines-vignerons et marins-forestiers de la France méditerranéenne au XVIII^e siècle », dans Gérard Le Bouëdec, François Ploux, Christophe Cérino, Aliette Geistdoerfer (dir.), *Entre terre et mer. Sociétés littorales et pluriactivités (XV^e-XX^e siècles)*, Rennes, PUR, 2004, p. 147-161.

¹¹⁷ G. Buti, *Activités maritimes et gens de mer à St Tropez...*, op. cit., p. 527-602.

Dans ce monde pluriel des entrepreneurs de la mer émerge la figure du capitaine, patron ou maître de barque. Par les actions menées, les responsabilités endossées et les résultats obtenus, ce groupe, si hétérogène soit-il, a un pied dans celui de la marchandise, sinon du négoce. Dans les petits ports d'armement, comme La Ciotat, La Seyne, Sestri, Savone, Mataro ou Bagur, nous croisons des patrons et maîtres au petit ou au grand cabotage, qui accèdent au rang de capitaines au long cours. Après quelques années de navigation, d'aucuns renoncent « au métier de la mer pour vivre bourgeoisement », et participent ainsi au renouvellement de l'élite entrepreneuriale des grandes cités maritimes.

Cabotage et espaces littoraux

Le fourmillement des « bazars ambulants » et autres colporteurs des mers participe également au remodelage de rivages, voire à la transformation de plus lointaines contrées. Ainsi, le trafic de l'huile d'olive, par caboteurs liguriens, napolitains, siciliens et provençaux à destination du marché marseillais, a stimulé l'économie calabraise alors que les pratiques de l'agriculture de subsistance y paraissaient bloquées¹¹⁸. Le transport des « barilles », ces soudes végétales présentes à l'état naturel le long des côtes espagnoles et utilisées par les savonneries marseillaises, ont orienté ce liseré littoral ibérique vers une agriculture spéculative d'exportation, et en un demi-siècle l'espace cultivé a été multiplié par deux entre Alicante et Valence¹¹⁹. La facilité du transport du vin par caboteurs « vinaitiers » n'est pas étrangère à la conquête de certains espaces littoraux par des vignobles sous forme de « vignes épaisses », c'est-à-dire non complantées, et tournées vers la commercialisation : les vignobles de Bandol, d'Ollioules ou de Saint-Tropez alimentent ainsi en « vin de barque » de nombreux caboteurs dans la seconde moitié du XVIII^e siècle alors que la route, trop coûteuse, ne paraît guère propice à cette diffusion. Comme le constate à juste titre le préfet du Var, Joseph Fauchet, pour la vigne « le voisinage de la mer est la situation la plus commode à la vente »¹²⁰. Un constat analogue pourrait être dressé en Languedoc où le petit cabotage n'est pas étranger à l'orientation agricole de certains terroirs littoraux ; ainsi, selon un observateur, vers 1780 « presque tous les domaines voisins de la mer furent bientôt plantés en vignes »¹²¹.

118 Biagio Salvemini et Maria-Antonietta Visceglia, « Pour une histoire des rapports économiques entre Marseille et le sud de l'Italie au XVIII^e et au début du XIX^e siècle », *Provence historique*, 1994, t. XLIV, fascicule 177, p. 321-366.

119 Nicole Bardiot, *Du sale au propre. Marseille et la soude au siècle des Lumières*, Paris, ADHE, 2001, p. 91-98.

120 Joseph Fauchet, préfet, *Statistique générale de la France. Département du Var*, Paris, s.n. an X, p. 214-218.

121 Cité par L. Dermigny, *op. cit.*, p. 33, note 2.

Le cabotage ne saurait pourtant être considéré seulement en terme de concurrence avec les autres moyens de circulation. Il s'encastre souvent, à l'échelle locale, nationale ou internationale, dans un ensemble complexe d'échanges et constitue le segment maritime d'un transport plurimodal. Dans le trafic des bois de marine vers la Provence se combinent les charrois – du Dauphiné, de la Bourgogne, de la Champagne ou de l'Alsace – pour atteindre la voie fluviale, le flottage sur le Rhône et, à partir d'Arles, le cabotage par allèges à fond plat des pièces de bois vers les grands chantiers navals de Marseille, La Ciotat, La Seyne et Toulon¹²². Le commerce du blé, commerce intermittent par excellence, offre également un modèle de pareilles combinaisons, dans lesquelles les caboteurs assurent une boucle maritime pour acheminer le blé d'Italie vers le bassin de Paris (1726), ou inversement du royaume de France vers celui de Naples (1764), avec, dans les deux cas, Arles comme point de convergence. Dans ce schéma, les ports captent les flux intérieurs et le cabotage s'inscrit, en tant que moyen de transport intermédiaire, dans ces filières d'acheminement qui mobilisent plusieurs modes de transport¹²³. Certains bâtiments à faible tirant d'eau ont une fonction ambivalente et constituent un maillon essentiel dans la chaîne logistique des transports. Ainsi en est-il des allèges arlésiennes qui assurent les liaisons entre Rhône et Méditerranée¹²⁴ et des lahuts de Ligurie qui passent de la mer Tyrrhénienne au Tibre. Pour comprendre ces articulations et le succès de ce « transport maritime intérieur », les calculs des prix de revient s'avèrent une fois encore déterminants.

Enfin, ces opérations occupent parfois une place centrale dans l'articulation des échanges et la mise en relation d'espaces lointains. Songeons à ces entrepreneurs de Saint-Valery-sur-Somme qui, en liaison avec des Languedociens, vont au XVIII^e siècle à Agde et à Sète chercher des vins et eaux-de-vie en réponse aux ordres de marchands et cabaretiers d'Abbeville, de Compiègne et plus encore d'Amiens, desservis par les gribanniers et autres bateliers de la Somme et de l'Oise¹²⁵. Ces micro-entreprises, où les marchands picards transitaires possèdent comme les capitaines languedociens des parts de navires, ne sont en rien exceptionnelles¹²⁶.

122 Gilbert Buti, « Un arsenal méditerranéen et ses aspects forestiers : Toulon au XVIII^e siècle », dans Andrée Corvol (dir.), *Forêt et Marine*, Paris, L'Harmattan, 1999, p. 487-504.

123 André Lespagnol invite à étudier ces filières d'acheminement articulant plusieurs modes de transport par produit et par trafic. Voir son intervention lors de la discussion, dans Denis Woronoff (dir.), *La Circulation des marchandises dans la France de l'Ancien Régime*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1998, p. 172-173.

124 P. Payn-Echalier, *Les Marins d'Arles...*, op. cit., p. 88-126.

125 Jean-Claude Gausse et Robert Richard, « Un aspect du commerce maritime sétois au XVIII^e siècle : l'exportation des vins et eaux-de-vie par des bâtiments du Nord », *Bulletin du Centre d'Histoire des Espaces atlantiques*, Université Bordeaux III, 1987, p. 85-135.

126 A. Cabantous, A. Lespagnol et F. Péron (dir.), *Les Français, la terre et la mer (XIII^e-XX^e siècles)*, op. cit., p. 300-321.

Elles occupent un segment dans une boucle de distribution reliant les producteurs de Languedoc aux consommateurs de Picardie, de Champagne et des confins nord-est du royaume, où tel officier languedocien en service a mis à la mode la clairette et le muscat. Assurément, « quelque chose d'humain palpite dans ce commerce », dans ces trafics discrets en marge des grandes entreprises¹²⁷.

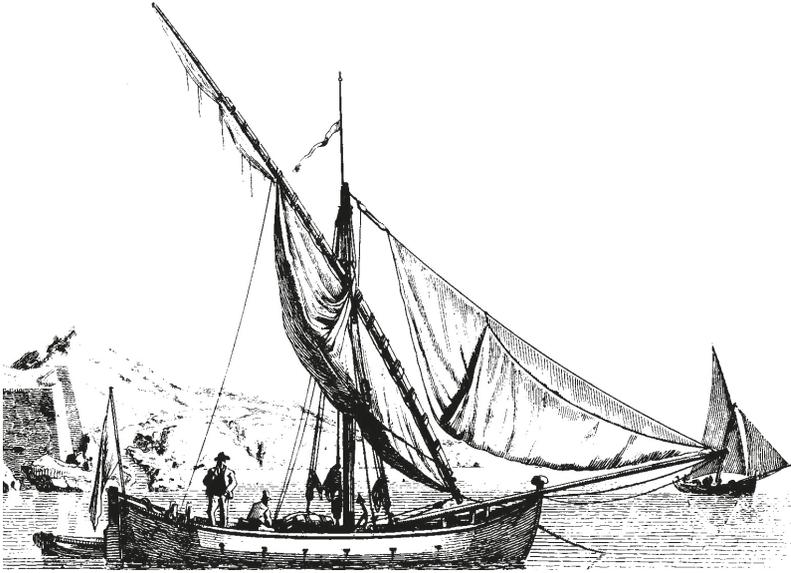
Aux XVII^e et XVIII^e siècles, le cabotage, avec ses diverses facettes et ses multiples composantes, a participé à la construction de véritables complexes portuaires. Certes, nous nous trouvons alors dans « les grandes heures » du cabotage en Méditerranée, avant que n'interviennent le reclassement des puissances politiques au milieu du XIX^e siècle et la diffusion de techniques nouvelles à la fin de ce siècle (navire à vapeur, chemin de fer et camion-citerne). Ces transformations, qui ont bouleversé les conditions de « l'économie de la circulation », sans anéantir le cabotage, n'ont pas manqué de rejaillir sur le tissu socioéconomique des littoraux et des arrière-pays de production.

Ce tableau, qui reste inachevé par bien des aspects comme le souligne l'appel à de nombreux compléments d'enquête, montre néanmoins la complexité de cette navigation et la diversité des domaines à approfondir en procédant à des changements de focales pour saisir le fonctionnement des marchés et les dynamiques sociales. L'étude minutieuse des trafics intermédiaires entre les ports permet d'approcher l'organisation spatiale et économique liée au cabotage, de mettre en évidence les constructions portuaires avec des constellations ou des grappes de petits ports – voire de simples mouillages –, parfois inféodés au grand port voisin, mais souvent émancipés de celui-ci et animés par des micro-entrepreneurs locaux qui sont autant d'acteurs discrets mais fondamentaux pour les économies littorales.

Cependant, grand ou petit, mondial ou local, chaque port conserve ses traditions, ses particularités, son identité. L'horizon des échanges, la dimension des flottes, la composition du fret, la diversité des circuits, les types d'armement reflètent les capacités économiques de chacun et les stratégies de leurs hommes d'affaires. Par les capitaux accumulés, les réseaux constitués et l'expérience de la mer, « la navigation à la côte » apparaît, en bien des cas, comme le socle d'entreprises ouvertes à de lointaines cueillettes. En cela, le cabotage n'agit-il pas comme un puissant facteur d'intégration économique ?

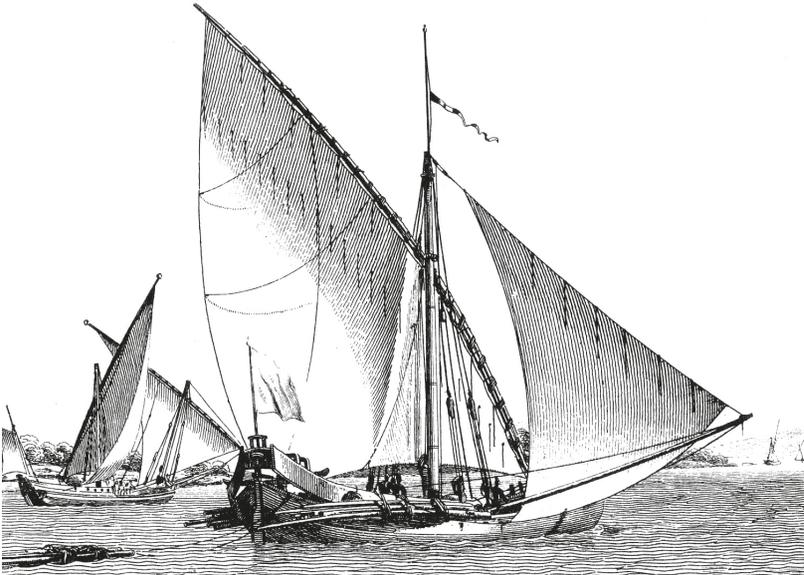
127 L. Dermigny, *Naissance et croissance d'un port : Sète de 1666 à 1880*, *op. cit.*, p. 49.

ANNEXES



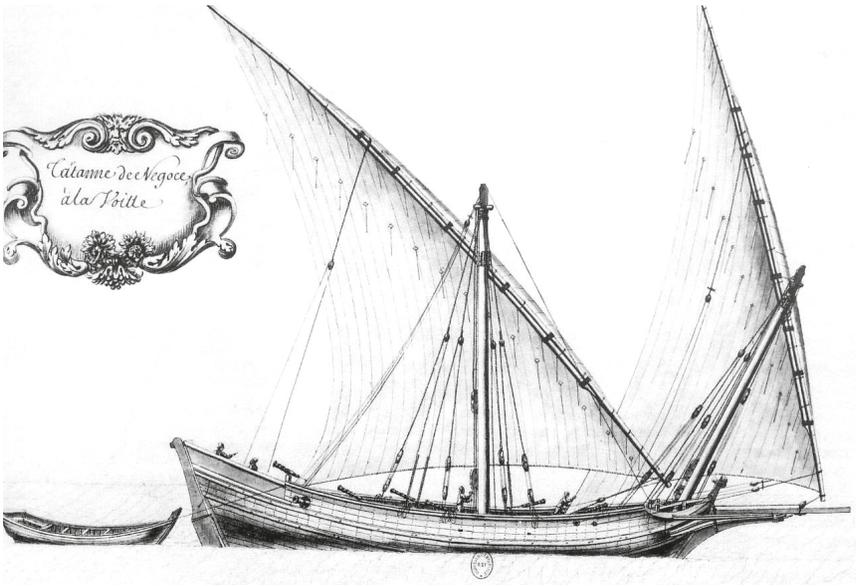
Bateau

Baugean, *Collection de toutes les espèces de batimens de guerre et de batimens marchands qui naviguent sur l'Océan et dans la Méditerranée*, Paris, vers 1810



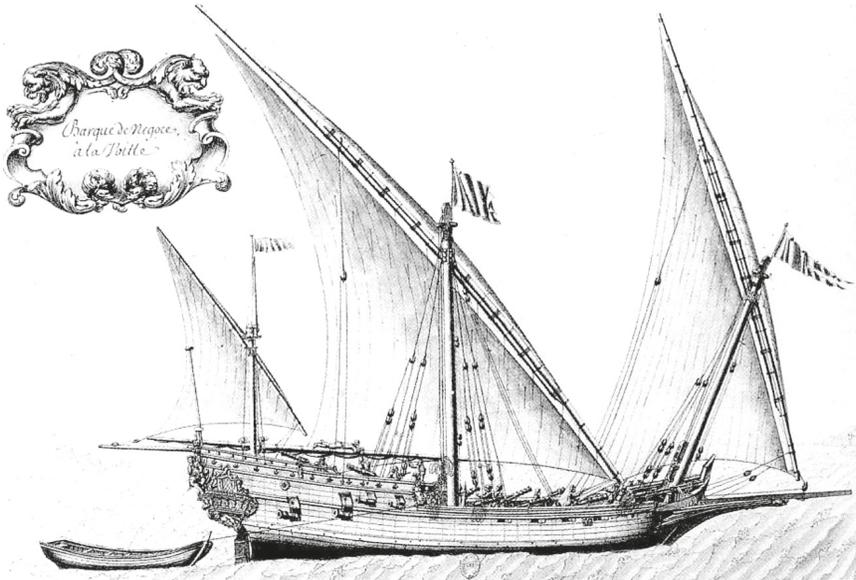
Allege

Baugean, *Collection de toutes les espèces de batimens de guerre et de batimens marchands qui naviguent sur l'Océan et dans la Méditerranée*, Paris, vers 1810



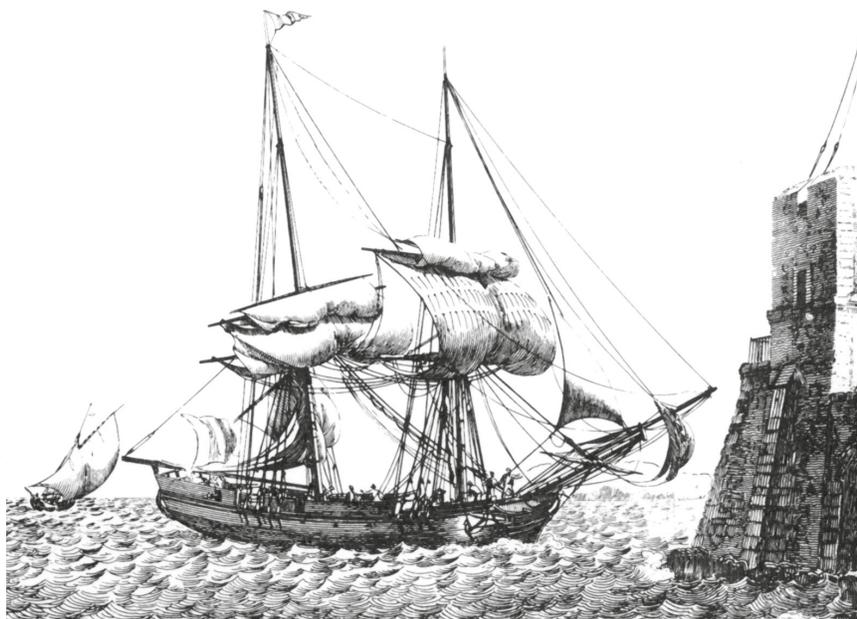
Tartane

Dessains de tous les bastimens qui naviguent sur la Méditerranée, par Jean Jouve, de Marseilles, 1679 (Cabinet des Estampes, Bibliothèque nationale, Paris)



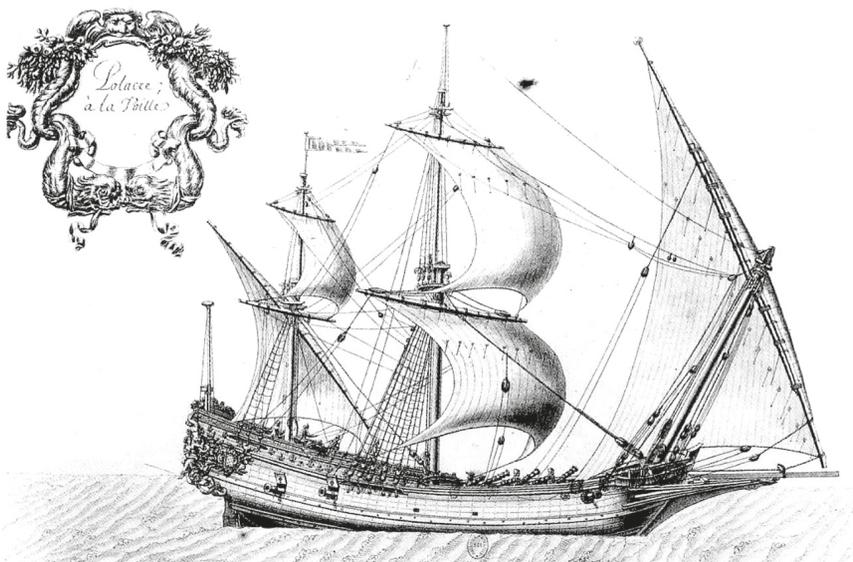
Barque

Dessains de tous les bastimens qui naviguent sur la Méditerranée, par Jean Jouve, de Marseilles, 1679 (Cabinet des Estampes, Bibliothèque nationale, Paris)



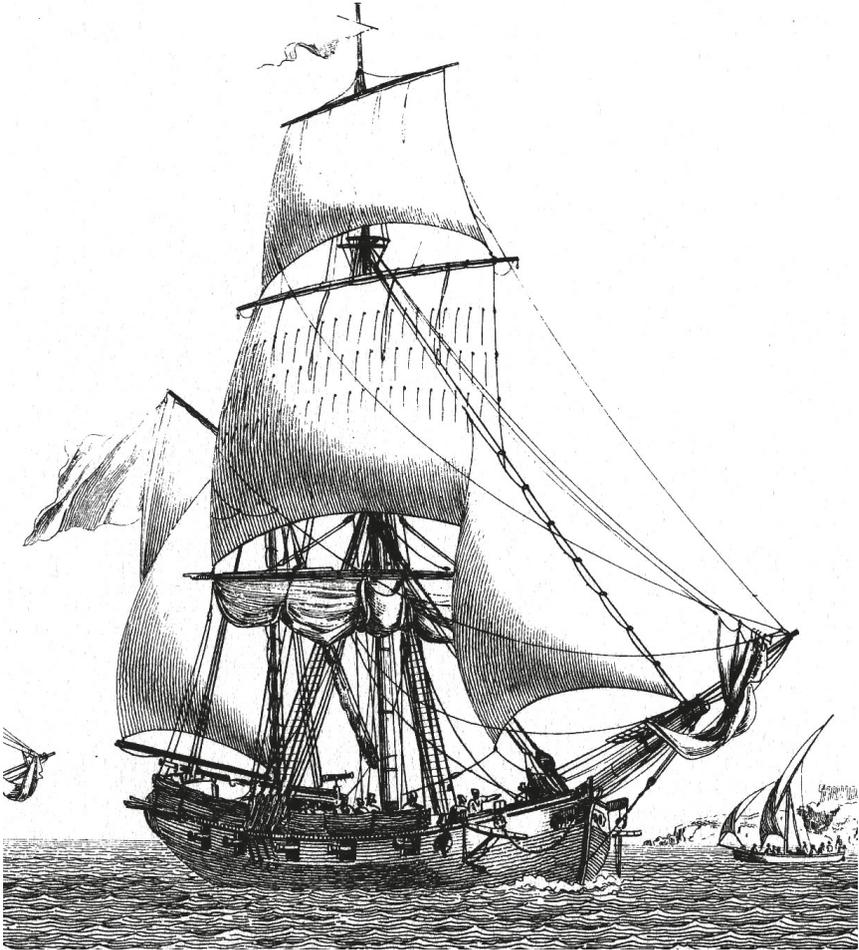
Brigantin

*Baugéan, Collection de toutes les espèces de batimens de guerre et de batimens marchands
qui naviguent sur l'Océan et dans la Méditerranée, Paris, vers 1810*



Polacre

*Desseins de tous les bastimens qui naviguent sur la Méditerranée, par Jean Jouve,
de Marseilles, 1679 (Cabinet des Estampes, Bibliothèque nationale, Paris)*



Bombarde de méditerranée

Baugean, *Collection de toutes les espèces de batimens de guerre et de batimens marchands qui naviguent sur l'Océan et dans la Méditerranée*, Paris, vers 1810