

LE « CHEMIN DE LA MER » OU LE PETIT CABOTAGE EN PROVENCE (XVII^e-XVIII^e SIÈCLES)

En 1798, Jean Baptiste Castel, maître-maçon de Saint-Tropez, décide d'aller, avec son épouse, « prendre les eaux minérales à Digne ». Pour cela, il utilise dans un premier temps les services d'un des nombreux caboteurs qui se trouvent à ce moment-là dans le port pour gagner Saint-Raphaël, Cannes puis Antibes. De là, par voie de terre, il atteint Digne pour un séjour de dix-sept jours consacré « à boire les eaux et à prendre bains et étuves. »¹

Cet épisode, auquel nous n'accorderons pas une place extraordinaire, nous invite pourtant à nous interroger sur la place occupée par la circulation maritime de proximité en Provence à la fin de l'Ancien Régime. Le petit cabotage, qui n'a ni l'éclat, ni le prestige de la grande navigation, n'a guère retenu l'attention des chercheurs sur cette partie du littoral méditerranéen. Lorsque nous nous tournons vers les rives provençales au XVII^e et plus encore au XVIII^e siècle, nous sommes fascinés, non sans raison, par la formidable réussite de Marseille, place bancaire et port mondial. L'éblouissante croissance de cette place, lancée à la conquête des grands espaces océaniques, de la fabuleuse mer du Sud à l'océan Indien², serait-elle aveuglante ? Ne contribue-t-elle pas à rejeter dans l'ombre l'animation des rivages familiers ? Les lointaines expéditions maritimes et la « navigation à la côte » appartiendraient-elles à des mondes totalement étrangers ?

1. Archives privées, fonds V. Mouret, Saint-Tropez. Livre d'heures de Jean-Baptiste Castel, maître-maçon à Saint-Tropez (1774-1808).

2. On se reportera notamment à Charles CARRIERE, *Négociants marseillais au XVIII^e s. Contribution à l'étude des économies maritimes*, 2 vol., Marseille, 1973, 1111 p.

Loin de refuser l'exceptionnelle dilatation de l'espace commercial marseillais, il nous semble indispensable d'approcher au plus près la circulation maritime le long des littoraux provençaux. Certes, ce flot continu d'échanges ne donne ni les grandes orientations, ni les impulsions décisives à la conjoncture générale. Faut-il pour cela oublier que « comme du côté de la terre, c'est de quelques lieues seulement qu'arrivent, par mer, le grain, le vin, le sel, la viande salée, bref, toute la vie quotidienne³ » ? Voilà qui nous invite avec force à opérer un changement d'échelle pour atteindre la navigation à court rayon ou cabotage, pivot de la vie maritime locale.

Au vrai, cette recherche s'inscrit dans le cadre d'une vaste enquête menée avec des chercheurs « ponantais » afin d'établir les indispensables comparaisons (de l'Atlantique à la Baltique) et de dégager le rôle de cette circulation sur l'organisation des littoraux, sur les hinterlands ou arrière-pays de production et sur les aires de circulation⁴.

Avouons-le d'entrée de jeu : le moment retenu ici ne constitue en rien une rupture majeure dans l'activité examinée. Il s'agit d'un simple choix, d'un arrêt sur images, permettant de brosser à grands traits un tableau de la Provence « caboteuse », d'éclairer une pratique maritime méconnue après en avoir défini toutefois, dans un premier temps, les caractères majeurs.

LE « CHEMIN DE LA MER » OU « LES ROUTES HUMIDES »

Qu'est ce que le cabotage ?

En droit maritime l'actuelle définition du cabotage relève d'un « classement d'après la longueur des parcours⁵ ». De fait, on qualifie en général de cabotage toute forme de navigation commerciale qui n'est pas transocéanique. Ces définitions, façonnées à la fois par le droit international et par les transformations techniques, accordent une place centrale à la notion de distance. Elles se présentent comme l'aboutissement de réflexions amorcées au cours des XVII^e et XVIII^e siècles sans en laisser transparaître les divers tâtonnements.

Dans son *Dictionnaire*, Savary des Bruslons présente le cabotage comme « le commerce qui se fait de proche en proche et de port en port ». Pour Michel Darluc, qui a peut-être consulté l'ouvrage de Savary, « on

3. Fernand BRAUDEL et Ruggiero ROMANO, *Navires et marchandises à l'entrée du port de Livourne (1547-1611)*, Paris, 1951, p. 39.

4. Recherche conduite avec une équipe basée à l'université de Bretagne-Sud (Lorient) coordonnée par Gérard LE BOUEDEC. Pour l'étude précise d'un port provençal de cabotage nous nous permettons de renvoyer à notre thèse *Activités maritimes et gens de mer à Saint-Tropez (milieu XVII^e s.-début XIX^e s.)*. Contribution à l'étude des économies maritimes, ex. dactyl., EHESS, Paris, 2000, 903 p.

5. Georges RIPERT, *Droit maritime*, t. I, Paris, 1950, pp. 148-162.

entend par cabotage la navigation le long des côtes, de port en port, de cap en cap ». Par cette dernière précision Darluc ne rejoint-il pas nombre de textes des XVII^e et XVIII^e siècles qui parlent, de façon imagée, de *capotage* au lieu de cabotage pour évoquer la circulation maritime allant de cap en cap⁶? Par ailleurs, la « science du pilote qui consiste dans la connaissance du chemin que le vaisseau fait à la surface de la mer » ne se trouve-t-elle pas également qualifiée de *capotage* par les Encyclopédistes? Mais peut-on accepter la distinction établie par Darluc entre « le grand cabotage qui se fait en Levant et le petit cabotage pratiqué sur les côtes d'Afrique et en Espagne »?

Les *Mémoires sur le commerce rédigés en vue du Congrès de Soissons* (1728) désignent le petit cabotage comme « le transport de toutes sortes de denrées et marchandises dans les ports et côtes du royaume seulement »⁸. Le grand cabotage représente par là les seules relations du royaume avec l'étranger. Au cabotage national ou petit cabotage répondrait donc un cabotage international ou grand cabotage. Ainsi juridiquement défini le cabotage se trouve assimilé à une notion politique : les Provençaux allant à Dunkerque pratiqueraient du petit cabotage, mais se livreraient au grand cabotage en se rendant à Gênes...

Les ordonnances et règlements de 1673, 1681, 1689, 1725 et 1727 qui ont abordé auparavant cette question, ne distinguent pas clairement le long cours, le grand cabotage et le petit cabotage. Seule l'ordonnance du 10 octobre 1740 définit plus nettement, en termes géographiques, ces pratiques de navigation :

Article I : « seront réputés voyages au long cours ceux aux Indes, tant Indes orientales qu'occidentales, au Canada, Terre-Neuve, Groenland et isles d'Amérique méridionale et septentrionale, aux Acores, Canaries, Madère et en toutes les costes et pays situés sur l'océan au-delà des détroits de Gibraltar et du Sund, et ce conformément au règlement du 20 aoust 1673 ».

Article II : « Les voyages en Angleterre, Ecosse, Irlande, Hollande, Dannemarck, Hambourg et autres isles et terre au-deçà du Sund, en Espagne, Portugal ou autres isles et terre au-deçà du détroit de Gibraltar seront censés au grand cabotage, aux termes dudit règlement du 20 aoust 1673 » ?

Quant au petit cabotage, l'article III de l'ordonnance de 1740 reprend les deux premiers articles du règlement du 13 août 1726 à savoir :

« Les bastiments de Provence et Languedoc qui naviguent de cap en cap et de port en port le long des costes des dites provinces soit à la part et à prix fait, ou au salaire par voyage, seulement d'un port à un autre, seront réputés naviguer au petit cabotage de quelque grandeur que soient les dits bastiments et de quelque nombre que soient leurs équipages (article 1). Entend Sa

6. Augustin JAL, *Nouveau glossaire nautique*.

7. Michel DARLUC, *Histoire naturelle de la Provence*, Avignon, 1784, p. 278.

8. Cité par Charles CARRIERE, *Négociants marseillais... op. cit.*, p. 51.

9. Service Historique de la Marine, Toulon (désormais SHM Toulon), 4P 1. Recueil d'ordonnances, règlements et déclarations (1689-1782).

Majesté comprendre dans la dite navigation les ports de Nice, Villefranche et ceux de la principauté de Monaco, et les ports situés sur les costes du Roussillon jusqu'au cap de Creuz (article 2) »¹⁰.

Ces limites tracées ont le mérite de la clarté. Elles rejettent toutefois la proche et familière Rivière de Gênes dans les eaux du grand cabotage. Ainsi, en application de ce règlement, le 6 janvier 1736, les autorités de l'Amirauté verbalisent le Tropicain Jean Baptiste Olivier commandant le bateau *Saint Jean-Baptiste*, de 4 tonneaux, de retour de Gênes. En effet : « ce matelot hors de service a commandé pour naviguer au petit cabotage pendant quatre mois et a passé ses bornes ayant été à Gênes qui se trouve dans les mers du grand cabotage où la navigation n'est permise qu'à ceux qui ont été reçus capitaines ou patrons à l'Amirauté et aux classes¹¹ ».

La sanction infligée montre surtout l'étroite relation établie entre la qualification du commandant et l'espace maritime fréquenté. L'ordonnance de 1740 précisera d'ailleurs cette réglementation lors de la mise en place d'un examen de maîtrise pour le commandement des bâtiments « destinés seulement au petit cabotage, de port en port, le long des costes ».

Mais ce découpage « national » ne s'accorde guère avec les réalités marchandes. Les registres de la Santé maritime ne semblent-ils pas davantage tenir compte des mouvements commerciaux en plaçant une partie des côtes espagnoles (Catalogne, Baléares) et italiennes (Ligurie, Toscane) dans le petit cabotage ? Là se situe « l'espace vécu » par les petits caboteurs provençaux. Là se portera notre choix pour déterminer l'aire du petit cabotage. D'ailleurs, l'ordonnance du 12 février 1815 n'entérine-t-elle pas un tel état de fait lorsqu'elle étend, dans la Méditerranée, le petit cabotage « jusqu'à Naples et Malaga inclus, y compris la Corse, la Sardaigne et les îles Baléares¹² » ? Nulles transformations technologiques, nul bouleversement politique ne peuvent justifier pareil élargissement en symbiose avec les pratiques commerciales.

Aussi, nous considérerons sous le terme générique de petit cabotage la fréquentation de l'espace géographique allant de la Catalogne à la Toscane, englobant les Baléares, la Corse et la Sardaigne. Dans cette navigation à court rayon nous ne manquerons pas cependant d'être attentif au micro-cabotage ou cabotage de proximité le long des seuls rivages provençaux, qualifié de « navigation à la côte » par les hommes des XVII^e et XVIII^e siècles.

Les termes de grand cabotage ou cabotage lointain désigneront alors les armements à destination de l'Italie méridionale, de la Sicile, de la Barbarie et du bassin oriental de la Méditerranée, ainsi que les sorties en direction du Ponant. Pour engager de telles opérations les caboteurs doivent obtenir des officiers de l'Amirauté une autorisation d'absence ou congé d'une durée de

10. *Idem*, 4P 2. Répertoire analytique des lois, ordonnances et règlements qui régissent le service des classes (1827-1860).

11. Archives Départementales du Var (désormais ADVar) 11 B. Saint-Tropez (1777-1786). Dossiers et sous-série en cours de classement. Déposition datant du 6 janvier 1736.

12. SHM Toulon, 4P 2.

un à deux ans, contre quinze jours à six mois pour les expéditions au petit cabotage, les seules que nous prendrons ici en considération.

« *Le père nourricier des provinces méridionales* »

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

« Les petits ports de la côte, depuis Agde jusqu'à Gênes ont un commerce particulier », écrit-il à Versailles en 1775. « Ils font également leur demande pour le transport des blés, des huiles, des soies d'Italie pour les manufactures de Lyon et pour tous les objets de consommation et d'industrie. Ce commerce n'est pas le moins intéressant : c'est, pour ainsi dire, le père nourricier des provinces méridionales et même de l'intérieur, soit pour l'importation, soit pour l'exportation.¹³ »

« Père nourricier » : peut-on mieux qualifier cette discrète activité ?

Pour les communautés littorales gênées par un médiocre réseau routier, le « chemin de la mer » se révèle en effet vital à plus d'un titre. Il constitue le vecteur essentiel pour acheminer les denrées de première nécessité, à commencer par les céréales que le terroir ne peut pas toujours produire pour couvrir les besoins des populations locales. Ce mode de transport participe également, en sens inverse, à la diffusion des ressources du proche arrière-pays, voire des contrées maritimes voisines. Au reste, les caboteurs facilitent, ainsi qu'aperçu avec le couple Castel, le déplacement des hommes. Les matelots des cités riveraines se rendant à l'arsenal de Toulon, pour accomplir le service exigé sur les vaisseaux du Roi, prennent tout naturellement la voie maritime, ce qui permet d'ailleurs, selon les autorités militaires, d'assurer une meilleure surveillance de ces matelots réputés « libertins ». Débarqués à Marseille après une campagne sur les bâtiments de commerce, des marins regagnent leur domicile et le bureau du service des classes de leur quartier maritime en utilisant l'un des nombreux caboteurs présents dans le grand port provençal.

En 1790, lors du choix du chef-lieu du département du Var, plusieurs localités littorales rejettent Draguignan et se prononcent pour Toulon. Pour les habitants du golfe de Grimaud la raison, officielle, a le mérite de la clarté : « il est trop souvent impossible d'accéder à Draguignan par suite des inondations qui coupent à tout instant les routes et les chemins. Communes littorales nous avons comme chemin la mer. »

Ces quelques exemples, en rien isolés, rappellent, si besoin était, l'omniprésence de la circulation côtière dans la vie provençale. Pourtant, et ce n'est

13. Archives Nationales, B 3. 690, f° 92.

pas le moindre des paradoxes, le cabotage demeure une activité maritime difficile à atteindre. N'est-ce pas d'ailleurs, pour Michel Morineau, « l'activité maritime la plus insaisissable¹⁴ » ?

Documentation inégale et dispersée

Approcher ce « père nourricier » demeure, il est vrai, délicat. La nature même de l'activité de cabotage, surtout de proximité, implique bien souvent la dispersion et la fragmentation de la documentation, voire sa disparition ou sa destruction ou, tout simplement, son absence originelle en liaison avec la médiocrité de certaines affaires ou la modestie des acteurs en présence.

Au reste, le maniement des sources conservées nécessite autant de temps que de prudence. Ainsi, nous ne pouvons suivre l'affirmation selon laquelle : « les importants registres de la Santé maritime marseillaise (...) signalent l'entrée du moindre caboteur¹⁵. » En réalité seuls les caboteurs chargés de vin, d'huile et de blé figurent dans ces gros registres précieux pour plus d'une recherche, mais incomplets pour celle concernant le cabotage. En 1735, par exemple, 110 départs de caboteurs tropéziens ont eu Marseille pour destination ; or nous n'en relevons qu'un seul dans les déclarations enregistrées par les responsables de la Santé maritime. La destination déclarée n'a peut-être pas été respectée par tous les patrons, mais la déperdition ne saurait avoir une telle ampleur. Le cas n'est pas unique : 185 départs vers Marseille en 1776, et seulement 4 entrées selon la Santé. En 1787, quatre caboteurs tropéziens figurent également dans ces registres de Marseille alors que des « cahiers du petit cabotage » tenus par des autorités portuaires de cette ville, mais disponibles seulement à partir de 1786, en signalent 257¹⁶.

Il nous faut donc aller frapper à toutes les portes, caboter entre les diverses séries des différents dépôts d'archives pour reconstituer quelques trajectoires. Registres matricules des navires et du personnel, rôles d'équipage et rôles au désarmement rassemblés par les agents du service des classes ; congés, dépositions, droits relevant des bureaux des sièges d'Amirautés fréquentées par les caboteurs ; papiers de chambre consulaire ; archives judiciaires et actes notariés dévoilant nolis, patronage, règlements financiers et contentieux, fournissent leur lot d'informations, serrées ou clairsemées, au sujet de l'exercice du métier de caboteur et les espaces visités. Bref, « il faut

14. Michel MORINEAU, « Flottes de commerce et trafics français en Méditerranée au XVIII^e s. », *Revue XVII^e siècle*, 1970, n° 86-87, p. 150.

15. Gaston RAMBERT, « Toulon et l'exportation des vins provençaux par Marseille au XVIII^e siècle », *Provence historique*, 1962, fasc. 47, t. 12, p. 28.

16. Archives Départementales des Bouches-du-Rhône (désormais AD Bouches-du-Rhône), 200E 474-555 et 200E 606-607.

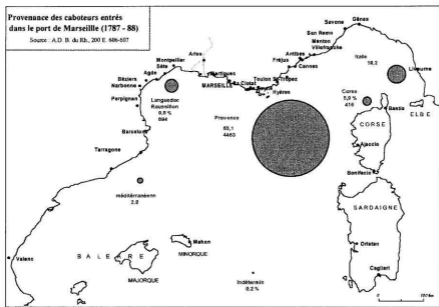
labourer les sources pour faire émerger le substrat socio-économique de cette activité majeure ou auxiliaire¹⁷ ».

LA PROVENCE CABOTEUSE

Ports et sites de petit cabotage

Marseille constitue un excellent observatoire pour saisir l'importance du cabotage. En moyenne, au XVIII^e siècle, ce sont dix à douze petits caboteurs qui entrent quotidiennement dans le port. En affectant ces embarcations d'une portée de 12 à 20 tonneaux, un tel trafic représente un ensemble de 45 à 80 000 tonneaux qui atteignent annuellement Marseille. Cette capacité de transport (en rien des ports effectifs de produits, moins encore des valeurs) apparaît bien supérieure à celle des entrées des navires marseillais en provenance du Levant et de la Barbarie à la fin de l'Ancien Régime, mais réalisée là avec douze fois moins de navires¹⁸.

Doc. 1 : Provenance des caboteurs entrés dans le port de Marseille (1787-1788)



Source : AD Bouches-du-Rhône, 200E

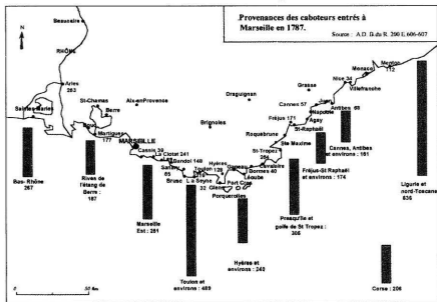
17. Gérard LE BOUEDEC, « Le cabotage sur la façade atlantique au XVIII^e siècle », in *La circulation des marchandises dans la France d'Ancien Régime*, Comité pour l'Histoire Economique et Financière de la France, Paris, 1998, p. 69.

18. Charles CARRIERE, *op. cit.*, p. 1044.

Toutefois, à l'image des ports d'envergure internationale, comme Bordeaux ou Nantes, Marseille, port de réception, n'apparaît pas comme un centre d'armement de petit cabotage et opte pour un cabotage de plus grand rayon d'action. Une large partie du petit cabotage relève en réalité d'un « commerce passif » organisé par des patrons ou petits armateurs voisins¹⁹. La géographie des ports de chargement montre la place prépondérante du littoral provençal prolongé par la Rivière de Gênes et les côtes toscanes. A la fin du XVIII^e siècle, deux petits caboteurs sur trois viennent de ports situés entre le delta du Rhône et l'embouchure du Var.

Sur la frange maritime provençale, d'Arles à Antibes, plus de quarante localités participent à ce flux de court rayon (contre 90 en Bretagne au XVIII^e siècle). En fonction de l'importance des flottes (nombre et tonnage), des gens de mer, des ressources et des besoins, sept ports d'armement au cabotage offrent un réel dynamisme : Arles, Saint-Tropez, La Ciotat, Toulon, Martigues, Cannes et Antibes. Autour de ces pôles un ensemble de cités portuaires présentent une activité moindre et surtout plus irrégulière : Saint-Chamas, Berre, Cassis, Bandol, Saint-Nazaire-Beau-Port (Sanary), La Seyne, Bormes/Le Lavandou, Fréjus/Saint-Raphaël. Enfin, animant un armement plus réduit et parfois sans véritables infrastructures portuaires, de simples mouillages s'éveillent le temps d'une saison, pour des expéditions souvent liées à une production particulière (Agay; la plage de Bertaud au fond du golfe de Grimaud; Léoube, près de Brégançon; Gapeau ou plage de Hyères...).

Doc. 2 : Provenance des caboteurs entrés dans le port de Marseille en 1787



19. Le terme d'armateur n'est cependant pas employé aux XVII^e et XVIII^e siècles.

L'intensité de la circulation résulte de plusieurs paramètres. Les espaces maritimes les moins fréquentés sont ceux où le risque de retour « sur lest » (vide) s'avère le plus élevé. L'indigence du réseau routier invite également à préférer la mer. Des producteurs de fruits de la région de Hyères réclament, en 1760, la réparation rapide d'un pont et d'une route afin d'accéder « au port de Giens. » Pour ces producteurs le transport terrestre présente de fortes contraintes : « la mer permet la facilité et l'économie du transport, tandis que le transport par charrette réunit contre nous et les dépenses énormes et le risque du froid auquel les oranges sont exposées en route. » En 1835, transporter des oranges de Hyères à Marseille demandait encore deux jours en charrette, en couchant à Signes, contre une demi-journée par les « routes humides ». Les prix du transport (fret/nolis) semblent souvent décisifs, mais des études approfondies et globales manquent pour suivre l'évolution des coûts du transport maritime et établir les nécessaires comparaisons avec le transport terrestre (dix à vingt fois plus élevé que la voie maritime?). Une augmentation semble se percevoir après la guerre de Sept Ans, mais il conviendrait de considérer l'évolution des nombreuses composantes qui interviennent dans la détermination du coût du fret. Y a-t-il un marché général ou des marchés particuliers de fret? Signalons simplement, à titre d'exemple qui ne saurait prétendre avoir valeur de généralité, que le prix du voyage aller « Saint-Tropez/Digne » avec portion de cabotage payé par le maître-maçon Castel est 39 % moins élevé que le retour où seule la voie terrestre a été empruntée par le couple de voyageurs.

L'avantage financier mis en avant par les usagers doit cependant être corrigé en cas de longueurs dans les chargements occasionnant des frais supplémentaires (*surestaries*), en cas de conflits, sans omettre la part des diverses « fortunes de mer ». Les corsaires et les pirates (« Flessingois », Espagnols, Liguriens, Napolitains, Anglais et Barbaresques...) ne négligent pas la prise de petites unités caboteuses : pour gêner l'adversaire, pour s'emparer de provisions, pour rançonner. Par ailleurs, 70 à 80 % des avaries et des naufrages se placent près des littoraux, soit dans les eaux fréquentées en majorité par les caboteurs.

Cargaisons des petits caboteurs

Dans cette navigation à la côte, outre quelques produits de redistribution puisés dans les entrepôts marseillais (toiles, sucres, grains, sparteries...), nous rencontrons essentiellement des marchandises venant du proche arrière-pays, et particulièrement des produits pondéreux.

L'agriculture provençale alimente nombre de circuits de proximité, fournit le marché marseillais pour sa propre consommation mais également pour l'exportation de certaines denrées. Ainsi le blé est acheminé par Arles, et, à un niveau inférieur mais régulier, par Toulon et Fréjus, alors que des

farines arrivent des moulins de Saint-Chamas. Commerce intermittent par excellence, la circulation des grains alimente également un circuit inverse en dirigeant, certaines années vers Arles le blé que réclame l'intérieur du royaume (1698, 1726, 1740, 1789). Le vin occupe une place de choix dans les bâtiments provenant des petits ports situés entre Marseille et Toulon. Ce vin, dit aussi « vin de Côte », soit de Cassis, La Ciotat, Bandol, Saint-Nazaire et Toulon apparaît également, de temps à autre, complété par des chargements d'eaux-de-vie et de sarments de vigne. Il est vrai, ainsi que le constate le préfet du Var, Fauchet, au début du XIX^e siècle, que : « à mesure que la distance à la mer augmente, le prix du transport réduit celui du vin²⁰ ».

Après le blé et le vin, ces proches échanges ne pouvaient ignorer l'olivier. « Bien qu'en Provence la culture de l'olivier s'étende fort avant dans l'intérieur, l'huile d'olive est surtout un produit de la bande côtière²¹ ». Aussi, la Provence maritime, prolongée par le Comté de Nice et la Rivière de Gênes, contribue régulièrement à l'approvisionnement des marchés marseillais et toulonnais. C'est le fret classique des petits bâtiments venant de Martigues, La Ciotat, Fréjus, Cannes. Néanmoins, ces arrivages pèsent peu en regard des apports extérieurs : Levant et Italie alimentent les « flottes de l'huile » qui gagnent Marseille, « marché international de l'huile d'olive²² ».

D'autres productions agricoles sont distribuées régulièrement à partir de quelques centres plus spécialisés : les fourrages de la Crau transitent par Arles, les légumes frais mais surtout secs (haricots, fèves, pois) et les fruits frais (oranges, limons, raisins) et secs (figues, prunes, noisettes, panses), quittent, en partie par mer, les campagnes de Hyères et de Cannes; mais c'est en provenance de La Ciotat et Martigues que se rencontre essentiellement le « marc d'olive » ou « grignon », destiné aux savonneries marseillaises.

Les produits de la mer entrent également dans ces courants d'échanges : du poisson frais, où domine le thon, se trouve, à la fin du printemps et au cœur de l'été, dans les embarcations en provenance de La Ciotat et de Saint-Tropez, alors que le sel est proposé par les bâtiments venant des salins de Hyères.

Ces modestes cargaisons accordent une part à la production industrielle locale : poudre à canon de Saint-Chamas, verreries et bouteilles d'Arles et de La Ciotat, poteries, jarres, carrelage mais aussi parfumerie de Cannes/Grasse et Vallauriy. Les matériaux de construction, produits pondéreux adaptés par excellence à ce mode de transport, figurent parmi les envois des ports proches de Marseille : chaux de Bandol, plâtre et pierres de Cassis, de La Ciotat, de Nice et plus encore d'Arles, qui offre incontestablement la palette la plus variée de marchandises.

20. Joseph FAUCHET, *Statistique générale de la France. Département du Var*, Paris, an X, p. 217.

21. Gaston RAMBERT, *Histoire du commerce de Marseille. L'Europe, les États-Unis*, t. VII, Paris, 1966, p. 417.

22. Patrick BOULANGER, *Marseille, marché international de l'huile d'olive. Un produit et des hommes (1725-1825)*, Marseille, 1996.

Mais c'est la forêt qui contribue assurément aux plus volumineuses et fréquentes cargaisons : bois de construction ou « bois à bâtir », planches et bois de chauffage ou « bois à brûler ». Nous en trouvons en provenance de tous les lieux rencontrés sur le littoral provençal. Les allèges d'Arles acheminent le bois arraché à de plus ou moins lointaines forêts (Dauphiné, Bourgogne, Alpes, Franche-Comté, Alsace et lisières de Champagne) puis flotté sur le Rhône, pour répondre, par exemple, aux demandes des constructions navales ou à la fabrique des futailles²³. A l'est de Marseille, tous les ports, de Cassis à Antibes sans exception, expédient les bois et autres ressources forestières des massifs côtiers. Dans une forêt provençale aux essences variées, les chênes (blanc et vert, avec bois « courbants » recherchés par la construction navale) et les pins servent de base à cette exploitation. Le bois des massifs des Maures et de l'Estérel est évacué par une série de petits ports d'où se détachent Saint-Tropez, Fréjus, Antibes et, comme au XVII^e siècle déjà, Cavalaire et Bormes/Le Lavandou pour le bois brut et de chauffage. La forêt participe également à la composition de certaines cargaisons avec le liège, fréquent dans les bateaux et les tartanes de Saint-Tropez, avec les « rusques » ou écorces de chêne-vert, riches en tanin nécessaire au traitement des peaux, et surtout avec les châtaignes. Gapeau, à l'est de Hyères, et plus encore Léoube, près de Brégançon, simples plages mal comodes, sortent brutalement du silence au début de l'automne par des expéditions répétées de châtaignes, ramassées dans la forêt de Collobrières (36 bateaux chargés de châtaignes venant de Léoube arrivent à Marseille entre le 18 octobre et le 6 décembre 1787, alors que ce mouillage est inexistant, dans les envois, le reste de l'année).

Les embarcations en provenance du littoral niçois et de la Rivière de Gênes présentent une même variété de productions reflétant les ressources locales : agrumes de Menton, Rapallo, Bordighiera, San Remo, marbre de Lapria et Massa di Carrare, et, plus que tout, huile d'olive des multiples ports de Ligurie.

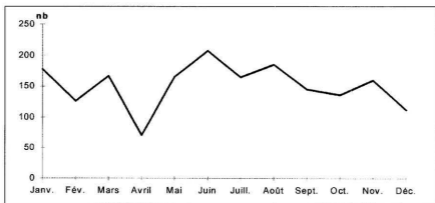
Rythmes saisonniers du petit cabotage

En dehors d'années exceptionnelles où les caboteurs augmentent soudainement leurs cadences (fort acheminement de blé en 1764) ou, au contraire, limitent leurs sorties (risques de capture en temps de guerre, après avril 1793), le petit cabotage présente-t-il un rythme saisonnier ? Si le printemps et l'automne constituent au Ponant les périodes de pointe, alors que l'hiver et plus encore l'été apparaissent comme des moments creux, un tel calendrier ne saurait être appliqué aux rives provençales.

23. Gilbert BUTI, « Un arsenal méditerranéen et ses aspects forestiers : Toulon (XVIII^e siècle) », dans Andrée CORVOL (dir.), *Forêt et Marine*, Paris, 1999, pp. 487-504.

En effet, pour les seules années 1787-1793, les entrées dans le port de Marseille sont plus fréquentes de la fin du printemps au cœur de l'automne, avec un maximum enregistré en été. Par ailleurs, malgré un réel fléchissement observé en hiver, cette saison n'est pas morte, même si la fin de l'hiver et le début du printemps (mars-avril) marquent en général un léger retrait (effets des crues du Rhône gênant le puissant trafic arlésien, mauvaise mer et force des vents).

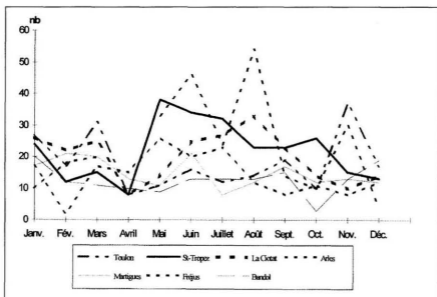
Doc. 3 : Entrées des caboteurs provençaux dans le port de Marseille en 1787



Source : AD Bouches-du-Rhône, 200E 550-554 et 606-607

Mais ce mouvement général résulte, par définition, de la superposition d'une série de trafics aux rythmes particuliers, bien souvent déterminés par celui des récoltes (blé), de l'élaboration et de la commercialisation d'un produit (vin, huile), des dates d'abattage du bois, du ramassage du fourrage ou de la tenue de foires (Beaucaire); les productions « industrielles » se situant souvent en creux dans le calendrier agricole. Aussi, derrière ce mouvement d'ensemble, se dessinent de fortes fluctuations selon les provenances. A titre d'exemple suivons simplement quelques entrées de petits caboteurs provençaux en fonction des provenances déclarées.

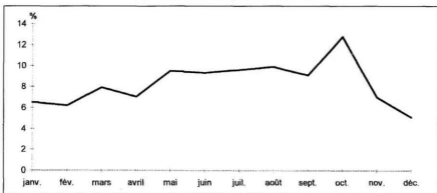
Doc. 4 : Principales provenances des caboteurs entrés dans le port de Marseille en 1787



Source : AD Bouches-du-Rhône, 200E 550-554 et 606-607

Pour un port d'armement au petit cabotage, comme Saint-Tropez, une lecture suivie des dates d'armements, d'entrées et de sorties, permet de nous placer à l'écoute de la respiration portuaire. Hormis quelques années troublées par les effets des guerres, accélérant ou paralysant les échanges, la vie du port obéit à un calendrier original.

Doc. 5 : Rythme mensuel des entrées et des sorties de petits caboteurs du port de Saint-Tropez (1714-1791)



Source : AD Var, 7B

Aux entrées comme aux sorties les fluctuations mensuelles font apparaître un semestre de trafic soutenu, de mai à octobre, avec deux temps plus marqués, à savoir d'une part la fin du printemps et, d'autre part, après un plateau estival, le début de l'automne, avec octobre comme mois de la plus intense activité portuaire. L'effervescence de ce mois est d'autant plus grande que le trimestre suivant, de novembre à janvier, connaît un profond recul.

Les contraintes pesant sur l'abattage et le tirage des bois du massif des Maures, ainsi que les demandes des principaux foyers de consommation (Marseille et Toulon), expliquent les nombreuses sorties de bâtiments chargés de bois de la fin du printemps au cœur de l'automne. La forêt façonne également ce calendrier en contribuant, avec le ramassage du liège mais surtout des châtaignes, à la poussée des sorties observée tout au long du siècle en octobre. Enfin, avec les départs de bateaux chargés de châtaignes, les sorties de petits caboteurs munis de leurs futailles pleines de vin renforcent la pointe signalée dans le calendrier du cabotage. L'essentiel des vins commercialisés étant des vins de l'année, les expéditions démarrent fin septembre et surtout en octobre avec les ventes de vins primeurs. La terre ne dicte-t-elle pas de la sorte son rythme aux usagers de « la navigation à la côte » ?

NAVIRES, ROUTES ET HOMMES DU PETIT CABOTAGE

Flotte du petit cabotage

La flotte du petit cabotage, ainsi que nous pouvons le percevoir sur d'autres littoraux, n'est ni homogène, ni particulière aux XVII^e et XVIII^e siècles²⁴. Quatre types de bâtiments dominent cette activité maritime : les bateaux (8 à 15 tx, un mât, voile latine, 3 à 5 hommes à bord), les bisques ou « bateaux couverts » (pontés ou demi-pontés, 15 à 25 tx, un ou deux mâts, gréement latin, 4 à 7 hommes), les tartanes (pontées, 20 à 60 tx, deux mâts, gréement latin, 7 à 10 hommes) et enfin, fréquentes entre Arles et Toulon, les allèges, adaptées à la circulation fluvio-maritime et au transport du bois et des céréales. Globalement ces moyennes masquent une progression du tonnage au fil des XVII^e et XVIII^e siècles, période au cours de laquelle des bâtiments de plus grande portée, avec gréement latin ou aurique, pratiquent également la navigation à court rayon : barque, pinque, brigantin. Il s'agit alors bien souvent dans ces cas d'une activité momentanée, d'un début de voyage (prise de fret) ou d'une « queue » d'expédition plus lointaine (retour d'Italie méridionale avec redistribution).

24. Une pesée globale, en nombre et en tonnage, de la flotte provençale de cabotage est en cours de réalisation à partir des données rassemblées par les responsables du service des classes de la Marine et les Amiraautés.

Ces bâtiments, en large partie construits dans les ports d'armement, comme Martigues, La Ciotat, La Seyne et Saint-Tropez, mais aussi achetés d'occasion en provenance de chantiers extérieurs à la Provence, appartiennent en général à plusieurs propriétaires. En effet, comme pour les bâtiments destinés au commerce lointain, la propriété se trouve fractionnée en 24 parts ou quirats. Parmi les quirataires, le patron de l'embarcation occupe une place centrale (un quart à la moitié des parts) et apparaît bien souvent associé à des membres de sa proche famille, ou à des représentants des armateurs.

Routes et technique du petit cabotage

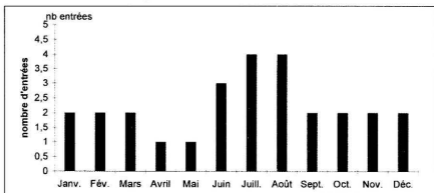
L'armement s'accompagne d'une série de formalités administratives engagées auprès des bureaux des Amirautés (passeport, caution, congé...) et du service des classes pour les gens de mer embarqués (rôles d'équipage...). Les bâtiments n'ont pas une route obligatoirement tracée après avoir été nolisés et le mouvement réel de l'opération ne saurait coïncider avec le mouvement administratif déclaré aux autorités. Particulièrement délicate, la reconstitution des mouvements exige donc le croisement serré des diverses sources disponibles. Par ailleurs, il convient de distinguer les véritables étapes marchandes des simples relâches (avaries, vents contraires, poursuite par des pirates...); ces dernières peuvent représenter, dans les petits ports du littoral provençal, jusqu'à 30 à 40 % des entrées.

La reconstitution d'opérations au petit cabotage, nous permet de suivre des itinéraires et nous conduit à dégager une typologie dans l'exercice du métier de caboteur. Au vrai, cette navigation, en rien rigide par définition, s'apparente, à échelle réduite, soit à la navigation en droiture, soit au *tramping*.

On observe tout d'abord l'existence de véritables lignes régulières de cabotage, des navettes incessantes. Quelques patrons effectuent parfois une dizaine d'aller-retours, sinon davantage, au cours d'une seule année entre deux mêmes ports. Au cours de la seule année 1787, à peine 7 % des 794 patrons et maîtres caboteurs provençaux, qui sont entrés dans le port de Marseille, ont réalisé plus de 28 % des entrées en provenance des quatorze principaux ports voisins (516 entrées par 56 patrons pour 1820 entrées). La moyenne d'un peu plus de deux voyages annuels vers Marseille par patron ne rend guère compte d'une réalité bien plus complexe. Quelques patrons, la plupart du temps avec le même bâtiment et le même type de cargaison, se présentent à l'entrée du grand port plus souvent que cette moyenne générale ne le laisse supposer. C'est le cas de Jean Laurent Ganteau venu, en 1787, à dix-huit reprises de Bandol chargé de vin, ou de Gaspard Gleyze entré dix-sept fois venant de Cassis avec du vin, suivi à douze reprises, avec le même produit, par son parent Joseph Gleyze. Lazare Chichizola entre quinze fois en provenance de La Ciotat avec essentiellement de la verrerie, alors que André Laugier apporte à douze reprises des produits forestiers (bois, châ-

taignes, liège) de l'arrière-pays tropézien. Michel Jambon, se situe bien au-delà encore de ces exemples puisque venu vingt-sept fois de La Ciotat, à bord du même bateau *Saint-Jean-Baptiste*, chargé de plâtre et de chaux (une seule fois avec un complément d'huile d'olive).

Doc. 6 : Entrées du patron Michel Jambon dans le port de Marseille en provenance de La Ciotat (1787)



Source : AD Bouches-du-Rhône, 200E.606-607

En 1787, les soixante neuf bâtiments tropéziens qui effectuent les 216 voyages en direction de Marseille représentent l'équivalent d'un potentiel global cumulé de 9 245 tx soit la mobilisation d'une flotte de plus du double de la capacité de transport représentée par celle qui est attachée au port en ce temps-là. Les indicateurs traditionnels que constituent le nombre et le tonnage de la flotte attachée à un port devraient être, chaque fois que possible, accompagnés du *taux d'utilisation* afin de mesurer au plus juste la réalité de l'activité, particulièrement pour les petits ports d'armement au cabotage avec forte rotation des bâtiments.

Doc. 7 : Navettes de bâtiments tropéziens avec Marseille

années	bâtiments sur la ligne	voyages réalisés	moy. voyage par bâtiment	tonnage cumulé
1714	22	41	1,9	604 tx
1735	18	63	3,5	1010 tx
1756	20	52	2,6	1153 tx
1766	25	76	3,1	1288 tx
1776	26	129	4,9	8800 tx
1787	69	216	3,2	9245 tx

Sources : AD Var 7B9-15 et AD Bouches-du-Rhône 200 E 606

Sur une ligne régulière peuvent se greffer quelques transports programmés ou non. Selon les besoins de la place ou les occasions de fret, des voyages de brèves durées peuvent en effet s'intercaler et rompre un ensemble homogène : ici un embarquement de farine à Fréjus, là une livraison de bois à brûler à Marseille.

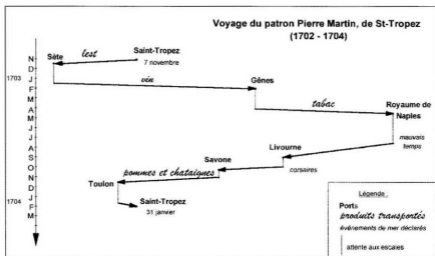
*Doc.8 : Mouvement du bateau St Joseph, 4 tx, 3 hommes d'équipage
du patron Jean Joseph Isouard de St-Tropez, en 1766*

Mouvement	Date	Provenance	Cargaison	Destination	Cargaison
sortie	11/2/1766			Antibes	lest
entrée	22/2/1766	Nice	plâtre gris		
sortie	26/2/1766			Antibes	lest
entrée	10/3/1766	Nice	plâtre gris		
sortie	12/3/1766			Antibes	lest
entrée	3/4/1766	Nice	plâtre gris		
sortie	18/4/1766			Toulon	blé (40 ch)
entrée	1/5/1766	Toulon	lest		
sortie	2/5/1766			Antibes	fumier (colombine)
entrée	14/5/1766	Nice	plâtre gris		
sortie	16/5/1766			Antibes	lest
entrée	31/5/1766	Nice	plâtre gris		
sortie	4/6/1766			Antibes	lest
entrée	12/6/1766	Nice	plâtre gris		
sortie	15/6/1766			Antibes	lest
entrée	24/6/1766	Nice	plâtre gris		
sortie	28/6/1766			Antibes	lest
entrée	6/7/1766	Nice	plâtre gris		
sortie	12/7/1766			Cagnes	lest
entrée	26/7/1766	Nice	plâtre gris		
sortie	28/7/1766			Fréjus	lest
entrée	29/7/1766	Fréjus	farine (40 ch)		
sortie	1/8/1766			Fréjus	lest
entrée	1/8/1766	Fréjus	farine (40 ch)		
sortie	8/8/1766			Antibes	lest
entrée	14/8/1766	Nice	plâtre gris		
sortie	18/8/1766			Antibes	lest
entrée	25/8/1766	Nice	briques		
sortie	26/8/1766			Toulon	lest
entrée	4/9/1766	Nice	plâtre gris		
sortie	14/9/1766			Antibes	lest
entrée	22/9/1766	Nice			
sortie	25/9/1766			Antibes	lest
entrée	8/10/1766	Nice	plâtre gris		
sortie	15/10/1766			Martigues	fruits (châtaignes)
entrée	24/10/1766	Marseille	lest		
sortie	25/10/1766			Martigues	fruits (châtaignes)
entrée	7/11/1766	Marseille	lest		
sortie	24/11/1766			Antibes	lest
entrée	4/12/1766	Nice	plâtre gris		
sortie	10/12/1766	Antibes	lest		
entrée	20/12/1766	Nice	plâtre gris		

Le suivi du déplacement des bâtiments tropéziens montre d'une manière générale les mêmes patrons impliqués dans ces navettes, dans un même espace géographique et pour un même type de produit. Jean Joseph Isouard ne refuse pas un voyage en direction de Toulon, de Marseille ou de Martigues, mais nous ne le rencontrons pas au-delà du Rhône. Tout au long de sa carrière son domaine maritime demeure centré sur la portion de littoral allant de Saint-Tropez à Nice. De 1714 à 1720, le patron Joseph Trullet effectue 74 sorties avec sa tartane *Saint François* de 40 tx : 68 fois pour se rendre à Marseille avec du bois à brûler; les quatre autres voyages ont eu Fréjus, La Seyne et Martigues pour destination avec semblable cargaison. Jamais nous ne le croisons à l'est de Saint-Raphaël²⁵. Les cas sont légion chez les petits caboteurs spécialisés dans ces relations de proximité.

À côté de ces navettes, avec de possibles écarts liés aux besoins de fret, nous apercevons de véritables circuits. Ainsi, les « vinaireiers » de Saint-Tropez gagnent Toulon ou les ports de Provence occidentale (Sanary, Bandol, Cassis) ou encore du Languedoc (Agde, Sète) pour charger du vin destiné à Nice-Villefranche, à Monaco, aux ports de la Rivière de Gênes et, plus épisodiquement, à la Corse et à Livourne. Faute de fret de retour le navire vinaire peut alors accepter certains contrats le conduisant à terminer la boucle commencée en pratiquant une forme de *tramping* l'éloignant de la base de départ et du circuit habituel. Ainsi en est-il du voyage de Pierre Martin en 1702-1704.

Doc. 9 : Voyage du patron Pierre Martin, de Saint-Tropez (1702-1704)



Source : AD Var 7B 15

25. SHM Toulon, 4P 158-159 et AD Var 7B9-7B15-7B16.

Le petit cabotage qui s'intègre parfois dans un ensemble plurimodal, apparaît comme un maillon d'un circuit plus vaste, comme un transport relais entre la route et le fleuve (Rhône) ou le canal (canal des Deux-Mers). Ainsi, des caboteurs chargent à Arles du bois qui a d'abord été acheminé par charrettes vers les berges du Rhône, avant de descendre le cours du fleuve assemblé en radeaux. S'inscrivant dans un espace de moindre ampleur, le petit cabotage occupe ce même segment de transport dans l'évacuation du bois du massif des Maures (chariot, flottage sur l'Argens, puis embarquement sur caboteurs).

Enfin, en dehors de ces lignes et de ces circuits où les rotations paraissent relativement régulières, sous la conduite des mêmes hommes, existe un cabotage « à tout faire », « hors circuit » en rien marginal. Ainsi, après avoir honoré un contrat, le patron poursuit sa route « allant à la cueillette ou à la quête²⁶ » de marchandises. Si le domaine fréquenté reste celui des rives de la Méditerranée nord-occidentale, des expéditions débordent cet espace et mêlent alors petit et grand cabotage, au risque de sanction pour le patron ayant franchi les limites définies par le législateur.

Dans nombre de trajectoires, la pratique du petit cabotage apparaît comme un prélude à des opérations vers de plus lointaines destinations. Après seize voyages effectués entre le Languedoc et Livourne, de 1714 à 1717, Charles Guirard se rend à Smyrne, à bord de sa tartane de 26 tx, à la fin de l'année 1717, revient en Provence et en Languedoc en 1718, pour reprendre, l'année suivante, le chemin de Smyrne, de Tunis et de Corfou²⁷. Le Languedoc a peut-être fourni matière à ces voyages lointains et ouvert indirectement la route du Levant à ce « caboteur à tout faire ». Le vin et les eaux-de-vie représentent en effet une grande partie des exportations vers le Levant depuis Sète²⁸. Le cas du patron Guirard n'est pas exceptionnel. La même année 1719, le capitaine Pierre Aubert, après divers voyages sur le littoral provençal, avec le pinque *L'Annonciade*, 36 tx, se rend à Agde avant de prendre le chemin d'Alexandrie²⁹. Difficile inscription dans des circuits établis, pénurie de fret, attrait et espoir d'opérations plus profitables ? Ces éléments, qui peuvent dicter de tels choix, ont le mérite de rappeler les deux visages du cabotage, à savoir à la fois transport et commerce.

En effet, une partie des petits caboteurs arment leurs bâtiments pour n'effectuer que du transport de marchandises. Le contrat passé devant notaire, selon diverses formules, avec l'affréteur local ou non, procure simplement le montant du nolis au patron, à partager avec les autres quirataires. Toutefois, des patrons ne se limitent à ce simple rôle de « charretiers des mers », ainsi que les qualifient certains responsables de la puissante Chambre

26. AD Var 12J 7.

27. SHM Toulon, 4P 158-159.

28. Alain DEGAGE, « L'Amirauté de Cette de 1691 à 1735. Le trafic portuaire. », *Études sur l'Hérault*, 1984, n°4, p.37.

29. SHM Toulon, 4P 159.

de commerce de Marseille. D'aucuns achètent, pour leur propre compte ou en association avec d'autres partenaires, diverses marchandises et utilisent tout ou partie de leurs bâtiments pour aller vendre ces produits sur les places voisines. La collecte des fonds par le patron montre toute une gamme de financement et notamment l'importance du prêt à la grosse aventure, cette « technique menue et archaïque de crédit commercial » auquel recourent ceux qui ne peuvent faire mieux, les faibles et les démunis³⁰.

D'autres patrons encore, propriétaires de vignes ou/et de pinèdes, se servent de leurs embarcations pour distribuer une partie de leurs productions personnelles. Des patrons-vignerons ou patrons-boscatiers activent quelquefois des réseaux fréquentés dans l'exercice de leur métier pour écouler leurs propres marchandises. Cependant, certains vont les proposer au gré des marchés, se glissant dans les eaux théoriquement interdites du grand cabotage pour se rendre à Monaco ou en Rivière de Gênes, si les prix laissent entrevoir un « profit raisonnable », quitte à incriminer un vent contraire de les avoir poussés au-delà de leur destination officielle. La diversité des situations, où se côtoient et se superposent transport et commerce, *coastal shipping* et *coastal trade* ainsi que les distinguent les Anglais, rend plus difficile encore l'appréciation des résultats. « Beaux profits » et « méchants bouillons », pour conserver la terminologie du temps, ont jalonné ces activités utilisant le chemin de la mer. Trop de paramètres nous échappent encore pour tenter de dresser un bilan financier de ces opérations : durées exactes des voyages, financement, partenaires, amortissement de l'outil de travail, frais divers...

Les hommes du petit cabotage

La pratique du petit cabotage est une affaire d'hommes ou plus précisément de familles, de nébuleuses familiales, et d'abord sur les bâtiments eux-mêmes.

Les rôles d'équipage conservés montrent la place centrale occupée par les membres d'une même parenté, particulièrement sur les unités les plus modestes. Sur le bateau *Saint Joseph* de 6 tx, Jean Joseph Clerian, patron et ses fils Joseph Valentin et Auguste, respectivement matelot et mousse composent l'ensemble des navigants³¹. Ce cas extrême d'entreprise familiale n'est pas unique. Parmi les quatre hommes à bord du bateau *La Vierge de Caderol*, 16 tx, allant à la côte, le patron Jean Charles Cauvin a près de lui ses fils Jean Baptiste, écrivain et Charles, novice³². La place de la famille directe paraît plus réduite, mais plus stable, sur des bâtiments de plus grande portée,

30. Charles CARRIERE, « Renouveau espagnol et prêt à la grosse aventure. Notes sur la place de Cadix dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. », *Revue d'Histoire moderne et contemporaine*, avril-juin 1970, t. XVII, p. 231.

31. SHM Toulon, 4P 182-1783.

32. SHM Toulon, 4P 169-1753.

au personnel de bord plus nombreux. Sur la tartane *l'Annonciade*, de 30 tx, le patron Jean Joseph Isouard compte parmi les cinq autres hommes d'équipage son neveu Louis, matelot, et son fils Jean-Baptiste, mousse³³. Des reconstitutions de familles feraient, sans nul doute, surgir beau-frère, gendre et autres apparentés (parmi le personnel), dans la mesure où les mariages tissent des liens complexes entre ces caboteurs. Jean-Louis Isouard, fils d'un patron au cabotage et de Marianne Clerian, d'une famille de caboteur, épouse Catherine Rose Benet, fille de Rose Lamary dont le père se livre au cabotage entre Languedoc et Rivière de Gênes. Jean-Joseph Isouard, cousin de Jean-Louis, fils d'Anne Rose Guirard se trouve également lié par ses deux parents au monde du petit cabotage. Une analyse plus large, dépassant le cadre de notre enquête, conduirait à prendre la mesure exacte de la part de ces réseaux familiaux dans cette branche d'activité.

Ces parentèles permettent, en combinant le principe de la mobilité avec celui de la succession, une gestion familiale du commandement des caboteurs. Félix Antoine Mistral et son frère Jean Charles se partagent le commandement de la tartane *Saint Antoine*, entre Sète et Gênes, avant que ce dernier ne prenne la direction de la tartane *Saint Pierre* pour de mêmes rotations³⁴. Sur le bateau la *Conception*, 16 tx, le patron François Guirard a embarqué cinq autres marins dont son frère Pierre Jacques et son fils François Ignace; ce dernier, subrécargue, après avoir pris provisoirement le commandement du bateau, à la suite du débarquement de son père malade, assure la poursuite des activités du bâtiment³⁵. En d'autres cas, la transmission semble préparée et plus « douce ». Après avoir transporté pendant plus de quinze ans du bois à brûler à Marseille avec sa tartane la *Fanny*, le patron François Salvy passe la main à son fils Pierre François, auparavant matelot à bord, pour poursuivre le même trafic³⁶.

Quelques familles, par le jeu croisé des mariages, contrôlent plusieurs bâtiments, ou parties de bâtiments, de la flotte de cabotage d'une cité, exploitant parfois une même ligne. Jean Charles, Jean Joseph et Tropez François Olivier, frères, commandent chacun un bisque circulant entre Sète et Gênes en 1778-79 (le *Bon Ami*, le *Saint Tropez* et le *Saint Joseph*) en compagnie de leur oncle Jean Baptiste, à la tête de la tartane *Saint Jean-Baptiste*. Ils assurent ainsi à eux quatre, cette année-là, près d'un cinquième du trafic de Saint-Tropez avec le Languedoc. Ici encore, seule la reconstitution de familles permettrait de débusquer d'éventuels représentants de même parenté et, plus généralement, de connaître la place prise par les groupes familiaux au sein des différents circuits et de mettre en lumière d'éventuelles stratégies économiques dans la construction des espaces portuaires.

33. SHM Toulon, 4P 168-1735.

34. AD Var, 7B 16.

35. SHM Toulon, 4P 169-1746.

36. AD Var, 7B16-1787.

Le relais, familial ou non, ne dispense pas des obligations à accomplir, face aux autorités de l'Amirauté, pour prendre la tête d'un caboteur. Pour commander un bâtiment au petit cabotage il faut, en principe, avoir subi un examen et obtenu un brevet de maître. Jusqu'en octobre 1740, les mêmes exigences étaient requises pour les capitaines et les maîtres. Les textes de 1740 réduisent les compétences demandées à ces derniers. En effet, le roi a « résolu d'établir pour ceux qui se bornent à la navigation au petit cabotage une forme d'examen et de réception proportionnés aux connaissances qui leur sont nécessaires en les dispensant d'une partie des formalités prescrites aux ordonnances d'août 1681, avril 1689 et août 1725 (...). Pourront être dorénavant admis à commander des bâtiments destinés au petit cabotage tous les matelots et autres gens de mer qui auront servi pendant quatre ans (au lieu de cinq) sur les bâtiments des sujets de Sa Majesté, avec certificat délivré par l'officier des classes du département ou quartier, et qui auront subi un examen qui roulera uniquement sur la connaissance qu'ils doivent avoir des côtes, ports, havres et parages, compris dans l'étendue de la dite navigation »³⁷. Bien entendu, un capitaine reçu au grand cabotage peut, sans être assujéti à une seconde réception, servir sur une ligne de petit cabotage. Cette activité, moins rémunératrice, apparaît comme une solution de repli, de compensation, lorsque d'autres directions s'avèrent défailiantes (absence de fret, concurrence, insécurité). Mais cette pratique ne doit rester que provisoire, sinon exceptionnelle, sous peine de perdre, faute d'expérience, les compétences reconnues pour le commandement au long cours.

La formation des maîtres au petit cabotage passe généralement par la pratique du métier dès le plus jeune âge et par la transmission orale des connaissances. Le cas de Joseph Louis Isouard est exemplaire. Mousse à l'âge de dix ans à bord de la tartane *Saint Tropez*, sous le commandement de son père Jean-Louis, il effectue d'abord une vingtaine de voyages « à la côte et à Marseille » transportant des produits forestiers. A l'âge de quinze ans il s'embarque, comme mousse, sur la *Caroline*, bombarde partant de Marseille vers Constantinople en septembre 1789, sous la conduite de Charles Joseph Blanc. Les fréquents contacts avec Marseille et la probable connaissance dudit Blanc, capitaine tropézien, fils du greffier de l'Amirauté de Saint-Tropez, n'ont pu que faciliter l'embarquement. Au retour, en mai 1790, Joseph Louis reprend son activité « à la côte » avec son père, le temps de cinq voyages, avant de repartir, comme novice, vers le Levant en décembre 1791, à bord du brigantin la *Marie Anne* commandée par son oncle, le capitaine Joseph Isouard (inscrit à Marseille depuis 1788), avant d'être porté, à son retour aux matelots, puis aux maîtres³⁸. Ce mélange de petit cabotage et de navigation lointaine apparaît dans plus d'un cursus. Il se constate également dans les trajectoires professionnelles de maîtres reçus parmi les capitaines.

37. SHM Toulon, 4P 1. Ordonnance du 18 octobre 1740, article 6.

38. SHM Toulon, 4P 101-134-235.

Mais un tel glissement se perçoit plus généralement au fil d'une ou deux générations.

Les revenus des caboteurs demeurent difficiles à établir et plus encore à généraliser. La rémunération des équipages est différente dans ses modalités : au salaire ou à la part. Sur les plus gros caboteurs « vinitiers » et « boscatiers » le paiement à la part semble la règle et se situer autour de 50 % à 65 % du fret, selon la fonction occupée à bord, y compris les taxes perçues de *sur-estavie* en cas de chargement prolongé. Sur les très petites unités familiales nous ne disposons pas d'indications suffisantes pour jauger la rémunération.

Toutefois, pour compléter des revenus irréguliers et fragiles, les maîtres et les marins au cabotage exercent fréquemment, avec leurs épouses, une autre activité : ici une boutique, là plus encore des travaux agricoles ainsi que le signale, lors d'inventaires après décès, la présence d'instruments de travail (« bêches, ache, coignée, petits *eissadous* pour cercler, tamis... »). Néanmoins des écarts considérables existent entre les patrimoines des hommes du cabotage et rares sont ceux qui, comme Bruno Cauvin, peuvent, après plusieurs années de navigation à la côte, « quitter la mer et vivre bourgeoisement » ayant acheté quelques quirats et une pièce de vignes³⁹.

Le petit cabotage auquel se livrent les ports provençaux demeure souvent assimilé à une activité marginale, voire insignifiante, à tout le moins négligeable. Poussière d'échanges déposée sur le prestigieux commerce lointain ? A l'évidence, le petit cabotage n'a ni l'éclat, ni le prestige de la grande navigation océanique et n'enflamme guère les imaginations. Cependant, faire table rase de cette navigation à court rayon pour ne retenir que le commerce lointain apparaît périlleux à qui souhaite restituer la vie littorale dans toute son épaisseur. La vitesse de rotation des petites unités rend compte de ce véritable fourmillement mettant en œuvre la flottille des nombreuses localités pour lesquelles la mer est avant tout, eu égard la difficile et onéreuse circulation terrestre, l'idéale « surface de transport » (Fernand Braudel).

Le « grouillement vif et rapide de la circulation à courte distance » observé en Catalogne⁴⁰ et en Ligurie se retrouve ici de manière semblable. Pour des dizaines de milliers de Provençaux vivant sur cette frange littorale qui, par capillarité atteint et draine une partie des produits intérieurs, ce sont là les instruments d'une activité essentielle, vitale. Le « père nourricier », assurément.

Au reste, Marseille, comme Saint-Malo aux XVII^e et XVIII^e siècles⁴¹, met en œuvre, moyennant le cabotage de concentration et de redistribution, tout un complexe portuaire qui participe finalement à la construction d'un

39. SHM Toulon, 4P 39 et AD Var, 11B 1758.

40. Pierre VILAR, *La Catalogne dans l'Espagne moderne*, 3 vol., Paris, t. III, p.68.

41. André LESPAGNOL (dir.), *Histoire de Saint-Malo et du pays malouin*, Toulouse, 1984, p.93.

« arrière-pays latéral c'est-à-dire littoral ». Néanmoins, chaque port de ce complexe possède ses traditions, ses particularités, son identité. L'horizon des échanges, la composition du fret, les circuits établis, les types d'armement reflètent dans une large mesure les capacités économiques et les stratégies des entrepreneurs de la place. Par les capitaux accumulés, par les réseaux constitués et par l'expérience de la mer, le petit cabotage n'apparaît-il pas, ainsi que le montrent les cas de La Ciotat et de Saint-Tropez, comme le socle d'entreprises fructueuses menées en direction d'horizons plus lointains ?

Les guerres de la fin du XVIII^e siècle, les mutations technologiques (chemin de fer et réseau routier) et la nouvelle donne économique du XIX^e siècle bouleverseront, en profondeur, cette lente, discrète et fragile construction.

Gilbert BUTI