

CHRONIQUE

Soutenance de thèse de Patricia Payn-Echalier

Patricia PAYN-ECHALIER, *Les marins d'Arles du XVI^e siècle à la fin du XVIII^e siècle*. Un volume de texte (559 pages) et un volume d'annexes (197 pages).

Cette thèse de doctorat, préparée dans le cadre de l'École doctorale « Espaces, Cultures, Sociétés », a été soutenue le 27 janvier 2005, devant l'Université de Provence (Aix-Marseille I) dans la salle Georges-Duby de la Maison Méditerranéenne des Sciences de l'Homme.

Le jury, présidé par M. Régis BERTRAND, professeur à l'université de Provence, était composé de MM. Alain CABANTOUS, professeur à l'Université de Paris I-Sorbonne (rapporteur), Bernard COUSIN, professeur à l'université de Provence (directeur) et Michel VOVELLE professeur émérite de l'Université de Paris I-Sorbonne.

Invitée à exposer sa recherche, Madame Payn-Echalier la présente comme résultant d'une réflexion sur les relations entretenues par Arles avec le Rhône, sur l'existence d'une société maritime dans une ville située entre mer et fleuve, au cœur d'une vaste région agricole, et ce à l'époque moderne, soit durant une période relativement peu étudiée pour cette cité, alors que de nombreuses traces d'une activité maritime en marquent l'espace. Elle s'interroge sur les liens noués par les marins d'Arles avec la mer et avec le port, sur les composantes identitaires, tant sociales que culturelles ou matérielles, de ce groupe socioprofessionnel, et sur sa place dans la société englobante, avant que la cité ne tourne le dos à son fleuve avec l'arrivée, au milieu du XIX^e siècle, du chemin de fer captant à son profit le fret apporté jusque-là par la voie d'eau.

Certes, le constat établi par Louis Stoffé pour le XV^e siècle, à savoir l'absence de marins arlésiens au port, aux commandes des navires qui le fréquentent et à la tête des affaires maritimes dominées alors par les Italiens, reste de mise, à quelques nuances près, au début des temps modernes. Ainsi, l'analyse d'une source fiscale, la recette du droit du 2 %, montre la présence, modeste mais réelle, de marins d'Arles à la direction des bâtiments venant ou se dirigeant vers la Méditerranée dans le dernier quart du XVI^e siècle.

Pour atteindre au plus près cette population minoritaire sinon marginale, Madame Payn-Echalier a mobilisé un *corpus* d'une large diversité: sources fiscales,

actes notariés, registres de catholicité, dossiers de la sénéchaussée, délibérations communales, enquêtes, dénombrements, courriers, livres de raison, sans omettre des matériaux plus spécifiques aux gens de mer, à savoir les registres de l'amirauté d'Arles, des livres de comptes de navires et les fragments des matricules des hommes et des bâtiments établis par le service des classes.

En couplant analyse quantitative et approche qualitative, sans négliger les reconstitutions de familles, l'exploitation de cette masse documentaire lui a permis de cerner l'aspect numérique de cette population, sa répartition spatiale, ses pratiques professionnelles et ses composantes sociales.

Le travail s'articule autour de quatre axes majeurs : dans un premier temps l'analyse fine du droit du 2 % conduit Madame Payn-Echalier à dresser un tableau de l'activité portuaire d'Arles dans le dernier quart du XVI^e siècle. Dans un deuxième temps, elle souligne, à partir de l'étude professionnelle, l'originalité de la marine arlésienne. Les aspects sociaux et culturels occupent les deux autres parties et montrent, aux XVII^e et XVIII^e siècles, l'existence d'une réelle société maritime arlésienne originale tant par la place occupée au sein de la cité elle-même, que par comparaison avec des situations observées en d'autres localités, mais dans laquelle se retrouvent, comme en de nombreux cas, des clivages entre pêcheurs et marins du commerce.

Au terme de son enquête, Madame Patricia Payn-Echalier affirme l'existence à Arles à l'époque moderne d'une société maritime qui, comme dans la majorité des autres villes portuaires, se regroupe dans un même espace. Représentant environ 10 % de la population arlésienne, les navigateurs sont fortement regroupés (70 %) dans le quartier de la Roquette formé des paroisses de Sainte-Croix (correspondant au noyau originel occupé par les pêcheurs au Moyen Âge) et de Saint-Laurent (annexée lorsque les hommes se sont lancés sur mer). Au XVII^e siècle, un autre pôle de marins se constitue de l'autre côté du fleuve, dans le faubourg de Trinquette, en liaison avec les activités liées au transport du bois par flottage sur le Rhône. Les marins et les pêcheurs ne constituent toutefois que 20 % de la population du quartier de la Roquette, aussi près des deux-tiers des mariages sont conclus avec toutes les autres composantes socioprofessionnelles présentes dans le quartier. Néanmoins, à terme, par des « rênchainements » d'alliances et la création de réseaux privilégiés ces liens contribuent à l'homogénéité du quartier autour des gens de mer.

Les activités des marins arlésiens constituent le second volet fondant l'originalité du groupe. Ces hommes se livrent à un trafic de concentration et de redistribution (draps, toiles, produits agricoles, bois...) en privilégiant la desserte de Marseille et Toulon. Au XVIII^e siècle, sous les effets de la guerre, la grande affaire des gens de mer à Arles devient le transport des vivres en direction des arsenaux royaux. Cependant, ce service, qui apparaît contraignant à un moment où le fret disponible au port ne laisse que l'embarras du choix aux patrons, à la fois transporteurs et marchands, constitue une manne pour les patrons arlésiens à partir de la fin du XVII^e siècle quand le terroir dégage moins d'excédents à négocier.

Dans le même temps, la composition de la flotte arlésienne se modifie : les allèges, adaptées au transport de pondéreux exigés par les arsenaux de Marseille et Toulon, supplantent les tartanes qui se livraient au cabotage de proximité entre Espagne et Italie. La prépondérance du service royal est d'autant plus grande que les progrès techniques du XVIII^e siècle laissent Arles à l'écart du développement du réseau routier et que l'accroissement général des tonnages ne permet pas à la ville d'accueillir des bâtiments de forte portée.

Enfin, les pêcheurs arlésiens disposent d'une grande variété de lieux de pêche: mer et fleuve, mais aussi marais et étangs qui sont probablement à l'origine des liens étroits entretenus avec les travailleurs de la terre, de leur pluriactivité et de leur opposition au service des classes. L'effacement des pêcheurs au cours de la période est manifeste. À la veille de la Révolution, moins nombreux parmi les gens de mer, ils se sont pour une part fondus parmi les gens de terre et se trouvent davantage diffusés dans le tissu urbain: ce sont les marins qui entraînent le quartier de la Roquette dans le mouvement révolutionnaire, tandis que deux siècles plus tôt c'étaient les pêcheurs qui le mobilisaient dans les troubles de la Ligue.

Alain Cabantous souligne la somme de travail que représente cette thèse, la masse d'informations précises et neuves qu'elle livre sur le monde des marins arlésiens et les précautions méthodologiques qui privilégient le croisement des sources. Ainsi en est-il pour l'analyse de l'évolution de la population maritime, de la promotion sociale générationnelle, de la reconstitution de trajectoires familiales, de la propriété foncière ou de l'économie fluvio-maritime dans laquelle les navigants forains dominent les trafics (90 % environ) alors que les gens du lieu, aux origines sociales très variées, s'investissent plus volontiers dans l'affrètement. A. Cabantous regrette néanmoins que la documentation, si riche soit-elle, ignore les Archives nationales: la lecture de certains dossiers aurait permis de présenter, de manière moins lacunaire, les rapports de ces communautés maritimes avec les autorités de l'État à travers le fonctionnement et les réalités du service des classes.

Au-delà de cette remarque, l'une des principales critiques formulées par Alain Cabantous concerne le déséquilibre entre les quatre parties de la thèse qui révèle une problématique mal maîtrisée. À de longues comparaisons avec les communautés ponantaises n'aurait-il pas été préférable de privilégier les données méditerranéennes (Marseille, Saint-Tropez, Agde, Narbonne) pour inscrire les marins d'Arles dans le cadre d'une « modélisation » levantine? Toutefois, cette recherche permet de mettre en relief des aspects originaux en liaison étroite avec la prégnance des activités professionnelles (temps de navigation, risques) et la part du fleuve: ainsi en est-il de l'accroissement, en valeur absolue et relative, de la population des marins d'Arles jusqu'au milieu du XVIII^e siècle, de la pénétration de population agricole dans le monde des navigants (par quels moyens et avec quelles influences?) A. Cabantous aurait souhaité que soit soulignée avec force l'émergence de certains caractères sociaux ou culturels permettant de situer ces marins du bas Rhône comme des gens de l'entre-deux: entre mer et fleuve, entre ville et campagne, entre rive droite et rive gauche, milieux populaires et petite bourgeoisie.

Bernard Cousin, directeur de la recherche, marque sa satisfaction de voir aboutir ce travail de longue haleine, mené avec sérieux à partir d'une documentation considérable exploitée avec beaucoup de finesse. Si l'architecture globale du plan est acceptable, elle n'en conduit pas moins à quelques répétitions et parfois à des développements un peu longs que corrige la grande clarté des conclusions des chapitres et différentes parties.

Le sujet présenté s'inscrit dans une solide tradition monographique, n'omet pas les indispensables comparaisons avec d'autres localités (à étendre toutefois) et trace un tableau très complet du monde marin arlésien. La présentation du site (port de delta), l'étude du commerce fluvial, l'analyse du champ lexical servant à définir les

hommes de mer, la vie quotidienne de ces marins et de leurs femmes, saisies à travers quelques sources plus qualitatives, la recherche conduite sur les noms de navires (à coupler avec celle des prénoms des marins) sont particulièrement bien menées. Au total, cette thèse livre un riche portrait de la vie maritime à Arles et de son évolution caractérisée par un déclin relatif au cours du XVIII^e siècle. Celui-ci est à relier au fait que, contrairement à d'autres villes voisines, Arles n'apparaît pas comme un centre novateur dans le domaine des mentalités et des attitudes.

Par l'ampleur des sources étudiées et les résultats obtenus, la thèse de Madame Payn-Echalier comble une lacune historiographique dans l'étude d'Arles entre les travaux de Louis Stofff sur la période médiévale et ceux de Paul Allard pour le XIX^e siècle.

Pour Michel Vovelle cette thèse offre, sans abuser d'un terme banalisé, une histoire totale d'un groupe socioprofessionnel en un site remarquable par sa position (rupture de charge ouvrant sur la vallée du Rhône, la Provence et les espaces méditerranéens) et son histoire. Le choix d'une longue durée séculaire était ambitieux mais se trouve justifié dans la mesure où il correspond à une séquence importante dans l'histoire des marins d'Arles, un essor au sortir de la dépression de la fin du Moyen Âge, un épanouissement (relatif) au XVII^e siècle, l'amorce, au XVIII^e siècle, d'un déclin né de la mutation des activités et du marché qui les soutient, avant la chute du XIX^e siècle qui marque la mort de la marine d'Arles.

Cet important travail, bien présenté, est accompagné d'annexes (208 tableaux sur 197 pages) qui reflètent l'ampleur de la prospection menée dont l'indication des sources donne la mesure. En contrepoint, Michel Vovelle ne cache pas une certaine déception en ce qui concerne la bibliographie. À partir d'une introduction géographico-historique le travail se présente comme une démarche analytique, entre deux séquences diachroniques. Si ce plan a le mérite de la clarté, il tend à morceler les aspects d'une respiration globale. Cependant, en exploitant systématiquement toutes les séries dans les domaines économique, social, démographique et mental, l'auteur a su associer le quantitatif et le qualitatif (tableau, récit, description). Sans prétendre à l'exhaustivité, M. Vovelle cite les bonnes analyses sur le trafic à la fin du XVI^e siècle, les bateaux, la géographie urbaine, le mariage, le mobilier, le vêtement... Toutefois, l'ensemble eût gagné à être plus sélectif et en tout cas plus ramassé. Hormis certains points qui demanderaient une analyse beaucoup plus poussée (modiques salaires des matelots; faiblesse de leur nombre par rapport à celui des maîtres; violences, révoltes et subversion des marins...) Michel Vovelle retient l'intérêt pris à la lecture de ce travail impressionnant et attachant.

Régis Bertrand se réjouit de l'achèvement de cette thèse et souligne les mérites de Madame Payn-Echalier dont la spécialité première n'est pas l'histoire et qui a dû effectuer cette recherche tout en enseignant des disciplines scientifiques. Le travail, d'une grande richesse, écrit dans un excellent style est accompagné d'un glossaire bienvenu. La formation mathématique de l'auteur lui a permis d'apporter un substrat sériel, quantifié de statistiques qui sont excellentement faites et commentées, reposant sur des dépouillements considérables et soigneux. Elle a dû se familiariser avec les méthodes historiques et la bibliographie spécialisée. En contrepartie de cet effort Madame Payn-Echalier s'en tient parfois à quelques manuels pédagogiques mais non aux grandes synthèses indispensables pour répondre aux questionnements de cet excellent sujet et pour envisager une étude globale.

Régis Bertrand énumère ensuite de menus problèmes avant d'en venir à deux regrets. Il juge le plan suivi un peu touffu dans son va-et-vient entre parties chronologique et thématique, distribuant maladroitement certains développements : ainsi, la volonté de faire un chapitre religieux l'a conduit à dissocier les objets religieux du reste du mobilier.

Mais ce qu'il regrette surtout, et rejoignant en cela Alain Cabantous, c'est un déficit de problématique. Le choix du site ne saurait se résumer à ce qu'il est la ville de l'auteur et au fait que le sujet n'y avait pas encore été traité. Le professeur Bertrand fait remarquer que la situation géographique de la ville n'est pas vraiment unique en Méditerranée ; elle peut être rapprochée de Tortose sur l'Ebre et surtout du Caire. On peut la rapprocher aussi des autres ports français de rupture de charge. Ses équivalents théoriques sont Rouen, Nantes et Bordeaux, avec ici un estuaire à marée et non un delta alluvionnaire comme à Arles. Le port, certes tôt concurrencé par la route, souffre des difficultés et retards de la remontée du delta et connaît des problèmes de vents et d'atterrissement mais comme nombre de ports à l'époque moderne. Par ailleurs, Arles apparaît comme le seul des ports situés près de l'embouchure d'un des principaux fleuves du royaume où l'entrepreneur manufacturier et le négociant sont quasiment absents et qui ne connaît pas un « grand XVIII^e siècle ». Arles fait figure de port secondaire sous domination marseillaise et toulonnaise selon les époques, travaillant pour le compte de la Marine ou des négociants marseillais et lyonnais.

Au reste, ajoute Régis Bertrand, ce port n'induit guère d'industrialisation, ne serait-ce que pour le conditionnement, ce que l'on pourrait attendre d'un point de rupture de charge. Ce problème est d'autant plus passionnant à soulever que la ville jumelle et rivale, Nîmes, qui ne possède pas de port est pourtant une des plus dynamiques de France sur le plan manufacturier au XVIII^e siècle, au temps où sa population triple presque. Un modèle aristocratique prégnant aurait-il détourné les Arlésiens des ambitions négociantes ? Les meilleurs d'entre eux se seraient-ils installés à Marseille, véritable débouché du Rhône ?

Au-delà de ces regrets, Régis Bertrand félicite Madame Payn-Echalier pour sa recherche considérable qui apporte beaucoup sur une ville particulièrement intéressante et qui fera date dans l'historiographie.

Au terme d'une courte délibération, le jury déclare Madame Patricia Payn-Echalier docteur en histoire de l'Université de Provence avec la mention très honorable et lui décerne ses félicitations.

Gilbert BUTI