

## CHRONIQUE

### *Soutenance de thèse de Gilbert Buti :*

Le 22 janvier 2000, dans le magnifique bâtiment de la Vieille Charité à Marseille, à l'École Pratique des Hautes Études en Sciences Sociales, M. Gilbert Buti soutenait sa thèse de doctorat d'histoire intitulée « Activités maritimes et gens de mer à Saint-Tropez (milieu XVII<sup>e</sup> - début XIX<sup>e</sup> siècle) Contribution à l'étude des économies maritimes ». Le jury présidé par M. Gérard Chastagnaret, professeur à l'Université de Provence (Aix-Marseille 1), était composé de MM. André Zysberg, directeur de la thèse (Université de Caen), Alain Cabantous (Université Paris 1), Jean Boutier (EHESS), François-Xavier Emmanuelli (Université Montpellier 3), et Régis Bertrand (Université Aix-Marseille 1).

A 14 heures, le président donne la parole à M. Gilbert Buti qui présente son travail. Il rend tout d'abord hommage aux historiens qui l'ont précédé dans l'étude du commerce maritime provençal : Paul Masson, Gaston Rambert et Charles Carrière. Si ce dernier s'est intéressé au grand port marseillais, les travaux sur les ports moins importants sont rares, et Saint-Tropez offrait l'avantage d'une documentation très riche au XVIII<sup>e</sup> siècle : service des classes, registres matricules des bâtiments, des hommes, des armements, papiers de l'amirauté et fonds notariaux. Cette documentation a permis un traitement croisant approche quantitative, avec fichiers informatiques, et analyse qualitative. Saint-Tropez connaît un véritable essor au XVIII<sup>e</sup> siècle, sa population passant de 2 000 à 3 600 habitants. C'est le port qui en est le moteur, puisque les deux tiers des hommes sont des gens de mer. La pêche reste une activité limitée, et non sans conflits entre pêche côtière et propriétaires ou fermiers des madragues. La principale activité du port concerne le commerce : le cabotage vers Marseille, le Languedoc ou la Riviera génoise pour le transport des céréales, du bois, du vin, représente la grande majorité des mouvements de navires dans le port. Mais

l'armement vers le Levant en droiture et en « caravane » constitue un élément essentiel de la navigation tropézienne au XVIII<sup>e</sup> siècle. C'est là que se situe l'impulsion majeure du siècle, qui retombe avec les guerres de la Révolution et de l'Empire. On peut ainsi dénombrer plus de 1 200 armements, dont 900 pour le Levant en caravane. Les matelots sont payés à la part, et les équipages de retour ressemblent rarement à ceux du départ : les hommes quittent souvent le navire lors de trop longues escales au Levant, quand ils n'y périssent pas. Les bourgeois tropéziens s'intéressent généralement à plusieurs placements : construction, négoce, investissement dans la terre. Les plus actifs quittent la cité, pour d'autres villes et d'autres carrières : la magistrature à Aix, la navale à Toulon, ou le grand négoce à Marseille.

Le président donne ensuite la parole à M. André Zysberg, qui a dirigé la thèse. Celui-ci souligne d'emblée l'ampleur et la qualité du travail : une thèse de plus de 600 pages de texte complétées par des annexes fournies (illustrations, graphiques, tableaux, index), dans une présentation très soignée, dont la lecture s'avère passionnante, dans une langue qui ne jargonne pas, et avec un véritable bonheur d'expression. Il souligne la diversité des fonds d'archives qui ont été passés au crible : archives publiques bien sûr, avec la richesse des registres de l'inscription maritime disponibles pour la quasi totalité du XVIII<sup>e</sup> siècle, mais aussi archives privées comme ce journal de navigation de 1754, ou ce carnet de pêcheur du début du XVIII<sup>e</sup>. Ces archives sont exploitées avec méthode et rigueur et permettent de dégager le tableau d'une petite ville totalement dominée par les activités maritimes, même si les gens de mer ne forment pas un bloc homogène, dominé par le groupe des capitaines qui jouent aussi le rôle d'armateurs. L'étude de la conjoncture, de la flotte et des trafics donne lieu aux meilleurs chapitres, avec la mise en valeur de l'importance du cabotage, qui se transforme parfois en « voyage à la cueillette ». Ce cabotage se fait sur la côte provençale ou ligurienne, mais aussi au Levant où les capitaines tropéziens suppléent à la faiblesse de la flotte ottomane. Ainsi M. Buti montre que Saint-Tropez n'est pas devenu un satellite de Marseille et que ce port secondaire jouait un rôle important dans l'économie maritime de l'Orient. Le sommet de l'activité se situe dans les années 1765-1776, mais le reflux décisif est amorcé avec les guerres révolutionnaires et la présence de la marine anglaise en Méditerranée. M. Zysberg conclut son intervention en parlant d'une très bonne thèse d'histoire économique et sociale, appelée à devenir un travail de référence dans son domaine.

Le président donne alors la parole à M. Alain Cabantous, qui souligne l'ampleur et la minutie du travail présenté. Cette recherche s'inscrit dans une problématique : y a-t-il un essor des ports secondaires en Provence au XVIII<sup>e</sup> siècle ? Au terme de son enquête l'auteur apporte une réponse positive à cette question, le XVIII<sup>e</sup> siècle tropézien oscillant entre croissance et fragilité ; c'est le cabotage, à la fois proche et lointain, qui fournit l'essentiel de cette activité maritime. M. Cabantous souligne les grandes qualités du travail de M. Buti, surtout dans le domaine de l'histoire économique ; mais l'histoire sociale, de la démographie aux structures communautaires et familiales, n'est pas négligée. M. Cabantous souhaite cependant que l'auteur, dans des publications ultérieures, puisse développer certains aspects, comme ceux relevant de la culture et de la religion des gens de mer.

C'est alors au tour de M. Jean Boutier d'intervenir et de dire le plaisir intellectuel que lui a apporté la lecture de cette thèse, de facture classique et impeccable, qui est aussi un bon outil documentaire grâce à son jeu de cartes et à ses index. Il a particulièrement apprécié la méthode consistant en un croisement d'une approche quan-

titative solide, dont le cœur est constitué par le fichier des 1 200 bâtiments tropéziens entre la fin du XVII<sup>e</sup> et le début du XIX<sup>e</sup> siècle, et une investigation micro-historique d'une communauté littorale de moyenne importance modelée par l'économie maritime. Ce travail permet d'éclairer d'un jour nouveau la relation entre grand port et port secondaire, et M. Boutier propose des comparaisons avec l'Italie méridionale à la même époque, dans le royaume de Naples et des deux Siciles.

Après une courte pause, le président donne la parole au professeur François-Xavier Emmanuelli qui, à son tour, dit le plaisir qu'il a pris à lire cette thèse à l'écriture soignée et vivante et qui l'a ramené à sa rencontre, naguère, avec le maître de l'histoire maritime marseillaise, Charles Carrière, dont l'influence est perceptible dans la rigueur avec laquelle M. Buti traite du cabotage et de la caravane notamment. Mais M. Emmanuelli insiste sur les limites de l'essor tropézien, qui s'essouffle après la fin du règne de Louis XV, et il lui apparaît que l'attraction marseillaise reste prédominante, y compris sur les familles des hommes de mer qui ont commencé leur fortune à Saint-Tropez. Il aurait aimé que cet « impossible décollage » soit cerné de plus près, grâce aux archives de la série C à Draguignan ou aux fonds notariaux.

M. Régis Bertrand intervient ensuite en relevant à son tour l'ampleur et la qualité du travail de M. Buti. Il souligne la maîtrise méthodologique de l'auteur, mise au service d'une véritable problématique: comment Saint-Tropez, petite ville jetée à la mer, au terroir étroit et pauvre, a-t-elle pu prendre sa part dans l'essor maritime au XVIII<sup>e</sup> siècle, à proximité relative de Marseille? Tout le propos de M. Buti est centré sur l'étude du monde maritime, ce qui n'épuise pas l'étude de la sociabilité, de la religion et de la culture; mais c'est à juste titre que cette priorité a été choisie dans le cadre de la thèse. M. Bertrand en souhaite une publication rapide, en suggérant que l'auteur corrige quelques tics de plume et ajoute un glossaire des termes en provençal.

Selon la tradition des soutenances, il revient au président, M. Gérard Chastagnaret, de conclure en se félicitant d'être associé à la soutenance d'une thèse de grande qualité, qui devrait participer à la relance des recherches sur les économies maritimes en Méditerranée. Il souligne la qualité du traitement statistique effectué par M. Buti et revient sur les deux thèmes centraux de la thèse: le rapport de Saint-Tropez à la mer d'une part, que l'on suit mieux (question de source sans doute) à travers l'étude des élites maritimes, que du monde des simples matelots ou pêcheurs; la réflexion sur l'insertion de Saint-Tropez dans l'ensemble de l'économie méditerranéenne d'autre part, avec la question du rapport avec Marseille, mais aussi, au-delà des frontières terrestres, avec la Ligurie ou avec l'Orient ottoman.

A 17 heures 30, après s'être retiré pour délibérer, le jury accorde à l'unanimité à M. Gilbert Buti le titre de docteur (spécialité Histoire et Civilisation), accompagné de la mention très honorable avec félicitations.

Bernard COUSIN