

Petits ports et chantiers navals traditionnels en Provence au XIX^e siècle

Laurent Pavlidis



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rives/3847>

DOI : 10.4000/rives.3847

ISBN : 978-2-8218-0066-3

ISSN : 2119-4696

Éditeur

TELEMME - UMR 6570

Édition imprimée

Date de publication : 15 mars 2010

Pagination : 45-59

ISSN : 2103-4001

Référence électronique

Laurent Pavlidis, « Petits ports et chantiers navals traditionnels en Provence au XIX^e siècle », *Rives méditerranéennes* [En ligne], 35 | 2010, mis en ligne le 05 décembre 2012, consulté le 30 avril 2019.

URL : <http://journals.openedition.org/rives/3847> ; DOI : 10.4000/rives.3847

Petits ports et chantiers navals traditionnels en Provence au XIX^e siècle

Laurent PAVLIDIS
UMR TELEMME

Résumé - La construction navale de bâtiments en bois au XIX^e siècle est une branche importante de l'économie maritime provençale. Elle est attestée aussi bien dans les grands comme Marseille et Toulon que dans les petits ports périphériques. En fait, les chantiers de ces petits ports ou ports secondaires produisent près de 85% des navires construits en Provence, avec toutefois des spécificités d'un chantier à l'autre. Certains fournissent uniquement des petits bateaux de pêche – Six-Fours, Saint-Raphaël, Cros de Cagnes... –, d'autres se spécialisent dans des bâtiments de cabotage – Martigues, Arles – ou dans une production variée avec de grands navires – La Seyne, Saint-Tropez et La Ciotat. Ces derniers présentent de fortes relations d'interdépendance avec Marseille qui ne peut pas répondre à la demande de ses armateurs pour le long cours.

Abstract - The construction of wooden ships was an important part of the Provençal maritime economy during the 19th century. There were shipyards not only in the large ports such as Marseilles and Toulon, but also in the smaller ports. In fact, the shipyards in the smaller or secondary ports produced nearly 85% of the ships built in Provence, each having its own specialty. Some built only small fishing boats (for example, Six-Fours, Saint-Raphaël, Cros-de-Cagnes) while others specialized in ships for coastal trading ships (Martigues, Arles) or in a wide variety of larger vessels (La Seyne, Saint-Tropez and La Ciotat). These towns established strong interdependent relationships with Marseilles, which was unable to meet demand from its long-haul shipping companies.

Si l'historiographie privilégie l'étude des grands ports au détriment des petits, elle privilégie également l'étude de la construction navale industrielle plutôt que la construction traditionnelle et s'intéresse davantage à cette dernière activité pour l'époque moderne que pour la période contemporaine. De plus, la construction navale traditionnelle est plus souvent abordée sous l'angle de l'architecture navale que sous celui de l'économie maritime. Les petits ports constituent des observatoires privilégiés pour corriger ou tout au moins pour compléter ces approches en examinant un secteur négligé jusqu'à présent à savoir la production des navires en bois au XIX^e siècle dans les chantiers provençaux. Cette production issue des chantiers privés traditionnels établis sur les rives du Rhône et le long du littoral est une branche importante de l'économie maritime provençale. Elle répond à la demande des pêcheurs, capitaines, négociants et armateurs provençaux et plus occasionnellement à celles de la Marine d'État et d'étrangers.

Pour tenter d'approcher au mieux la production des chantiers traditionnels nous disposons d'un corpus de sources vaste et varié¹. Rappelons simplement que l'évaluation de la production de ces chantiers passe par la réalisation de bases de données des navires construits puisque aucune statistique globale n'existe. Celles-ci sont principalement réalisées à partir des archives de la justice de paix, des matricules des navires de port, des désarmements, des dossiers de navires de la douane et des registres du bureau Véritas. Une première base rassemble plus de 2600 bâtiments d'une capacité supérieure à 10 tonneaux construits en Provence au XIX^e siècle pour un tonnage proche des 280 000 tonneaux, chiffres qui doivent être considérés comme des minima tant il est impossible d'être exhaustif dans cette quête de navires produits. On peut estimer que les Provençaux ont pu construire au XIX^e siècle environ 3000 bâtiments de plus de 10 tonneaux pour une portée globale proche des 300 000 tonneaux². À défaut de pouvoir comptabiliser l'ensemble des unités provençales de moins de 10 tonneaux, une seconde base rassemble les 2432 unités construites à Saint-Tropez au XIX^e siècle, corpus qui permet de saisir la production d'un élément de cette « poussière navale » dans un chantier important.

Le rôle essentiel des petits ports et le dynamisme de ceux-ci dans l'économie littorale, mis en évidence par les travaux de Gérard Le Bouëdec pour l'Atlantique et Gilbert Buti pour la Méditerranée, concerne naturellement la construction navale, dans la mesure où tout havre est susceptible d'abriter un chantier, ne

1 Pour les sources provençales, nous renvoyons à notre mémoire de master 2, *La construction navale en Provence au XIX^e siècle. Essor et crises d'une industrie traditionnelle, 1815 – 1870*, Université de Provence, 2006, dactylographié et à notre article : « La production des bâtiments de mer en bois dans les chantiers privés provençaux au XIX^e siècle », *Provence historique*, tome LIX, fascicule 237, 2009, p. 329-330.

2 Les chiffres de production indiqués dans cet article sont tous issus de cette base de données.

serait-ce que pour construire ou réparer des bateaux de pêche³. Cependant, la place occupée par la construction navale des petits ports face à celle des grands ports, reste méconnue. Existe-t-il, pour cette production traditionnelle en bois, des différences fondamentales entre leurs chantiers et une autonomie dans leur fonctionnement ?

PETITS ET GRANDS PORTS EN PROVENCE : LA PLACE DE LA PRODUCTION DES PETITS PORTS DANS LA CONSTRUCTION NAVALE PROVENÇALE

La hiérarchisation des ports est une question à part entière qui fait actuellement l'objet d'une réflexion dans le cadre des séminaires sur les petits ports. Sans prétendre proposer un classement des petits ports provençaux, il est indispensable au moins de les rappeler.

Deux grands ports dominent le littoral provençal : Marseille et Toulon. Le premier est le grand port de commerce et le second est l'arsenal militaire de la côte méditerranéenne. Marseille est dans les années 1840, le troisième port du monde pour son trafic marchand et Toulon un des deux grands arsenaux français. Vient ensuite, une série de ports secondaires qu'il conviendrait de différencier en fonction de leurs spécificités ou dominantes (pêche, cabotage, construction navale), de la vitalité de leurs mouvements (entrées et sorties) ou encore de leur population maritime, pour ne retenir que quelques critères. Citons d'est en ouest Antibes, Cannes, Saint-Tropez, La Seyne, La Ciotat, Martigues et Arles, port fluvio-maritime. D'autres ports qui apparaissent au XIX^e siècle de moindre importance sont intercalés entre les ports cités : Saint-Raphaël, Hyères-Le Lavandou, Six-Fours, Sanary, Bandol, Cassis et Port-de-Bouc. Nous avons montré par ailleurs que l'on trouvait au XIX^e siècle des activités de construction navale également à Avignon, Tarascon, Saint-Chamas et au Cros-de-Cagnes⁴.

Cette activité donne globalement du travail à près de 3000 ouvriers en Provence⁵. Elle rassemble de nombreux métiers comme ceux de charpentiers et calfats qui ne doivent pas faire oublier les scieurs de longs, peintres, menuisiers, forgerons, cordiers, voiliers et poulieurs. Ces corps de métier représentent un savoir-faire

3 Dans une production abondante signalons deux synthèses : Gilbert BUTI, « Expédier à la côte et aller à la cueillette : le cabotage en Méditerranée au XVII^e et XVIII^e siècles », dans *Histoire du cabotage européen aux XVI^e – XIX^e siècles*, *Revue d'histoire maritime* n°8, 2008, p. 67-108 et Gérard Le BOUËDEC, « Le cabotage sur la façade atlantique française XVI^e - XVIII^e siècle » dans *idem*, p. 9-38.

4 Laurent PAVLIDIS, *La production...*, *op. cit.*, p. 330.

5 Le chiffre peut varier sensiblement d'une année sur l'autre, notamment en période de guerre ou de crise économique, mais peut être considéré comme relativement exact et constant pour la première moitié du siècle.

orchestré par le constructeur au profit des acheteurs locaux ou plus lointains. La construction navale favorise ainsi la mobilité des capitaux, des hommes et des connaissances qui mettent de ce fait tous les chantiers en concurrence.

Il convient donc avant tout de comparer la production des deux grands ports provençaux avec celle des ports de moindre importance (tableau 1).

TABLEAU 1 Importance des petits ports dans la production provençale au XIX^e siècle (unités de plus de 10 tx)				
<i>Ports</i>	<i>Nombres d'unités construites</i>	<i>%</i>	<i>Tonnage produit</i>	<i>%</i>
Grands ports (Marseille – Toulon)	398	15,26	71 885	25,72
Ports secondaires	2211	84,74	207 563	74,28
Total	2609	100	279 448	100

Cette approche globale pour le XIX^e siècle permet de tirer un premier enseignement : les ports secondaires produisent près de 85% des unités de plus de 10 tonnes et près de 75% du tonnage. Leur rôle est donc essentiel dans cette branche de l'économie maritime.

La comparaison ne doit cependant pas s'arrêter à une simple opposition entre ces deux catégories de ports. Elle invite à proposer une autre hiérarchie des chantiers qui ne se base pas sur l'importance des sites qui les accueillent mais sur celle de leur production, tant du point de vue du nombre d'unités livrées que du tonnage produit (tableau 2).

Si Marseille est bien le premier centre de production provençal en tonnage construit, Toulon ne se place qu'en septième position après Saint-Tropez, Martigues, La Seyne, La Ciotat et Arles. Un petit port comme Saint-Tropez talonne Marseille avec 20,1% du tonnage total contre 22,1% pour Marseille. Les chantiers de Martigues qui ne peuvent à cause de contraintes naturelles construire de grosses unités, produisent pourtant quatre fois plus de tonnes que Toulon et à peine un tiers de moins que Marseille.

TABLEAU 2
Production des voiliers en bois de plus de 10 tx
dans les principaux chantiers provençaux au XIX^e siècle

<i>Chantiers</i>	<i>Nombre d'unités</i>	<i>%</i>	<i>Tonnage produit</i>	<i>%</i>	<i>Tonnage moyen</i>
Marseille	279	10,70	61.821	22,12	221
Saint-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

Cette production n'est pas également répartie entre les petits ports. Quatre ports secondaires seulement (Saint-Tropez, Martigues, La Seyne et La Ciotat) produisent près des trois quarts des unités et des deux tiers du tonnage. Cela signifie que de nombreux petits ports qui possèdent une activité de construction navale ont une production très faible. Sanary, par exemple, produit au XIX^e siècle moins d'une vingtaine de navires de plus de 10 tonneaux. Notre comptage actuel en recense exactement 11 pour un tonnage de 2374 tonneaux. L'essentiel de ces constructions se fait dans les années 1850 avec l'installation du constructeur Louis Guerri qui lance des bricks et des trois-mâts. Autrement dit, mis à part la construction de bateaux de pêche, l'activité de construction est dans cette ville épisodique. Au regard de ces différences, il est possible de proposer une typologie des chantiers.

ESSAI DE TYPOLOGIE

Les indispensables critères pour fonder notre typologie sont délicats à déterminer. Celui du nombre d'ouvriers n'est pas opératoire tant il est difficile de différencier celui qui construit de celui qui répare. Les chantiers marseillais font travailler certaines années près de 2000 ouvriers pour une production à peine supérieure de celle de Saint-Tropez qui fait travailler au plus 200 personnes ; il est vrai alors que l'essentiel des ouvriers marseillais travaille à la réparation navale.

Celui des aménagements n'est pas plus intéressant car ils sont modestes et pas forcément nécessaires pour produire de grosses unités comme le montrent les chantiers de Varazze, dans la proche Ligurie, où la construction s'effectue sur la grande plage.

D'avantage que la production totale d'un chantier mais bien plus complexe à approcher, le critère majeur paraît être celui de la possibilité pour celui-ci à produire, durant une période donnée, des bâtiments de tonnage et de types variés (tableau 3).

TABLEAU 3				
Type de production par chantier				
<i>Chantiers (d'est en ouest)</i>	<i>- de 10 tx (bateau)¹</i>	<i>de 10 à 100 tx (bateau, tartane, allège, brick, goélette, brig-goélette, bombarde)</i>	<i>100 à 250 tx (brick, brig-goélette, bombarde, trois-mâts)</i>	<i>+ de 250 tx (brick, trois-mâts)</i>
Marseille	X	X	X	X
La Ciotat	X	X	X	X
La Seyne	X	X	X	X
Saint-Tropez	x	X	X	X
Toulon	X	X	X	
Antibes	X	X	X	
Port-de-Bouc	X	X	X	
Cannes	X	X	X	
Bandol	X	X	X	
Sanary	X	X	X	
Martigues	X	X		
Arles	X	X		
Tarascon	X			
Avignon	X			
Saint-Chamas	X			
Le Lavandou	X			
Hyères	X			
Six-Fours	X			
Saint-Raphaël	X			
Cros-de-Cagnes	X			
Cassis	X			

1. Nous citons uniquement les types de bâtiments les plus construits, laissant donc de côté les bâtiments dont le nombre n'excède pas quelques unités comme les chasse-marées, dogres, cutters, pinques, chébecs...

L'observation de la production permet de proposer une modélisation des chantiers navals dans les ports que l'on peut grouper en quatre types.

La première catégorie regroupe les chantiers qui produisent tous les types de bâtiments dont des unités de plus de 250 tonneaux destinées à la pêche, à la plaisance, au cabotage et au long cours. Cette activité de production que l'on rencontre à Marseille se retrouve aussi dans les ports de La Ciotat, La Seyne et Saint-Tropez.

La deuxième catégorie concerne les chantiers qui construisent tous les types de bâtiments destinés à la pêche, à la plaisance, au cabotage et au long cours mais qui ne dépassent pas les 250 tonneaux. C'est l'activité de production de Toulon, mais aussi d'Antibes, Port de Bouc, et plus rarement à Cannes, Sanary et Bandol.

La troisième catégorie est représentée par les chantiers qui livrent des bâtiments de moins de 150 tonneaux destinés au cabotage, à la pêche et à la plaisance : Martigues et Arles.

Enfin, la dernière et quatrième catégorie réunit les chantiers qui produisent uniquement des bâtiments de moins de 10 tonneaux destinés à la pêche et à la plaisance : Saint-Raphaël, Hyères et le Lavandou, Six-Fours, Cassis, Saint-Chamas et Cros-de-Cagnes.

Si une telle typologie a le mérite de différencier les chantiers, elle a l'inconvénient de figer les chantiers dans une catégorie sans prendre en considération le facteur temps et donc les évolutions au cours du siècle. Ainsi, les chantiers de Martigues construisent durant la première moitié du XIX^e siècle uniquement des navires de moins de 100 tonneaux : tartanes et bateaux représentent alors les seuls types de navires mis à l'eau. En 1846, à la suite d'importants travaux effectués sur le canal de Caronte, améliorant ses capacités de navigation, les constructeurs de la ville se lancent dans la construction d'unités d'une capacité supérieure à 100 tonneaux (52 constructions identifiées entre 1846 et 1885). Martigues se situe donc à partir de 1846, non plus dans la troisième catégorie de notre typologie mais dans la deuxième.

Les chantiers de Port-de-Bouc ont une destinée quelque peu atypique. Les archives laissent entrevoir une activité de construction à partir de 1836 seulement, suite à la construction d'une jetée et de l'ouverture au trafic du canal d'Arles à Bouc deux ans auparavant⁶. Cette production se confond dans un premier temps avec celle de Martigues, confusion du fait notamment que le principal constructeur, Paul André, est également établi à Martigues. Ce n'est qu'à partir de 1847 que l'on distingue clairement les constructions de Port-de-Bouc de celles de Martigues. Si Paul André s'installe à Port-de-Bouc, c'est que son nouvel emplacement lui permet de construire des unités moyennes, essentiellement des bricks d'environ

6 Charles CRÉTINON, Robert STROZZI, *Port-de-Bouc, Des origines à nos jours*, Aix-en-Provence, 2004, p. 96.

150 tonneaux. À cette date, le chantier de Port-de-Bouc doit donc être classé en deuxième catégorie. En 1855, un nouveau chantier apparaît, à savoir celui de l'armateur Pastré. Uniquement réservé à la construction des navires de cet armateur, ce chantier confié au constructeur ciotaden Joseph Edouard Vence lance des navires d'un tonnage beaucoup plus fort dont les deux plus grands trois-mâts construits en Provence : le clipper *Orixa* de 937 tonneaux en 1857 et le clipper *Scinde* de 1018 tonneaux l'année suivante⁷. Ce chantier ferme ses portes en 1864. Durant cette courte période, Port-de-Bouc appartient à la première catégorie d'une typologie qui doit être accompagnée d'un suivi des productions au fil du siècle.

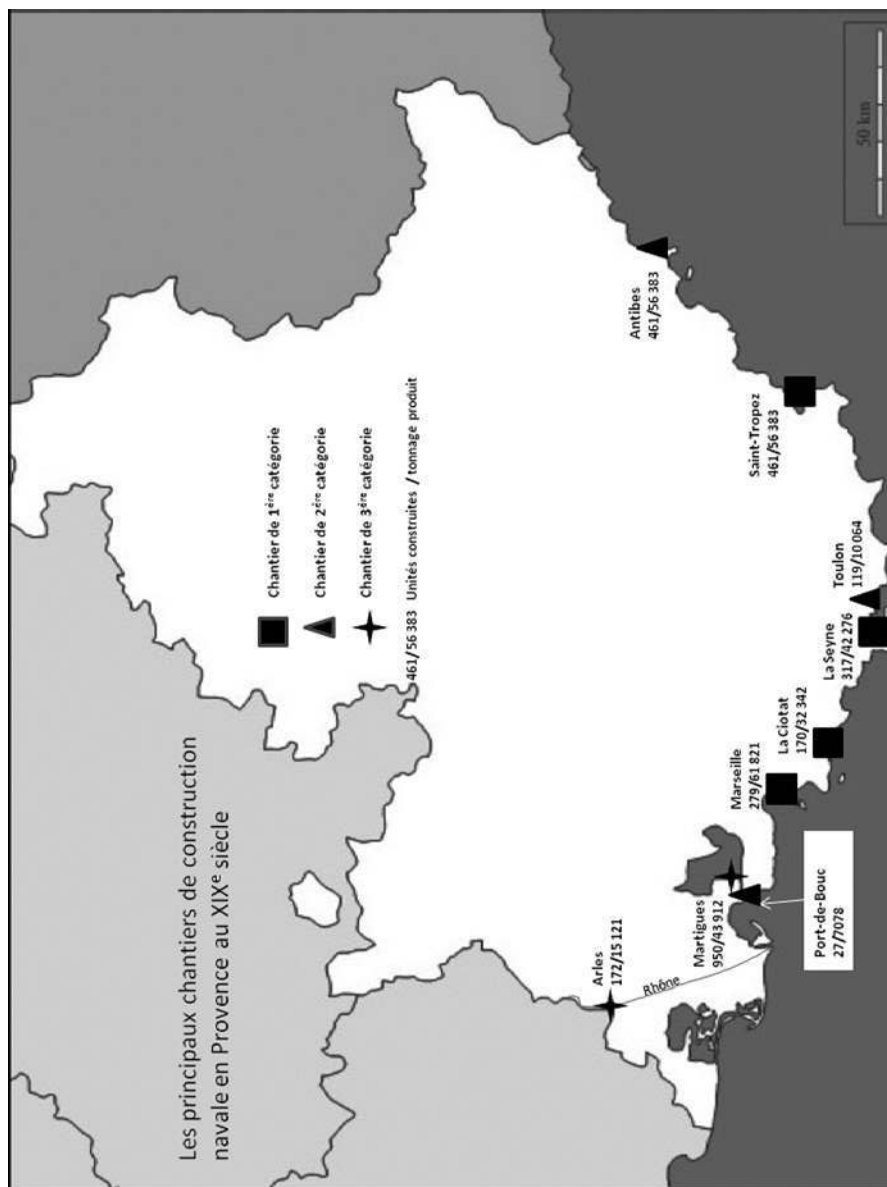
Saint-Tropez fournit un troisième cas intéressant dans la mesure où ses chantiers comptent parmi les plus importants de Provence au XIX^e siècle. Sa production, qui approche celle de Marseille, commence à décroître à partir des années 1855 à la suite des lois de libre-échange qui se mettent en place et qui autorisent les armateurs à acquérir des navires à l'étranger⁸. Cette baisse de production ne remet pas en cause la présence de ces chantiers dans la première catégorie, alors qu'une nouvelle loi, votée en 1866, finit par ouvrir totalement le marché français à la concurrence étrangère. Comme d'autres chantiers Saint-Tropez connaît une véritable et brutale crise : en quelques semaines à peine, les entrepreneurs ne construisent plus que des bateaux de moins de 10 tonneaux pour la pêche et la plaisance et quelques chaloupes et autres canots. Saint-Tropez passe donc soudainement de la première à la quatrième catégorie.

Il faut cependant faire preuve de prudence devant ces changements de catégorie car des éléments conjoncturels peuvent brouiller notre approche. Ainsi, au milieu du XIX^e siècle, Cassis abrite un petit chantier qui ne livre que quelques bateaux de pêche, conduisant à classer ce port parmi ceux de la quatrième catégorie. En 1854, le constructeur Louis Daumas, de La Ciotat, s'installe à Cassis pour construire le trois-mâts *Saint-André*. Ce navire, lancé en 1856, d'une capacité de 273 tonneaux, est le seul bâtiment de plus de 10 tonneaux identifié à avoir été lancé dans ce port au XIX^e siècle. Daumas était venu à Cassis étant dans l'impossibilité d'honorer sa commande à La Ciotat. Il quitte Cassis une fois le navire lancé pour rejoindre son chantier d'origine où il entreprend la construction d'un nouveau trois-mâts. La construction du *Saint-André*, due à une conjoncture momentanément défavorable à La Ciotat, ne fait pas pour autant passer Cassis dans les chantiers de première catégorie de 1854 à 1856.

Nonobstant les modifications enregistrées au fil du siècle, il est possible de proposer une cartographie des principaux lieux de construction navale selon les critères retenus.

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

8 Laurent PAVLIDIS, *La construction navale en Provence, op. cit.*, p. 138 à 149.



Au-delà de ces variations et des quantités livrées, la hiérarchie esquissée souligne certaines singularités. Ainsi, certains chantiers de ports secondaires (Saint-Tropez, La Seyne, La Ciotat) ont une production semblable à celle du grand port marseillais. Il en est de même de Toulon qui a une production semblable à celle d'Antibes par exemple. Il n'existe pas plus de différence au niveau des infrastructures car celles-ci restent modestes quel que soit le lieu. L'auteur du tableau du lancement du *Maximus*, conservé au Musée national de la Marine,

montre un chantier marseillais constitué d'une simple plage agrémentée de quelques cabanes en bois. Ce chantier, situé sur la crique du Pharo, est pourtant le plus important de Marseille et n'a aucune possibilité d'extension. C'est de là que sont notamment lancés les grands trois-mâts construits par Victor Jouvin dans les premières années de la seconde moitié du XIX^e siècle ; il en est des autres chantiers dispersés et voués à la construction de petites embarcations, comme au vallon des Auffes ou au pied de l'abbaye Saint-Victor⁹. Les chantiers d'Antibes sont également prisonniers de l'espace de construction créé au XVII^e siècle par Vauban dans le bastion de la jetée. Quant à Toulon, les chantiers de la Poncho rimado et de Castigneau, sont à la fois modestes et soumis à la pression de la Marine ; les chantiers de la Rode, aménagés au milieu du XIX^e siècle dans le nouveau port de commerce, ne seront pas plus satisfaisants¹⁰.

Les chantiers de Saint-Tropez, d'Antibes ou de La Seyne apparaissent finalement mieux structurés et intégrés dans la cité, avec leurs cales de lancement bâties en dur et les points de stockage des matériaux, que ceux de Marseille ou de Toulon qui ne diffèrent guère de ceux de quatrième catégorie que l'on trouve à la même époque à Saint-Raphaël, au Cros-de-Cagnes ou à Hyères.

Est-ce là le reflet d'une répartition des tâches entre les petits et les grands ports ?

RELATIONS ET INTERDÉPENDANCES ENTRE CHANTIERS DE PETITS PORTS ET GRANDS PORTS

L'importante production des ports de La Ciotat, La Seyne, Martigues et Saint-Tropez laisse deviner des liens entre ces ports secondaires et le marché que constitue le grand port de Marseille¹¹. De même, la faiblesse de la production toulonnaise donne à penser qu'une partie des navires de commerce toulonnais provient d'autres ports, de Provence ou d'ailleurs.

L'origine des navires marchands attachés aux deux grands ports provençaux fournit un premier indicateur¹². En ne retenant que les navires neufs construits en Provence entre 1815 et 1865, dont la première attache administrative connue est

9 José-Luis CORTÉS, *Étude comparative des embarcations de pêche et de cabotage en Méditerranée occidentale : construction, familles typologiques et évolution de leur architecture navale du XVII^e siècle à la première moitié du XX^e siècle*, thèse exemplaire dactylographiée, 2008, p. 173.

10 Archives départementales du Var (ADV), 4S55.

11 La Ciotat et La Seyne construisent une grande partie de la flotte marseillaise dès l'Ancien Régime. Gilbert BUTI, « Les moyens de l'échange maritime » dans Alain CABANTOUS, André LESPAGNOL, Françoise PERON, (dir.), *Les Français, la terre et la mer, XI^e-XX^e siècle*, Paris, 2005, p.274.

12 Les chiffres qui suivent doivent être compris comme des indicateurs, des tendances et non comme des résultats stricts reflétant la réalité.

Toulon, sur un échantillon de 67 navires de plus de 10 tonneaux, 24 (soit 2367tx) proviennent des chantiers de la ville, soit près de 36 % tandis que près des deux tiers sont donc issus de chantiers extérieurs à la ville : 27 % sont construits à La Seyne (18 unités totalisant 1584 tx) , 24 % viennent de Saint-Tropez (16 bâtiments jaugeant 1359 tx) ; les 13% qui restent sont originaires d'Arles, Sanary, Antibes, Martigues et Port-de-Bouc (9 unités pour 382 tx).

À Marseille, sur les 260 bâtiments attachés au port, 44 sortent des chantiers marseillais, soit 17% du total. Les autres proviennent des chantiers de Saint-Tropez (48,5%), de La Seyne (13 %), de Martigues (7,7 %), et de La Ciotat pour seulement 3,8 % ; les 10 % se répartissant entre la poussière des autres chantiers provençaux.

La situation des ports secondaires fournit un éclairage complémentaire, en ne considérant toujours que les navires de plus de 10 tonneaux dont nous connaissons la première attache administrative. Ainsi, sur les 82 navires construits à La Seyne de 1840 à 1860, 17% y restent attachés, mais 41,5 % sont inscrits à Marseille et 22% à Toulon ; les grands ports absorbent ainsi près des deux tiers de la production seynoise. Les 19,5% restant sont destinés aux autres ports provençaux et languedociens. L'activité de construction seynoise dépend donc très fortement des commandes extérieures et en premier lieu du marché marseillais.

À Saint-Tropez, sur 416 navires de l'échantillon, 239 restent inscrits au port, soit 57,5 % du total tandis que 30,3 % partent directement pour Marseille et 4 % à Toulon. Le restant est constitué de commandes de négociants et armateurs originaires principalement des autres ports provençaux et languedociens. Si la construction navale tropézienne apparaît moins dépendante des autres ports que celle de La Seyne et reflète une activité commerciale plus forte, les commandes extérieures restent très importantes pour l'économie locale.

Le cas de Martigues doit être appréhendé de façon différente. Martigues est sans aucun doute le premier centre de construction navale en Provence par le nombre d'unités lancées avec 950 bâtiments de plus de 10 tonneaux identifiés construits au XIX^e siècle. Sur 335 bâtiments dont nous connaissons la première inscription (soit environ un tiers de l'ensemble), 262 restent attachés à Martigues (78,2%) et 37 (11%) le sont à Arles.

Cette forte présence mérite précision. En effet, si le cabotage de proximité entre Arles / Martigues et Marseille est important¹³, le port de Marseille, encombré par les bâtiments au long cours, ne peut recevoir en attache permanente ces nombreux caboteurs qui restent donc attachés dans d'autres ports voisins comme celui de Martigues. Cette pratique est confirmée car sur les 260 bâtiments identifiés construits en Provence et attachés à Marseille, 35 seulement sont des petits caboteurs (13,5%). Comme au XVIII^e siècle, Marseille laisse délibérément l'activité de cabotage aux autres ports du complexe portuaire provençal tout en contrôlant une part de la

13 Gilbert BUTI, « Expédier à la côte et aller à la cueillette », *art. cit.*, p. 78.

propriété de ces flottes de service¹⁴. Martigues apparaît ainsi, sans marginaliser son importante flotte de pêche, et son commerce de vin, d'huile, de sel et de poissons salés, comme un port annexe ou satellite de Marseille. Cette situation ne bloque pas le dynamisme de ses chantiers navals, au contraire, car Martigues est le premier fournisseur provençal de caboteurs et de gros bateaux de pêche (+ de 10 tonneaux) ; tartanes, mais plus encore, « forts bateaux »¹⁵, sortent en grande quantité de ses chantiers qui surclassent dans ce domaine tous les autres chantiers provençaux (tableau 4).

TABLEAU 4
Production de caboteurs et de gros bâtiments de pêche
en Provence au XIX^e siècle²
Tartanes, bateaux, allèges et chasse-marées

<i>Chantiers</i>	<i>Nombre d'unités construites</i>	<i>%</i>	<i>Tonnage</i>	<i>%</i>
Martigues	817	60,3	28 899	51,7
Arles	152	11,2	12 233	21,9
Saint-Tropez	147	10,8	6514	11,7
La Seyne	72	5,4	2510	4,5
Toulon	61	4,5	2137	3,8
Marseille	44	3,2	1404	2,5
La Ciotat	27	2	871	1,6
Antibes	26	1,9	949	1,7
Cannes	5	0,4	244	0,4
Bandol	3	0,2	85	0,1
Sanary	2	0,1	46	0,1
Total	1356	100	55 892	100

2. Ne sont pas comptabilisées les unités construites à Avignon et Beaucaire, nos chiffres étant trop partiels.

Martigues construit en moyenne sur le siècle plus de 8 unités de cabotage ou de pêche par an. Les années 1840 marquent l'apogée de son activité avec 225 réalisations identifiées (22,5 constructions par an), dont 30 en 1844, ce qui correspond cette année-là à un lancement tous les 12 jours.

14 Gilbert BUTI, Activités maritimes et gens de mer à Saint-Tropez (milieu XVII^e - début XIX^e siècles). Contribution à l'étude des économies maritimes, thèse dactylographiée, EHESS, 2000 (à paraître en 2010).

15 L'expression « fort bateau » qui est largement usitée au XIX^e siècle nous rappelle que ce type de bâtiment pouvait avoir une capacité respectable pour un caboteur. Notre base de données compte 208 bateaux jaugeant entre 50 et 231 tonneaux ! La tendance à les confondre avec les tartanes est forte. Leur voilure est pourtant plus simple (une voile latine et un seul foc) et leur proue est dépourvue de guibre.

Mais Martigues n'est pas la seule ville à voir ses chantiers se spécialiser dans un type de bâtiment. La situation géographique d'Arles fait que ses chantiers sont également voués à la construction de caboteurs à commencer par les allèges adaptées au trafic fluvio-maritime. Le fait est bien connu¹⁶. Plus surprenant pourrait paraître le choix que font les constructeurs tropéziens dans les années 1840 d'arrêter la construction des petits caboteurs. Mais est-ce vraiment un choix ? Si dans la première moitié du siècle, les chantiers lancent tout type de bâtiments, depuis le petit bateau de pêche de moins d'un tonneau au grand trois-mâts, à partir de la fin des années 1840, la construction de tartanes et de gros bateaux est abandonnée, mais non celle des petits bateaux de pêche de moins de 10 tonneaux. Les chantiers se spécialisent alors dans la construction de navires au long cours et de grand cabotage : bricks, goélettes, brig-goélettes et trois-mâts. Les constructeurs tropéziens jouent sur la baisse de production de La Seyne qui se tourne vers la construction navale moderne et surtout de La Ciotat qui connaît une crise malgré le maintien d'une forte demande de grands voiliers en bois. Sur les 147 caboteurs inscrits, 31 seulement sortent des chantiers après 1844. L'abandon de ce type de construction durant les années 1840 correspond à l'apogée des constructions martégales. Ce transfert ou cette mainmise de Martigues s'explique en partie par la baisse du coût de transport du bois provenant d'Arles depuis l'ouverture, en 1834, du canal d'Arles à Bouc où arrivent « presque sans frais d'énormes radeaux formés de bois de construction¹⁷. » Il est donc probable que l'arrêt de constructions de petits transporteurs à Saint-Tropez soit imposé plus que voulu d'autant plus que le port de Martigues « a toujours passé pour un de ceux de la Méditerranée où l'on fait le mieux la construction¹⁸. »

À Marseille, la construction de petits caboteurs qui n'a jamais été très forte s'arrête peu avant celle de Saint-Tropez, soit dès la fin des années 1830 : sur les 44 réalisations identifiées, 42 datent d'avant 1840.

On assiste donc dans les années 1840 à un partage des constructions, à l'esquisse d'une spécialisation suivant les potentialités des lieux et les choix des constructeurs. Cette répartition plus nette des types de construction se fait souvent avec l'appui des ingénieurs des Ponts et chaussées qui contrôlent désormais le littoral et son aménagement¹⁹. Ainsi, à Saint-Tropez, des travaux d'agrandissement

16 Philippe RIGAUD, « La construction navale dans le delta du Rhône. Les allèges d'Arles (XVI^e – XIX^e siècle) », dans *Navi di legno, Evoluzione tecnica e sviluppo della cantieristica nel Mediterraneo dal XVI secolo a oggi*, Comune di Grado, 1997, p. 171-180 et Patricia PAYN-ECHALIER, *Les marins d'Arles à l'époque moderne*, Aix-en-Provence, 2007.

17 Alfred SAUREL, *Venise en Provence, Histoire de Martigues et de Port-de-Bouc*, Marseille, 1862, p. 156.

18 Jacques-Joseph BAUDRILLART, *Traité général des eaux et forêts, chasses et pêches, Quatrième partie, dictionnaire des pêches*, Paris, 1827, p. 526.

19 Laurent PAVLIDIS, « La production des bâtiments de mer en bois... », *art. cit.*, p. 346-348.

des chantiers sont régulièrement menés afin que les entrepreneurs locaux puissent construire de grandes unités pour répondre à la forte demande des armateurs, tout au moins jusqu'au début des années 1860²⁰. En revanche, à La Seyne, malgré quelques travaux aux chantiers traditionnels, la priorité est clairement donnée aux installations modernes²¹.

Conclusion

Dans l'ensemble de la construction navale provençale les petits ports ont une importance parfois insoupçonnée dans la mesure où ils produisent les trois quarts des navires destinés aux flottes locales. Outre la production de bâtiments pour un usage à court rayon – pêche et petit cabotage essentiellement – les chantiers les plus importants des ports secondaires fournissent à Marseille la plus grande partie de ses navires au long cours. Il en était déjà de même au XVIII^e siècle lorsque La Ciotat et surtout La Seyne construisaient chacun près d'un tiers des navires marseillais, en nombre comme en tonnage.

Au XIX^e siècle, bien que la production marseillaise se soit hissée au premier rang, elle reste insuffisante pour couvrir les besoins de ses négociants et armateurs ; cependant, les autres chantiers provençaux, français puis étrangers à partir du milieu du siècle, ont pallié cette insuffisance. Ce faisant, les chantiers de La Seyne, La Ciotat, Martigues et Saint-Tropez se trouvent sous la dépendance de la demande marseillaise. Inversement, Marseille a besoin des chantiers des ports secondaires pour ses échanges de proximité et plus encore de long cours. Grands et petits ports se nourrissent ainsi mutuellement, sans que nous ayons cerné ici l'ensemble des relations nouées entre les divers partenaires.

De nombreuses questions restent encore sans réponse tant les archives privées des constructeurs sont absentes ou très lacunaires. Le suivi des acteurs – ouvriers, entrepreneurs et fournisseurs – de cette activité traditionnelle est indispensable. Comment les ouvriers sont-ils accueillis et intégrés dans un monde où le secret professionnel reste prégnant²² ? Peut-on percevoir, les traces d'une solidarité professionnelle au sein d'une même localité ? Quelles relations les entrepreneurs entretiennent-ils avec les constructeurs des autres ports et les fournisseurs de

20 ADV, 4S 40.

21 Association *Sillage*, tome 1 *Les pionniers*, tome 2 *Les conquérants*, 1994.

22 Si le constructeur se montre ouvert sur le monde extérieur, il reste encore replié sur lui-même en ce qui concerne le savoir-faire jalousement conservé et transmis le plus souvent à sa descendance masculine. François RENAULT expose ces problématiques à travers l'exemple de chantiers normands. François RENAULT, « Construction navale en Basse-Normandie. Projets, contrats, construction des navires en bois » dans Éric RIETH (dir.), *Concevoir et construire les navires. De la trière au picoteux*, Ramonville Saint-Agne, 1998, p. 151 à 180.

matières premières, proches ou plus lointains ? En effet, le constructeur est en contact avec de nombreux acteurs de l'arrière pays ou de territoires plus lointains pour les approvisionnements en matériaux, à commencer par les bois de Provence mais aussi de massifs forestiers plus éloignés qui atteignent le port d'Arles par flottage, sans omettre les cordages au chanvre venant d'Italie et les pièces métalliques de plus en plus nombreuses sur ces bâtiments en bois. Par ailleurs, de même que le constructeur est en relation avec les gens de mer, il collabore avec les représentants de différentes administrations et institutions : avec le juge de paix pour déclarer un navire nouvellement construit, avec l'ingénieur des Ponts et Chaussées pour organiser l'espace de travail, avec l'agent de la douane pour le calcul de la jauge officielle du navire. Le constructeur, durant son travail, s'entretient constamment avec l'acheteur et l'agent du bureau VERITAS qui contrôle la qualité du travail ; il aborde parfois avec le maire les conditions de travail, même si l'officier municipal n'a plus réellement la maîtrise de l'espace des chantiers.

Ainsi, la construction navale provençale ne saurait être isolée, déconnectée de son environnement socioéconomique ; elle est le produit d'un réseau dynamique d'échanges – savoirs, hommes, techniques – qui évolue avec le temps et qui reste à explorer pour atteindre dans toute son épaisseur une activité qui subsiste longtemps au cours du XIX^e siècle sur les rivages provençaux malgré la progression des coques métalliques et des machines à vapeur.