

Les circulations internationales en Europe (1680-1780)

I Gilbert Buti – 979-10-231-2224-4





Consacrés aux circulations internationales en Europe de 1680 à 1780, le volume met en évidence l'importance des communications transfrontalières dans l'Europe des Lumières.

Une attention particulière est portée aux pratiques, contenus et modalités des circulations commerciales dans l'espace méditerranéen et dans l'Europe du Nord, en temps de paix comme en temps de guerre. En tenant compte du rôle des institutions, des règlements, des infrastructures et des objets mobilisés, les renouvellements de l'historiographie permettent d'éclairer les stratégies des maîtres des forges suédois pour maintenir leur suprématie sur les marchés occidentaux, grâce à un fer de haute qualité. Le rôle joué par les contraintes logistiques dans la circulation des armées, aussi bien que les limites du recours au transfert sous pavillon neutre, illustrent l'imbrication des diverses circulations internationales dans l'Europe au XVIII^e siècle.

Aux circulations commerciales et manufacturières, à la mobilité des négociants, des gens de mer et des migrants s'ajoutent des circulations savantes, techniques et artistiques, qui mobilisent l'espace à des échelles variables. Un climat de rivalité alimente souvent soupçons et espionnage préindustriel : l'exemple du « pillage » des inventions hollandaises par l'Angleterre en fournit un bel exemple. Les différences dans la construction de la « science des mines » dans les mondes germanique et français, où l'ingénieur est considéré soit en fonction de la légitimité du savoir d'État, soit en raison de sa maîtrise des savoirs savants, suscitent une réflexion sur la formation des acteurs (exploitants et techniciens). Au sein de la République des lettres, les échanges et confrontations des idées, cultivées dans la sphère aristocratique et princière, sont favorisés par *La Correspondance littéraire* de Friedrich Melchior Grimm, qui sert à la fois d'observatoire et de vecteur des valeurs du monde et de l'homme de goût, tandis que les réseaux alpins des libraires briançonnais et des colporteurs et libraires tessinois, centrés sur la France et la Suisse, avec Genève comme entrepôt de redistribution et atelier de fabrication, fournissent les axes de la circulation de l'imprimé en Europe.

Couverture :

Léonard DeFrance (1735-1806), *À l'égide de Minerve*, huile sur toile, Musée des beaux-arts de Dijon

© Photo Josse/Leemage. [Cette librairie de Liège vendait les livres interdit par le pouvoir ou par l'Église, grâce à la politique de tolérance de Joseph II.]

ISBN 978-2-64050-779-6



9 782840 507796

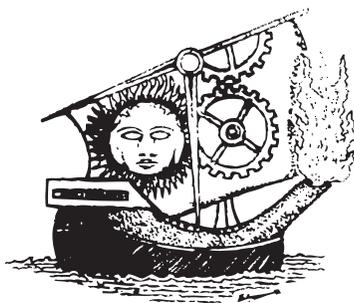
SODIS
F139-852

12 €



LES CIRCULATIONS INTERNATIONALES EN EUROPE

1680-1780



Bulletin de l'Association des historiens modernistes
des Universités françaises

Dirigé par François Bély

DANS LA MÊME COLLECTION

L'Information à l'époque moderne

La Renaissance

*Révoltes et révolutions
en Amérique et en Europe (1773-1802)*

Les Sociétés anglaise, espagnole et française au XVII^e siècle

Les Paysages à l'époque moderne

*Les Affrontements religieux en Europe
1500-1650*

*Turcs et Turqueries
(XVI-XVIII siècles)*

*L'Opinion publique en Europe
1600-1800*

Les circulations internationales en Europe

(1680-1780)



Les auteurs ont présenté ces textes, les 22 et 23 octobre 2010, à Nantes, à l'occasion de la réunion annuelle de l'Association des Historiens modernistes des Universités françaises, que Nicolas Le Roux a préparée avec le concours des collègues nantais. Françoise Dartois-Lapeyre a préparé la publication de ces communications. Je les remercie tous au nom de notre association.

Lucien Bély

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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2011
© Sorbonne Université Presses, 2022

ISBN : 978-2-84050-779-6
PDF complet – 979-10-231-2222-0

TIRÉS À PART EN PDF :

Préface – 979-10-231-2223-7

I Gilbert Buti – 979-10-231-2224-4

I Pierrick Pourchasse – 979-10-231-2225-1

I Hervé Drévuillon – 979-10-231-2226-8

I Éric Schnakenbourg – 979-10-231-2227-5

II Pierre-Yves Beaurepaire – 979-10-231-2228-2

II Laurence Fontaine – 979-10-231-2229-9

II Isabelle Laboulais – 979-10-231-2230-5

II Marie-Laure Legay – 979-10-231-2231-2

Composition : Compo-Méca s.a.r.l. (64990 Mouguerre)

Maquette Emmanuel Marc DUBOIS

d'après le graphisme de Patrick VAN DIEREN

Adaptation numérique : Emmanuel Mard Dubois/3d2s

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

PREMIÈRE PARTIE

Circulations
des hommes et marchandises,
en temps de paix et de guerre

PRATIQUES ET CONTRÔLES DE LA CIRCULATION MARITIME EN MÉDITERRANÉE (1680-1780)

Gilbert Buti

Université de Provence (Aix-Marseille) / MMSH-TELEMME

L'expansion du commerce international au XVIII^e siècle – « un XVIII^e siècle qui commence au XVII^e siècle » (Pierre Chaunu) – a conduit à privilégier l'étude des expéditions lointaines, des produits prestigieux et des grands négociants mais à négliger les trafics intra-européens à l'exception de ceux qui se trouvaient directement connectés aux flux océaniques¹.

« Nous sommes trop enclins, observait Fernand Braudel, à ne regarder que les liaisons essentielles [...] alors que les barques processionnaires cousent inlassablement ou recousent ensemble les morceaux divers de la mer sans que la grande histoire les aperçoive toujours »². Prenant en compte ce constat, de récentes études ont comblé une partie de ce vide historiographique afin d'atteindre dans toutes ses composantes « l'économie de la circulation »³ dans laquelle les chemins de la mer offrent de multiples avantages en termes de capacité de transport, de flexibilité et de coûts⁴.

- 1 Paul Butel, *Les Négociants bordelais, l'Europe et les Îles au XVIII^e siècle*, Paris, Aubier, 1974.
- 2 Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin, 1979 (4^e éd.), p. 98.
- 3 Dominique Margairaz, « L'économie d'Ancien Régime comme économie de la circulation », 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. 1-5.
- 4 « La recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation », *Revue d'histoire maritime*, n° 10-11, 2010.

La circulation maritime, définie jadis par André Vigarié comme l'ensemble des phénomènes qui résultent de la mise en mouvement des hommes et des choses à la surface des mers et océans, ne peut procéder à une analyse de la navigation sans y intégrer les ports, voire les franges maritimes qui portent la marque des arrière-pays, et sans opérer des changements d'échelle d'observation qui permettent de décrypter la complexité des échanges, de pointer des transformations spatiales et de saisir des interconnexions⁵. Suivre cette circulation en Europe méridionale conduit également à fréquenter les deux rives et les deux bassins de la Méditerranée⁶. Cette réalité rappelle qu'il est délicat de réduire les circulations internationales en Europe en occultant totalement la Méditerranée afro-asiatique. Aussi, les circulations qui privilégient dans cette présentation l'Europe méditerranéenne n'évacuent pas totalement les mondes ottoman et barbaresque. Par ailleurs, le matériel nautique qu'exige la traversée des mers conduit inévitablement à évoquer l'armateur qui pense la circulation et la rend possible. Les enjeux de ces mouvements rendent compte de la volonté de les contrôler et de les sécuriser selon des modalités qui présentent de réelles limites et rencontrent quelques résistances.

LES PRATIQUES DE LA CIRCULATION MARITIME

Pratique du cabotage

Les contraintes naturelles – vents traversiers, courants, côtes propices à l'installation de ports ou à de simples points de rencontre – conditionnent souvent la route à suivre mais interviennent peu dans le choix de la voie maritime⁷. La conjoncture internationale incite parfois à préférer les « routes humides » au voiturage, mais ce sont surtout des raisons économiques – conditions du marché, état du réseau routier, risques –

5 André Vigarié, *Géographie de la circulation*, t. II, *La Circulation maritime*, Paris, Génin, 1968, p. 7-8.

6 « Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles », *Revue d'histoire maritime*, n° 8, 2008.

7 Pascal Arnaud, *Les Routes de la navigation antique. Itinéraires en Méditerranée*, Paris, Errance, 2005, p. 126.

qui imposent l'usage de la voie d'eau et notamment du cabotage, cette circulation qualifiée d'« insaisissable⁸ ».

Au vrai, le premier obstacle qui la rend insaisissable surgit dès qu'on cherche à la définir. Certes, évoquer le cabotage conduit à imaginer de petits bâtiments de mer qui ne s'éloignent guère des côtes et qui vont « comme les crabes, de rocher en rocher » (Fernand Braudel) et « de cap en cap ». Sous la plume de commis des amirautés comme sous celles d'encyclopédistes, le terme de « capotage » est d'ailleurs quelquefois employé pour le désigner. La législation française, qui a fortement marqué le droit maritime international, fournit quelques clés pour définir cette circulation qui oblige à considérer les espaces, les distances et les techniques. Dans la dizaine d'ordonnances et de règlements publiés entre 1664 et 1740 on désigne par long cours toute navigation qui comprend une « traversée océane » et par cabotage toute circulation qui n'est pas transocéanique. Dans ces conditions, toute circulation maritime méditerranéenne comme intra-européenne est du cabotage⁹. Quelques nuances ont été apportées au cours du XVIII^e siècle pour préciser le contenu de celui-ci. Ainsi, jusqu'en 1740, on distingue un petit cabotage entre ports et côtes du royaume d'un grand cabotage pour les relations entre ports du royaume et ceux de l'étranger ; les liaisons entre Marseille et Dunkerque étaient ainsi du petit cabotage ou cabotage « national », tandis que les voyages entre Marseille et Gênes appartenaient au grand cabotage ou cabotage « international ». L'ordonnance de 1740, liée à la création d'une maîtrise moins exigeante pour naviguer au petit cabotage, révisé cette définition « politique » par une approche géographique ; elle établit une distinction, non plus en fonction des frontières, mais selon les espaces fréquentés : dans le cas de la Méditerranée, le petit cabotage se pratique entre « les ports de Nice, Villefranche et de la principauté de Monaco, et les ports situés sur les

8 Michel Morineau, « Flottes de commerce et trafics français en Méditerranée au XVII^e s. », *XVII^e siècle*, n° 86-87, 1970, p. 150 ; Gilbert Buti, « Le cabotage dans tous ses états dans la France d'Ancien Régime : définitions, sources, approches », *Rives nord-méditerranéennes*, n° 13, 2003, p. 7-22.

9 « Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles », *Revue d'histoire maritime*, n° 8, 2008.

côtes du Roussillon jusqu'au cap de Creuz » ; de part et d'autre de ces limites ainsi que « les voyages en Angleterre, Écosse, Irlande, Hollande, Danemark, Hambourg et autres îles et terre au-deçà du Sund, en Espagne, Portugal ou autres îles et terre au-deçà du détroit de Gibraltar, sont censés être du grand cabotage ».

Ces définitions administratives qui n'accordent guère de place aux pratiques marchandes sont reprises au XIX^e siècle par les services des douanes en repoussant légèrement – vers Valence et Naples – les bornes du petit cabotage. Au vrai, en tenant compte de l'activité maritime vécue au XVIII^e siècle, il est préférable d'adopter une division entre un commerce à court rayon – entre Ligurie et Catalogne dans le cas de la France – et un commerce à grand rayon pour le reste de la Méditerranée et des espaces européens. Selon les distances parcourues, les espaces fréquentés et les objectifs recherchés les pratiques caboteuses offrent différents visages qui soulignent la complexité d'un usage difficile à contenir dans une définition.

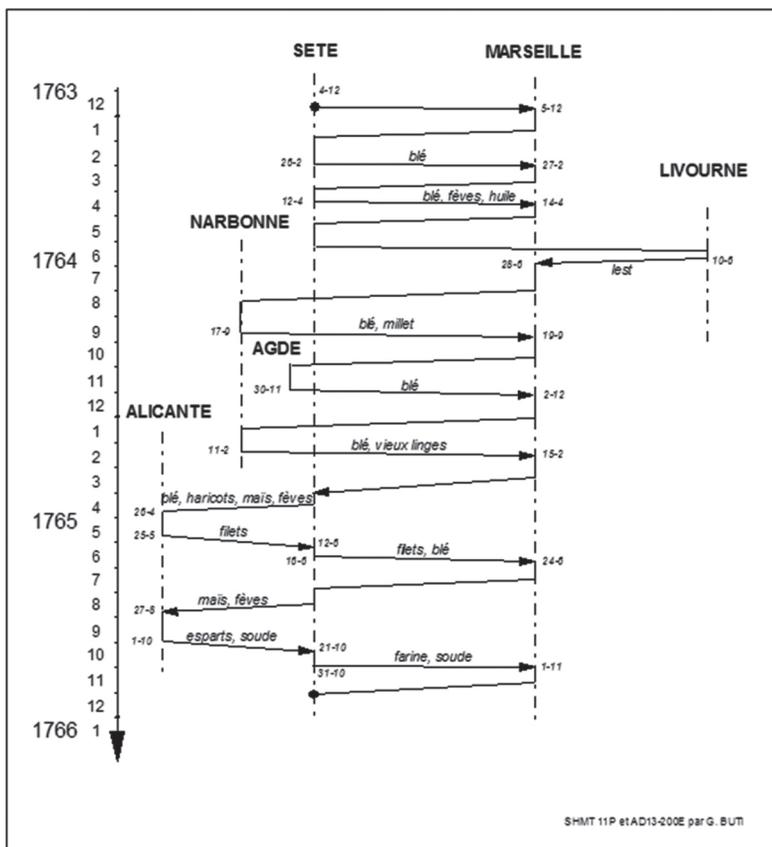
14

Les formes de petit cabotage

À court ou grand rayon, le cabotage se décline dans la pratique selon plusieurs modèles sans que nous trouvions une stricte spécialisation chez les caboteurs, tout au plus quelques tendances. La reconstitution d'opérations permet de suivre des itinéraires, de tracer des routes et de dégager une typologie.

Le petit cabotage est d'abord cette circulation dont la forme correspond à sa représentation collective, à savoir celle de mouvements pendulaires entre deux ports réalisés par de petites embarcations collées au trait de côte. Quelques patrons effectuent ainsi plusieurs navettes au cours d'une seule année avec le même bâtiment et le même type de cargaison à l'instar d'André Laugier, tout au long de son activité professionnelle, entre Saint-Tropez et Marseille, pour acheminer dans le grand port des produits forestiers (bois à brûler, châtaignes, liège) et en ramener des « marchandises diverses », ou le patron Pau Llobet entre Sant Feliu de Guixols et Barcelone. Des écarts à ces lignes régulières sont parfois provoqués par la possibilité d'un chargement exceptionnel qui laisse entrevoir une affaire fructueuse ; ainsi, le patron provençal Pierre Martin

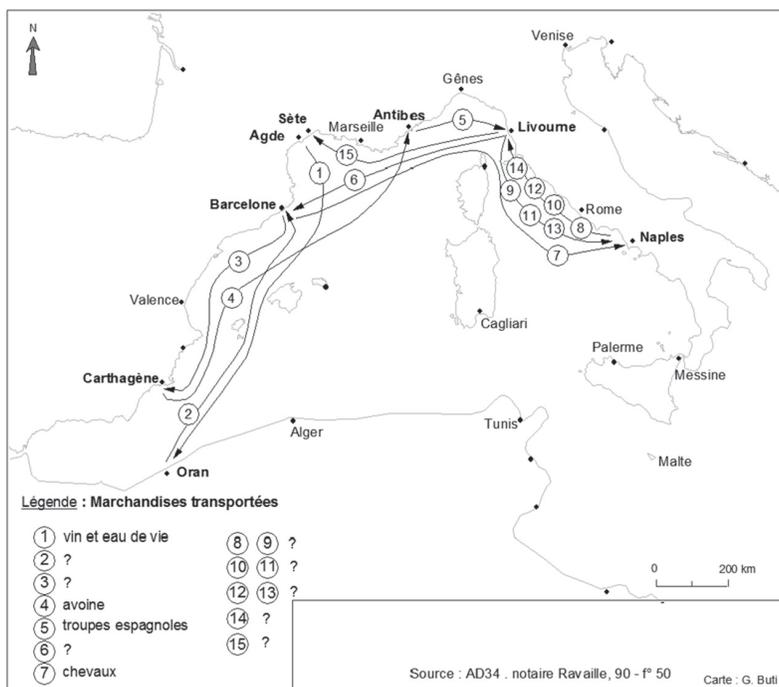
qui fait d'incessantes navettes entre le Languedoc et la Ligurie pour livrer du vin à Gênes trouve dans ce port un chargement de tabac qui le conduit à Naples d'où il regagne son port d'attache via Livourne, Savone et Toulon pour assurer de nouveau les navettes habituelles. De semblables écarts se greffent sur un corps constitué de régulières liaisons, comme le montrent les voyages vers Alicante et Livourne du patron Pierre Tourron, habitué aux allers-retours entre Sète et Marseille.



1. Voyages du patron Pierre Tourron, de Sète (1764-1765)

Dans ce bassin occidental de la Méditerranée, des embarcations combinent petit et grand cabotage dans des circuits ou boucles de navigation de grande ampleur qui associent une chaîne de ports à l'image des barques catalanes qui relient Majorque-Mahon-Marseille-Nice-Villefranche-Savone-Gênes-Livourne-Naples-Oran-Ceuta. D'autres sillonnent aussi cet espace en allant à la « quête » ou en « vagabondant » d'un affrètement à l'autre. Antoine Tempier, de Sète, relie au gré des nolis les rives espagnoles de Carthagène et d'Alicante à celles d'Italie méridionale de Palerme et d'Agrigente au cours d'une campagne de mer qui peut être assimilée à une caravane maritime de près de dix-huit mois¹⁰ ; le patron Étienne Aubin, d'Agde, procède de même en fonction des occasions offertes par le marché ou la conjoncture – transport de troupes, de chevaux ou de fourrage.

16



2. Caravane de la tartane *Saint-Étienne*, capitaine Étienne Aubin, d'Agde (1733-1734)

¹⁰ Voir ci-dessous.

Un cabotage « au long cours » ?

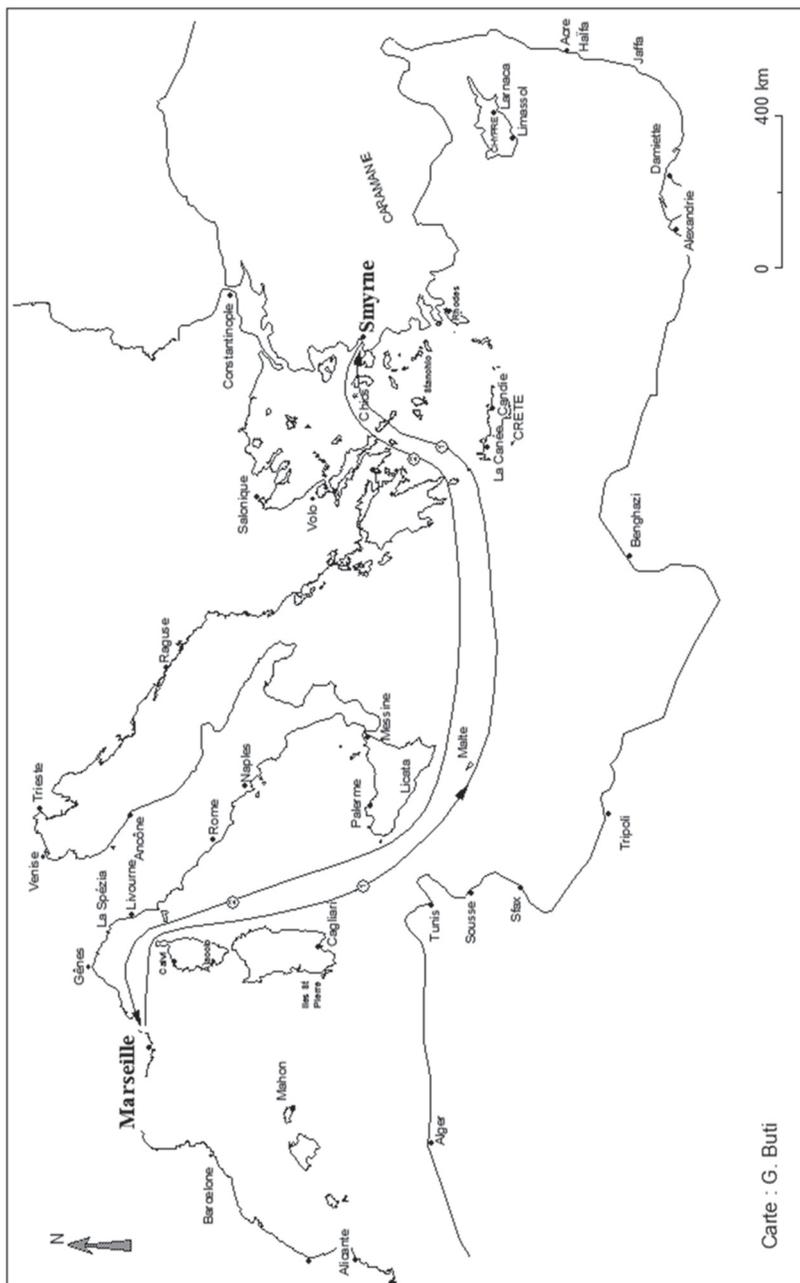
Le grand cabotage méditerranéen peut prendre la forme de voyages « en droiture » ou « réglés » c'est-à-dire avec une destination clairement définie et un nombre limité d'escales.

Toutefois, ces expéditions « en droit fil » dont nous ne connaissons que les ports de départ, de destination et de retour – c'est-à-dire le mouvement administrativement enregistré en France par les bureaux des classes et des amirautés – masquent parfois des itinéraires plus capricieux que seul un croisement de sources peut révéler.

Mouvements administratif et réel du capitaine Jean-Charles Cauvin, 1765-1768

Mouvement administratif (selon le registre matricule)	
Armement à Saint-Tropez	14 août 1765 au Levant, sous le commandement du capitaine J.-Ch. Cauvin
Désarmement à Saint-Tropez	12 juillet 1768, de retour du Levant, n°45, commandant J.-Ch. Cauvin

Mouvement réel (selon l'amirauté, la sénéchaussée et les actes notariés)		
Départ	Saint-Tropez	20 août 1765
Escales	Malte	4 septembre 1765
	Licata (Sicile)	24 octobre 1765
	Marseille	25 novembre 1765 (avec diverses marchandises)
	Saint-Tropez	17 décembre 1765
	Toulon	3 janvier 1766 (fourrage)
	Calvi	25 janvier 1766
	Ajaccio	9 février 1766
	Cagliari	2 avril 1766
	Alicante	1 mai 1766
	Îles St-Pierre	4 juin 1766
	Malte	8 juin 1766 (« pour racommodage »)
	La Canée	20 septembre 1766
	Candie	30 septembre 1766
	Alexandrie	23 octobre 1766
	Stanchio	17 décembre 1766

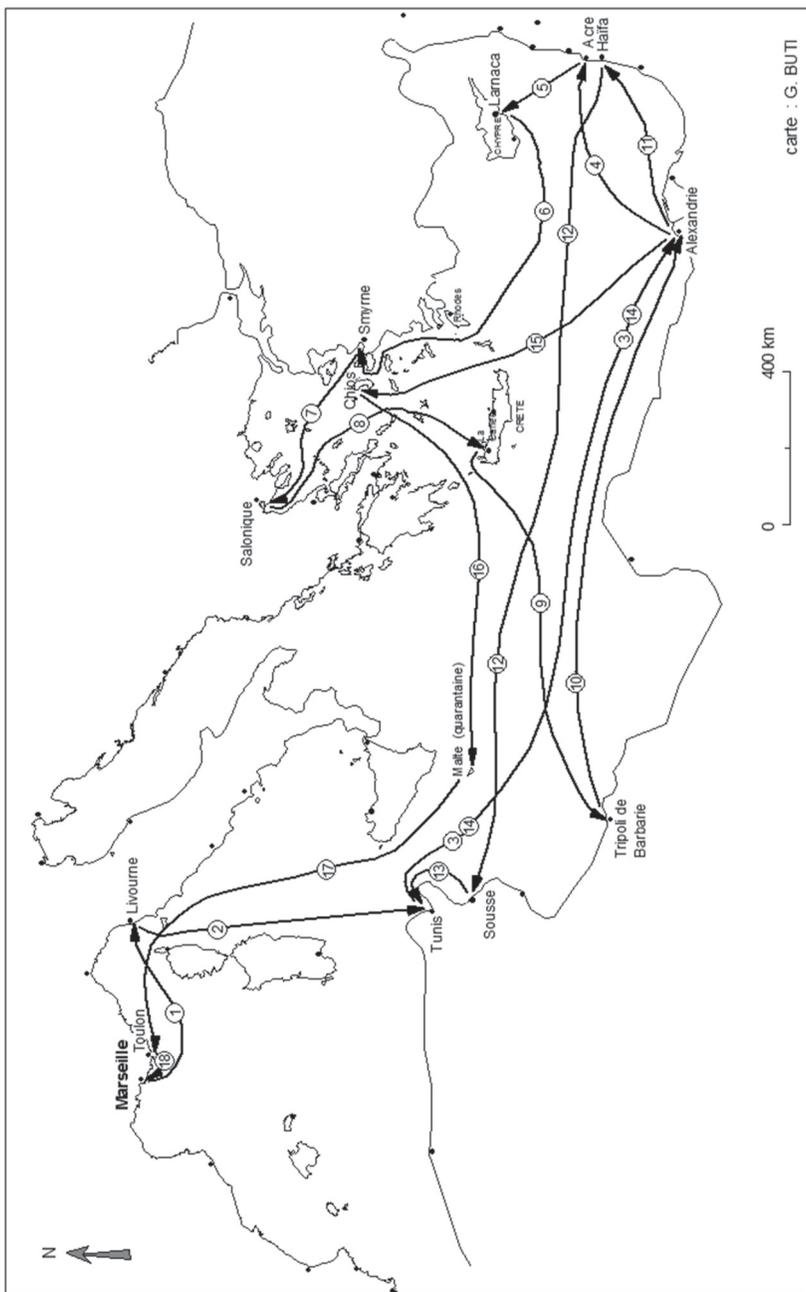
3. Voyage réglé ou en droiture au Levant (xviii^e siècle)

Mouvement réel (selon l'amirauté, la sénéchaussée et les actes notariés)		
	Candie	16 février 1767
	Constantinople	8 mai 1767
	Rhodes	20 mai 1767
	Constantinople	2 juillet 1767
	Acre	12 août 1767
	Rhodes	17 septembre 1767
	Alexandrie	6 novembre 1767 (bois)
	Caramanie	20 décembre 1767
	Smyrne	9 janvier 1768
	La Spezia	11 mai 1768 (pour quarantaine)
Retour	Saint-Tropez	11 juillet 1768

Plus originale, mais également très délicate à reconstituer dans toute sa complexité, est la caravane maritime. Observé dans les deux bassins de la Méditerranée – comme le montrent la campagne d'Étienne Aubin et celles de divers patrons génois tel Augustin Prevo – cet armement connaît au XVIII^e siècle un vif essor en direction des Échelles du Levant. Contrairement à ce que le terme de caravane laisse imaginer il ne s'agit pas d'une circulation groupée mais d'un « commerce de port à port », d'un tramping pratiqué par des bâtiments qui agissent seuls, vont au gré des nolis et se placent au service d'affréteurs extérieurs au port d'attache. De manière plus imagée cette navigation est également dite « à la cueillette », « à la quête », « à l'aventure » ou encore « à la fortune ». Cette pratique, qui n'est pas sans rappeler le « commerce d'Inde en Inde », paraît avoir été initiée en Méditerranée par les marchands-mariniers génois comme en témoigne l'organisation d'entreprises maritimes qui se livrent à cette circulation¹¹.

Les premières mentions officielles de location à des fins commerciales de navires européens par des Ottomans apparaissent dans le renouvellement des capitulations signées entre l'Angleterre et Constantinople en 1675,

11 Gilbert Buti, « Aller en caravane : le cabotage lointain en Méditerranée, XVII^e et XVIII^e siècles », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, t. LII, n° 1, 2005, p. 7-38.



4. Caravane de la barque *La Favorite*, 100 tx, commandée par le capitaine François-Blaise Granet, de Sanary (avril 1755-mai 1757)

démarche imitée cinq ans plus tard par les Pays-Bas¹². L'État ottoman, dont la marine de guerre est incapable de protéger les bâtiments de commerce, fait appel à des navires européens neutres pour assurer les liaisons maritimes entre les provinces de l'Empire et en particulier aux marines européennes considérées comme plus sûres car à l'abri des corsaires chrétiens et notamment du corso maltais. Toutefois, alors que les Anglais et les Hollandais pratiquent essentiellement un commerce en droiture, les Français, qui n'ignorent pas ces voyages « réglés », se livrent aussi à un intense tramping dans le bassin oriental de la Méditerranée. Avec les Vénitiens et plus encore les Ragusains – à la présence redoutée dans la seconde moitié du siècle –, ils contrôlent 90 à 95 % de la caravane maritime dans les eaux ottomanes. Pour les armateurs français, la pratique caravanetière a été officialisée et codifiée à la suite d'une permission accordée par La Porte en 1686 et entérinée par Versailles deux ans plus tard¹³. Les bâtiments qui partent en caravane doivent être munis d'un congé pour une durée de deux ans, délivré par l'amirauté, « à peine de cent livres d'amende par mois au cours de la première année d'expiration du délai, puis de confiscation des bâtiments et de leur chargement » pour ceux qui reviennent après l'expiration du délai accordé. Qu'elle respecte ou non la durée du congé, une campagne caravanetière se compose de plusieurs voyages et chacun d'eux donne lieu à une comptabilité particulière avec répartition des bénéfices ou des pertes entre les différents acteurs engagés dans l'entreprise.

Toutefois, ces voyages « à l'aventure » ne se limitent pas au seul bassin levantin et associent parfois, en fonction des occasions de chargement et autres opérations marchandes, les deux bassins de la Méditerranée.

Une caravane peut également prolonger une opération en droiture et associer Ponant et Levant. Ainsi, les Roux, négociants-armateurs marseillais confient, en 1763, leur corvette le *Benjamin* au capitaine

12 Daniel Panzac, « Les contrats d'affrètement maritimes en Méditerranée : droit maritime et pratique commerciale entre Islam et Chrétienté (xvii^e-xviii^e siècles) », *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, vol. 45, n° 3, 2002, p. 344-345.

13 Paul Masson, *Histoire du commerce français dans le Levant au xvii^e siècle*, Paris, Hachette, 1897, p. 409.

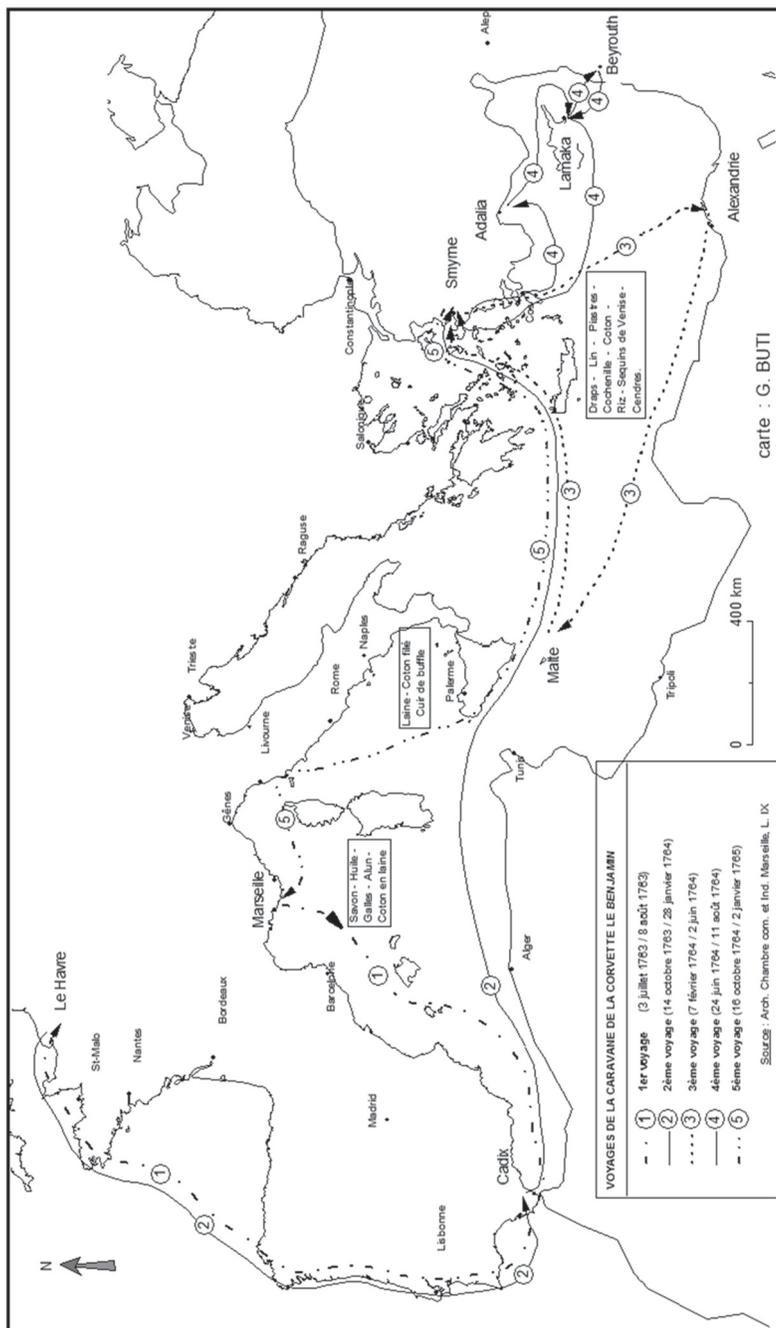
Antoine Brunet avec de précises instructions contenues dans un « raccord » ; selon celles-ci, après un voyage en direction du Havre-de-Grâce, si le capitaine ne trouve pas à s'y fréter utilement ou à réaliser au retour une bonne opération à Cadix auprès des correspondants des Marseillais, il pourra partir pour Alexandrie et y commencer la caravane « libre d'agir pour notre plus grand avantage comme vous le trouverez bon » notent les armateurs à leur capitaine de toute confiance.

Le capitaine constitue souvent la cheville ouvrière de ces campagnes. Sa pratique de la mer, sa connaissance des marchés levantins acquise au cours d'une formation « sur le pont », et son niveau d'instruction le placent en mesure de faire fructifier les fonds engagés et de trouver des nolis avantageux. Le capitaine, ou le subrécargue qui représente les « chargeurs », est une figure majeure de l'intermédiation marchande, l'homme à la confiance accordée mais quelquefois mise en doute par les intéressés aux opérations. Des litiges et autres désaccords au terme de campagnes caravanières conduisent alors à de longues procédures judiciaires avec la constitution de dossiers qui rassemblent des témoignages de participants, des dépenses de bouche, des certificats consulaires et autres dépositions administratives. Ce sont ces pièces et les mentions portées sur les rôles d'équipage au désarmement comme sur les registres matricules des hommes et des navires qui permettent de recomposer et de cartographier au plus près ces campagnes dont les journaux de bord ont été rarement conservés.

Au reste, tout comme les Nordiques font le voyage de la Méditerranée au cours du XVIII^e siècle, les armateurs méditerranéens, avec certes une moindre intensité, n'ignorent pas l'Europe de l'Ouest et du Nord¹⁴. Après avoir longtemps fréquenté le bassin occidental de la Méditerranée le patron de la barque *San Jazinto* franchit le détroit de Gibraltar pour se rendre à Lisbonne, La Corogne, Santander et Bilbao¹⁵. Ainsi

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

15 Pierre Vilar, *La Catalogne dans l'Espagne moderne. Recherches sur les fondements économiques des structures nationales*, Paris, Le Sycomore-Éditions de l'EHESS, 1982 (2^e éd.), 3 vol., t. III, p. 190.

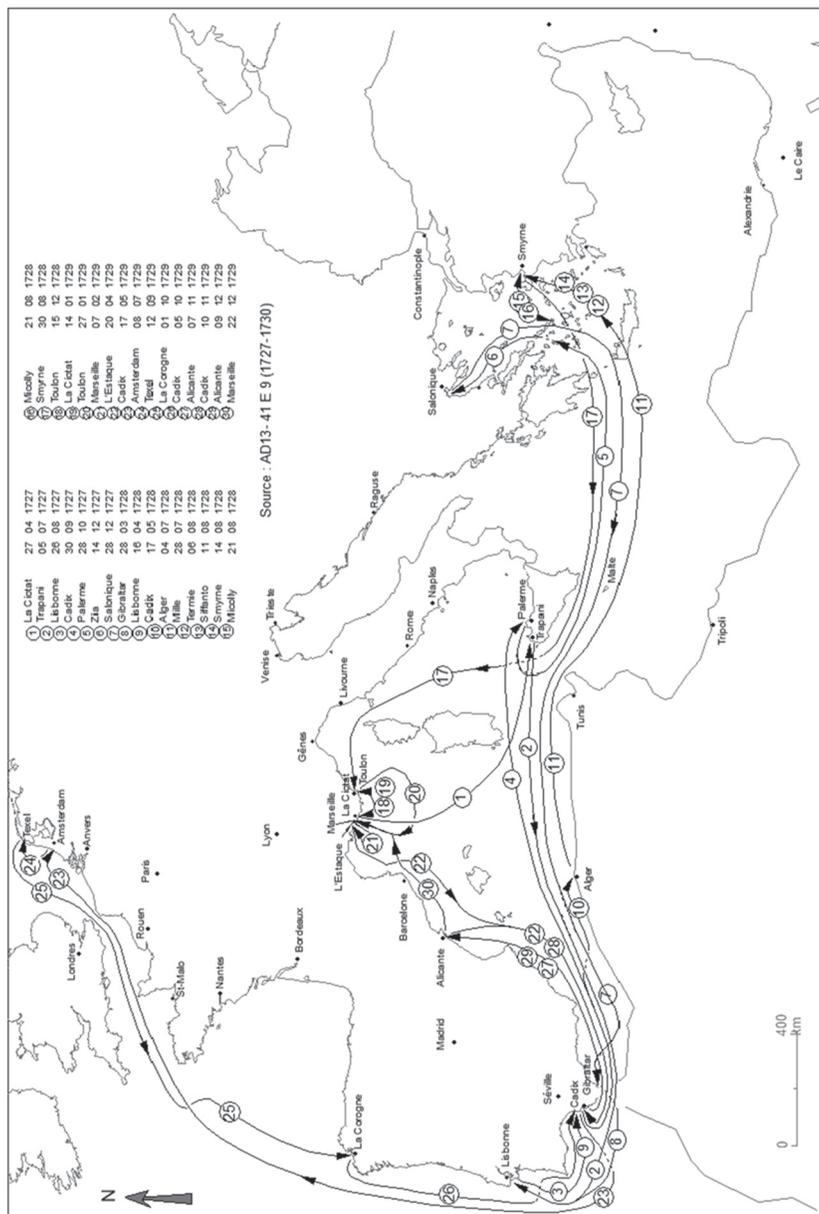
6. Caravane de la corvette *Benjamin*, de Marseille, capitaine Antoine Brunet, de La Ciotat (1763-1765)

en est-il également des gens de Sète dont près de 20 % des bâtiments de commerce – plus encore si l'on considère le tonnage – sont armés dans la seconde moitié du siècle pour un lointain cabotage européen : vers la Bretagne (Nantes, Paimbœuf, Quimper, Lorient, Morlaix), la Normandie (Honfleur, Dieppe, Le Havre, Rouen), la mer du Nord (de Dunkerque à Hambourg en passant par Ostende) et la Baltique (Saint-Pétersbourg)¹⁶. Le grand cabotage dans les eaux de l'Europe du Nord-Ouest ne se réduit pas à un simple « commerce passif » et l'activité de Sète, d'Agde ou de Marseille n'est pas entièrement sous la dépendance de pavillons étrangers. Certes, la « descente » des « Nordiques » (Danois, Suédois) vers la Méditerranée a contribué indirectement à faire rayonner le commerce « d'une Méditerranée à l'autre » (Louis Dermigny) mais les flottes méditerranéennes, entraînées sur les routes septentrionales par les Ponantais et les Nordiques, y ont également participé.

Si nous prenons comme critères de définition la durée de l'expédition et la totalité de la distance parcourue, ces voyages au grand cabotage – en Méditerranée ou vers l'Europe septentrionale – peuvent assurément être qualifiés de « cabotage au long cours ».

Cependant, ces pratiques maritimes ne doivent pas faire perdre de vue que les chemins de la mer sont parfois directement connectés aux voies terrestres et fluviales : au vrai, « ce sont des routes de mer et de terre, liées ensemble [...] c'est-à-dire tout un système de circulation » (F. Braudel). Aussi, le cabotage constitue parfois un simple segment d'un transport plurimodal, une boucle d'un ensemble multiforme. La circulation des bois de marine est à ce titre exemplaire : extraits des forêts de Champagne, de Franche-Comté, d'Alsace, de Bourgogne ou du Dauphiné, les bois sont d'abord acheminés par charrois vers une voie d'eau (Saône et Rhône) ; assemblés après flottage dans le port d'Arles, ils sont transportés par bâtiments fluvio-maritimes (allèges ou gabarres)

¹⁶ Gilbert Buti, « La « marine de Sète » au xviii^e siècle. Trafic de proximité et grand cabotage européen », dans Lionel Dumond, Stéphane Durand et Jérôme Thomas (dir.), *Les Ports dans l'Europe méditerranéenne. Trafics et circulation. Images et représentations (xvi^e-xxi^e siècles)*, Montpellier, Presses universitaires de la Méditerranée, 2007, p. 187-214.



7. D'après « Le compte des dépenses » du navire la *Vierge de Grâce* et *Étoile du Nord* capitaines Joseph Servier et Simon Allignan (1727-1729)

vers les chantiers navals de Martigues, Marseille, La Ciotat ou Toulon¹⁷. Cette configuration en rien originale se retrouve sur la façade ponantaise comme dans l'espace balte.

CONTENUS ET MODALITÉS DE LA CIRCULATION

Les instruments nautiques

La connaissance du cabotage passe d'abord par une bonne connaissance de l'outillage nautique et de sa gestion. Les bâtiments de mer – caboteurs ou cabotiers – qui demeurent les plus puissants moyens de transport sont inégalement connus ; la diversité des noms rencontrés dans l'espace méditerranéen ne renvoie pas toutefois à une aussi grande variété des types.

Si la tartane – barquet ou laud – apparaît comme le bâtiment polyvalent, utilisé aussi bien au petit qu'au grand cabotage méditerranéen, les plus modestes embarcations, d'une portée moyenne inférieure à vingt tonneaux – bateaux, bisques, frégatons – qui ne s'éloignent guère des rivages, apparaissent plus rarement dans les albums ou carnets de croquis. Nous devons nous contenter d'appellations mystérieuses et être attentifs aux discrètes et indirectes représentations : ainsi en est-il des embarcations qui figurent à l'arrière plan des œuvres de Joseph Vernet, des graffiti, des dessins maladroits ou plus assurés rencontrés dans des pièces comptables, prix faits enregistrés par le notaire ou rares livres de bord¹⁸.

Certes, on sait construire et utiliser plus grand, mais il s'agit avant tout de mettre en adéquation la portée du bâtiment avec son usage. Pour la navigation réglée, contrôlée par les négociants-armateurs des grandes places marchandes, sont utilisés des bâtiments de grande portée, semblables à ceux des Anglais, Hollandais ou Nordiques. Les senaus, bombardes, navires ou vaisseaux qui jaugent plus de 500 tonneaux

17 Patricia Payn-Echalier, *Les Marins d'Arles à l'époque moderne*, Aix-en-Provence, Presses de l'université de Provence, 2007.

18 Philippe Rigaud, « Graffiti navals en Provence », dans Christiane Villain-Gandossi et Éric Rieth (dir.), *Pour une histoire du « fait maritime »*. Sources et champs de recherches, Paris, Éditions du CTHS, 2001, p. 105-122.

conviennent aux volumineux chargements disponibles dans les grandes Échelles du Levant¹⁹. En revanche pour le trafic caravanier l'emploi d'un grand bâtiment est trop onéreux – mise-hors et frais de fonctionnement – et conduit à de préjudiciables immobilisations pour composer une importante cargaison en l'absence de correspondants dans les ports fréquentés. Comme le recommande, en 1741, ce régisseur établi à Smyrne à son majeur marseillais :

N'envoyez pas un bateau de 3 500 à 4 000 charges pour le blé [...] je serai bien embarrassé car ne pouvant charger du grain, il serait obligé de s'en retourner à vide, n'étant pas un bateau propre pour la caravane [...]. Pour avis, il ne faut jamais de bâtiment d'un si gros port en temps de paix ; il faut des petits bâtiments de 1 000 à 1 500 charges, que, si on ne les peut pas charger de blé, on peut leur faire prendre tout autre voyage, soit pour la balle que pour la caravane²⁰.

28

Pour aller « à la cueillette lointaine », ou greffer une caravane sur un voyage réglé, ce sont des bâtiments de portée moyenne – barques, canaris, trabaccoli, pinques, polacres, saetías, corvettes ou brigantins (80 à 250 tonneaux environ) – qui ont la préférence des armateurs.

Adaptation au marché, mais aussi à l'espace fréquenté. Dans la chaîne logistique des transports fluvio-maritimes ce sont des bâtiments à faible tirant d'eau – allèges d'Arles entre Rhône et Méditerranée ou lahuts de Ligurie entre Tibre et Tyrrhénienne – qui sont utilisés. L'usage du bâtiment détermine souvent le type employé sans qu'il y ait pour autant une véritable spécialisation pour le transport d'une marchandise. Nous pouvons cependant relever une originalité chez des marchands génois qui tendent à utiliser, dans la seconde moitié

19 La question métrologique du tonnage reste épineuse. Pour le XVIII^e siècle méditerranéen à Marseille, comme à Gênes, Naples ou Barcelone non seulement un même type de bâtiment peut présenter une portée très différente – une tartane entre 40 et 120 tonneaux – mais un même bâtiment peut être affecté de tonnage variable. Ces errements résultent parfois d'une négligence administrative mais aussi du jeu du patron ou capitaine qui tend à sous-évaluer le tonnage devant les taxes qui en dépendent et à le surévaluer en cas de rémunération au tonnage.

20 Une charge équivalait à un setier, soit environ 120 kg. Archives de la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille-Provence, L IX, 725, Smyrne, J.-A. Boulle, lettre du 6 septembre 1741.

du XVIII^e siècle, des caboteurs adaptés au trafic des huiles d'olives. Ce sont des pinques ou pincous, bâtiments de dimension moyenne et de médiocre qualité nautique, avec un seul pont mais qui offrent une forte capacité de transport avec une grande cale entièrement vouée à la tonnellerie ou futaille. Cette spécialisation, qui reste exceptionnelle – peut-être la trouvons-nous à Saint-Tropez avec les « vinaitiers » – permet de réduire les prix de transport mais la futaille qui les accompagne en permanence oblige à des retours sur lest ou presque – avec des espèces métalliques, parfois des morues ou quelques étoffes ; une fréquente rotation des bâtiments rapidement chargés et déchargés compense cet inconvénient.

Suivant une tradition largement répandue en Méditerranée comme en Ponant, le navire est en général une copropriété fractionnée en parts : en six quarts au XVII^e siècle et vingt-quatre parts ou quirats ou carats au XVIII^e siècle en France comme en Italie tandis qu'en Espagne, particulièrement en Catalogne, ces parts sont des *setzens* (seizièmes)²¹. Définie au moment de l'achat, enregistrée à l'amirauté et souvent chez le notaire, la valeur de la part, qui est fonction de la taille et de l'état du bâtiment, varie au fil de l'existence de celui-ci. Les quirats circulent lors de transactions, à l'occasion de partages, constitutions de dot, legs mais aussi de confiscations à la suite de décision de justice. Ces opérations reconfigurent ainsi la propriété du bâtiment tout au long de son activité. Les grosses fortunes qui contrôlent les navires de grande portée ne se désintéressent pas pour autant des petites unités ; les parts d'un brigantin de 260 tonneaux, tout comme celles d'une tartane de 60, peuvent être entre les mains d'un ou deux propriétaires – celles de négociants-armateurs de grandes places portuaires – ou entre celles de douze ou vingt personnes avec quelquefois un discret « sous-quiratement » difficile à atteindre. Cet émiettement qui élargit la base de l'entreprise vise à limiter les risques des intéressés ; il résulte parfois d'une forte demande de participation mais aussi de la difficulté à trouver de solides associés. La composition de ce capital laisse

21 Cette subdivision, et non en douzièmes ou vingtièmes (comme les fractions monétaires), reste sans explication.

entrevoir des associations aux dominantes diverses : forte présence familiale ici, proximité géographique là – sans coloration familiale pour autant – ou « curieuse synthèse sociale » notée en Catalogne avec cette réunion de nobles, d'officiers, de négociants, de maîtres artisans et de capitaines dans une liste d'intéressés composée de dix personnes pour une barque de 145 à 178 tonneaux²². La dispersion géographique traduit souvent les fondements de l'entreprise ; ainsi, en 1745, la barque *Notre-Dame du Ruban*, de 114 tonneaux, appartient à quatorze associés : un groupe de marchands de Barcelone, un groupe de constructeurs et fournisseurs de bois d'Arenys de Mar et un groupe d'exploitants de soude du delta de l'Ebre (Tortosa), soude qui compose la cargaison essentielle de la barque à destination des savonneries marseillaises.

30

Pour acheter ces bâtiments, qui ne connaissent pas dans leur conception de bouleversements techniques majeurs au cours du XVIII^e siècle, les armateurs s'adressent aux constructeurs des nombreux chantiers locaux mais n'ignorent pas le marché de l'occasion qui peut être alimenté par des prises. Les prix de ces instruments de production que sont les navires sont très sensibles à la conjoncture et l'irrégularité des prix observée au cours du siècle ne saurait dissimuler une légère augmentation. Cette diversité des coûts de production est également perceptible dans l'espace : les chantiers de Gênes, de Marseille ou de Barcelone doivent compter avec les modestes établissements périphériques qui ne disposent souvent d'aucune infrastructure : de l'espace pour le stockage des matériaux et un plan incliné pour le lancement suffisent à de modestes entrepreneurs. Les chantiers de Barcelone sont concurrencés par les constructeurs catalans des petites plages de Canet de Mar, d'Arenys ou Badalona qui construisent moins cher, mêlent pièces neuves et d'occasion (mâts et voilure) dans leurs productions qui ne sont pas celles qui connaissent forcément le plus d'avaries. Il en est de même pour les productions de Varazze, en rivière de Gênes.

22 P. Vilar, *La Catalogne, op. cit.*, t. III, p. 189.

Des produits et des espaces

Les productions du proche arrière-pays – céréales, vin, huile, « terrailles » ou terres cuites, bois à brûler, liège, fruits frais et secs – composent les flux du quotidien dont le rythme annuel obéit souvent à celui du calendrier agricole de marchands-mariniers pluriactifs. Ainsi, des propriétaires de vignobles du Cap corse 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.

Un cabotage de concentration et de redistribution anime le mouvement portuaire des grandes places marchandes pour constituer tout ou partie des cargaisons des flottes de commerce – vin pour les Iles d'Amérique, draps du Languedoc pour les Échelles du Levant... – et pour diffuser en retour des produits manufacturés, denrées coloniales – café des plantations américaines, sucre, indigo – ou non – morue de Terre-Neuve apportée par les Malouins puis les Anglais à Marseille et à Livourne et redistribuée vers Sète, Agde, Gênes, Civitavecchia ou Naples. Les grands arsenaux – Naples, Toulon, Carthagène, Venise – sont également des foyers d'attraction à l'occasion de l'armement des grandes escadres. Des échanges peuvent soudainement être étroitement liés à la conjoncture : aller « à la quête » ou « cueillette » de troupes, chevaux, fourrages comme à la « quête » de grains pour répondre à une pénurie qui peut laisser entrevoir de beaux profits.

À bien des égards ce trafic à court rayon apparaît comme le « père nourricier des provinces méridionales » pour reprendre la formule de Fabri, directeur de l'arsenal de Toulon, évoquant les arrivées dans le port de guerre des bâtiments languedociens vers 1776. Ces caboteurs, véritables « colporteurs des mers », participent à la diffusion des céréales, commerce intermittent par excellence, et plus encore à la distribution des vins et des eaux-de-vie en direction des espaces voisins – Provence, Corse, Rivière de Gênes – ou non. Ces opérations occupent parfois une place centrale dans l'articulation des échanges et dans la mise en relation d'espaces lointains. Songeons à ces entrepreneurs de Saint-Valéry-sur-

Somme – les Vasseur, Macquet, Ravin, Lambert, Verhage – qui 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’Oise²³. Ces micro-entreprises, où les marchands picards transitaires possèdent comme les capitaines des parts de navires, ne sont en rien exceptionnelles²⁴. Elles occupent un segment dans une boucle de distribution reliant les producteurs languedociens 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 entreprises²⁵.

32

Des échanges à large rayon animent également des trafics où se mêlent flottes caboteuses méditerranéennes et lourds bâtiments nordiques : pour le transport des munitions navales ou *navals stores* (bois, chanvre, goudron, brai), la distribution de produits manufacturés (draps), la redistribution de produits levantins (cotonnades), la diffusion de sel, de céréales, de vin et d’eau-de-vie.

La circulation des caboteurs n’est pas totalement étrangère à l’orientation économique de certains rivages. Comme le constatait au début du XIX^e siècle, le préfet du Var, Joseph Fauchet : « La situation la plus convenable à la vente [du vin] est le voisinage de la mer [...] car à mesure que la distance à la mer augmente, le prix du transport réduit celui du vin »²⁶. La voie maritime, qui est souvent moins coûteuse que la route terrestre, rend compte du développement de certains vignobles à proximité des chemins de la mer et de l’augmentation des prix des terres à vigne dans ces espaces. La situation se vérifie en Languedoc où « il y eut

23 J.-C. Gaussent et R. 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 Michel de Montaigne-Bordeaux III), 1987, p. 85-135.

24 Alain Cabantous, André Lespagnol et Françoise Péron (dir.), *Les Français, la terre et la mer, XIII^e-XX^e siècle*, Paris, Fayard, 2005, p. 300-321.

25 Louis Dermigny, *Esquisse de l’histoire d’un port : Sète, de 1666 à 1880*, Montpellier, Impr. De Causse, Graille et Castelnaud, 1955, p. 49.

26 J. Fauchet, *Statistique générale de la France. Département du Var*, Paris, Testu, an X, p. 21.

cette même année [vers 1770] et les trois ou quatre années suivantes des propriétaires de vigne dans le terroir de Marseillan, diocèse d'Agde, qui trouvèrent dans les fruits de la récolte d'une année la valeur du fonds de la terre qui les avait produits ; et l'on vit des fortunes rapides dans les païs de vignobles de la province et parmi les négociants de Sette [...]. Aussi, presque tous les domaines voisins de la mer furent-ils bientôt plantés en vignes, et les jeunes commerçants du port de Sette envoyés dans les provinces du nord de la France et dans les païs étrangers pour y mettre en réputation les vins et eaux-de-vie du Languedoc »²⁷.

Cette circulation maritime prend appui sur un ensemble portuaire complexe et hiérarchisé. Autour des grandes places marchandes de l'Europe méridionale – Barcelone, Marseille, Gênes, Livourne, Naples – au mouvement portuaire important et varié, aux infrastructures développées (jetées, môles, quais, entrepôts, magasins ...) et occupées par des colonies ou nations étrangères, une guirlande plus ou moins fournie de ports secondaires forment de véritables complexes portuaires : ainsi en est-il de la « rivière de Gênes » (Oneglia, Sestri, San Remo, Laigueglia, Porto Maurizio, Bordighera, Diano), de Marseille (de Martigues à Antibes) et « le long de la mer de Barcelone ». Les trafics y sont de moindre ampleur, les flottes plus réduites et parfois « de service », les marchands plus modestes, bien que se disant fréquemment « négociants », et les infrastructures limitées.

Toutefois, le changement d'échelle qu'exige le décryptage de la circulation de proximité amène à découvrir une poussière de discrets mouillages, « ports de campagne » (Biagio Salvemini) ou ports éphémères. Ces points de rencontre, qui ne sont pas toujours aisés à identifier et moins encore à cartographier, sont mentionnés dans tel acte notarié, à l'occasion d'un contrat, ou dans telle pièce judiciaire rédigée à la suite d'un litige. Pour le terroir de Fréjus et le seul embarquement de feuilles d'arbousier destinées aux tanneries provençales apparaissent les lieux-dits de « la Gaillarde, Villepey proche le Four-à-chaux, le Four-à-chaux à l'Escueilh-de-Launans ou Saint-Aygoux près la Tour » ; il faudrait y ajouter dans le proche terroir de Roquebrune « la Garonette

27 Cité par L. Dermigny, *Esquisse de l'histoire d'un port*, op. cit., p. 33, note 2.

dit Bougnon, la Garonette proche l'ourpillon, Bougnon les Aubres, la calanque de Buon-Aiguo, la Gaillarde quartier de Villepey, la Gaillarde ou Grande-Calle, la Petite-Calle, Bagne-Cul vers les Issambres ».

En Calabre et dans les Pouilles, les Génois, qui ont stimulé la spécialisation de l'agriculture des zones littorales en incitant à la culture de l'olivier, ont par là même contribué à la multiplication des lieux d'embarquement et des ports éphémères – plages, « marinas », mouillages – le long de côtes dont la configuration facilite les embarquements furtifs et illicites, pour déjouer certaines interdictions décidées par les autorités locales²⁸. Quelques petits ports ou simples mouillages ont soudainement pris une place essentielle dans ces trafics huiliers : Pietrenere en Calabre est ainsi devenu le premier port d'expédition pour Marseille dans la seconde moitié du XVIII^e siècle.

34

Des entrepreneurs

Les entrepreneurs des grandes places portuaires – les négociants aux activités polyvalentes qui associent commerce en gros, assurance, banque, commission et armement – possèdent souvent leurs propres bâtiments. Celui-ci, qui est confié à un capitaine expérimenté ou à un représentant embarqué (subrécargue) muni des détails des opérations, est un outil de transport intégré dans l'entreprise.

Cependant, le navire apparaît également, notamment dans les ports d'armement, comme la raison d'être de l'entreprise qui est créée autour du bâtiment pour plusieurs campagnes ou une seule²⁹. Les propriétaires du bâtiment ou « participants » ou « intéressés » forment à cette occasion une entreprise commerciale dite « société », « compagnie », « barca » ou « colonne », selon un modèle qui semble avoir été initié par les Génois, avec apport de capitaux *au prorata* du nombre de parts ou quirats. Dans la collecte de fonds pour préparer la campagne de mer les associés, qui investissent une part de leurs avoirs, ont recours au prêt à la grosse aventure dit encore « à retour de voyage » dont le change

²⁸ Biagio Salvemini, *Il territorio sghembo. Forme e dinamiche degli spazi umani in età moderna*, Bari, Edipuglia, 2006, p. 579-627.

²⁹ Gilbert Buti, *Les Chemins de la mer. Un petit port méditerranéen : Saint-Tropez (XVII^e-XVIII^e siècles)*, Rennes, PUR, 2010.

maritime est soumis, comme les assurances, à la conjoncture ; des suppléments peuvent parfois être obtenus en cours de voyage selon le même procédé auprès de connaissances aux escales, voire auprès d'éventuels passagers.

De telles sociétés agissent parfois comme de simples entreprises de transport, en mettant leur bâtiment – unité d'une flotte de service – à la disposition d'affréteurs extérieurs moyennant le versement d'un fret ou nolis. Le bâtiment est quelquefois affecté à la diffusion de marchandises qui sont, tout ou partie, la propriété de ceux qui les mettent en mouvement et les transportent en spéculation³⁰.

Dans les deux cas le capitaine apparaît comme la figure centrale de l'intermédiation marchande, fonction remplie parfois par le subrécargue ou lieutenant. Dans cette formule entrepreneuriale où armement et négoce sont étroitement associés voire confondus, les aptitudes du capitaine – compétences nautiques et savoir-faire commercial – sont décisives pour réussir des transactions, tenir les comptes « voyage après voyage », tourner une réglementation, trouver de discrets points d'abordage dépourvus de droits de douane et y nouer des liens amicaux en exploitant avec malice les coutumes locales car la cueillette le long des rivages est plus aisée lorsque des relations amicales et de pleine confiance ont été nouées entre les différents partenaires. Copropriétaire du navire et parfois intéressé à la cargaison, il mesure au mieux les risques et évite toute dépense superflue afin d'assurer le meilleur profit à l'expédition. Ce dispositif maritime et commercial, qui laisse une large place à l'inventivité des principaux acteurs, convient admirablement aux structures socioéconomiques des petits ports d'armement. Il leur apporte la flexibilité indispensable pour se glisser dans les interstices laissés libres par les grandes places marchandes.

30 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.

CONTRÔLER ET SÉCURISER LA CIRCULATION

36 Le contrôle de la circulation des personnes et des biens le long du littoral, « espace-frontière » par excellence, s'inscrit dans le projet de soumission des rivages aux volontés des pouvoirs centraux³¹. Contrôles sanitaire et militaire visent les gens de passage sur les franges côtières comme les populations maritimes que le métier de la mer rend, par définition, instables. Les ports, et particulièrement ceux du royaume de France, où s'exerce l'autorité croissante de la monarchie administrative, sont des observatoires de premier ordre pour suivre cet effort étant donné le poids des échanges et la variété des contacts. Ces contrôles aboutissent à une fragmentation administrative des littoraux, à la mise en place d'un personnel de surveillance, à la constitution d'un réseau de veille au maillage serré et de documents d'identification des personnes en déplacement ou des gens de côte susceptibles de l'être.

Contrôler les mouvements

La réglementation de la circulation maritime se renforce au cours du xvii^e siècle. Tout patron ou capitaine doit obtenir une autorisation ou congé avant de quitter le port d'attache ; ce congé, dont la durée accordée est fonction de la campagne envisagée, doit être présenté à chaque escale. Le dépassement de la durée accordée par cette autorisation est théoriquement sanctionné par une lourde amende accompagnée de la confiscation de l'embarcation. Néanmoins, force est de reconnaître que les congés surannés sont rarement suivis de pareilles mesures. Les dépositions des capitaines, trop stéréotypées néanmoins pour parvenir à tromper la vigilance des autorités, font état de vents contraires, de longues quarantaines ou de menaces corsaires à l'origine du retard ; il est plus rarement question de la volonté d'effectuer une opération marchande supplémentaire ou des difficultés à trouver un fret de retour afin d'éviter de rentrer « sur lest » (à vide).

31 André Zysberg, « La soumission du rivage aux volontés de l'État royal », dans Martine Acerra *et al.* (dir.), *État, Marine et Société. Hommage à Jean Meyer*, Paris, PUPS, 1995, p. 439-455.

La vigilance est autrement plus grande en ce qui concerne les patentes de santé que doivent présenter les capitaines à leur retour de voyage pour attester l'état sanitaire des ports fréquentés et des événements intervenus en cours de traversée y compris les communications en mer susceptibles de transmettre le mal contagieux. La peste, qui sévit à l'état endémique en Méditerranée orientale, est à l'origine de la mise en place d'un réseau de surveillance et d'espaces de confinement ou lazarets ; malgré les cas avérés d'épidémies, à Marseille comme à Messine, la surveillance paraît avoir atteint son objectif. Nonobstant certaines entorses aux règlements et quelques incidents enregistrés à l'intérieur du lazaret, la contamination est insignifiante à Marseille dans la mesure où 0,6 % seulement des navires entrés dans le port (soit 140 sur plus de 16 000 reçus au XVIII^e siècle) ont eu la peste à bord, la maladie ne s'étant manifestée qu'à 16 reprises dans le lazaret.

Tours littorales et felouques de la Ferme générale veillent à la lutte contre la circulation frauduleuse, sans parvenir à éliminer les opérations illicites et de contrebande au cours d'expédition ou aux escales ; les nombreuses plages de chargement et de déchargement, les rades foraines, la multiplicité des îlots facilitent les prises de marchandises en échappant à tout contrôle. Les déclarations de cargaisons donnent également lieu à malversations bien que certains usages, à Bari comme à Trieste, font accepter une certaine tolérance pour ne pas prendre en compte la totalité du chargement afin d'éviter le paiement d'une taxe : d'où des heurts et frictions avec les autorités d'autres ports, comme Naples, qui refusent de tels aménagements.

Mais ce sont « les craintes d'une évaporation définitive d'hommes dans des itinéraires sans retour » qui inquiètent avant tout les autorités portuaires et maritimes³².

Contrôler les gens de mer

La surveillance des déplacements des gens de mer s'effectue de multiples manières à terre comme en mer. Dans chaque quartier

32 Daniel Roche, *Humeurs vagabondes. De la circulation des hommes et de l'utilité des voyages*, Paris, Fayard, 2003, p. 386.

maritime les responsables de la levée des hommes pour le service sur les vaisseaux du roi procèdent à une revue annuelle. En cas d'anomalie ils rédigent un rapport destiné à l'intendant maritime avec la liste des marins qui ne se sont pas présentés ou dont on est « sans nouvelles » et pour lesquels les informations puisées localement restent dans une incertitude feinte ou réelle : « on le dit mort », « on le dit à la mérique » ou encore « ses parents assurent qu'il est marié à malthe ». Au vrai, parmi ces absents, des insoumis parviennent à trouver refuge dans l'arrière-pays ou à s'embarquer sur des navires marchands ou corsaires en activant diverses complicités, y compris parmi les rouages de l'administration de la Marine. Pour se soustraire aux levées, d'autres tentent de changer d'identité en acquérant de faux bulletins ou des permis délivrés à des matelots congédiés alors que certains essaient de la falsifier en se faisant passer pour étrangers comme ces Provençaux qui, en 1697, se déclarent, au commissaire des classes de Nantes, Maltais, Portugais, Vénitiens et Génois. Ces « mutins », « séditeux », « indociles » ou « libertins » se heurtent à « l'identité de papier » (G. Noirielle) imposée par l'État royal, s'efforcent de la rejeter, de la contourner ou de l'exploiter tout en reconnaissant implicitement l'existence et le rôle de ces documents d'identification.

Le contrôle s'effectue au moment du départ du navire, lors de la vérification des pièces que doit présenter tout capitaine – congé, rôle d'équipage, manifestes des marchandises, attestations d'embarquement des passagers –, mais également en mer ou dans les ports d'escale. Les représentants de l'État font arrêter la marche d'un navire pour en contrôler l'équipage et se livrent à la « chasse aux libertins », c'est-à-dire à ceux qui essaient d'échapper au service militaire avec la complicité ou non du capitaine. Les marins sont invités à présenter leur bulletin et le capitaine la liste des hommes embarqués. Sur ce rôle, tenu à jour par l'écrivain de bord, ne doivent pas figurer les noms des marins susceptibles d'être levés. En cas de longues campagnes, notamment lors des caravanes maritimes, le matelot est tenu d'abandonner le navire pour rejoindre son quartier maritime puis les vaisseaux du roi. Celui qui échappe au contrôle ou qui ne regagne pas son domicile est qualifié de « déserteur ». Les mentions de « désertion pour libertinage » qui

figurent en temps de paix comme en période de guerre en apostilles sur les rôles d'équipage peuvent, en partie, résulter de la volonté du marin de se soustraire aux levées royales tout en s'exposant à de lourdes peines. Cette résistance au service des classes demeure difficile à évaluer et la désertion ou autre « départ précipité » peut être une réponse à la violence contenue à bord lors des longues campagnes en mer. Les lieux de désertion qui constellent les rives de la Méditerranée privilégient les grandes escales comme Alexandrie, Smyrne, Constantinople, Naples, Livourne et Gênes où il est plus aisé de se fondre, de trouver soutiens et solutions de repli.

Cependant, si quelques-uns abandonnent le navire et leur foi chrétienne pour « se faire turc ou mahométan », il s'agit pour nombre de déserteurs d'obtenir de meilleures conditions financières. Il faut réviser l'image du marin méditerranéen libertin et insouciant. Des matelots engagés « à la part » abandonnent leur bâtiment et acceptent la proposition de paiement « à salaire » faite par un capitaine en manque d'hommes d'équipage pour un bâtiment français ou non ; malgré les interdictions de servir sur les vaisseaux étrangers, des Français naviguent sous tous les pavillons. Salaire mensuel et revenu à la part sont de niveau comparable mais une différence sensible intervient en période d'inactivité : les uns continuent à recevoir salaire, les autres ne perçoivent rien. La grande inactivité au cours de certaines campagnes où la recherche de fret est parfois très longue peut contraindre des matelots « à la part » à trouver une autre source de revenus en quittant le navire. Sur les bâtiments « à salaire » ce sont les capitaines qui redoutent l'inactivité car hormis le manque à gagner ils doivent continuer à payer l'équipage. Dans une certaine mesure les désertions apparaissent comme un indicateur des difficultés conjoncturelles que traverse l'activité marchande.

Ces désertions, ajoutées aux morts en cours de voyage, exigent le renouvellement des hommes et donnent une étonnante physionomie aux équipages où se succèdent les nouveaux venus. De tels compléments en modifient radicalement la composition initiale et expliquent le nombre élevé de marins ayant pu participer, pour un temps plus ou moins long, à une expédition de plusieurs mois. Le pinque les *Ames du Purgatoire* du capitaine Jacques Antoine Paulian qui se rend au

Levant en mars 1769 avec treize hommes d'équipage en compte onze au désarmement, en septembre 1773, mais deux seulement de l'équipage initial (le capitaine et l'écrivain) alors que quarante quatre personnes ont participé au déroulement de la campagne. Ce cas souligne le brassage des hommes dans cette circulation méditerranéenne et le *turn-over* qui affecte les équipages avec des remplacements aux escales réalisés en puisant dans le lot des « déserteurs », des marins « disgraciés » de bâtiments naufragés, pris ou vendus, originaires de l'ensemble des rives de la Méditerranée. Le capitaine François Arnaud commande en 1727 le pinque *Saint-Joseph* monté par douze hommes d'équipage, capitaine compris : un de Martigues (capitaine), sept de Saint-Tropez, un de Marseille, un du Comté de Nice, un de Malte et un Grec ; en cours de voyage neuf de ces hommes quittent le bâtiment : « débarqués et désertés ». Pour compléter l'équipage le patron est amené à effectuer plusieurs remplacements à Malte, Naples et Villefranche : il y embarque des marins de Pantelleria, Malte (4), Gênes, Frontignan, La Ciotat, Martigues, Marseille (3), Villefranche, Saint-Tropez, San Remo, Toulon, Chypre et Jérusalem ; le nombre de ces nouveaux embarqués est d'autant plus grand que certains des nouveaux recrutés ont quitté le navire avant la fin de l'expédition – à Naples, Malte, Villefranche ou Livourne –, et qu'il a fallu procéder à leur remplacement pour assurer la bonne marche du bâtiment dont la composition des équipages se modifie au gré des escales. À son retour, en 1729, on ne retrouve, en comptant le capitaine, que trois hommes de l'équipage originel, alors que trente personnes ont participé à l'opération. Les exemples de ce type sont légions qui témoignent des déplacements des travailleurs de la mer dans le monde méditerranéen et la présence de nombreux étrangers dans la flotte marchande française malgré les directives du système des classes. Définir l'étranger dans les circulations maritimes internationales reste cependant un exercice délicat au XVIII^e siècle. Cette mobilité qui façonne le caractère « cosmopolite » des équipages pose aussitôt la question de la communication entre les hommes à bord. La *lingua franca* « ce composé de langue tirée de l'italien, espagnol et provençal appelé *petit mauresque* qu'on parle et dont on se sert dans la Méditerranée avec les Maures qui l'ont formé, à cause du commerce qu'ils ont avec les chrétiens »

est probablement usitée par les marins comme par les marchands³³ ; néanmoins, ainsi que le note Vallière, consul de France à Alger en 1781 : « Le geste, l'inflexion de la voix, l'expression des yeux expliquent mieux quelquefois ce que l'on veut dire que les termes mêmes qui servent d'interprète à la pensée³⁴ ».

Sécuriser la circulation

Le danger barbaresque, certes plus réduit au XVIII^e siècle³⁵, et la guerre troublent la circulation maritime : durant la seule guerre d'Indépendance américaine près de deux cents bâtiments provençaux sont capturés en Méditerranée par les Anglais³⁶. Aussi, en période de conflits, des négociants demandent la protection rapprochée des vaisseaux de guerre et n'hésitent pas à faire figurer dans la convention passée avec le capitaine l'obligation de suivre un convoi. Les itinéraires et les durées de voyage changent selon les circonstances. Des navires réunis à Marseille ou à Toulon se rendent sous escorte à Malte pour être parfois accompagnés à partir de là vers les Échelles du Levant. Au retour, le même rassemblement s'organise dans une Échelle, ou seulement à Malte, avant de regagner la France. Le nombre de bâtiments escorteurs varie généralement de un à six : en 1747, un seul vaisseau accompagne les caravaniers rentrant à Marseille ; en 1757, au début de la guerre de Sept Ans, trois vaisseaux et trois frégates remplissent ce rôle et en 1782 ce sont deux frégates et une corvette. L'importance des convois varie selon l'ampleur des menaces et des risques. De janvier à juillet 1710, on assiste à l'arrivée sous escorte de 99 bâtiments à Marseille et en juin 1782 on en dénombre 69 de retour à Toulon protégés par les frégates la *Pléiade* et la *Lutine*. Un tel service n'est ni obligatoire, ni gratuit. Une participation est demandée aux bénéficiaires sans qu'il y ait de véritable règle générale pour en fixer le montant. En 1703, à la demande

33 Jocelyne Dakhli, *Lingua franca. Histoire d'une langue métisse en Méditerranée*, Arles, Actes Sud, 2008.

34 Lucien Chaillou, *L'Algérie en 1781. Mémoire du consul C.-Ph. Vallière* [avant-propos et notes par Lucien Chaillou], Toulon, L. Chaillou, 1974, p. 12.

35 Daniel Panzac, *Les Corsaires barbaresques. La fin d'une épopée, 1800-1820*, Paris, Éditions du CNRS, 1999.

36 Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle*, Marseille, Institut historique de Provence, 1973, p. 490.

de la Chambre de commerce de Marseille, Pontchartrain prête deux vaisseaux armés placés sous le commandement du Chevalier de Forbin, le *Téméraire* et l'*Heureux retour*. Selon les conditions prévues à cette occasion, les dépenses de fonctionnement – consommation, munition de guerre, carénage, soldes, vivres des équipages, appointements et table des officiers – sont partagées avec les bénéficiaires qui reçoivent la moitié des prises ennemies.

42

La mise en place des convois a rencontré cependant une véritable résistance de la part des usagers de la mer. Le rejet du système et la réticence à se placer sous escorte de bâtiments de guerre sont liés à la gêne des opérations commerciales engendrée par cette pratique car des arrivées groupées de navires porteurs de semblables marchandises contribuent à la chute des prix et éloignent les perspectives de profit. Au reste, les convois ne sont pas rapides dans la mesure où ils doivent régler leur marche sur celle du bâtiment le plus lent. En pleine guerre d'Indépendance, un convoi qui, le 15 août 1779, a quitté Marseille pour Smyrne n'arrive que le 28 décembre à destination, soit 130 jours plus tard alors que la moyenne sur ce trajet est de l'ordre de 30 à 35 jours. L'efficacité des convois se trouve maintes fois mise en doute comme le relate, avec amertume, ce témoin qui rapporte « que les vaisseaux de guerre de l'escorte ne pouvant rien faire, se retirèrent et laissèrent à la merci des milans les poulets qu'ils conduisaient : ils n'eurent qu'à choisir les meilleurs ! ». Enfin, les voyages sont également plus chers pour les associés aux opérations ne serait-ce que par le poids des assurances en période de plus grand risque. Cependant, la pratique de la double assurance – 12 % avec convoi et 20 % hors convoi – tend à encourager les déplacements groupés et marque indirectement la relative confiance placée dans les escortes. Pourtant, en 1781, quatre négociants de La Ciotat engagent un procès contre leur capitaine dont la polacre a été prise par les corsaires anglais alors qu'il « avait volontairement quitté l'escorte avec laquelle il était obligé de faire son voyage d'après le pacte d'assuré ». En 1782, pour lutter contre la répugnance à l'égard de la discipline nécessaire dans cette navigation organisée est publié un « Règlement pour la police à faire observer dans les convois ». La multiplication de ces mesures en montre néanmoins les limites.

La Méditerranée reste au XVIII^e siècle un espace d'intenses échanges commerciaux fréquenté par tous les pavillons européens. L'étude des flux dominants ou épisodiques, des routes régulières ou capricieuses, des acteurs économiques et de leurs initiatives appelle au décloisonnement des territoires et des circuits de distribution. La richesse et la complexité de la circulation maritime invitent à réévaluer le rôle des mouvements à courtes distances, à reconsidérer le jeu des petits entrepreneurs pluriactifs, à pointer la part prise par les petits ports, mouillages, « ports de campagne » et à marquer leur complémentarité avec les « ports de commandement » dont l'élite entrepreneuriale est renouvelée par celle des ports secondaires. Les dispositifs maritimes et commerciaux laissent une large place à l'inventivité des principaux acteurs et sont ouverts à l'adoption d'usages locaux et à toute sorte d'« archaïsmes innovants » (Luca Lo Basso). Mais les échanges marchands ne sauraient être coupés des déplacements des hommes des « frontières ouvertes et liquides » que sont les franges maritimes. La mobilité des gens de mer est certes étroitement liée à la pratique du métier, mais les changements d'échelle d'observation montrent un brassage continu des hommes « en ce siècle dont on ne sait guère qu'il fut nomade »³⁷.

37 Arlette Farge, *Le Bracelet de parchemin. L'écrit sur soi au XVIII^e siècle*, Paris, Bayard, 2003, p. 10.

TABLE DES MATIÈRES

Préface

Lucien Bély.....7

PREMIÈRE PARTIE CIRCULATIONS DES HOMMES ET MARCHANDISES, EN TEMPS DE PAIX ET DE GUERRE

Pratiques et contrôles de la circulation maritime en Méditerranée
(1680-1780)

Gilbert Buti..... 11

Production et échanges commerciaux :
l'exemple du fer suédois au XVIII^e siècle

Pierrick Pourchasse..... 45

L'espace européen de la guerre : La circulation des soldats et des armées
en Europe (1680-1780)

Hervé Drévilion..... 67

Sous le masque des neutres : la circulation des marchandises
en temps de guerre (1680-1780)

Éric Schnakenbourg.....101

SECONDE PARTIE CIRCULATIONS DES SAVOIRS

Entre « société des princes » et stratégies de publication des lumières.

La *correspondance littéraire* de Friedrich Melchior Grimm comme
observatoire et vecteur des circulations culturelles et mondaines

Pierre-Yves Beaurepaire..... 123

Les réseaux alpins de la circulation de l'imprimé en Europe au XVIII^e siècle

Laurence Fontaine..... 137

205

LES CIRCULATIONS INTERNATIONALES EN EUROPE • PUPS • 2011

La construction d'une « science des mines » française un exemple de la circulation des hommes et des savoirs dans l'Europe du XVIII ^e siècle Isabelle Laboulais	155
La circulation de la science comptable entre états européens au XVIII ^e siècle : capillarité géographique et hybridations administratives Marie-Laure Legay	177

