

# LA PRODUCTION DES BÂTIMENTS DE MER EN BOIS DANS LES CHANTIERS PRIVÉS PROVENÇAUX AU XIX<sup>e</sup> SIÈCLE

La construction navale privée des bâtiments de mer en bois a été, jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, l'une des activités économiques importantes de la Provence. Mais l'image que l'on en a est finalement assez floue car dominée par les représentations iconographiques et les études sur l'arsenal de Toulon ou sur les chantiers modernes de La Seyne, La Ciotat ou Port-de-Bouc. De plus, le fait que les chercheurs préfèrent s'intéresser à l'émergence de phénomènes nouveaux plutôt qu'à des activités sur le déclin justifie sans doute le peu d'intérêt porté jusqu'ici à la construction navale traditionnelle au XIX<sup>e</sup> siècle, du moins d'un point de vue économique et social, aspects privilégiés de notre étude.<sup>1</sup>

Pourtant les chantiers privés provençaux ont construit au cours du XIX<sup>e</sup> siècle plusieurs milliers de navires en bois de toute taille pour répondre aux besoins de la pêche, des servitudes, de la batellerie, du cabotage, du long cours, de la course et parfois de la marine de guerre. Nous proposons de porter notre attention sur cette production au XIX<sup>e</sup> siècle, moment de son apogée, alors que parallèlement la construction navale connaît sa plus grande mutation avec le développement de la construction métallique et de la vapeur.

La question des sources a quelque chose de paradoxal. La quasi-totalité des archives des constructeurs a disparu, phénomène bien connu de l'historien qui se penche sur l'histoire d'entreprises privées. Toutefois, le chercheur dispose d'une masse d'informations considérable produite le plus souvent par l'administration et contenue dans des archives de nature diverse et dispersées. Ainsi en est-il des archives communales et des Ponts et

---

1. Ce travail s'inscrit dans le cadre d'une thèse de doctorat sur la construction navale provençale traditionnelle en cours de réalisation à l'Université de Provence.

Chaussées, sources importantes et heureusement complétées par la richesse de l'iconographie, nécessaires pour une approche sérieuse de l'espace de travail.

L'étude des hommes passe essentiellement par le dépouillement des registres des personnels des quartiers maritimes. Parallèlement, les sources notariales, l'état-civil et les recensements autorisent une approche plus sociale de cette population.

Les bâtiments de mer sont d'abord étudiés à partir des dossiers de navires constitués par l'administration des douanes. Ils contiennent souvent les déclarations des constructeurs, rares écrits encore conservés de ces entrepreneurs. Les certificats de jauge et les actes de francisation livrent les principales caractéristiques des navires. D'autres documents permettent d'approcher le navire, tels que les déclarations effectuées devant le juge de paix après une construction ou les registres du bureau de certification Veritas qui ne sont pas à négliger, tout comme les contrats de construction passés devant notaire. Cependant, cette dernière procédure est loin d'être la plus usitée. En effet, la plupart des contrats sont passés sous seings privés et ont disparu. L'enregistrement reste alors le seul moyen d'obtenir dans les quatre ou cinq lignes de la déclaration, quelques menues informations. Enfin, il convient également d'être attentif à la riche iconographie. Les chapelles et leurs collections d'ex-voto sont à privilégier tout comme les portraits de navires conservés dans les musées et chez les particuliers.

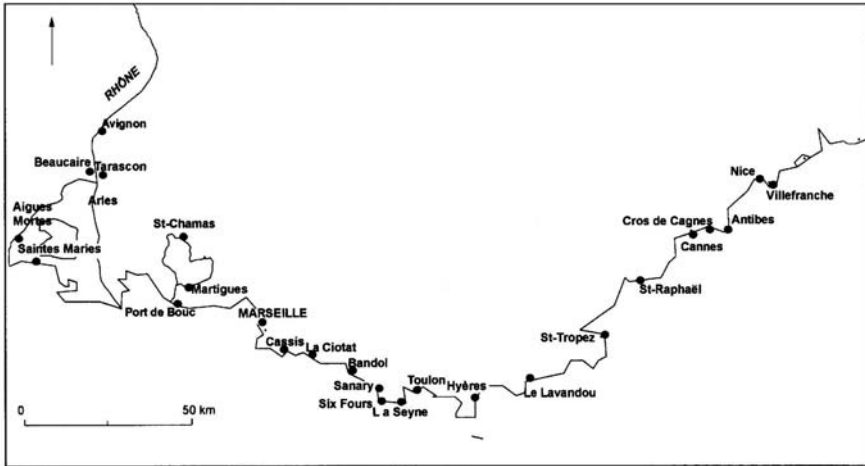
Tel est le parcours à effectuer pour esquisser la production provençale en ses différents chantiers, pour atteindre les types de navires construits, approcher les acteurs de cette activité et comprendre l'organisation de l'espace du travail.

## LA PRODUCTION PROVENÇALE

### *Localisation des centres de production*

La construction navale est présente sur deux grands espaces provençaux. Sur le Rhône et son delta on trouve des chantiers à Avignon, Tarascon, Arles, Martigues, Saint-Chamas, Port-de-Bouc. À ces sites, il faut ajouter les chantiers languedociens de Beaucaire et Aigues-Mortes. Sur le littoral, on en rencontre à Marseille, Cassis, La Ciotat, Bandol, Sanary, Six-Fours, La Seyne, Toulon, Le Lavandou, Hyères, Saint-Tropez, Saint-Raphaël, Cannes, le Cros de Cagnes et Antibes, laissant de côté ceux de Nice et Villefranche, étrangers jusqu'en 1860. Dans cet éparpillement, une plus forte densité marque les rivages entre Toulon et Marseille, et si les plus importants chantiers produisent toute l'année tout type de bâtiments, les plus petits ne livrent, au mieux, que quelques bateaux de pêche.

## Document 1

Localisation des chantiers provençaux au XIX<sup>e</sup> siècle.*Production globale des chantiers*

Le chercheur ne dispose pas de statistiques globales sur la production des chantiers privés. Seuls quelques chiffres issus de mémoires concernent certains lieux et pour des périodes limitées. L'évaluation de cette production passe donc par la constitution d'une base de données des navires à partir de sources multiples citées ci-dessus. Les chiffres proposés doivent donc être considérés comme des minima, même si la méthode mise en œuvre consiste à croiser plusieurs sources pour un même lieu de production, ce qui laisse à penser que les résultats obtenus sont très proches de la réalité. Le fait de pouvoir les comparer avec quelques chiffres produits par l'administration confirme la fiabilité de la base réalisée.

Sur l'ensemble du XIX<sup>e</sup> siècle, les chantiers provençaux produisent moins de 3 000 voiliers en bois de plus de 10 tonneaux (tx) pour un tonnage total qui approche les 300 000. La répartition par chantier permet de préciser l'importance de ceux-ci.

**Document 2**  
**Production provençale**

Production des voiliers en bois de plus de 10 tx dans les principaux chantiers provençaux au XIX <sup>e</sup> siècle					
<i>Chantiers</i>	<i>Nbre d'unités</i>	<i>%</i>	<i>Tonnage produit</i>	<i>%</i>	<i>Tonnage moyen</i>
Marseille	279	10,70	61.821	22,12	221
St-Tropez	461	17,67	56.383	20,17	122
Martigues	950	36,41	43.912	15,71	46,2
La Seyne	317	12,15	42.276	15,14	133,3
La Ciotat	170	6,52	32.342	11,58	190
Arles	172	6,59	15.121	5,41	87
Toulon	119	4,56	10.064	3,6	84,5
Autres	141	5,4	17.529	6,27	124,3
Total	2609	100	279.448	100	107,8

Cinq villes assurent près de 85 % de la production provençale (236 734 tx) : Marseille, Saint-Tropez, Martigues, La Seyne et La Ciotat.

Le croisement du nombre de bâtiments construits avec le tonnage produit permet d'esquisser les spécificités de chaque chantier.

Marseille occupe la première place par le tonnage suivi de près par Saint-Tropez. On constate toutefois que Saint-Tropez a lancé beaucoup plus d'unités que Marseille. Cette différence s'explique par le fait que les constructeurs de la cité phocéenne se sont spécialisés dans les navires au long cours laissant aux chantiers des ports secondaires la construction des bâtiments de cabotage, alors que Saint-Tropez construit tous les types de bâtiments, d'où également un tonnage moyen inférieur à celui de Marseille. Le tonnage moyen de La Seyne est semblable à celui de Saint-Tropez alors que celui de La Ciotat est plus proche de celui de Marseille.

La production de Martigues est également remarquable. Si le tonnage produit est inférieur à ceux de Marseille et Saint-Tropez, le nombre d'unités lancées est nettement supérieur à ceux des autres chantiers. Les chantiers martégaux sont spécialisés dans les bâtiments de cabotage : tartanes et gros bateaux<sup>2</sup>. Cette situation résulte des contraintes imposées par le canal de Caronte qui oblige les constructeurs à ne produire que des bâtiments de moins de 100 tx. Toutefois, à partir de 1846, date du creusement et de l'élargissement du canal, de nombreuses unités ayant une capacité supérieure

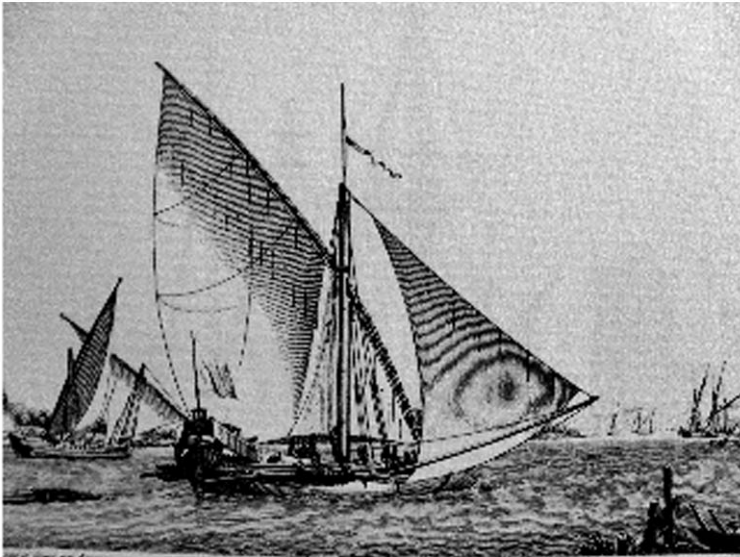
---

2. Rappelons que le terme de bateau renvoie alors à un type de bâtiment de mer et non à un terme générique; il s'agit d'une modeste embarcation, en général non pontée, et d'une portée souvent inférieure à 10 tonneaux.

à 100, voire 200 tx sont mises en chantier. Les chantiers de Martigues apparaissent ainsi complémentaires de ceux de Marseille.

À Arles, la production est moindre qu'à Martigues, tartanes et bateaux sont régulièrement construits mais ce sont les allèges, bâtiments à fond plat adaptés au trafic fluvial, qui font la spécificité des chantiers.

**Document 3**  
**Allège d'Arles. (Dessin de Baugean<sup>3</sup>)**



La modeste production privée toulonnaise peut étonner et mérite explication. Au vrai, comme le fait remarquer Gilbert Buti, il arrive souvent que la production de Toulon soit confondue avec celle de La Seyne<sup>4</sup>, ce qui conduit à surestimer la production du port militaire au détriment de celle de La Seyne; ainsi en est-il de ce classement proposé de la production des chantiers du Levant à la fin des années 1780: « Dans le département de Toulon, Toulon est largement en tête (490), suivit de Martigues, La Ciotat, Marseille (224), Arles, Agde, Saint-Tropez, Antibes, Sète (80), Ajaccio (40) et

3. BAUGEAN, *Collection de toutes les espèces de bâtiments de guerre et de bâtiments marchands*, Paris, 1852, planche 54.

4. Gilbert BUTI, « Les moyens de l'échange maritime » dans Alain CABANTOUS, André LESPAGNOL, Françoise PERON, (dir.), *Les Français, la terre et la mer, XI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, 2005, p. 275.

Collioure (15) »<sup>5</sup>. L'absence de La Seyne dans la liste explique le chiffre élevé de Toulon alors que l'amalgame n'a pas lieu d'être, car l'essentiel des 490 bâtiments attribués à Toulon est construit à La Seyne, qui n'est en aucun cas un quartier de Toulon. L'administration de l'Inscription maritime ne s'y trompe pas en distinguant dans les registres les ouvriers de Toulon et de La Seyne. La production toulonnaise est modeste car, comme nous le verrons, les constructeurs manquent d'espaces de travail.

À ces chiffres, il faudrait pouvoir ajouter la production de la multitude de bâtiments de moins de 10 tx. Les identifier tous demanderait un travail trop long pour les enseignements que l'on pourrait en tirer. Aussi, nous avons préféré porter notre attention sur la production de deux localités, celle d'un grand chantier, Saint-Tropez et celle d'un petit, Saint-Raphaël.

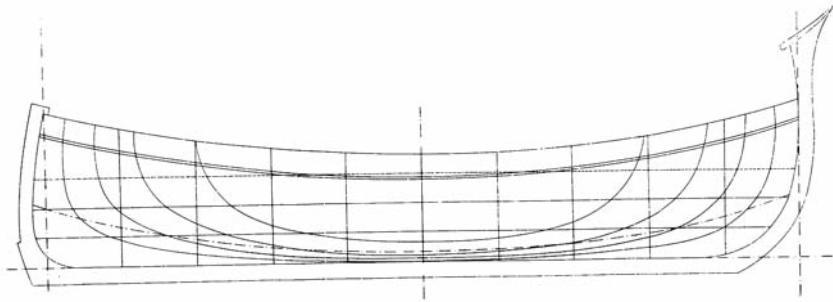
Sur l'ensemble du XIX<sup>e</sup> siècle, nous avons repéré à Saint-Tropez la construction de 1 613 bateaux. À ce chiffre, il faut ajouter les canots et autres chaloupes que nous estimons respectivement à 288 et 473 unités, là aussi estimation basse. Cette production s'élève à 5 311 tx, soit 9,41 % de la production des bâtiments de plus de 10 tx dans ce port. Le chiffre n'est pas négligeable et montre qu'il convient de ne pas oublier ce type d'embarcation. Pour Saint-Tropez, la production correspond annuellement à plus de 28 réalisations, chiffre semblable à ceux d'Antibes et de Martigues. La production des bâtiments de moins de 10 tx, essentiellement bateaux de pêche et de plaisance, représente l'unique réalité de nombreux petits chantiers qui doivent faire face à la concurrence des plus grands qui ne négligent pas les petites unités comme nous venons de le voir.

À Saint-Raphaël, la construction de bateaux n'est pas attestée durant tout le siècle. Sur 74 bateaux inscrits dans ce port entre 1821 et 1838, 14 seulement proviennent de la ville, soit 18,9 %. 36 (48,6 %) proviennent de Saint-Tropez contre 15 (20,3 %) d'Antibes, et 9 (12,2 %) de chantiers plus lointains<sup>6</sup>. Les 14 bateaux de Saint-Raphaël sont construits à partir de 1830, date de l'installation d'un charpentier dans la ville. Auparavant, la quasi totalité de la flotte de pêche de cette ville provenait des deux grands chantiers voisins.

5. Paul DELSALLE, *La France industrielle au XVI<sup>e</sup>, XVII<sup>e</sup>, XVIII<sup>e</sup> siècles*, Paris, 1993, p. 81.

6. Service Historique de la Défense, Marine, Toulon 4P 313.

**Document 4**  
**Barquette marseillaise. (Dessin de Jules Vence<sup>7</sup>)**



Les bateaux provençaux de faibles tonnages présentent, suivant les chantiers, des différences de formes (étrave, étambot, lignes de coque), et parfois de voilure (voile latine, voile à livarde). Cette variété se retrouve également dans les noms que portent ces embarcations: tarquier à Saint-Tropez, raffiau à Toulon où barquette à Marseille.

*Évolution de la production*

Sur les 2609 bâtiments identifiés, 1970 (75,5 %) sont construits durant la première moitié du siècle, ce qui représente 39,4 mises à l'eau par an. On note un fléchissement, avec 27,9 lancements par an pour la décennie 1850-1859, qui se poursuit lors de la décennie suivante puisque les constructeurs ne lancent alors plus que 22,2 bâtiments par an. L'effondrement survient après 1870, avec 4,6 constructions par an, et ce jusqu'à la fin du siècle. Les causes sont connues et régulièrement rappelées dans les études d'économie maritime: développement des navires à coque métallique et à propulsion à vapeur, développement du chemin de fer et du réseau routier. Autre raison bien connue, mais plus rarement rapportée, celle du libre-échange qui se met progressivement en place à partir de 1855.

Il convient toutefois de ne pas se contenter de ces vérités. Chaque chantier à son propre rythme de production et sa propre histoire. Sans vouloir être exhaustif, il est possible de signaler, à travers quelques exemples, les principaux changements de rythme et leurs raisons.

À la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, les chantiers de La Seyne sont les plus productifs, devant ceux de Marseille et de La Ciotat. Ils construisent l'essentiel de la flotte marseillaise à savoir environ 30 000 tx pour un total qui atteint les

<sup>7</sup> Jules VENCE, *Construction et manœuvre des bateaux et embarcations. Voilure latine*, Paris, 1897, planche 5.

35 000 en 1788. À la même époque, les chantiers tropéziens décollent mais avec une production qui reste loin derrière les trois autres chantiers (fournissant 1567 tx à la flotte marseillaise)<sup>8</sup>.

Un demi-siècle plus tard, la situation a considérablement évolué. On note un recul de La Ciotat et de La Seyne qui s'explique avant tout par le développement dans ces ports d'une construction navale moderne. À La Seyne, par exemple, la rupture intervient en 1836 lorsque les autorités communales et les Ponts et Chaussées s'accordent pour louer au chantier moderne Matthieu le quartier de la Lune, un des deux espaces de construction de voiliers, pour qu'il puisse y développer la construction de navires à vapeur<sup>9</sup>. Les constructeurs traditionnels ne disposent plus que des chantiers des Esplageols. Malgré des travaux pour agrandir les cales de lancement sur cet espace en 1847, La Seyne se tourne délibérément vers la construction moderne.

Marseille conserve le bon niveau de production que ses chantiers avaient déjà au siècle précédent. Quant aux chantiers de Saint-Tropez, ils poursuivent leur essor entamé à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle et deviennent un des principaux centres de production de la Provence. L'importance et la qualité des chantiers tropéziens sont soulignées dans la plupart des descriptions contemporaines de la ville. La hausse de production s'explique en partie par la baisse de celles de La Seyne et La Ciotat à un moment où, malgré l'apparition des coques en fer et de la vapeur, la voile et le bois ont encore de beaux jours devant eux. Cette croissance est rendue possible par le développement et l'aménagement régulier des chantiers qui atteignent une superficie de près de 2 hectares vers 1852.

Pour les chantiers marseillais et tropéziens le danger ne vient pas du fer et de la vapeur mais plutôt de la concurrence internationale qui se fait sentir à partir des années 1850 à travers une modification de la législation douanière. En effet, la politique libérale, qui se met progressivement en place en Europe et dans le monde, aboutit en matière de construction navale à un premier assouplissement à partir de 1855. Désormais les armateurs français peuvent acquérir des navires à l'étranger moyennant une taxe de 10 % sur le prix du navire<sup>10</sup>. Ainsi voit-on arriver dans les ports quelques navires construits à l'étranger. Ainsi, à Marseille l'armement Augustin Fabre, fidèle aux voiliers en bois, achète à l'étranger, à la fin de l'année 1855, un trois-mâts du nom de *Laurel*. L'année suivante, c'est le trois-mâts *Nouveau Luminy* qui est acheté à un armateur américain. Ce dernier achat annonce symboliquement le début du déclin des chantiers tropéziens qui viennent de perdre en la personne d'Augustin Fabre un client important. C'est en effet à Saint-Tropez que la

8. Gilbert BUTI, « Les moyens... » *Les Français la terre et la mer, op. cit.*, p. 274.

9. ADVAr 4S 49.

10. Roland CATY, Éliane RICHARD, *Armateurs marseillais au XIX<sup>e</sup> siècle*, Marseille, 1986, p. 40.



maison d'armement Fabre avait fait construire, en 1836, le premier *Luminy*<sup>11</sup>. Saint-Tropez, comme les autres chantiers français, a désormais de nouveaux concurrents. Les traités de libre-échange, signés avec l'Angleterre en 1860, et avec d'autres états dans les années qui suivent, ouvrent plus largement encore le marché français aux constructeurs étrangers. Les armateurs français peuvent franciser les navires construits dans les chantiers britanniques, américains ou italiens, pour ne citer que les plus actifs, moyennant une taxe de 25 francs par tonneau de jauge pour les navires en bois<sup>12</sup>.

Ainsi de plus en plus d'armateurs acquièrent des navires neufs ou d'occasion provenant de l'étranger, comme Henri Bergasse qui achète, en 1864, un trois-mâts de 579 tonneaux construit dans les chantiers de New Bedford dix ans plus tôt, et en 1867, la *Mathilde*, trois-mâts barque de 674 tx construit à Québec l'année précédente.

Se tourner vers l'étranger est pour l'armateur une source d'économies car ces chantiers construisent à moindre coût. En 1862, l'armateur Jean-Baptiste Pastré indique que le prix moyen du tonneau en France lui reviendrait à 675 frs et son confrère Victor Régis avance un prix variant entre 400 et 450 frs. Aussi Pastré fait-il construire aux Etats-Unis où le tonneau revient en moyenne à 337 frs et Régis achète ses navires au Canada où le prix de revient par tonneau est de 250 frs<sup>13</sup>.

La concurrence étrangère est donc de plus en plus sensible sans pour autant être fatale à la construction navale traditionnelle grâce à la taxe de 25 frs par tonneau. En 1864, cette taxe passe à 20 frs par tonneau. Le coup de grâce est donné par la quasi-disparition de la taxe qui est votée avec la troisième loi du 10 mai 1866. Sans être supprimé, le tarif douanier passe à 2 frs par tonneau, ce qui n'est plus dissuasif. En 1867, les chantiers tropéziens livrent leurs dernières commandes passées en 1866: le *Cygne*, brick de 220 tx, le *Fanny Leila*, brick de 163 tx et quatre brig-goélettes de 115 tx chacun. L'année 1868 est marquée par le lancement d'un seul brick de 115 tx et 1869 par des bâtiments qui jaugent au plus 5 tx. Désormais, sauf exception, les chantiers de Saint-Tropez ne construisent plus que des bateaux destinés à la pêche, la plaisance ou plus rarement la servitude.

À Marseille la situation est à peine plus favorable car si de grosses unités continuent de sortir des chantiers du Pharo leur nombre est limité: pour un volume global de 3385 tx livrés entre 1867 et 1892, nous ne trouvons que 10 unités de plus de 10 tx. Dès 1867, le nombre de voiliers construits à l'étranger achetés augmente. L'armement Augustin Fabre acquiert en 1867 le *Niagara* de 726 tx, le *Banaré II* de 472 tx, et l'*Oriental II* de 665 tx. Ces

11. Signalons toutefois que le *Nouveau Luminy* ne succède pas directement au *Luminy*. Entre ces deux navires, Augustin Fabre a fait construire le *Luminy II* à La Ciotat en 1850.

12. Roland CATY, *op. cit.*, p. 40. Dispositions identiques appliquées par exemple aux Etats-Unis en 1861 et 1862, et avec l'Allemagne en 1862.

13. Roland CATY, *op. cit.*, p. 39-40.

trois-mâts sortent tous des chantiers de Québec. L'armement Bouvard de Marseille achète, toujours en 1867, *l'Hippolyte B*, trois-mâts de 584 tx sorti des chantiers de Savone. L'armement Moutte achète la même année le *Louis Moutte*, ex-navire autrichien de 417 tx. Les exemples pourraient être multipliés. L'achat de trois-mâts neufs par les Marseillais témoigne de cette réorientation des marchés. De 1867 à 1870, seulement 11 trois-mâts français rejoignent le port phocéén contre 22 étrangers.

À Arles, l'apogée des allèges et des tartanes se situe vers 1845-46 avec plus de 120 bâtiments attachés au port et peu de vapeurs. Le déclin de la voile sur le Rhône est net à partir de 1848, date de l'apparition du chemin de fer qui, comme le précise Philippe Rigaud, « fut le seul responsable, et cela beaucoup plus rapidement que la flotte à vapeur, de la disparition de cette originalité acquise au cours des siècles dans la maîtrise du transport fluvio-maritime »<sup>14</sup>. Les chantiers arlésiens lancent néanmoins après 1848, une quarantaine d'unités de plus de 10 tx pour un total dépassant les 4000 tx.

Martigues subit sans doute la concurrence des chantiers étrangers, en l'occurrence ceux de la proche Ligurie. Il est toutefois difficile d'en mesurer l'impact. La lecture des matricules de ports provençaux fait en effet apparaître des bateaux et des tartanes construits à Varazze, Porto San Stefano ou Savone. Cette concurrence n'est toutefois pas fatale à Martigues car les Italiens ne parviennent pas à pénétrer le marché local. De plus, la baisse du nombre d'unités construites est, dans les années 1860, en partie compensée par la commande d'unités plus grandes rendue possible grâce à l'approfondissement du canal. Tout bascule dès le début des années 1870. Comme dans les autres chantiers, les grandes unités souffrent de la concurrence étrangère, mais aussi de celle de la route et surtout du chemin de fer qui arrive à Martigues en 1872. Un nouvel agrandissement du canal de Martigues à Bouc, achevé en 1870, accélère le déclin du transport à bord de petits caboteurs à voiles.

### *La production provençale face à d'autres espaces de construction*

En France, à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, le Ponant produit près de 81 % des navires de commerce et de pêche<sup>15</sup>. Les chiffres sont pratiquement identiques au XIX<sup>e</sup> siècle. En 1833, par exemple, le département de Cherbourg produit 176 nouveaux bâtiments, celui de Brest 377, Lorient 171, Rochefort 279 (85,43 %) de la production totale et le département de Toulon – qui regroupe le Languedoc, la Provence et la Corse – 171 (14,57 %). Les 123 constructions

14. Philippe RIGAUD, « La construction navale dans le delta du Rhône. Les allèges d'Arles », dans *Navi di legno, Evoluzione tecnica e sviluppo delle cantieristica nel mediterraneo dal XVI secolo a oggi*, Comune di Grado, 1997, p. 177.

15. Gilbert BUTI, « Les moyens... » *Les Français la terre et la mer*, op. cit., p. 272.

provençales comptent cette année-là, pour environ 10,47 % de la production française<sup>16</sup>.

Nous retrouvons la même variété de situation dans d'autres secteurs du bassin méditerranéen mais avec une différence essentielle qu'il convient de souligner. En Ligurie, on construit aussi tout le long de la côte, mais un chantier domine, à savoir celui de Varazze qui produit, entre 1816 et 1865, environ 184 000 tx ce qui approche la production de toute la Provence pour la même période (190 000 tx d'après notre base de données)<sup>17</sup>. Cette situation d'un chantier à très forte production se retrouve également en Grèce avec les chantiers d'Hermoupolis sur l'île de Syra qui construisent près de 225 000 tx entre 1827 et 1869<sup>18</sup>. Incontestablement, la Provence, et plus généralement la côte française méridionale, ne dispose pas d'un dispositif équivalent pour la construction navale.

#### DU BATEAU AU TROIS-MATS: L'EXTRÊME DIVERSITÉ DE LA PRODUCTION

##### *Les différents types de bâtiments construits*

On distingue trois grands types de bâtiments produits en Provence: ceux destinés à la pêche et à la plaisance, ceux construits pour le cabotage et enfin les navires pour le grand cabotage ou long cours. Ces trois catégories de navires peuvent globalement s'identifier grâce à leur tonnage, bien qu'il n'existe pas de règles strictes dans ce domaine et que les exceptions soient fréquentes. Les bateaux de pêche provençaux dépassent rarement les 30 tx et la plupart jaugent moins de 10 tx; les petits caboteurs ont une portée située entre 10 et 100 tx, alors que les bâtiments destinés aux destinations lointaines jaugent généralement plus de 100 tx.

---

16. Service Historique de la Défense, Marine, Vincennes (SHDMVincennes), CC5 150, année 1833.

17. Ugo MARCHESE, « L'industria ligure delle costruzioni navali dal 1816 al 1859 » dans *Archivio economico dell'unificazione italiana*, volume VII, fascicolo I, Rome, 1957, p. 11.

18. Apostolos DELIS, *Boom and decline within two generations: the case of shipbuilding centre of Hermoupolis (Island of Syros), 1830-1880*, à paraître.

**Document 5**  
**Tonnage des navires construits en Provence de 1800 à 1899**

Tonnage minimum, moyen et maximum des bâtiments de plus de 10 tonneaux							
Types de bâtiments	Nbre d'unités identifiées		Tonnage construit				
	Nbre	%	Tonnage	%	Tonnage moyen	Tonnage mini	Tonnage maxi
Trois-mâts	260	10,16	84 246	30,81	324	136	1018
Bricks (ou brigs)	509	19,90	81 873	29,95	160,85	51	387
Bateaux	1042	40,74	36 666	13,41	35,18	10	231
Brig-goélettes	104	4,07	10 460	3,83	100,57	47	195
Bombardes	114	4,46	10 067	3,68	88,30	29	140
Tartanes	204	7,98	10 030	3,67	96,44	20	108
Allèges	107	4,18	9230	3,38	86,26	13	137
Goélettes	68	2,66	6652	2,43	97,82	31	209
Flûtes	8	0,31	6400	2,34	800	800	800
Chalands	57	2,23	5163	1,89	90,5	12	153
Gabarres	13	0,50	4642	1,70	357	262	467
Brigantins	17	0,67	2811	1,03	165,3	81	230
Cutters	18	0,70	1208	0,44	67	12	155
Chébecs	10	0,39	1071	0,39	107	77	192
Polacres	5	0,20	957	0,35	191,4	132	226
Canonnières	4	0,15	660	0,24	165	100	360
Chasse-marées	8	0,30	500	0,19	62,5	21	79
Dogres	4	0,15	375	0,14	93,75	61	122
Pinques	1	0,03	217	0,08	217	217	217
Felouques	5	0,19	150	0,05	30	10	35
TOTAL	2558	100	273 378	100	-	-	-

Le tableau présente 20 types de bâtiments pour un total de 2558 unités sur 2069 identifiés. Les 51 unités qui n'apparaissent pas correspondent soit à des bâtiments dont le type n'est pas mentionné, soit à des bâtiments dont les constructions apparaissent exceptionnelles comme les pinques, penelles, sapines, yachts, mystics, galiotes et demi-galères. Cette variété des formes produites ne doit cependant pas cacher une certaine harmonisation avec trois types de bâtiments qui dominent : le bateau, le brick et le trois-mâts. La tartane, bâtiment typique et emblématique de la Méditerranée du siècle précédent, ne compte que pour 7,98 % des unités commandées. Les chantiers de Saint-Tropez cessent même d'en construire dès la fin des années 1840. C'est désormais le bateau qui est le type de bâtiment le plus

construit et dont les formes, proches de celles de la tartane, prêtent souvent à confusion.

Cette grande variété de bâtiments construits est à rapprocher des chiffres donnés par Gilbert Buti pour le XVIII<sup>e</sup> siècle: « Aux quatre modèles mis en à la mer en 1700 (pour Saint-Tropez), s'opposent les 11 types pour 1775 »<sup>19</sup>. La diversification des formes constatée au XVIII<sup>e</sup> siècle s'accélère donc au siècle suivant même si certains types de bâtiments disparaissent comme le pinque, la polacre et le chébec. Cette diversité démontre le réel dynamisme des constructeurs qui savent s'adapter à la demande; il en est de même de la variété des tonnages (et donc de dimensions) entre des bâtiments d'un même type pour répondre aux usages envisagés par les acheteurs et à leurs ressources financières.

Si les bateaux destinés au bornage et au petit cabotage, avec 1042 commandes identifiées, arrivent largement en tête, ceux-ci ne représentent que 13,41 % du tonnage construit. Si l'on y ajoute les tonnages des autres bâtiments destinés au commerce en Méditerranée (essentiellement les tartanes, bombardes, brig-goélettes et goélettes), près d'un tiers du tonnage produit concerne le cabotage (petit ou grand) alors que 60 % du tonnage (trois-mâts et bricks) sont destinés au long cours, même si certains bricks pratiquent le grand cabotage. La part importante du long cours dans la production est naturellement liée au formidable essor de Marseille et son ouverture sur le monde amorcée dès le XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>20</sup>.

---

19. Gilbert BUTI, *Activités maritimes et gens de mer à Saint-Tropez (milieu XVII<sup>e</sup> s. – début XIX<sup>e</sup> s.)*, Thèse EHESS, 2000 et du même auteur: « La flotte de commerce et de pêche de la France méditerranéenne à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle », in *Tourville et les marines de son temps*, Archives départementales de la Manche, Saint-Lô, 2003, p. 49-90.

20. Charles CARRIÈRE, *Négociants marseillais au XVIII<sup>e</sup> siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, 2 volumes, Marseille, 1973 et du même auteur: *Richesse du passé marseillais. Le port mondial au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Marseille, 1979.

**Document 6**  
**La goélette *Gazelle* de 91 tx construite à Saint-Tropez en 1844**  
**par Justin Anrigou**  
**Ex-voto de la chapelle Sainte-Anne, Saint-Tropez**



*Les bois utilisés*

Les Provençaux utilisent principalement deux essences, le pin et le chêne. Le pin provient des forêts provençales alors que le chêne est coupé soit en Provence, soit dans le centre de la France. Comme au siècle précédent, il est transporté sur le Rhône jusqu'à Beaucaire et Arles, où il est vendu aux constructeurs provençaux. La Provence fournit peu de grands chênes, d'où l'importance des bois du centre de la France. Il n'est d'ailleurs pas rare que le contrat de construction précise l'origine géographique du bois qui doit être mis en œuvre. D'autres essences sont utilisées, mais en moins grande quantité, comme le sapin, l'orme et bien sûr le gayac pour les réas de poulies<sup>21</sup>.

*Le coût de construction d'un navire*

Le prix de revient, qui dépend des caractéristiques du bâtiment, des matériaux utilisés et de la main-d'œuvre, est souvent exprimé en francs par tonneau construit. Ce coût, indiqué pour les chantiers provençaux dans les statistiques de 1833, montre une grande différence selon les chantiers.

---

21. Gilbert BUTI, « Des forêts pour un arsenal méditerranéen: Toulon au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Forêt méditerranéenne*, t. XXIII, n° 1, juin 2002, p.53-64.

**Document 7**  
**Coûts de construction**

Prix de revient du tonneau construit en 1833							
Prix moyen: 207 francs							
Chantier	Martigues	Marseille	La Ciotat	La Seyne	Toulon	St-Tropez	Antibes
Prix	210	245	300	186	200	154	155
Variation par rapport au prix moyen	+ 1,4%	+ 18,3%	+ 44,9%	- 10,2 %	- 3,4 %	- 25,7 %	- 5,2 %

Sans être exhaustif, retenons les principales causes de variation des prix. La première concerne la valeur des matériaux. Deux exemples: en 1833, à Marseille, La Ciotat et Toulon, le stère de chêne courbant revient à 90 frs contre 78 à La Seyne, 72 à Saint-Tropez, mais 113 à Antibes. Même constatation pour d'autres matériaux comme l'huile pour la peinture: à Saint-Tropez les 100 kgs sont facturés 150 frs contre 125 à La Seyne, 115 à Toulon et 110 à Marseille.

La seconde concerne le salaire des ouvriers qui varie également d'un chantier à l'autre. C'est à Marseille qu'il est le plus élevé avec 4,5 frs la journée en 1833, alors qu'il tombe à 3,5 frs à Toulon, 3 frs à Saint-Tropez, 2,90 frs à la Seyne et 2,75 frs à Martigues.

D'autres paramètres peuvent également jouer. Ainsi, à Saint-Tropez, le coût d'un navire est réputé moindre car les chantiers réutilisent fréquemment pour les navires neufs des mâtures et des agrès demi-usés<sup>22</sup>.

De nombreux paramètres interviennent plus ou moins fortement sur le prix: quantité et qualité des matériaux achetés, proximité de certaines forêts, meilleure gestion des matériaux et des ouvriers par le constructeur, environnement économique des chantiers. À Marseille les chantiers emploient, comme nous l'avons vu, plus de 1 200 ouvriers, essentiellement affectés à la réparation navale des voiliers français et étrangers en escale dans le port. Ces réparations doivent être rapides car un navire immobilisé signifie une perte pour le transporteur. Il est possible, étant donné le nombre de navires à réparer (124 navires français et 55 étrangers de plus de 100 tx en 1837 par exemple), que la main-d'œuvre soit recherchée et donc plus coûteuse en comparaison de chantiers voisins au trafic portuaire plus réduit.

Enfin, le coût d'un navire n'est pas proportionnel à sa taille. À Marseille, au début des années 1840, un navire de 300 tx doublé et chevillé de cuivre revient, à 95 000 frs, soit 316 frs le tonneau alors qu'un navire de 200 tx éga-

22. SHDMVincennes CC5 141.

lement doublé et chevillé revient à 56 000 frs, soit 280 frs le tonneau<sup>23</sup>. Il convient donc d'être attentif aux navires construits dans les différents chantiers pour expliquer certaines différences de coût et se garder de généraliser à partir de quelques prix trouvés.

#### DE LA CALE À LA CABANE : L'ORGANISATION DES CHANTIERS

Au XIX<sup>e</sup> siècle, si le navire est l'un des produits les plus complexes que l'homme ait créé, il est surprenant de constater à quel point l'espace de construction reste sommairement aménagé. Là aussi l'image que l'on se fait d'un chantier de construction navale correspond le plus souvent aux grandes infrastructures des arsenaux ou des chantiers modernes. Il faut pourtant se garder des amalgames tant la réalité des chantiers privés est différente.

##### *Des chantiers dans la ville*

Au cours des siècles, ces chantiers ont tendance à se déplacer pour s'éloigner des quais que les institutions préfèrent voir utiliser pour le chargement et le déchargement plutôt que pour la construction. Ainsi, à La Seyne ils se situent, dès l'Ancien Régime, de part et d'autre du port, au quartier de la Lune et à la plage des Esplageols. À Marseille les principaux chantiers de construction, qui se trouvent quai Rive-neuve jusque vers 1842, sont alors déplacés au Pharo à l'initiative de la Chambre de commerce qui en achète la plage<sup>24</sup>. À Saint-Tropez, les chantiers sont situés, jusqu'au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, au cœur du port avant d'être transférés derrière la chapelle de l'Annonciade sur un terrain qui gagne sur la mer par déversement de remblais.

La faible production toulonnaise résulte, nous le savons, de la médiocre situation de ses chantiers. Jusqu'à la fin des années 1820, les constructeurs toulonnais disposent de deux espaces pour leurs activités. Le premier, qui se situe dans la vieille darse à la Poncho rimado, est une simple grève en arc de cercle d'une quarantaine de mètres de long, coincée entre le magasin aux vivres et les navires de guerre. On peut y construire au mieux simultanément trois bâtiments de taille moyenne. Le second se trouve à l'ouest du port, à Castigneau, qui n'est pas encore occupé par l'arsenal maritime. Dans les années 1820, les particuliers et les autorités municipales aidés par les Ponts et Chaussées plaident pour la création d'un nouveau port de commerce à la Rode, dans le prolongement de la vieille darse, à l'est de la cité. La création

---

23. Jules JULLIANY, *Essai sur le commerce de Marseille*, tome 3, deuxième édition, Paris et Marseille, 1842, p. 176.

24. Jules JULLIANY, *op. cit.*, p. 357.



de ce nouveau port doit s'accompagner du transfert des chantiers de la ville que les constructeurs souhaitent plus grands. L'affaire devient pressante comme en témoigne cet extrait de lettre du lieutenant du port en 1828 : «...dans le projet d'agrandissement arrêté et approuvé, le commerce de cette ville va perdre le petit port de Castigneau et tout le chantier de constructions marchandes dont la perte doit nécessairement paralyser toutes les opérations de radoub et de carénage et priver de travail toutes les classes ouvrières attendu que la marine royale doit s'emparer de Castigneau et de tout le chantier de constructions marchandes dans le courant de 1829 »<sup>25</sup>. Cependant, la création du port de la Rode traîne en études d'autant plus que les autorités municipales et les Ponts et Chaussées doivent faire face aux projets de la Marine et à l'ingénieur des fortifications gourmands en espaces. En 1838, à la veille d'entamer les travaux du port de la Rode, le conseil municipal de Toulon s'inquiète cette fois du sort des chantiers de la vieille darse : « Considérant qu'à la création d'un second port marchand se rattache celle d'un chantier de constructions marchandes qui est un autre besoin non moins vivement senti et auquel il est tout aussi indispensable de pourvoir parce que l'emplacement affecté aux constructions du commerce (la Poncho rimado) indépendamment de ce qu'il est trop resserré, se trouve être une dépendance d'un terrain militaire qui est nécessaire au Génie de la place, ce qui met les constructeurs dans une position d'autant plus précaire qu'ils peuvent au premier jour être expulsés de cet emplacement comme ils en ont été menacés »<sup>26</sup>. Finalement, un projet de port à la Rode est arrêté malgré une dernière tentative des ingénieurs des Ponts et Chaussées pour disposer de plus d'espace pour les nouveaux chantiers. Peine perdue, le plan prévoit une cale de 100 mètres de long et 55 mètres de large. Il ne pourra contenir que cinq petits bâtiments à la fois, ne disposera pas d'emplacements de stockage pour les bois de mât et autres bois de marine nécessaires aux constructions. Ce chantier terminé en 1845 fonctionne finalement assez peu, sans doute pour moins d'une dizaine de constructions de plus de 10 tx. La Chambre de commerce de Toulon affirme dans un rapport en 1847 qu'il n'a été construit aucun navire à Toulon depuis 6 ou 7 ans, ce que confirment nos recherches<sup>27</sup>. Le choix toulonnais, qui consiste à conserver des chantiers au cœur de l'espace portuaire, condamne ces derniers à avoir des dimensions modestes. Les deux trois-mâts, *Édouard* de 253 tx et *Alfred et Claire* de 271 tx, construits respectivement en 1848 et 1856, apparaissent comme des exceptions. Il est vrai, dans ce cas portuaire, que les priorités vont à l'arsenal militaire et aux exigences de la marine d'Etat.

---

25. ADVar 4S 55.

26. ADVar 4S 55.

27. Antoine MARMOTTANS, *Toulon en 1847*, Toulon, 1993, p. 56.

**Document 8**  
**Le trois-mâts barque *Édouard* construit à Toulon en 1848**  
**Ex-voto de la chapelle Sainte-Anne, Saint-Tropez**



*Modestie des installations*

Le constructeur a avant tout besoin d'un espace situé au bord de l'eau suffisamment grand pour pouvoir y établir la cale de construction, stocker le bois nécessaire à l'élévation du navire – ou de plusieurs – et si possible un bâtiment pour tracer les gabarits et éventuellement découper les voiles. Tant mieux si le terrain est en pente, sinon, c'est la cale de construction qui donne l'inclinaison recherchée. La cale doit être suffisamment longue pour que le navire puisse prendre de la vitesse. Idéalement, la longueur de la cale au-dessus de la ligne de haute mer devait atteindre une fois et demie la longueur de la quille<sup>28</sup>. Ajoutons que le plan d'eau doit offrir une profondeur nécessaire au bon lancement du navire.

Pour les chantiers qui ont une activité régulière, l'organisation de l'espace est théoriquement le fait de l'administration des Ponts et Chaussées qui gère l'aménagement des ports depuis le décret du 25 août 1804. Dans la pratique les situations sont plus complexes, sinon capricieuses. Le cas des chantiers tropéziens, où se mêlent les intérêts des constructeurs, des projets des élus locaux et les choix des Ponts et Chaussées permet de saisir ces jeux de pouvoirs et autres rivalités dans l'organisation des chantiers privés.

---

<sup>28</sup> Eileen REID MARCIL, *On chantait "Charley-Man". La construction de grands voiliers à Québec de 1763 à 1893*, Québec, 2000, p. 161.

Ainsi, le juge de paix du canton de Saint-Tropez, qui se rend en 1826 aux chantiers de la ville, décrit les biens du principal constructeur du lieu de la façon suivante :

« Nous avons trouvé d'abord deux grosses anguilles<sup>29</sup> qu'on nous dit appartenir par moitié à Tropez Sevoulle et à Jacques Bory, nous n'avons trouvé aucune pièce considérable soit en pin, soit en chêne appartenant en propre au dit Jacques Bory, mais un très grand nombre de pièces marquées MT qu'on nous a dit appartenir aux sieurs Teisseire et Maury. Nous avons trouvé également un nombre considérable de petits morceaux de chêne et de pin éparpillés sur toute l'étendue du chantier, objets de peu de valeur et qu'il est impossible de décrire, de détailler, ni même de faire ramasser en tas, puisque la main-d'œuvre seule excéderait la valeur du dit bois. Nous nous sommes rendus dans une partie du magasin construit en bois qu'on nous a dit appartenir au sieur Louis Bory son frère et qui néanmoins servait à l'usage de Jacques Bory. Nous avons trouvé et laissé en évidence les objets ci-après. Un criq en fer, une pince en fer, quatre masses ou maillet en fer, trois palanquins<sup>30</sup> avec ses poulies et les cordes en sparterie<sup>31</sup>, vingt-deux vrilles, quinze kilogrammes de clous vieux, une hache et une herminette, six coussins et quelques bouts de cordes. Nous avons trouvé sur ledit chantier un gros navire que construisait le sieur Jacques Bory pour le compte du sieur Pierre Teisseire... »<sup>32</sup>.

Une cabane en bois et quelques outils suffisent donc à Jacques Bory pour construire un « gros navire » au milieu d'un monceau de pièces de bois de toute taille<sup>33</sup>. Cette image, fidèle à la réalité et qui correspond à ce que pouvait voir un visiteur, cache néanmoins une organisation de l'espace encadrée par l'administration des Ponts et Chaussées. Si Jacques Bory travaille dans une cabane en bois, ce n'est pas par manque de moyens financiers. Le règlement des Ponts et Chaussées interdit en effet toute construction en dur appartenant à des privés sur le site des chantiers. En 1808, l'ingénieur représentant l'administration fait procéder à la destruction des magasins en pierre appartenant à plusieurs entrepreneurs situés contre la chapelle<sup>34</sup>. Ceux-ci pourront de nouveau s'installer autour de l'édifice, mais dans des cabanes en bois. Cette mesure s'explique avant tout par le fait que le terrain appartient à l'Etat et que ces cabanes en bois doivent pouvoir être démolies facilement si nécessaire<sup>35</sup>.

29. Anguille : pièce de bois faisant partie d'un ber et parallèle à la quille d'un navire qu'on veut lancer (Bonnet et Paris, *Dictionnaire de la marine à voile*, Paris, 1855, article Coitte)

30. Palanquin : petit palan.

31. Sparterie : filin fait avec des genêts.

32. ADVar 10U 1097, année 1826.

33. Dans les années 1820, Jacques Bory construit des navires qui dépassent les 200 tonneaux.

34. ADVar 4S 39.

35. Cela ne va pas sans rappeler les règles qui encadrent de nos jours les « paillotes » installées sur certaines plages. Ce point de règlement qui est valable pour l'ensemble des chantiers privés français est également mentionné dans l'étude sur la construction navale malouine. Restif MANONMANI, (dir.), *De bois et d'acier, la construction navale malouine*, Saint-Malo, 2005, p. 20.

La chapelle de l'Annonciade, qui est le plus grand bâtiment des chantiers, est surélevée, en 1823, avec un étage pour disposer d'une salle de gabarit et de voilerie<sup>36</sup> tandis que le rez-de-chaussée reste à la disposition des constructeurs pour y entreposer les agrès des bâtiments en réparation.

Tel apparaît, après un survol rapide, un grand chantier privé provençal. Les longueurs de cale et la profondeur des eaux, sujets que nous avons peu abordés, déterminent fortement les productions des navires. Quant aux chantiers qui ne livrent que des petites unités, ils pouvaient être éparpillés le long du rivage comme à Marseille où « les chantiers se trouvaient, à l'est de la ville: dans l'impasse 6 rue des Tyrans, au Pharo, au Vallon des Auffes ou derrière l'église Saint-Victor<sup>37</sup>. »

#### DE L'APPRENTI AU CONSTRUCTEUR : ACTEURS DE LA CONSTRUCTION NAVALE TRADITIONNELLE

##### *Les apprentis*

Identifiables presque uniquement à partir des registres des quartiers maritimes, les apprentis découvrent naturellement le métier aux chantiers et parfois dans un cadre familial. L'apprentissage diffère d'un individu à l'autre suivant la spécialisation choisie – charpentier, calfat, poulicier... – sans oublier les fils de constructeurs voués à prendre la suite du père et qui recevaient une formation plus poussée. Cependant, l'âge d'entrée en apprentissage est assez tardif: entre 15 et 19 ans alors que l'on trouve des mousses âgés de 10 ans<sup>38</sup>. Aussi, pour nombre d'entre eux, le début professionnel ne se passe pas aux chantiers mais en mer sur le pont ou dans les calles. Sur 186 apprentis identifiés à Saint-Tropez, 68, soit plus d'un sur trois, ont auparavant débuté une carrière en mer comme mousse. Il est donc probable que partir en mer, à la pêche ou au commerce, permet pour certains de travailler en attendant d'avoir l'âge d'entrer en apprentissage aux chantiers. Mais de même que certains mousses ont déjà connu une expérience de la mer avant d'être inscrits, certains apprentis fréquentent « activement » les chantiers avant d'être officiellement enregistrés. Une statistique de 1846 relative aux chantiers de La Seyne mentionne la présence de 10 enfants non inscrits en plus des 210 hommes présents<sup>39</sup>.

36. ADVar 4S 39.

37. José Luis CORTES, *Étude comparative des embarcations de pêche et de cabotage en Méditerranée occidentale: construction, familles typologiques et évolution de leur architecture navale du XVII<sup>e</sup> à la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle*, thèse exemplaire dactyl., 2008, p. 173.

38. SHDMToulon 4P 125, 127 et 129.

39. ADVar 16M 5.

La durée de l'apprentissage varie entre un et six ans avec une réduction de ce temps au cours du siècle. Durant les années 1820, l'apprentissage dure pour la moitié des futurs ouvriers entre trois et quatre ans. Il est de deux années pour moins de 20 % des jeunes, aucun ne devient ouvrier après une seule année d'apprentissage. La situation a fortement évolué 30 ans plus tard dans la mesure où plus de 55 % des jeunes deviennent ouvriers après seulement deux années d'apprentissage (dont 27,6 % au bout d'une seule année). Ils ne sont plus que 15,45 % à obtenir le brevet d'ouvrier après trois ou quatre ans d'apprentissage. On note également une forte baisse des ouvriers qui passent cinq années ou plus comme apprentis (16,7 % dans les années 1820 contre seulement 3,44 % dans les années 1850).

### *Les ouvriers*

La construction navale provençale fait travailler au XIX<sup>e</sup> siècle plusieurs milliers d'ouvriers inégalement répartis dans les chantiers qu'il est bien difficile d'évaluer. En effet, tout ouvrier n'est pas forcément inscrit sur les registres du quartier maritime. Cela dépend de sa profession et de son âge. De plus, un ouvrier inscrit dans un quartier peut travailler dans un autre ou naviguer. Il peut également être absent du chantier pour cause de maladie, par manque de travail ou pour cause de levée à l'arsenal. Ainsi, les chiffres que l'on rencontre dans tel ou tel mémoire du XIX<sup>e</sup> siècle et ceux que l'on reconstitue à partir des registres ne sont que des évaluations imparfaites qu'il faut prendre avec précaution d'autant que les critères retenus varient d'un mémoire à l'autre et que le nombre d'ouvriers n'est pas forcément proportionnel à la production. L'exemple de Marseille est à ce titre significatif. Les chantiers marseillais emploient dans les années 1830 entre 1500 et 1900 ouvriers pour une production sensiblement identique à celle de Saint-Tropez qui fait travailler au plus 150 ouvriers<sup>40</sup>. La différence tient uniquement au fait que la grande majorité des ouvriers de Marseille travaillent non pas à la construction mais à la réparation navale.

Enfin, un chiffre ne représente au mieux qu'une réalité à un moment donné. Le nombre d'ouvriers varie fortement d'une année à l'autre, voire d'un trimestre à l'autre, en fonction du travail disponible. À La Ciotat on recense, en 1826, 748 ouvriers pour 13 navires construits, chiffres qui tombent à 348 l'année suivante avec 7 bâtiments lancés et à 200, en 1828, avec seulement 3 réalisations ce qui témoigne d'une grande fragilité des emplois

---

40. SHDMVincennes CC5 150; Paul MASSON (dir.), *Les Bouches-du-Rhône. Encyclopédie départementales*, tome VIII, *L'industrie*, Paris-Marseille, 1921; NOYON, *Statistiques du département du Var*, Draguignan, 1839; Laurent PAVLIDIS, *La construction navale en Provence au XIX<sup>e</sup> siècle, essor et crises d'une industrie traditionnelle, 1815 – 1870*, mémoire de master 2, Université de Provence, p. 102.

dans cette activité, mais aussi d'une extrême mobilité du personnel, caractéristique forte de ce monde du travail<sup>41</sup>.

Une fois ces précautions énoncées, nous pouvons présenter dans les trois tableaux ci-dessous les relevés du nombre d'ouvriers inscrits pour les années 1824 et 1833 tels qu'ils ont été envoyés au gouvernement par les différentes administrations portuaires. Si nous ne pouvons considérer qu'ils reflètent exactement la réalité – le nombre de 20 ouvriers pour Saint-Tropez, par exemple, nous paraît trop faible alors que cette année-là, 5 bricks, 2 tartanes et 32 bateaux de moins de 10 tx furent lancés –, ils présentent au moins l'avantage d'émaner de la même source et de proposer une image de l'état des ouvriers des chantiers navals en France, dans l'arrondissement de Toulon et dans les principaux chantiers provençaux<sup>42</sup>.

### Document 9 Recensement des ouvriers des chantiers français

Nombre d'ouvriers recensés par l'administration dans les 5 arrondissements maritimes											
	Cherbourg		Brest		Lorient		Rochefort		Toulon		Total
1824	1155	15,20%	1188	15,62%	786	10,33%	2519	33,13%	1955	25,72%	7603
1833	1618	18,38%	2589	29,42%	754	8,57%	1336	15,18%	2504	28,45%	8801

Nombre d'ouvriers recensés par l'administration dans l'arrondissement de Toulon							
	Languedoc		Corse		Provence		Total
1824	274	14,02%	36	1,84%	1645	84,14%	1955
1833	287	11,46%	50	2,00%	2167	86,54%	2504

Nombre d'ouvriers provençaux par chantier																	
	Arles	Martigues	Marseille	La Ciotat	La Seyne	Toulon	St-Tropez	Antibes	Total								
1824	41	2,49%	54	3,28%	1250	76,00%	135	8,20%	40	2,43%	32	1,94%	73	4,44%	20	1,21%	1645
1833	10	0,46%	52	2,40%	1844	85,10%	95	4,38%	73	3,37%	54	2,49%	20	0,92%	19	0,87%	2167

Les ouvriers recensés dans l'arrondissement de Toulon représentent près de 30 % des ouvriers français. L'essentiel de ces hommes travaillent en

41. Paul MASSON (dir.), *Les Bouches-du-Rhône... op. cit.*, tome IV, p. 748. Lorsque le travail manque aux chantiers, les ouvriers trouvent généralement à s'embarquer.

42. SHDMVincennes CC5 141 et 150.

Provence, alors que le Languedoc et, plus encore, la Corse sont peu représentés. En Provence, Marseille emploie plus de 75 % des ouvriers, mais comme nous l'avons vu, beaucoup travaillent dans la réparation navale.

Le mot « ouvrier » cache en fait une grande diversité de métiers qu'il convient de citer rapidement. Les charpentiers et les calfats constituent l'essentiel du personnel présent. Mais à côté de ces professions emblématiques, figurent des poulieurs et des voiliers, autres professions spécifiques des chantiers, mais également des métiers qui ne sont pas propres à la construction navale comme les scieurs de long, les cordiers, les menuisiers, les peintres, les serruriers et les forgerons. Il est probable que certains de ces ouvriers partagent leur temps entre les chantiers navals et des activités extérieures.

**Document 10**  
**Professions présentes dans les chantiers**

Les professions représentées dans les chantiers L'exemple de Marseille et d'Antibes en 1833 <sup>43</sup>		
Professions	Marseille	Antibes
Charpentier	630	8
Calfat	620	6
Scieurs de long	Non renseigné (Nr)	Nr
Perceurs	160	0
Voiliers	50	2
Menuisiers	36	0
Forgerons	85	0
Cordiers	130	0
Poulieurs	70	2
Serruriers	63	1
Peintres	Nr	Nr
Total	1844	19

L'absence dans les relevés des scieurs de long et des peintres confirme la fragilité des données qui doivent être considérées comme des minima. En revanche, l'absence de certaines professions à Antibes appelle plusieurs remarques. La première concerne les perceurs dont le travail est sans doute effectué par d'autres ouvriers comme les charpentiers et surtout les calfats. L'absence de menuisiers et de forgerons, plus surprenante, indique probablement que les constructeurs font appel à des artisans installés hors des

43. SHDMVincennes CC5 150.

chantiers et qui travaillent épisodiquement sur les navires, alors que le manque de cordiers signifie que les cordages sont réalisés dans d'autres villes.

Les statistiques conservées au Service Historique de la Défense (Vincennes) ne permettent pas d'aller au delà de 1835 alors que nous savons que les différents quartiers maritimes les ont envoyées au moins jusqu'en 1857<sup>44</sup>. À partir des années 1860-63, les différents quartiers maritimes cessèrent d'inscrire les ouvriers du bois qui étaient de moins en moins utiles aux arsenaux. Il est ainsi difficile de mesurer très précisément l'évolution du nombre d'ouvriers à la suite de la crise qui touche les chantiers avec la libéralisation du marché, mais quelques chiffres glanés ici et là illustrent néanmoins ce déclin. En 1868, les chantiers de Bandol, Toulon et La Seyne ne comptent plus que 30 à 35 ouvriers. À cette date, les Chantiers de la Méditerranée de La Seyne emploient 1844 ouvriers<sup>45</sup>. En 1874, les chantiers tropéziens emploient encore une cinquantaine de personnes et en 1881, les chantiers de Martigues, Port-de-Bouc et Arles en font travailler 109<sup>46</sup>. Une part importante de leur activité concerne la réparation navale et la construction de petits bâtiments.

#### *Les constructeurs et les autres*

À la tête des apprentis et des ouvriers se trouvent les constructeurs. Ces hommes, charpentiers de formation, dirigent les chantiers et servent d'interlocuteurs privilégiés avec l'acheteur qui vient commander le bâtiment. La grande majorité de ces constructeurs appartient à un petit nombre de familles qui se partagent les chantiers. À Martigues, dominent les familles Parpan, Fiastre et Vidal; à Marseille, celles des Jouvin, Mestre, Ribe, Vian; à La Ciotat, les Riboullet, Vellin, Vence<sup>47</sup>, Cubissol et Martinenq; à La Seyne, Estienne, Jouglas, Baudouin; à Saint-Tropez, Sevoule, Bory et Anrigou; à Antibes, Arluc, Bellissime, Chaniel, Rebequi.

Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, ces familles sont généralement bien implantées dans la ville où elles exercent. Elles ont un contrôle assez strict sur leur chantier et parviennent généralement à repousser tout nouveau venu qui tente de s'implanter. Cependant, avec la gestion des chantiers confiée aux Ponts et Chaussées, cette mainmise subit les coups de boutoir de l'administration qui souhaite, pour être en conformité avec la loi, procéder à l'amodiation des terrains des chantiers. Cela ne va pas sans résistance, et souvent avec succès, dans la mesure où des constructeurs reçoivent le soutien d'élus locaux<sup>48</sup>.

44. Les Archives départementales de Haute-Corse conservent une copie des statistiques corses exploitées par José-Luis Cortés dans *Etudes corses*, n° 61 (2005) et 63 (2006).

45. ADVar 16M1-7.

46. Paul MASSON (dir.), *Les Bouches-du-Rhône...*, op. cit., tome VIII, p. 215.

47. Yves LAGET, « Joseph Édouard Vence, constructeur de navires », *Chronique d'histoire maritime*, n° 59, Paris, 2005.

48. Laurent PAVLIDIS, op. cit., p. 91 à 93.



Cependant, certains charpentiers suffisamment formés et employés par des constructeurs tentent leur chance lors de ces enchères et parviennent parfois à obtenir un terrain au détriment de constructeurs installés depuis plusieurs générations. Le parcours de Michel Gatusso peut illustrer cette évolution. Ce fils de charpentier tropézien entre en apprentissage à Saint-Tropez en 1837, devient ouvrier deux ans plus tard avant de partir travailler à Marseille en 1840. La mise aux enchères de 1856 à Saint-Tropez lui donne l'occasion d'y revenir grâce à une bonne offre qui lui permet d'obtenir un espace de construction. D'ouvrier il devient constructeur et exerce ainsi son métier en mettant à la mer en 1856 et 1857, trois bâtiments de 491, 575 et 318 tx et en 1860, la *Reine des Anges*, trois-mâts de 722 tx, un des plus grands lancés dans cette ville. En l'absence d'amodiation, Michel Gatusso serait peut-être resté à Marseille un obscur ouvrier au milieu de centaines d'autres.

Ces constructeurs, maîtres en leur chantier et responsables de leurs constructions, sont cependant sous le contrôle d'autres personnes à commencer par le futur propriétaire du navire à l'origine de la commande. Le patron pêcheur ou le capitaine propriétaire passent régulièrement sur le chantier pour suivre l'évolution de la construction. Toutefois, lorsque le navire est commandé par un grand négociant ou un puissant armateur, il n'est pas rare que le constructeur soit assisté, durant tout le temps que durent les opérations, par un homme de confiance de l'armateur et souvent futur capitaine. De même, à plusieurs stades de la construction, un représentant du bureau de classification Veritas vient contrôler et valider la qualité du travail accompli. Enfin, à l'issue de la construction, les représentants de la douane jaugent le navire. Ce sont leurs mesures qui sont inscrites sur l'acte de francisation, véritable sésame pour que le navire puisse naviguer. Citons enfin, les ingénieurs des Ponts et Chaussées qui sont régulièrement là pour répondre favorablement ou non aux demandes des constructeurs qui souhaitent modifier leur espace de travail.

## CONCLUSION

À l'issue de ce rapide tour d'horizon, force est de reconnaître la grande diversité des chantiers provençaux de production de bâtiments de mer en bois : important écart de fabrication, différence de coûts de réalisation, rythmes économiques originaux. Chaque chantier a son histoire et il faut se garder de généraliser ou transposer tel ou tel aspect de la vie d'un chantier à tous les autres.

On a construit en Provence au XIX<sup>e</sup> siècle de nombreux types de bâtiments capables de répondre aux besoins des entrepreneurs et armateurs, depuis le petit bateau de pêche de moins d'un tonneau jusqu'au clipper de plus de 1000. En nombre comme en tonnage livré la production provençale est la première des côtes françaises méridionales, devant le Languedoc et la

Corse, mais si importante soit-elle, elle reste inférieure à celles de grands chantiers méditerranéens comme Hermoupolis dans les Cyclades ou Varazze dans la proche Ligurie. On touche là une des limites de la construction navale provençale qui dispose pourtant, avec Marseille au XIX<sup>e</sup> siècle, d'un grand port et d'un vaste marché. Si les Marseillais s'adressèrent aux ports provençaux pour acquérir des bâtiments en bois, ils durent également se tourner vers les rivages de l'Atlantique et de la Manche. La raison de cette production insuffisante tient au manque d'espace de construction et aux contraintes pour l'approvisionnement en matières premières.

Dans les années 1840 - 1850, moment où Marseille a besoin d'un nombre sans cesse croissant de grands voiliers traditionnels, La Seyne et La Ciotat se tournent vers la vapeur, tandis que Toulon pas plus que Martigues, Antibes ou Cannes ne peuvent développer leurs chantiers pour faire face à cette demande. Marseille ne peut accroître sa production, ses chantiers du Pharo sont trop petits et la priorité est donnée à la réparation navale<sup>49</sup>. Dans ce contexte, les chantiers de Saint-Tropez saisissent l'occasion et parviennent à s'épanouir en assurant la transition entre les deux types de marines; ce succès, fondé sur un héritage et des savoir-faire reconnus, sans omettre les initiatives de certains entrepreneurs comme Augustin Fabre, est conjoncturel, fragile.

La production provençale de navires en bois est globalement bouleversée par les traités de libre-échange, le chemin de fer, la route, la construction navale moderne associant le fer et la vapeur et la nouvelle donne politique et économique que connaît alors l'espace méditerranéen. Seule la construction de quelques pointus persistera au-delà de la Seconde Guerre mondiale en quelques petites localités, comme autant de traces d'une activité relique, d'une activité qui a pourtant animé, durant plusieurs siècles, une large partie du littoral provençal.

Laurent PAVLIDIS

---

49. Olivier RAVEUX, Xavier DAUMALIN, Jean DOMENICHINO, *La réparation navale à Marseille, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Marseille, 2005.