

Types d'embarcations entre Gênes et Marseille à la fin de l'Ancien Régime. Quelques aperçus à partir de la base de données Navigocorpus

Silvia Marzagalli



Édition électronique

URL : <http://cdlm.revues.org/6523>

ISSN : 1773-0201

Éditeur

Centre de la Méditerranée moderne et
contemporaine

Édition imprimée

Date de publication : 15 juin 2012

ISBN : 978-2-914-561-58-7

ISSN : 0395-9317

Référence électronique

Silvia Marzagalli, « Types d'embarcations entre Gênes et Marseille à la fin de l'Ancien Régime. Quelques aperçus à partir de la base de données Navigocorpus », *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 84 | 2012, mis en ligne le 27 décembre 2013, consulté le 30 septembre 2016. URL : <http://cdlm.revues.org/6523>

Ce document est un fac-similé de l'édition imprimée.

© Tous droits réservés

Types d'embarcations entre Gênes et Marseille à la fin de l'Ancien Régime. Quelques aperçus à partir de la base de données Navigocorpus

Silvia MARZAGALLI

En 2007, l'Agence nationale de la Recherche a financé le programme Navigocorpus¹. Ce programme, qui vient de s'achever, a permis de créer une base de données qui rend possible la collecte de données issues de sources de nature variée relatives au déplacement ou à la présence de navires dans le temps et dans l'espace, sans perte d'information par rapport à la source, tout en facilitant par une série d'instruments l'interrogation de la base et l'extraction des données². La base est par ailleurs accompagnée d'une série de dictionnaires permettant de trouver des informations accessoires sur la nature des navires, des produits, des sources, etc. Navigocorpus est désormais accessible en ligne³, et son contenu est amené à évoluer dans les mois et années à venir. À l'heure actuelle, nous avons inséré entre autres l'intégralité des congés (autorisations de sorties) délivrés en France en 1787

1. Programme ANR Corpus, coordonné par Silvia Marzagalli en collaboration avec Jean-Pierre Dedieu (LARHRA, Lyon) et Pierrick Pourchasse (CRBC, Brest).
2. Pour atteindre une telle flexibilité, la base repose sur les principes suivants : les données collectées le sont dans leur intégralité ; elles sont insérées telles qu'elles se présentent dans la source ; elles sont pourvues, dans des champs à part, d'une série d'outils qui en permettent une interrogation et une exploitation efficace de la part de l'utilisateur. Parmi ces outils : un code géo-référencé pour tout point géographique mentionné, qui permet par ailleurs de passer rapidement à la réalisation de cartes ; des indicateurs de statut précisant la nature de l'information relative aux points touchés au cours de l'itinéraire (intention de destination future, voyage effectué qu'on relate, itinéraire prévu mais pas effectué, etc.) ; un système de traduction/codage permettant de retrouver des informations relatives aux produits des cargaisons indépendamment de la langue dans laquelle ils sont indiqués ; un identifiant des capitaines et un identifiant de navires permettant de retrouver des informations issues de sources différentes au sein de la base ; un codage permettant de retracer rapidement en ordre chronologique les points touchés par le navire au cours de son déplacement. Pour plus de détails, voir Jean-Pierre Dedieu, Silvia Marzagalli, Pierrick Pourchasse et Werner Scheltjens, « Navigocorpus, a database for shipping information. A methodological and technical introduction », *International Journal of Maritime History*, décembre 2011, p. 241-262, et, des mêmes auteurs, « Navigocorpus at work. A brief overview of the potentialities of a data-base », *International Journal of Maritime History*, juin 2012.
3. <http://navigocorpus.org>. Voir aussi <http://navigocorpus.hypotheses.org/>.

lorsque ceux-ci sont conservés, et les entrées des registres de la Santé de Marseille pour 1787 et pour les ans III et IV de la République (1793-1795)⁴. Par ailleurs, nous disposons aussi des entrées des registres de la Santé de Gênes pour 1770 et des registres de sorties de Gênes pour 1795⁵.

Ces données, qui ont en partie été collectées grâce à un financement de l'association IREP-COME (Institut de Recherches et d'Études Pluridisciplinaires sur le Comté de Nice et l'Europe), nous permettent ainsi de mieux comprendre les types d'embarcations qui circulaient dans le secteur compris entre Gênes et Marseille, auquel s'intéresse plus particulièrement cet article. Face à la très grande variété de typologies navales, nous souhaiterions pouvoir nous interroger à terme sur l'existence d'une logique qui permettrait de comprendre l'utilisation des embarcations en prenant en compte les itinéraires, les origines géographiques et le port d'attache des navires, leur système de propriété et d'exploitation, et la nature des cargaisons. Giuliana Gatti suggère que les limites des compétences techniques en matière de construction navale dans les petites localités des côtes ligures sont le facteur déterminant qui permet de rendre compte de la très grande variété de bâtiments alors employés⁶. Toutefois, avant de pouvoir trancher de manière ferme sur cette question, il faut au préalable disposer d'un aperçu d'ensemble des types d'embarcations qui circulaient sur les différentes routes. Avec ces perspectives de recherche en vue, cet article se propose de montrer les éléments qu'il est possible d'extraire de la base Navigocorpus. Nous espérons ainsi qu'elle pourra aider les chercheurs à formuler leurs questionnements, et les orienter dans la recherche de sources complémentaires qui seront indispensables pour aborder, en outre, les questions essentielles de la propriété des navires, du financement de la navigation de cabotage et des profits qu'elle dégage, qui expliquent elles aussi le recours à certains types d'embarcations plutôt que d'autres⁷.

Les nomenclatures des embarcations qui sillonnent la Méditerranée occidentale sont nombreuses, et il n'est pas toujours aisé de savoir concrètement à quoi correspondent exactement les désignations des types d'embarcations consignées dans les registres, face à un greffier qui translitère de surcroît de manière phonétique les mots étrangers. Le même terme ne recouvre par ailleurs pas forcément

4. Archives départementales des Bouches-du-Rhône, 200 E 543, 550 et 551.

5. Archivio di Stato di Genova, Sanità, 398 et 399 (entrées 1770) et 1832 et 1833 (sorties 1795).

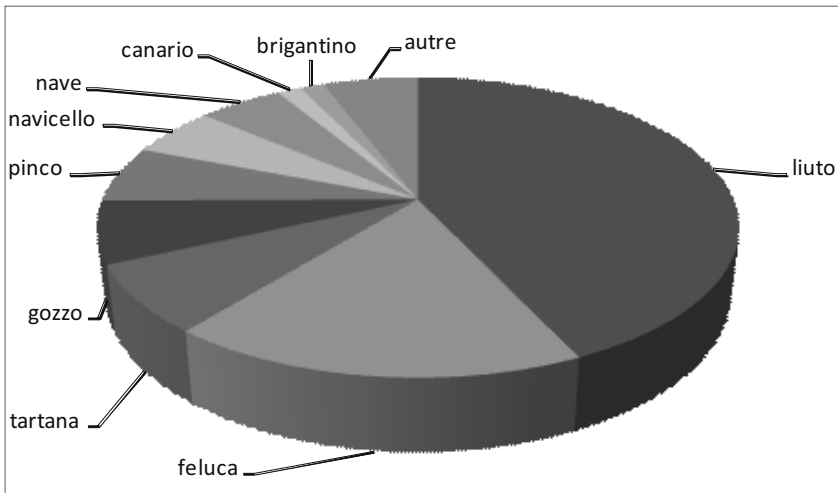
6. Giuliana Gatti, « Mezzi e tempi di trasporto per mare nella documentazione genovese tra XVIII e XIX secolo », dans Biagio Salvemini (dir.), *Lo spazio tirrenico nella « Grande Trasformazione ». Merci, uomini e istituzioni nel Settecento e nel primo Ottocento*, Bari, Edipuglia, 2009, p. 322 ; et, p. 330, à propos des embarcations utilisées par la famille Piccone d'Albisola : « il n'y a aucune corrélation significative entre les types d'embarcations, les trafics, les routes ».

7. Voir à ce propos Luca Lo Basso, « Il Sud dei Genovesi. Traffici marittimi e pratiche mercantili tra l'Italia meridionale, Genova e Marsiglia nel Settecento », dans Biagio Salvemini (dir.), *Lo spazio tirrenico... , op. cit.*, p. 239-262. Le cabotage provençal au XVIII^e siècle est au cœur des recherches menées par Gilbert Buti. Voir entre autres Gilbert Buti, *Les Chemins de la mer. Un petit port méditerranéen : Saint-Tropez (XVII^e - XVIII^e siècles)*, Rennes, PUR, 2010 ; Gilbert Buti, « Entre échanges de proximité et trafics lointains : le cabotage en Méditerranée aux XVII^e et XVIII^e siècles », dans Simonetta Cavaciocchi (dir.), *Ricchezza del mare, Ricchezza dal mare, sec. XIII^e - XVIII^e*, Florence, Le Monnier, 2006, p. 287-316.

le même type de bâtiment dans deux ports différents, et des termes régionaux différents peuvent *a contrario* désigner des embarcations fort semblables. En dépit de ces difficultés, il est toutefois possible de dégager quelques caractéristiques de fond de cette foule de données.

Si l'on regarde le mouvement du port de Gênes en 1770, sur un total de 4524 entrées, on constate par exemple, au-delà de la variété dans la typologie des embarcations, la nette prédominance de deux types : les *liuti* (ou *leudi*) et les *feluche*.

Fig. 1. Types de navires entrés à Gênes, 1770



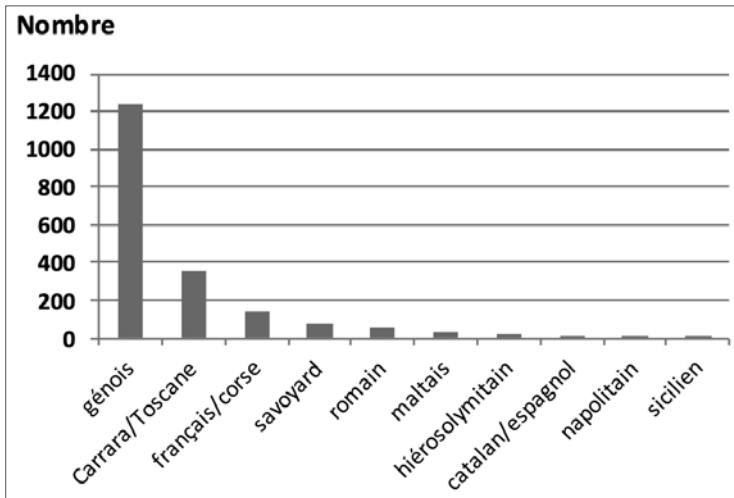
Source : Archivio di Stato di Genova, Sanità, 398 et 399. Données extraites de Navigocorpus. Ces données ne prennent pas en compte l'identité des navires, mais le nombre d'occurrences des entrées : un même navire entré deux fois est donc comptabilisé comme deux navires.

Le *liuto/leudo* est un bâtiment de taille moyenne, avec une quille d'une dizaine de mètres et une largeur de 3-4,50 mètres⁸, qui en 1795, d'après les indications à la sortie de Gênes, a une capacité moyenne d'environ 75 tonnes métriques. Ceux qui fréquentent Gênes naviguent dans une majorité écrasante sous pavillon génois (fig. 2)⁹. Essentiellement génois, les *liuti* évoluent dans une aire comprise entre Livourne et Marseille.

8. Giuliana Gatti, « Mezzi e tempi... », art. cit., p. 335.

9. Sur le pavillon hiérosolymitain, voir Louis Savadogo, « Les navires battant pavillon d'une organisation internationale », *Annuaire français de droit international*, vol. 53, 2007, p. 640-671.

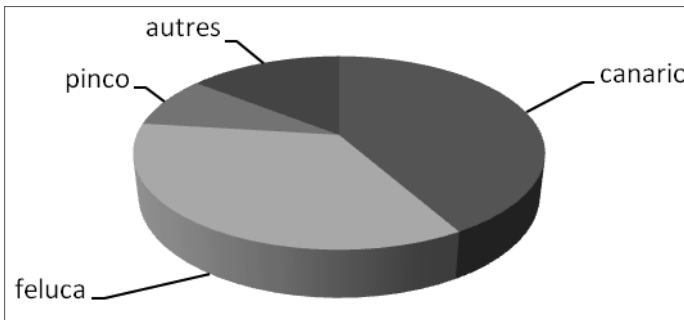
Fig. 2. Pavillon des leuti entrés à Gênes en 1770



Source : Archivio di Stato di Genova, Sanità, 398 et 399. Données extraites de Navigocorpus.

Au-delà des pesées globales des typologies de navires dans un port, il est possible d'essayer de corréler le type d'embarcation au pavillon. Ainsi, toujours à Gênes en 1770, l'analyse des 139 bâtiments commandés par des maîtres catalans illustre bien l'existence d'une tradition de construction navale spécifique: le *canario* triomphe (fig. 3), et aucun *canario* arrivé à Gênes n'est par ailleurs commandé par un patron qui ne soit pas défini comme catalan ou espagnol. D'autres bâtiments, en revanche, ne sont pas liés à une aire de production spécifique: la *feluca*, embarcation relativement petite, avec un ou deux mâts à voiles latines, est nettement plus diffusée en Méditerranée, puisqu'on en trouve à l'entrée de Gênes, en sus des catalanes et espagnoles, des génoises, des toscanes, des napolitaines, des siciliennes, des maltaises, voire une portugaise.

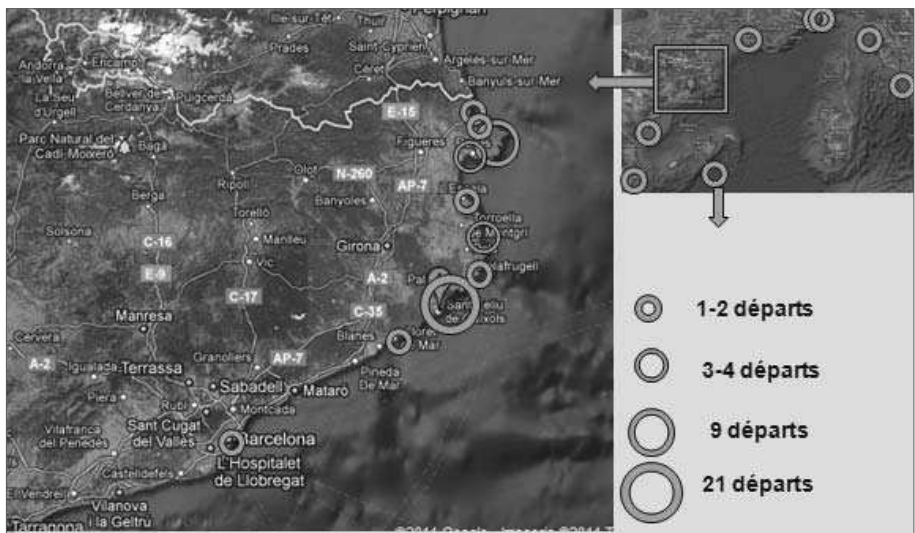
Fig. 3. Typologies des bâtiments utilisés par les Catalans à Gênes en 1770



Source : Archivio di Stato di Genova, Sanità, 398 et 399. Données extraites de Navigocorpus.

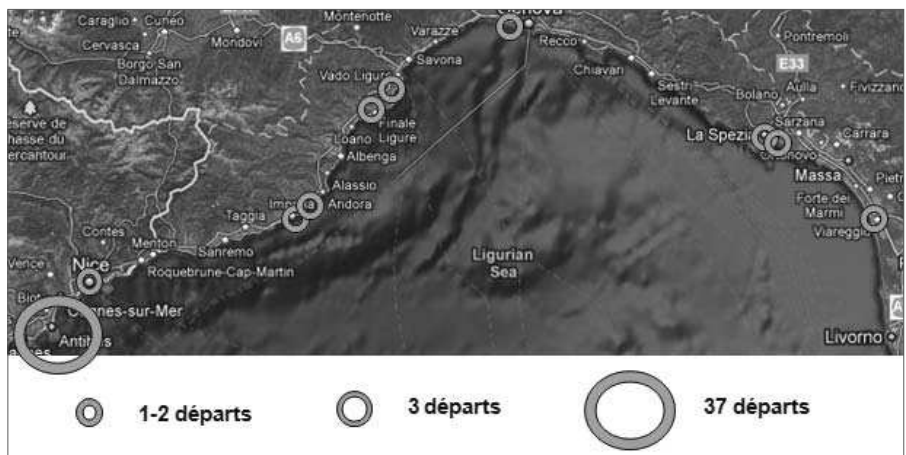
Les ports de départs des *canarios* arrivés à Gênes montrent clairement qu'ils assurent pour l'essentiel les échanges entre la Catalogne et Gênes, bien qu'ils puissent occasionnellement assurer du *tramping*, cette forme de colportage maritime si caractéristique de la Méditerranée, depuis Livourne et la côte française (carte 1), alors que l'aperçu des ports de départs de *filuche*, en dépit de la plus grande variété de pavillons qu'on vient d'évoquer, montre une circulation beaucoup plus circonscrite dans l'espace (carte 2).

Carte 1. Ports de départ des canari catalans arrivés à Gênes en 1770



Source : Archivio di Stato di Genova, Sanità, 398 et 399. Données extraites de Navigocorpus.

Carte 2. Ports de départs des feluche catalanes arrivées à Gênes en 1770



Source : Archivio di Stato di Genova, Sanità, 398 et 399. Données extraites de Navigocorpus.

Les données issues de Navigocorpus permettent également un aperçu global des types de navires qui circulaient dans les ports méditerranéens français à la veille de la Révolution (tab. 1).

Tableau 1. Aperçu de la typologie des navires dans les ports méditerranéens français en 1787. Marseille (entrées), Saint-Tropez, Collioure, Saint-Laurent, Canet, ports corses (sorties)

Type de navire	Nombre d'occurrences
Tartane	1599
Bateau	1014
Brigantin	539
Pinque	315
Vaisseau	229
Allège	121
Senau	99
Polacre	93
Felouque	87
Bisque	82
Corvette	58
Barque	52
Chebec	52
Gondole	49
Bombarde	29
Goélette	27
Canari	13
Queche	13
Galiote	11
Brick	4
Cutter	3
Dogre	3
Frégate	3
Navire	3
Total	4498

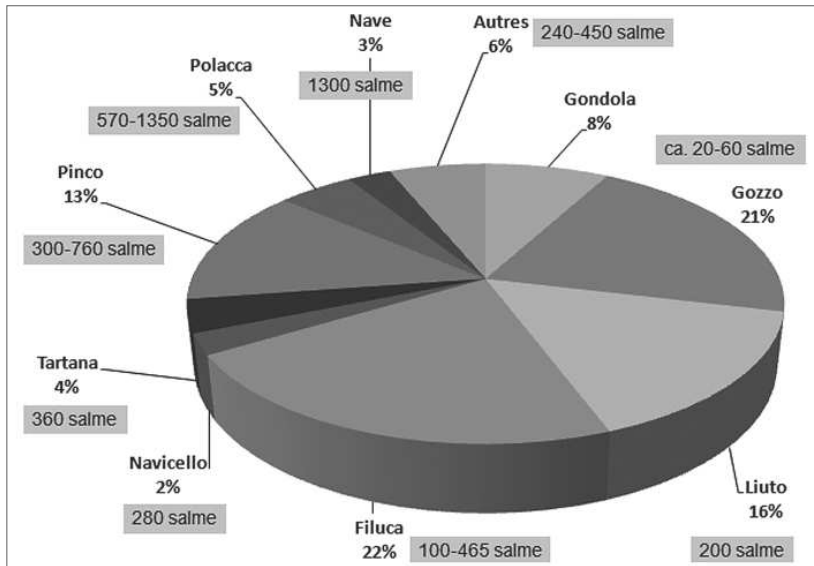
Sources : Archives départementales des Bouches-du-Rhône ; Archives nationales de France, G5, passim ; Archives départementales du Var, 7 B 10, données fournies par Gilbert Buti. Données extraites de Navigocorpus.

On mesure d'emblée les différences considérables dans la typologie des bâtiments qui fréquentent les ports français par rapport à ceux qu'on retrouve à Gênes, où *liuti* et *feluche* dominaient, alors que dans les ports français, tartanes et bateaux assurent plus de la moitié des entrées.

Une fois constatées ces différences, il peut être intéressant de se pencher sur une localité intermédiaire entre Gênes et Marseille, comme Nice, pour voir si les caractéristiques propres à cette localité jouent un rôle dans la typologie des navires

qui la fréquentent, ou si au contraire nous retrouvons des forts écarts en fonction des ports avec lesquels Nice est en relation. J'ai donc, à partir des données de la base Navigocorpus, extrait la typologie des navires partis de Gênes à destination de Nice en 1795 (fig. 4) pour la comparer à celle des navires entrés à Marseille en 1795 en provenance de Nice.

Fig. 4. Typologie et capacité indicative des bâtiments partis de Gênes pour Nice en 1795



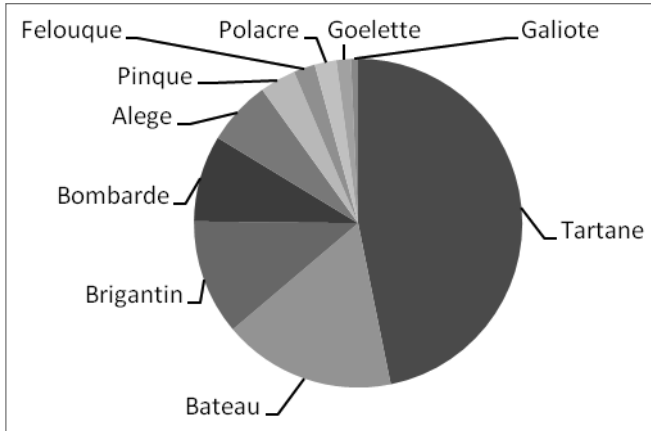
Source : Archivio di Stato di Genova, Sanità, 1832 et 1833 (sorties 1795). Une *salma* correspond à une portée de 47,6 kilogrammes. Giuliana Gatti, « Mezzi e tempi », art. cit., p. 323. Total de 302 embarcations.

On peut ainsi retenir que presque 40 % des quelque 300 départs effectués depuis Gênes à destination de Nice sont le fait des *liuti* et des *filuche* dont nous avons déjà constaté la prééminence à Gênes. Il s'agit d'embarcations de taille moyenne, d'environ 200 *salme*, capables donc de transporter une cinquantaine de tonnes métriques, alors qu'un tiers des entrées est assuré par des *gozzi* ou *gondole* qui, avec une portée d'une dizaine de tonnes, assurent le menu transport.

La Santé de Marseille fournit un tableau assez différent pour ce qui concerne la typologie des 141 bâtiments de commerce qui arrivent dans le port phocéén depuis Nice en 1795¹⁰. Les données confirment ici aussi la primauté des modèles qui venaient en tête dans la liste des types de bâtiments circulant sur les côtes françaises en 1787 (tab. 1) : on retrouve ainsi la domination des tartanes et des bateaux, derrière lesquels se profilent toujours les brigantins, soit des bâtiments qui, comme les goélettes, sont d'origine atlantique.

10. Ces données ne prennent pas en compte la vingtaine de bâtiments qui ont fait escale à Nice avant d'arriver à Marseille, mais qui sont partis d'un autre port, ni les quelques bâtiments de guerre (aviso, brigantin et brick de guerre, canonnière, tartane de guerre).

Fig. 5. Typologie des navires desservant la liaison Nice - Marseille en 1795



Sources : Archives départementales des Bouches-du-Rhône, 200E, 550 et 551. Données extraites de Navigocorpus.

Si la Santé de Marseille n'indique pas la capacité de ces navires, les données relatives aux effectifs des équipages peuvent nous aider à les classer (tab. 2) : les bâtiments les plus communs sur cette liaison sont aussi ceux qui demandent des équipages moins nombreux. Il faut par ailleurs souligner que la Santé de Marseille sous-évalue le cabotage côtier, et qu'elle n'est donc pas à même de nous renseigner au mieux sur le tout petit cabotage assuré par des embarcations de très faible jauge. C'est sans doute pour cette raison que les très petits navires, comme les felouques, apparaissent très marginaux dans cette documentation¹¹.

Les différences dans la typologie des bateaux desservant Nice que l'on constate entre Marseille et Gênes ne sont donc que le reflet des typologies dominantes dans les ports d'attache de ces navires : hormis une quinzaine d'embarcations étrangères (dont 11 françaises), les navires qui sortent de Gênes pour Nice sont tous de pavillon génois, alors que 85 % des navires de commerce qui entrent à Marseille en provenance de Nice sont français.

11. Les recherches menées par Gilbert Buti ont clairement permis de comprendre la nature et de mesurer l'ampleur de la sous-évaluation de la Santé de Marseille, qui ne saisit que les caboteurs chargés d'huile, de vin et de blé : Gilbert Buti, « Le cabotage dans tous ses états dans la France d'Ancien Régime : définitions, sources, approches », *Rives nord-méditerranéennes*, 2^e série, numéro thématique *Cabotages et réseaux portuaires en Méditerranée (XV^e - XIX^e siècles)*, n° 13, 2003, p. 13-14 [accès libre, <http://rives.revues.org/>]. Pour l'année considérée ici, nous ne disposons malheureusement pas de petits cahiers de cabotage qui permettent une étude plus fine des trafics locaux de Marseille à la fin des années 1780 et dont l'existence avait déjà été signalée par Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, Marseille, Institut historique de Provence, 1973, vol. I, p. 50-52. Pour les entrées à Marseille en 1787 depuis sept ports de Provence, G. Buti a montré que la Santé de Marseille enregistre 417 entrées, mais que 460 autres, consignées dans les cahiers du petit cabotage, lui échappent (*ibid.*, p. 14).

Tableau 2. Effectifs moyens des équipages par type de navires entrés à Marseille en 1795

Type de navire	Équipage moyen (en hommes)	Nombre d'entrées	Pourcentage des entrées sur le total
Polacre	16,3	3	2,13
Galiote	15,0	1	0,71
Brigantin	10,6	16	11,35
Pinque	10,2	5	3,55
Bombarde	7,8	12	8,51
Goélette	6,5	2	1,42
Allège	6,0	9	6,38
Felouque	6,0	3	2,13
Tartane	5,8	66	46,81
Bateau	4,1	24	17,02

Sources: Archives départementales des Bouches-du-Rhône, 200E, 550 et 551. Données extraites de Navigocorpus. La moyenne des équipages des tartanes a été calculée sur les 64 tartanes pour lesquelles les effectifs de l'équipage sont connus.

Ces données suggèrent ainsi que la compréhension des logiques sous-jacentes à l'utilisation des navires dans l'espace compris entre Gênes et Marseille au XVIII^e siècle doit être recherchée davantage du côté des traditions de construction navale locale et des prestataires des services du transport, que du côté de la nature des ports desservis par ces embarcations, ports qui, pour ce qui tient au cabotage niçois, semblent pouvoir accueillir indistinctement une large palette de types de navires.

Conclusion

Il est donc vraisemblable qu'en cette fin du XVIII^e siècle le caractère local de la tradition de construction navale, activité diffuse par ailleurs sur les littoraux génois et provençaux, permette de rendre compte pour l'essentiel de la typologie des bâtiments qui s'adonnent au cabotage sur les côtes de la Méditerranée nord-occidentale.

Nous sommes conscients toutefois que les indications qui semblent se dégager de ces données ne peuvent pas forcément être généralisées à d'autres aires en Méditerranée, dans la mesure où la nature des cargaisons, la longueur des itinéraires et la nature des ports concernés ont vraisemblablement affecté de manière importante la typologie des navires employés dans d'autres parties de la Méditerranée, sur d'autres itinéraires, à d'autres moments. La route qui nous mènera à y voir plus clair dans les logiques qui président à la compréhension de la nature des bâtiments qui sillonnent la Mer intérieure est encore longue...