

CHRONIQUE

Les Sociétés fédérées (suite)

LA SOCIÉTÉ DES PROFESSEURS D'HISTOIRE ET DE GÉOGRAPHIE de l'Enseignement public, fondée en 1910, est depuis de longues années organisée sur le plan régional : sa section de l'Académie d'Aix-Marseille, qui a pour président d'honneur M. le Recteur **Blache** et pour président actif M. **Bénévent**, professeur de géographie à la Faculté des Lettres, groupe la quasi-totalité des professeurs de ces deux disciplines enseignant dans les Facultés, Lycées et Collèges des cinq départements provençaux et de la Corse. Outre ses réunions régulières, consacrées principalement aux questions pédagogiques, la « Régionale » des Professeurs d'Histoire a organisé ces dernières années des journées d'études, tenues successivement à Aix, Nice, Arles, qui ont permis à ses membres de prendre un contact direct avec les problèmes d'histoire, d'archéologie et de géographie locales.

LA SOCIÉTÉ DE STATISTIQUE DE MARSEILLE célèbre cette année son 125^e anniversaire ; elle a été fondée en mars 1827 sous l'égide du Comte de Villeneuve-Bargemon, Préfet des Bouches-du-Rhône qui, songeant à la continuation de sa Statistique départementale, lui avait donné pour but *l'étude de toute science et plus particulièrement des faits physiques et moraux intéressant Marseille et le département*. Les trois volumes des *Annales des Sciences et du Midi de la France*, parus en 1832 et les premiers tomes du *Répertoire des travaux* de la Société parus depuis 1837 contiennent des articles statistiques variés. A partir de 1860, les études sur le passé de la Provence, sous l'impulsion de Mortreuil et de Blancard, prennent une plus grande place et peu à peu, du fait de la création à Marseille de nouvelles sociétés spécialisées pour chaque science, la tendance historique l'emporte définitivement.

En 1919, après avoir absorbé la Société archéologique fondée en 1904, notre société prend le nom de *Société de Statistique, d'Histoire et d'Archéologie de Marseille et de Provence*, les statuts sont modifiés dans ce sens et le *Répertoire des Travaux*, arrêté en 1920 à son 48^e tome, fait place à la revue trimestrielle puis annuelle, *Provincia* (26 tomes parus de 1921 à 1949) ; depuis 1927, un *Bulletin mensuel*, toujours en cours, donne les compte rendus de séances, les avis et les convocations. A l'occasion de son centenaire en 1927, la Société a publié un volume hors série consacré à des articles d'histoire et d'archéologie.

Au cours du XIX^e siècle, la Société a organisé des concours variés et distribué de nombreuses médailles ; actuellement elle récompense les meilleurs travaux sur la Provence par l'attribution de deux médailles, dites Paul Paret et Joseph Laurent du nom de leurs fondateurs.

La Société tient sa séance de travail tous les deux mois dans la salle des conférences de la Chambre de Commerce et organise chaque année une excursion archéologique. Elle possède une importante bibliothèque, constituée par des dons et des échanges avec des sociétés françaises et étrangères ; la partie ancienne (antérieure à 1920) a été incorporée au fonds de la Bibliothèque municipale de Marseille, la partie moderne se trouve au siège social de la Société et l'on peut avoir communication des ouvrages en s'adressant à la Bibliothèque de la Chambre de Commerce. Depuis 1950, notre Société poursuit en union avec l'Institut historique de Provence, fondé en 1923 par plusieurs de ses anciens membres, l'œuvre commune de faire mieux connaître par des travaux scientifiques le passé de Marseille et de la Provence.

L'INSTITUT HISTORIQUE DE PROVENCE a été fondé à Marseille en 1923, sur l'initiative d'Eugène Duprat, par un groupe de chartistes et d'universitaires, en vue d'organiser sur le plan régional les recherches d'érudition consacrées à l'Histoire de Provence sous ses divers aspects. Il se distinguait donc des académies et sociétés locales existantes non seulement en excluant de son activité les disciplines étrangères à l'Histoire, mais aussi en faisant de l'Histoire locale et régionale, des temps préhistoriques à nos jours, l'unique but de ses études.

Le caractère régional de l'Institut historique se reflète en un Conseil directeur d'une vingtaine de membres recrutés de telle façon que chacun des cinq départements provençaux y soit normalement représenté. C'est à ce Conseil directeur, réuni au moins une fois par an, qu'il appartient de désigner le Bureau annuel de l'Institut.

En fait, les *Mémoires de l'Institut Historique de Provence*, et le *Bulletin mensuel* remplacèrent dès 1923 les *Annales de la Société d'études provençales*, qui paraissaient depuis 1908 et, après avoir soutenu une brillante périodicité, ne se relevaient plus des secousses de la première guerre mondiale. Outre ses 23 tomes de *Mémoires*, parus de 1923 à 1949, l'Institut historique a publié à part une *Bibliothèque historique*, composée d'une quinzaine d'importants ouvrages ayant trait à l'Histoire de Provence.

Les *Mémoires de l'I. H. P.* ont cessé de paraître, depuis la création de la revue *Provence historique*. Mais le *Bulletin de l'I. H. P.*, qui a atteint son tome V, continue à paraître très régulièrement, à raison de 4 fascicules par an. On y trouve le compte rendu détaillé des communications présentées par les membres de l'I. H. P. aux séances mensuelles, qui ont lieu à Marseille et alternent avec les séances de la Société de Statistique, d'Histoire et d'Archéologie.

Les publications de l'Institut historique sont en vente au siège de cette association (Archives communales, hôtel de ville, Marseille).

LES AMIS DU VIEUX L'ISLE, forment une société constituée sous le régime de la loi du 1er Juillet 1901, et qui a été autorisée le 25 septembre 1930.

Elle a pour but de préserver les monuments historiques et les sites pittoresques de l'Isle-sur-Sorgue (Vaucluse), de faire classer les monuments anciens, de veiller à la sauvegarde de tout ce qui constitue le patrimoine artistique de cette ville, de développer l'urbanisme, de conserver les vieilles coutumes et traditions, de fonder un Musée. Son Siège Social est : 9, rue Pasteur, l'Isle-sur-Sorgue (Vaucluse).

Comme moyens d'action, Les Amis du Vieux Isle organisent des soirées littéraires, musicales, théâtrales et folkloriques, des conférences, des expositions artistiques et des sorties en autocar.

COMPTES RENDUS

Mollat (Michel). *Les affaires de Jacques Cœur, Journal du Procureur Dauvet*. Tome I, Paris, A. Colin.

(Coll. *Affaires et Gens d'affaires*, 2), 1952, in-8°, XXIII-387 p.

On connaîtrait mieux la société et l'économie françaises à la fin de la guerre de cent ans et à la veille de l'expansion économique du XVI^e siècle, si l'on étudiait de près la constitution de la fortune de Jacques Cœur, le plus grand brasseur d'affaires français de ce temps, et la manière dont elle était gérée. Michel Mollat, qui se propose d'aborder ce problème, entend de publier la pièce principale du dossier de Jacques Cœur : le journal que le procureur Jean Dauvet, fidèle serviteur de Charles VII, tint pendant les années 1453-1457, alors qu'il procédait au profit du roi à la liquidation des biens de

l'Argentier. Précédée d'une utile introduction et d'un inventaire des sources et des travaux concernant Jacques Cœur, la première moitié de ce document vient de paraître ; elle permet de suivre l'envoyé royal jusqu'en mai 1455 à Tours, à Rouen, en Berry, dans le Midi et à Lyon.

En attendant la publication dans un autre volume de la fin du texte et des tables, qui permettront d'en exploiter toutes les richesses, les historiens de la Provence pourront déjà profiter de renseignements du plus grand intérêt. Après la condamnation de Cœur, certains de ses agents préposés au trafic méditerranéen, Jean de Villages, Guillaume Gimart, Jean Forêt se réfugièrent en effet à Marseille et s'efforcèrent de transférer en Provence, autant qu'ils purent des biens meubles du financier (p. 167-173) ; ils poussèrent même les Marseillais à saisir en mer l'un des navires de l'entreprise, la galée Madeleine, qui battait maintenant pavillon royal. Dès son arrivée à Montpellier, en mars 1454, Jean Dauvet s'occupa de récupérer les biens soustraits à la confiscation et d'obtenir au moins communication des livres de commerce emportés par les facteurs de Cœur. Ses deux premières démarches auprès du roi René étant restées infructueuses (p. 186-188, 190), il séjourna en Provence du 23 juin au 2 juillet (p. 200-210). Le roi René voulut bien obliger le seigneur d'Orgon à restituer les 1050 florins qu'il devait à Cœur, mais il refusa de livrer Jean de Villages, sous prétexte que celui-ci résidait à Marseille sous la protection des franchises de la ville. Jean Dauvet se rendit donc d'Aix à Marseille par la Sainte-Baume ; il voulait que l'on vendît aux enchères au profit du roi de France la maison que Jacques Cœur avait dû acheter dans le port pour bénéficier du droit de bourgeoisie et des exemptions de taxes ; mais les officiers de la ville chicanèrent ; pressé par le temps et voyant qu'ils étaient « gens fort austères et difficiles à besongner », Dauvet finit par céder à la ville les droits du roi sur cet immeuble pour la faible somme de 300 écus. Il rencontra également Jean de Villages, mais celui-ci refusa d'aller rendre ses comptes à Montpellier, sans de sérieuses garanties. Seul Guillaume Gimart, engagé dans une compagnie de mer, avec Jacques Cœur et Jean de Villages, voulut bien suivre le procureur ; on commença le 29 juillet, l'examen de ses comptes, qui apparemment pleins d'irrégularités ; craignant d'être emprisonné, Gimart regagna bientôt Marseille (p. 213-215, 225, 227).

Ces quelques passages du *Journal* fournissent ainsi des indications très concrètes sur l'activité de Jacques Cœur et de ses agents en Provence, ainsi que sur la position de René d'Anjou en face du roi de France et de la ville de Marseille, sur la vie intérieure de ce port et sur le régime juridique de l'association commerciale.

Georges DUBY.

Histoire du commerce de Marseille. Tome II : De 1291 à 1423, par Edouard Baratrier. — De 1423 à 1480, par Félix Reynaud. Paris, Plon, s. d. (1951), in-8°, IX-927 p., 5 cartes, 7 gravures hors-texte.

E. Baratrier et F. Reynaud ont décrit, dans le second volume de *l'Histoire du commerce de Marseille*, l'activité des marchands marseillais depuis la chute de Saint-Jean-d'Acre (1291) jusqu'à l'avènement du dernier comte angevin de Provence (1480).

Cette période est l'une des plus malheureuses. Marseille continue de jouir d'avantages incontestables : son excellent port, dont la municipalité soigne les défenses et assure à grands frais le curage ; ses libertés, ses exemptions de taxes qui offrent une escale peu coûteuse aux navires étrangers. Mais cette petite ville (sa population oscille entre 15.000 et 5.000 habitants), qui ne possède pas d'industries vraiment actives, et dont les relations avec l'arrière-pays sont malaisées, est étroitement mêlée à la politique des comtes de Provence,

Or ceux-ci sont alors engagés dans d'interminables luttes dont l'enjeu est la maîtrise de l'Italie méridionale. Pendant près de deux siècles, Marseille est ainsi prise dans la guerre : sa flotte est mobilisée par les comtes ; la présence de navires ennemis rend dangereuse la circulation maritime ; sur mer et sur terre, les hostilités, rarement coupées de trêves, ferment l'un après l'autre, les marchés extérieurs. Les succès de quelques négociants entreprenants, Pierre Austria, Estève de Brandis, Julien de Casaulx, les Favas, ne doivent pas faire illusion : l'intensité du commerce marseillais décroît progressivement. Les relations régulières avec le Levant, l'Afrique du Nord, les Baléares, sont pratiquement interrompues après 1343 ; le centre des affaires et de la banque se transporte à Avignon ; peu à peu l'activité des marins marseillais se limite à la pêche du corail au voisinage du port sardé d'Alghero et à un cabotage intermittent et souvent hasardeux, entre le Languedoc, Gênes et Naples.

En 1423, on touche le fond de la dépression. La ville est pillée par la flotte aragonaise ; plus de capitaux, plus de navires, plus d'hommes ; l'émigration des juifs ruine l'industrie du corail. Pendant vingt ans, Marseille n'est plus qu'une escale, choisie pour la sécurité de son hâvre et pour ses franchises ; encore est-elle concurrencée dans ce rôle par Aigues-Mortes et par Port-de-Bouc. Quelques marchands de la ville, comme les Forbin, parviennent, en risquant beaucoup, à tirer quelques profits d'entreprises lointaines. Mais — le fait est capital — les hommes d'affaires les plus actifs sont alors des étrangers, Italiens, Espagnols ou Français, fixés temporairement dans le port, tels Raphaël Castagne ou les Altovitis.

C'est précisément l'initiative d'un de ces étrangers, Jacques Cœur, qui est à l'origine d'une lente renaissance du commerce marseillais, à partir de 1444. Par les galées du financier français, des relations avec l'Orient sont alors renouées ; le mouvement n'est pas freiné par la chute de Jacques Cœur ; bientôt en effet, le roi René renonçant à ses stériles ambitions italiennes, c'est enfin la paix et de nouveau la sécurité sur mer ; et, tandis qu'il apparaît de plus en plus clairement que Marseille est destinée à être incorporée au royaume de France, le Lacydon devient peu à peu l'étape principale entre le Levant et les foires de Lyon. En 1480, la ville est aussi peuplée qu'à la fin du XIII^e siècle et sans doute aussi active. N'exagérons point cependant ce renouveau : Marseille ne saurait être placée parmi les grandes places de commerce de la Méditerranée. Sa flotte marchande est peu nombreuse ; son commerce porte essentiellement sur les grains et les cuirs ; petite bourgeoisie de pêcheurs et de tanneurs, c'est avant tout un port de transit et son retard se marque également, malgré des progrès certains, dans le caractère archaïque des contrats d'association et d'assurance que concluent entre eux les marchands.

Le travail d'E. Baratier et de F. Reynaud renouvelle entièrement nos connaissances sur l'histoire de Marseille à cette époque puisque, comme le note G. Rambert, dans sa préface, on tenait jusqu'alors le XIV^e et le XV^e siècle pour une période de stabilité et même de prospérité. Minutieusement préparé, fondé sur des dépouillements d'archives très poussés et très consciencieux, ce livre dense et neuf contraste heureusement avec la description un peu hâtive du commerce marseillais dans la première partie du moyen âge que l'on trouve dans le précédent volume. Cinq cartes claires et parlantes, des tableaux et des graphiques en facilitent l'intelligence. On regrettera seulement l'absence de tables ; les directeurs de la collection ont, pour d'excellentes raisons, choisi de publier un index d'ensemble ; il faut souhaiter que cet instrument indispensable, qui seul mettra à la portée des chercheurs toutes les richesses de cette étude, ne tarde pas trop à paraître. En tout cas, les auteurs du tome second méritent de chaleureuses félicitations.

Ils me permettront toutefois quelques remarques. Tout d'abord, l'ouvrage n'est pas d'une lecture très aisée. Il se divise en trois parties ; la première, œuvre d'E. Baratier, nous mène jusqu'en 1423 ; dans la seconde, F. Reynaud s'est chargé de la fin du XVe siècle ; la troisième, écrite conjointement par les deux historiens, est un tableau des moyens du commerce à Marseille de 1291 à 1480. Cette dernière partie a beaucoup d'unité et l'intérêt ne faiblit pas. Mais, dans les deux autres, entre lesquelles les liaisons ne sont pas toujours parfaites, chaque auteur, après un exposé général des événements principaux et une description du milieu commercial, étudie dans une suite de chapitres séparés les relations de Marseille avec chacun des marchés extérieurs. Un tel plan a ses avantages, mais il a aussi l'inconvénient de disperser beaucoup le récit et il oblige à d'incessants recouplements : l'index montrera à combien de reprises il est fait allusion aux affaires de Jacques Cœur, par exemple, ou à la piraterie, ou au trafic des blés. Dans le détail, l'exposé est excellent ; mais les vues d'ensemble sont trop rares et l'on souhaiterait plus nombreuses les pages où sont rassemblées les conclusions éparées et où les faits essentiels sont rapprochés et mis en lumière.

Je me demande d'autre part si les deux auteurs ont suffisamment cherché à expliquer les faits qu'ils établissent. Les guerres menées par les comtes de Provence sont, sans conteste, une cause essentielle de la décadence du commerce marseillais ; mais ce phénomène ne doit-il pas être aussi mis en rapport avec les tendances générales de l'économie occidentale au XIVe et au XVe siècle ? La question devait être posée et les moyens ne manquaient pas de lui donner une réponse, au moins provisoire et partielle. On nous parle également plusieurs fois de l'avantage que présentaient pour Marseille les franchises de son port ; ne convenait-il pas, dans ces conditions, de décrire, de comparer, bref, de démontrer clairement l'intérêt de ces franchises ? Les auteurs ont, l'un après l'autre, dressé des graphiques ; ils ont tracé les courbes évolutives du montant des diverses taxes levées au port de Marseille et ils les ont judicieusement et prudemment interprétées. C'est parfait ; mais on cherche en vain dans tous leurs tableaux sur quel étalon monétaire ils se sont fondés pour les établir ; et l'on se prend alors à douter de la valeur de leurs schémas. D'une manière générale d'ailleurs, ils ne paraissent s'être beaucoup préoccupé d'un aspect essentiel de l'histoire commerciale, celui de la monnaie, puisqu'ils ont laissé à A. Villard le soin d'écrire, à l'extrême fin du volumes, quatre pages sur les monnaies utilisées par les marchands marseillais — quatre pages excellentes, mais où la question est malheureusement abordée d'un côté trop exclusivement numismatique. Cette lacune est, à mon avis, très grave ; il importe essentiellement qu'elle soit comblée.

Enfin, une telle étude souffre de sa nouveauté même. Les monographies commerciales de cette qualité sont encore trop rares et les auteurs ont manqué de points de comparaisons et, si je puis dire, d'éclairages latéraux. Ils ont exploré à fonds les archives marseillaises ; ils ont fait — on les en louera — des sondages à Montpellier, aux archives vaticanes, à Naples, Barcelone, Gènes et Majorque ; on ne saurait leur reprocher de n'avoir pas poussé plus avant leurs investigations. Toutefois, lorsque les archives de Lyon, par exemple, ou d'Avignon, ou de Gènes, auront été l'objet d'explorations aussi systématiques que celles dont, grâce à eux, a bénéficié le dépôt marseillais, il est probable que certaines de leurs conclusions devront être révisées.

Tel qu'il est cependant, l'ouvrage d'E. Baratier et de F. Reynaud est un fort beau livre, qui ouvre des perspectives toutes nouvelles et dont la portée dépasse largement l'histoire locale. Il fait honneur à ses auteurs ainsi qu'à la collection toute entière.

Georges DUBY.

Histoire du commerce de Marseille. Tome III. Première partie. De 1480 à 1515, par Raymond Collier. Paris, Plon, s. d. (1950), in-8°, 165 p., 2 pl. h. t. Dans le troisième volume de l'*Histoire du Commerce de Marseille*, Monsieur Raymond Collier, archiviste en chef des Basses-Alpes, a traité en cent soixante-cinq pages la période comprise entre 1480 et 1515. Contribution de très grande valeur, puisque M. Collier a dépouillé — « de façon presque exhaustive », dit-il — les minutes notariales des dépôts marseillais. Comme les auteurs du second tome de la collection, il renouvelle donc entièrement nos connaissances en les assurant sur des bases solides ; pour cela, il mérite de chaleureuses félicitations. En outre, les résultats de ces recherches sont exposés en détail, d'une manière élégante et claire, dans une série de courts chapitres, puis rassemblés en une conclusion vigoureuse.

De 1480 à 1515, Marseille reste une place commerciale de médiocre importance. Pas d'établissement bancaire, peu de capitaux (les grosses fortunes établies par les négociants à l'époque précédente, se sont, pour la plupart, investies dans des propriétés immobilières). Les hommes d'affaires les plus actifs, sont des étrangers, Gênois, Florentins, Catalans, Languedociens ou Lyonnais, dont quelques-uns seulement se fixent dans la ville. Les relations marchandes sont de faible amplitude, limitées à l'immédiat arrière-pays provençal, à la région lyonnaise et au Languedoc, à l'Italie et à l'Espagne, avec certains prolongements occasionnels ; quelques navires quittent le port pour la Barbarie, tandis que les commerçants normands commencent d'arriver plus nombreux. Mais l'activité principale est un simple commerce de transit, qui porte essentiellement sur les blés.

Si l'on considère ce rayonnement très limité, on ne s'étonnera pas de ne pas rencontrer dans les documents marseillais, antérieurs à 1516, de témoignages sur le bouleversement que les découvertes maritimes portugaises firent subir au grand commerce des épices. Le seul fait qui affecte alors sensiblement l'économie marseillaise, c'est le rattachement du port au royaume de France. L'événement parut d'abord devoir être très profitable, puisque Louis XI songea en 1482, à fixer à Marseille la grande compagnie qu'il se proposait de créer pour assurer, d'une manière exclusive, tout le commerce du royaume avec l'Orient. Mais le projet échoua et Marseille dut seulement à son union avec la France de participer aux guerres d'Italie. Ses marchands en tirèrent bénéfice, louant leurs vaisseaux aux rois, fournissant le ravitaillement en biscuits, viandes salées et vin, et se lançant à l'occasion dans la guerre de course et la piraterie. Mais, hormis ces profits individuels, les guerres d'Italie, réinstallant pour un temps l'insécurité sur mer, gênèrent plus le commerce marseillais qu'elles n'en favorisèrent l'expansion.

Georges DUBY.

Histoire du commerce de Marseille. Tome III. Deuxième partie. De 1515 à 1599, par Joseph Billioud. Paris, Plon, S. d. (1950), in-8°, 397 p. (p. 166 à 563), 1 pl. h. t., 4 tableaux.

L'*Histoire du Commerce de Marseille*, publiée par la Chambre de Commerce de cette ville, avance à vive allure à travers les siècles. En guère plus de trois années, les trois premiers volumes ont paru. Avec le tome III qui, pressé de voir le jour, est sorti avant le deuxième, nous voici déjà — antiquité et moyen âge dépassés — au seuil des temps modernes. Et c'est à M. Billioud, archiviste en chef de la ville de Marseille, qu'est revenue la tâche de présenter le 16^e siècle.

Son étude, commencée à l'avènement de François Ier, se clôt au milieu du règne d'Henri IV, à une date — 1599 — qui termine le siècle et ouvre, dans l'histoire du trafic marseillais, une ère nouvelle, une grande époque. C'est l'année où l'Assemblée communale, en confiant à quatre négociants de la ville le soin de veiller sur le com-

merce, institua l'organisme qui devait devenir, par la sanction royale et le progrès des temps, la première Chambre de Commerce du royaume. Création mémorable qui dota le commerce marseillais d'une direction avisée, à la fois hardie et sage, ferme, souple, couronna un glorieux passé commercial plus de deux fois millénaire et ouvrit à la ville, à son port, à son peuple, au profit de la France tout entière, un destin prodigieux.

Arrêtée à la fin du siècle sur cette création si riche de conséquences pour l'histoire locale, l'étude de M. Billioud commence au lendemain d'événements d'histoire nationale et générale non moins importants pour les destinées marchandes de la ville. D'abord, la réunion de la Provence à la France, accomplie en 1482, achevée dans les années suivantes, puis, coup sur coup, la découverte et l'établissement de la route maritime des Indes et la série des grands voyages, révélateurs d'océans et de mondes nouveaux.

Si ces événements se placent par leur date, dans la période traitée au début du 3^{me} volume de *l'Histoire*, par M. Collier, leurs effets ne sont guère sensibles qu'au cours des décades suivantes. Et c'est à M. Billioud que revenait le soin d'en évaluer le retentissement. L'entrée de la Provence et, avec elle — en dépit de ses privilèges subsistants et de son tenace particularisme — l'entrée de Marseille dans le domaine royal devaient resserrer les liens du port avec un *hinterland* que la nature lui offrait dès ses origines, mais où le morcellement féodal et la politique avaient élevé jusque-là de multiples barrières. En contre partie, des grandes découvertes qui reculaient les limites du monde connu bouleversaient les voies traditionnelles du commerce maritime et risquaient de réduire la Méditerranée, grande route internationale des échanges, à la destinée d'un lac continental, bordé de lisières médiocres.

Ainsi, pour le commerce marseillais, le 16^e siècle fait charnière entre le trafic ancien et les courants modernes. La tâche de M. Billioud était donc particulièrement délicate. Il s'en est acquitté avec l'austère probité de l'érudit, la compétence de l'économiste et l'aisance de l'historien qui domine son sujet, discipline sa matière et distribue sur toutes les parties de son travail une lumière égale.

La matière était à peu près neuve. Des études partielles de Paul Masson, de Pierre Bertas, de Paul Giraud avaient mis en lumière quelques épisodes et quelques personnages. Mais, si révélatrices qu'elles fussent, elles avaient aiguisé plutôt que satisfait notre curiosité. L'étude de M. Billioud, qui fait état, dans une bibliographie assez ample, des travaux antérieurs, révèle la richesse des sources jusqu'ici inconnues ou négligées et qui ont été cette fois dépouillées et utilisées. Marseille a fourni l'essentiel — manuscrits et pièces d'archives — dans ses fonds départementaux et communaux. Les registres de notaires, si riches en contrats de toute sorte, ont été largement exploités. Hors de Marseille, les recherches ont porté sur les dépôts d'Aix, de Nice, d'Avignon, de Toulouse, de Nîmes, de Paris et même de Tunis (1).

Aussi le détail est-il d'une précision qui ne laisse rien à désirer. Les chapitres qui composent la deuxième partie de l'étude (*les moyens et les obstacles*) et qui sont consacrés aux espèces monétaires, aux poids et mesures, aux modalités de l'association commerciale, aux contrats d'armement, aux transactions bancaires, aux assurances, et l'analyse des droits et taxes, locaux et royaux, et des variations du système douanier, éclairent remarquablement une matière ingrate et épuisent le sujet.

(1) Lyon seule, dont les relations commerciales avec Marseille étaient cependant si étroites, n'est pas mentionné ou n'a rien donné.

Sans doute de larges pans d'ombre subsistent. Et l'auteur souligne que la pauvreté générale des chiffres, le caractère incomplet et souvent fragmentaire des éléments d'information ne lui ont pas permis de dresser des tableaux d'ensemble et d'aboutir à ces synthèses terminales qui sont si séduisantes, mais souvent si mal assurées. Du moins, a-t-il réussi — sans jamais dépasser les données documentaires — grâce à sa connaissance de Marseille, de son passé, de ses usages, de son atmosphère même, à animer son étude d'une chaleur de sympathie et — sans le chercher — à nous restituer un peu de la vie de ce monde coloré, d'aventuriers du commerce et de la mer.

A la tête de ce monde figure une aristocratie de marchands citoyens ; ils détiennent les grosses fortunes, figurent au premier rang des compagnies, prennent à ferme la levée des taxes, gèrent les charges municipales et les consulats nouvellement institués d'Afrique et du Levant. Parmi eux, quelques nobles ou anoblis, déchargés par la faveur royale de la sanction de déchéance. A côté, une foule de trafiquants étrangers, régnicoles ou non-Français, c'est tout un — ou presque — pour une ville qui se croit toujours état indépendant et se montre avare en collation de citadinage : banquiers, capitalistes et brasseurs d'affaires de Lyon et d'Avignon ; Génois et Corses, Niçois, Florentins, Milanais — les Italiens abondent et dominent dans la première moitié du siècle — et derrière eux, Suisses, même Allemands.

Mais au-dessous de cette aristocratie indigène ou flottante, le monde du commerce plonge profondément dans la population de la ville. A l'activité du port, sous toutes ses formes, participent toutes les classes : avec les ouvriers travaillant à la construction, au radoub des navires, les portefaix et les employés du roulage, les ouvriers des fabriques, issues dans la deuxième moitié du siècle du trafic portuaire, ces multiples bailleurs de fonds qui prennent dans les entreprises collectives des parts de société participent à la commandite, à l'assurance maritime, engagent leurs écus dans ces multiples spéculations où les profits sont à la mesure des risques. Le nombre des familles intéressées aux contrats de frères monterait, selon M. Billioud, au quart des familles marseillaises. C'est dire la large assise du commerce et montrer que toute la vie de la cité est liée aux chances du trafic.

Ces chances sont, au cours du siècle, singulièrement inégales. Le commerce a besoin de la paix et de l'ordre : dans la première moitié du siècle, le royaume est engagé dans la guerre étrangère ; et la guerre civile s'y ajoute dans la deuxième partie. Par le choc en retour des guerres d'Italie, Marseille, aux avants-postes du royaume — subit deux fois l'assaut de l'ennemi. Sa conduite décidée — peut-être décisive — en cette affaire, lui mérite bien les avantages que lui apportent les traités des Capitulations. Par eux, elle brise le cercle que dessinaient autour d'elle, dans la Méditerranée occidentale, les domaines des Habsbourg ; elle garde la route séculaire du trafic oriental ; elle acquiert au Levant une prépondérance absolue. Mais, face à elle, la piraterie barbaresque est un autre péril qui tantôt épargne et tantôt accable le commerce. La peste désole à plusieurs reprises la ville. La fiscalité royale, dressée contre les privilèges urbains, se révèle oppressive ou tracassière. Si les guerres de religion ne sévissent pas dans une population restée toute catholique, les luttes politiques qui l'accompagnent finissent par ensanglanter la ville. Une seule guerre est avantageuse à Marseille ; c'est la grande Croisade que mène contre le Turc, Philippe II. Venise, son alliée, disparaît alors du marché d'Alexandrie. Et les Marseillais qui ont pris la place ne peuvent que gémir du succès de Lépante, qui met fin trop vite à des profits prodigieux.

A travers ces vicissitudes, le commerce marseillais connaît des hauts et des bas. Sa courbe dessine trois pointes : 1543, 1572, 1583 entre lesquelles des dépressions plus ou moins profondes se creusent.

Dans l'ensemble, la montée du trafic est sensible. Est-il possible de chiffrer ce mouvement d'affaires et son progrès ? M. Billioud s'y essaie et, par une série d'analyses ingénieuses et de prudentes déductions, il aboutit, en se fondant sur le produit de taxes diverses, à des approximations. C'est ainsi qu'il réussit à donner, pour les années 1561 à 1563, une sorte de statistique de la flotte de commerce marseillaise, de son tonnage, de la proportion de longs courriers et de caboteurs et du pourcentage, dans chaque catégorie, du pavillon français et étranger.

Il chiffre de même, aux maximas de la courbe des échanges, la valeur globale des importations et des exportations et tente — après avoir très complètement analysé, dans les 160 pages de ses deux dernières parties, les différents articles du commerce — de faire le décompte des marchandises entrées et sorties. Au terme de ces calculs, il ne dissimule pas les incertitudes qui les accompagnent et ne veut leur attribuer que la signification d'un ordre de grandeur.

Mais, si incomplets qu'ils demeurent, ils constituent l'une des parties les plus originales de l'ouvrage, et l'une des plus intéressantes parce que ses résultats pourront être discutés. Et ils apportent, en contradiction avec des assertions trop hâtives et même de fantaisistes témoignages contemporains, d'utiles redressements et même de sensationnelles corrections.

L'auteur démontre que, sur la plupart des points où des chiffres étaient donnés, les évaluations étaient trop généreuses. Il estime qu'aux meilleurs moments l'ensemble de la flotte marseillaise du 16^e siècle ne dépassait pas une capacité de port de 200.000 quintaux, soit 8.000 tonnes. Et ces unités : nefs pontées, galéasses, grosses barques ou petits caboteurs — dont la plus lourde ne portait pas plus de 300 tonnes — auraient certes tenu à l'aise dans le port dont un étudiant bâlois assurait en 1593 que l'eau disparaissait sous la presse des coques, si du moins l'irrégularité des travaux de curage et le mauvais état des quais n'avaient, durant la plus grande partie du siècle, gêné l'ancrage et le déchargement de bateaux peu volumineux. Le mouvement annuel des entrées et sorties apparaît ainsi sans commune mesure avec les tonnages d'aujourd'hui ; modeste même, à côté du mouvement de ports comme Séville qui, à la fin du 16^e siècle, aurait connu un trafic 20 fois supérieur.

De même, selon l'auteur, la valeur totale du trafic annuel pourrait être fixée vers 1585 aux alentours de 7 millions d'écus, dont 4 environ aux entrées. On chiffrerait jusqu'ici celle-ci à plus du double, ce qui donnait abusivement à Marseille plus de la moitié du commerce d'importation français.

Il n'est pas jusqu'à la population de la ville qui, soumise à un calcul serré, d'après le rendement des taxes sur les produits alimentaires et les données de l'urbanisme et de la topographie, ne doive être ramenée bien au-dessous des chiffres avantageux (de 50 à 100.000) avancés par les contemporains. Marseille n'aurait guère compté que 15.000 âmes en 1520 et sa population aurait doublé vers 1554 pour atteindre, à la fin du règne réparateur d'Henri IV, 50.000 habitants.

Cette montée de la population — en dépit des ravages répétés de la peste et les progrès correspondants du trafic du travail et des gains — attestent la belle vitalité de l'organisme marseillais. En possession d'une flotte qui grandit, de capitaux qui le rendent plus fort et plus indépendant, doté de ses premiers établissements industriels, sauvé de menaces pressantes par la décomposition de l'empire portugais et l'affaiblissement de la monarchie espagnole, le commerce marseillais se trouve, à la fin d'un siècle difficile, mieux assuré de son avenir.

Et c'est le mérite de la présente étude, d'avoir, sous de justes perspectives, ramené la ville et son activité à leurs véritables dimensions.

Félix-L. TAVERNIER.

Mollat (Michel). Le commerce maritime normand à la fin du moyen-âge. Paris, Plon, 1952, in-8°, XXXV-617 p., 8 cartes, 5 planches hors-texte.

Il n'est pas possible de donner ici du beau livre que monsieur Mollat, professeur à l'université de Lille, a consacrée à l'histoire du commerce normand, le long compte-rendu qu'il mériterait. Il me semble cependant que cet ouvrage doit être signalé, en même temps que les volumes de l'*Histoire du Commerce de Marseille*, relatifs au bas moyen âge et au XVII^e siècle, et ceci pour trois raisons.

D'abord parce que des relations commerciales se nouent alors entre la Provence et la Normandie. Intermittents jusqu'en 1490 (notons cependant le passage à Rouen en 1420 des marchands François Ris, d'Avignon et Antoine Oudrac, de Carpentras), ces rapports deviennent ensuite beaucoup plus fréquents, (les documents extraits par monsieur Collier, des archives marseillaises, viennent ici compléter heureusement les témoignages des sources normandes explorées par monsieur Mollat) et prennent, à partir de 1515, un caractère régulier. Des navires normands franchissent tous les ans le détroit de Gibraltar, pratiquent le cabotage le long des côtes espagnoles et, sur la route qui les mène à Gênes, à Civita-Vecchia et parfois en Barbarie ou au Levant, font normalement escale à Marseille et s'arrêtent souvent à Nice ; ils y chargent surtout du vin : entre 1514 et 1527, une compagnie rouennaise s'occupe spécialement du commerce des vins provençaux.

D'autre part, la thèse de doctorat de monsieur Mollat doit être rapprochée des travaux des historiens marseillais parce qu'elle permet des comparaisons utiles. En Normandie et en Provence, le rythme du développement commercial, depuis le dernier quart du X^e siècle est exactement le même. Mais l'intensité en est très différente. L'essor de Marseille est beaucoup plus limité que celui des ports normands, ouverts sur l'Atlantique et dont l'arrière-pays s'étend profondément, jusqu'à Genève et à Lyon.

Enfin, monsieur Mollat a mené son étude d'une manière à la fois plus large et plus profonde, cherchant à découvrir, à travers l'observation du milieu normand, les tendances générales de l'économie occidentale et se souciant des répercussions de l'activité marchande sur le milieu social et la tonalité même de la civilisation. Il a posé le problème des prix, des monnaies, du crédit et son livre contient les développements dont nous regrettons l'absence dans le tome II de l'*Histoire du commerce de Marseille* ; il renferme également un précieux chapitre, intitulé « l'argent et l'esprit », où l'on voit dans quelle mesure leur vocation commerciale a influencé la mentalité et les mœurs des négociants de Normandie. Par là, cet ouvrage incitera les historiens du commerce marseillais à prolonger sur certains points leurs remarquables recherches.

Georges DUBY.

De Font Réaulx (Jacques). Cartulaire de l'Évêché de Saint-Paul-Trois-Châteaux, avec une notice sur le Tricastin au XIII^e siècle. Valence, Archives Départementales 1950, In-8°, 272 pages.

En donnant à ce travail le n° II de la collection de cartulaires dauphinois, commencée en 1869 par le Chanoine Ulysse Chevalier, l'auteur entend continuer la tradition érudite instaurée par l'illustre Romainais.

Disons dès l'abord que son ouvrage en est tout à fait digne et qu'il sera nécessaire à tous ceux qui étudieront le Dauphiné méridional. Le cartulaire n'est pas intégralement publié, mais de bonnes analyses, avec des citations plus ou moins longues, suivant l'importance de l'acte, les noms des témoins, en font le complément indispensable des volumes de la *Gallia christiana novissima* consacrés à

St Paul et à Arles, par le chanoine Albanès et du *Regeste Dauphinois*. Table chronologique, table des noms renseignements. Le mot de notice est trop modeste pour qualifier l'étude précise sur le Tricastin au XIII^e siècle qui suit le cartulaire. La diplomatique, la géographie historique, l'histoire des localités trouvent là d'importantes contributions. Les notes donnent une idée de la vaste bibliographie du sujet. L'histoire provençale, autant que celle du Dauphiné, s'enrichira de cet apport. Suffragant d'Arles, limitrophe du Rhône, l'évêché de St-Paul suit plus d'une fois les vicissitudes que subissent les terres du St-Empire et spécialement celles de l'ancien marquisat de Provence. Nous avons été particulièrement intéressés par les pages 107 à 110 (limites), 120 à 128 (abbayes, dont Aiguebelle), 133 à 138 (origine de la seigneurie épiscopale), 148 à 151 (croisade albigeoise), 155 à 162 (droits de l'évêque). La géographie humaine, autant que la vie des institutions, gagneront à être appuyées sur les pages 168 à 210. La vue d'ensemble des pages 211 à 216 est significative, ainsi que ce qui concerne la vie économique et sociale. Un seul acte en langue romane est signalé (page 121).

L'intervention des archevêques d'Arles, le voisinage de Mondragon, leur fief particulier, fait un lien entre cet important cartulaire, le fonds III G des archives des Bouches-du-Rhône (archevêché d'Arles) et le fonds de St-Césaire d'Arles. Des hauteurs du Tricastin on voit s'enfuir, vers Arles et la mer marseillaise, le Rhône aujourd'hui dompté en d'importants ouvrages modernes. Dauphiné ? assurément ; mais apports provençaux ? non moins certains. Ils étaient déjà visibles dans les curieuses églises romanes du Tricastin. La récente publication de M. de Font Réaulx contribue à les saisir ailleurs dans un texte essentiel, fortement commenté dont il paraît bien avoir tiré toutes les ressources. Ainsi s'éclaire la difficile histoire d'un de ces pays aux limites indécises, tout ensoleillé, revendiqué par le Dauphiné, puissante seigneurie alpine, mais qui, tournant le dos à l'Isère et à la Drôme, ne s'arracha que lentement aux emprises méridionales du Comtat et de la Provence.

A. VILLARD.

Jeancard (Robert). Les seigneuries d'outre-Siagne de la reine Jeanne à François I^{er}. Robaudy, Cannes, 1952, in-8°, 294 p.

La région étudiée par M. R. Jeancard, sous le nom d'outre-Siagne, correspond à l'actuel arrondissement de Grasse et plus précisément à la frange côtière qui s'étend entre la Siagne à l'Ouest, le Var à l'Est et les Préalpes au Nord. Ce pays qui forme une unité géographique incontestable a un passé tout à fait digne d'intérêt. Au cours des deux derniers siècles du Moyen-Age, cette région, marche orientale de la Provence, depuis l'annexion des vigueries de Nice et de Puget-Théniers aux terres de la Maison de Savoie, à la fin du XIV^e siècle, est la seule partie de la grande baillie d'outre-Siagne, confiée par le comte Raymond Bérenger V, à son fidèle Romée de Villeneuve, qui soit restée provençale ; elle peut alors légitimement prétendre seule au vocable d'outre-Siagne, bien que les contemporains aient employé de préférence pour la désigner les noms des deux vigueries qui se partageaient son territoire : Grasse et Saint-Paul. Cette bande littorale, de 30 km. de long sur 15 de large, avait une importance stratégique et économique considérable. Au Moyen-Age elle comptait deux évêchés : Vence et Antibes, une puissante et riche abbaye : Lérins et ses nombreux prieurés, une grande ville commerçante : Grasse (qui, au début du XIV^e siècle, avait autant de feux qu'Aix) et deux grandes maisons féodales : les Grasse et les Villeneuve.

M. Jeancard a fort bien retracé la courbe d'évolution de ce pays de la mort du roi Robert à l'avènement de François I^{er}. Dans la deuxième moitié du XIV^e siècle, la peste noire, les razzias des

bandes armées et la guerre de l'Union d'Aix ont pour conséquence un appauvrissement général et la disparition de plusieurs communautés ; le redressement commence dans la première moitié du siècle suivant, prend une réelle ampleur à la suite du repeuplement des villages détruits par des colonies d'émigrés de la Riviera génoise (entre 1460 et 1520). L'auteur insiste avec raison sur cette immigration, l'assimilation rapide des nouveaux arrivants (le patois local, proche du génois, se conserve cependant longtemps), leur forte natalité et le relèvement économique qui s'ensuit (à noter tout particulièrement la culture du riz à Auribeau, les poteries de Biot et de Vallauris, les relations commerciales avec la Ligurie par Antibes et Cannes). Dans un dernier chapitre, l'auteur étudie en détail la reconstruction matérielle des villages (situation, tracé, remparts, habitat, etc...) ; la plupart de ces localités se sont reconstruites sans ordre ; trois seulement ((Valbonne, Vallauris et Monans-Sartoux) ont été organisées suivant un plan régulier.

Félicitons également l'auteur de nous avoir donné en appendice des informations précises sur certaines questions : l'état du cheptel d'après l'affouagement de 1471, ses impressions sur la population (il se méfie avec raison de l'affouagement qui, à cette époque, a perdu toute valeur démographique), une liste des poissons et des engins de pêche avec leurs noms en patois local, des pièces justificatives en provençal (dont trois sur huit sont des documents inédits) et un précieux index analytique. Par contre son étude sur la peste noire dans le monde est plus discutable ; outre que cette information très générale n'est pas à sa place dans ce livre, il faut bien dire que les chiffres cités semblent vraiment très exagérés. Je tiens à signaler également la typographie et la présentation soignée de l'ouvrage, la carte très suggestive des seigneuries, et les dessins à la plume qui illustrent fort bien le texte.

M. Robert Jeancard, dont la famille est d'Outre-Siagne depuis plusieurs siècles, a réussi à nous présenter un tableau vivant et nuancé de son pays à la fin du Moyen-Age. La plupart des documents qu'il a utilisés étaient déjà connus, mais dispersés dans plusieurs monographies d'inégale valeur ; et, tout en regrettant qu'il n'ait pas vérifié et complété les renseignements puisés dans ces ouvrages par une information plus complète dans les archives administratives et notariales, nous le félicitons de cette synthèse qui, agréable à lire pour tous, sera bien accueillie par les historiens provençaux.

Edouard BARATIER.

LE TROISIÈME CONGRÈS DE LA FÉDÉRATION HISTORIQUE DE PROVENCE

Ainsi qu'il a été décidé au Congrès d'Avignon, en mai 1952 (1), le prochain Congrès de la Fédération se tiendra en 1953, à Nice.

La date retenue est celle des 30-31 mai. D'accord avec l'*Academia Nissarda*, qui veut bien se charger de l'organisation matérielle de ce Congrès, le projet suivant a été élaboré :

Samedi, à 9 h. 30 : Assemblée générale de la Fédération (rapports moral et financier, renouvellement du Bureau). Première séance de travail.

A 15 h. : Deuxième séance de travail.

(1) Le compte-rendu de ce Congrès, qui a obtenu le plus vif succès, paraîtra dans le fascicule spécial de Provence Historique, consacré aux travaux de l'Académie de Vaucluse, actuellement sous presse.

A 16 h. 30 : Séance publique (avec un ou deux exposés d'histoire de la région niçoise).

A 18 h. : Réception de la municipalité et visite du Musée Maséna.

Dimanche, toute la journée : Excursion à Tende et La Brigue.

Une circulaire indiquera en temps voulu les dernières dispositions prises et donnera toutes précisions. Mais il convient que soient signalés sans délais au Bureau les sujets de communications que les membres de la Fédération et des Sociétés affiliées désirent présenter aux séances de travail : prière d'écrire avant le 1er février au Président de la Fédération, M. Palanque, professeur à la Faculté des Lettres, Aix-en-Provence.

