

## La navigation des ports français en Méditerranée au XVIII<sup>e</sup> siècle: premiers aperçus à partir d'une source inexploitée

Silvia Marzagalli et Christian Pfister-Langanay

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/6284>

ISSN : 1773-0201

### Éditeur

Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine

### Édition imprimée

Date de publication : 15 décembre 2011

Pagination : 273-295

ISBN : 978-2-914-561-55-6

ISSN : 0395-9317

### Référence électronique

Silvia Marzagalli et Christian Pfister-Langanay, « La navigation des ports français en Méditerranée au XVIII<sup>e</sup> siècle: premiers aperçus à partir d'une source inexploitée », *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 83 | 2011, mis en ligne le 15 juin 2012, consulté le 07 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/6284>

---

Ce document a été généré automatiquement le 7 septembre 2020.

© Tous droits réservés

---

# La navigation des ports français en Méditerranée au XVIII<sup>e</sup> siècle: premiers aperçus à partir d'une source inexploitée

Silvia Marzagalli et Christian Pfister-Langanay

---

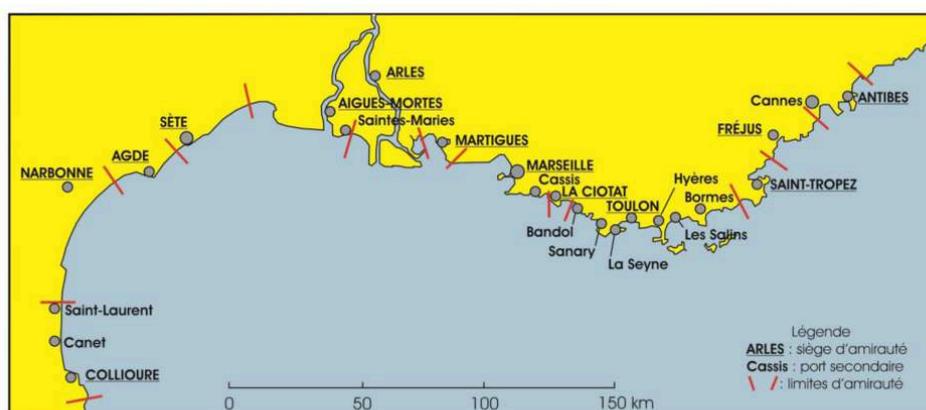
- 1 En dépit des études menées sur les ports de la Méditerranée et leurs trafics, nous manquons encore, à ce jour, d'une vision d'ensemble du mouvement des navires et de son évolution au cours d'un XVIII<sup>e</sup> siècle marqué par la croissance des échanges maritimes. Dans quelle mesure les ports méditerranéens français participent-ils à cet élan et en profitent-ils, en quoi le processus de croissance affecte-t-il de manière différenciée les grands centres commerciaux et les petits ports ne connaissant qu'un cabotage de proximité ? S'il n'y a pas de réponse d'ensemble à ces questions, c'est aussi que l'état documentaire jusqu'à présent connu était insatisfaisant.
- 2 La reconstitution de la navigation des ports français de la Méditerranée est en effet particulièrement délicate en raison de l'état lacunaire des fonds conservés. À Sète, les règnes de Louis XV et Louis XVI sont assez mal documentés<sup>1</sup>. À Marseille, les historiens ont fait appel aux registres de l'administration de la Santé, tout en étant conscients que, de par sa nature, cette institution n'enregistrait pas la totalité des trafics à l'entrée. Signalés, les registres de cabotage disponibles pour la fin des années 1780 n'ont pas donné lieu, pour l'heure, à des analyses globales poussées<sup>2</sup>. Pour les ports où les sources de l'Amirauté<sup>3</sup> sont conservées, un travail patient de collecte permet d'aboutir à une vision précise et fouillée de ses hommes et ses activités maritimes, à condition de compléter les informations de cette administration par un travail mené sur des archives notariales et privées, comme Gilbert Buti l'a récemment fait pour Saint-Tropez<sup>4</sup>. L'on demeure, toutefois, dans le cadre d'analyses monographiques.
- 3 La découverte récente de nouvelles sources concernant l'ensemble des ports français du Levant sous le règne de Louis XV et de Louis XVI permet pour la première fois d'envisager une étude comparée. La présente contribution se propose de livrer un

premier regard sur l'évolution de leur navigation, qui stimulera peut-être des recherches plus approfondies.

- 4 Au cours d'un classement exhaustif de la sous-série G<sup>5</sup> conservée aux Archives Nationales à Paris, mené dans le cadre du programme ANR Navigocorpus<sup>5</sup>, Christian Pfister-Langanay a en effet retrouvé des états annuels (voire trimestriels) des congés et des ancrages délivrés par les amirautés du Sud de la France et envoyés à Paris dans le cadre des vérifications comptables auxquelles ces administrations étaient soumises. Ces états annuels, destinés à justifier les recettes et les dépenses des différents sièges d'amirauté, sont appelés «comptes-rendus». Le congé était une taxe perçue sur tout bâtiment au départ, une autorisation d'appareiller ; les ancrages étaient perçus à l'arrivée uniquement sur le tonnage des embarcations étrangères, voire seulement sur une partie d'entre elles. À partir de cette documentation, dont il s'agira tout d'abord d'apprécier la nature, l'apport et les limites, cet article présente quelques-uns des résultats auxquels elle permet d'aboutir.

## Les apports de la sous-série G<sup>5</sup> pour l'étude de la navigation française en Méditerranée

- 5 Le littoral méditerranéen français se composait au XVIII<sup>e</sup> siècle de treize amirautés. La carte 1 permet de visualiser les limites de ces amirautés du Levant. De l'est vers l'ouest, se succédaient, en Provence, les amirautés d'Antibes, Fréjus, Saint-Tropez, Toulon, La Ciotat, Marseille, Martigues, Arles ; en Languedoc, les amirautés d'Aigues-Mortes, Sète, Agde, Narbonne ; en Roussillon, l'Amirauté de Collioure<sup>6</sup>.



Les amirautés du Levant au XVIII<sup>e</sup> siècle

Carte 1. Les amirautés du Levant au XVIII<sup>e</sup> siècle

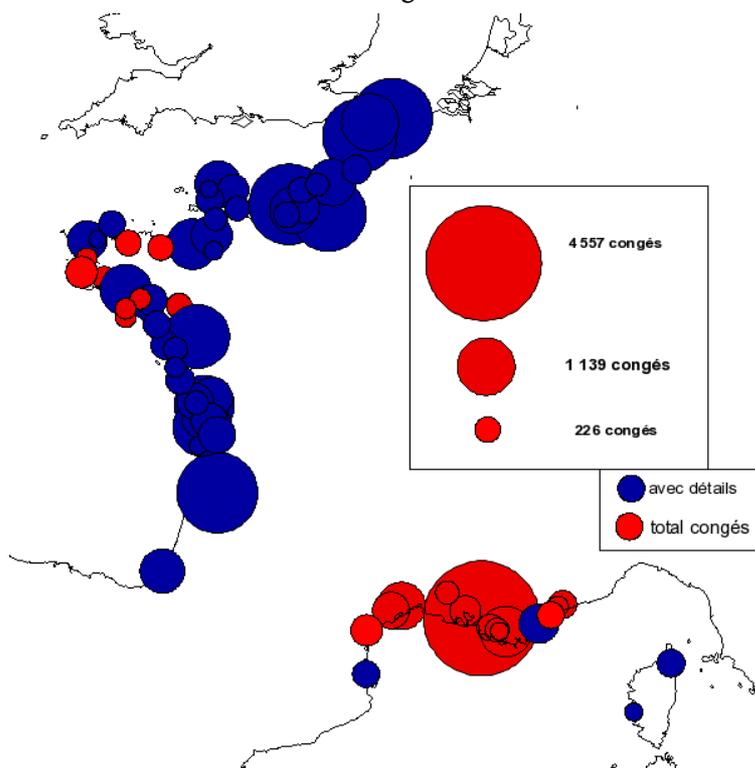
- 6 Une description précise des limites de ces amirautés, de leur fonctionnement et des activités maritimes qui s'y déroulaient est fournie par l'enquête menée par Daniel-Marc-Antoine Chardon, conseiller du Roi et maître de requêtes, qui reçut du roi en 1781 une commission pour la visite des ports et havres des amirautés de France<sup>7</sup>. Ayant commencé son périple par le Nord, la visite des amirautés du Levant se déroula du 25 juin 1785 (Antibes) au 25 juillet 1785 (Collioure).
- 7 Juridictions chargées du domaine maritime et administrations veillant au contrôle de la vie maritime<sup>8</sup>, les amirautés produisaient une documentation copieuse qui permet de cerner entre autres, lorsqu'elle est conservée, le mouvement des ports français. Si elle a

été abondamment utilisée dans le cadre d'études monographiques<sup>9</sup>, aucun historien ne s'était à ce jour lancé dans la collecte des données relatives à l'ensemble des ports français. C'est pourquoi, dans le cadre du programme ANR Navigocorpus, nous avons pris la décision d'insérer dans cette base de données, entre autres, les informations relatives à l'ensemble des navires sortis des ports français en 1787. Pour ce faire, nous avons eu recours à la sous-série G<sup>5</sup> conservée aux Archives nationales à Paris, qui regroupe une partie des archives de l'Amirauté de France saisies à la Révolution, à savoir les papiers du duc de Penthièvre (1725-1793), qui avait succédé en 1737 à son père, le comte de Toulouse<sup>10</sup>, à la tête de l'Amirauté de France. Le duc fut le dernier amiral de France car l'Amirauté fut abolie en 1790-1791. La loi du 13 août 1791 répartit ses attributions entre les administrations de la Marine, de la Justice et les Douanes. Cette série contient un grand nombre, mais pas la totalité, des doubles des registres des droits perçus sur la navigation qui étaient envoyés à l'Amiral de France pour vérification, alors que l'autre exemplaire restait dans les amirautés provinciales<sup>11</sup>.

- 8 Dans le cadre du projet Navigocorpus, l'un d'entre nous a entrepris la confection d'un inventaire exhaustif de la sous-série G<sup>5</sup>. L'inventaire existant de cette sous-série<sup>12</sup> – pour l'instant, le seul à la disposition des lecteurs – était en effet beaucoup trop sommaire pour permettre un travail précis sur ce fonds. Les dates indiquées sont par exemple celles des débuts et fins de chaque carton, et les lacunes éventuelles entre ces deux dates ne sont jamais signalées. De plus, l'inventaire consigne le nom du port principal mais jamais ceux des «ports obliques», c'est-à-dire des ports secondaires dont les capitaines vont chercher leurs papiers au port principal, siège de l'Amirauté. C'est en classant à nouveau cette sous-série qu'une documentation importante pour l'étude de la navigation du Levant a été découverte.
- 9 La sous-série se compose de trois ensembles: G<sup>5</sup> 1 à 7, correspondance ; G<sup>5</sup> 8 à 38, greffes des amirautés ; G<sup>5</sup> 39 à 157, droits perçus par l'amirauté dans les ports. Cette dernière partie comprend le double des registres des congés d'un grand nombre de ports français, ce qui permet de connaître le détail de chaque navire sorti des ports français jour après jour. Ce sont ces registres journaliers de perception des droits qui ont fait l'objet de la saisie dans la base Navigocorpus pour l'année 1787.
- 10 La couverture documentaire pour la Méditerranée apparaît néanmoins très réduite d'après l'inventaire existant. C'est sans doute la raison pour laquelle Charles Carrière, dans sa magistrale étude du commerce marseillais au XVIII<sup>e</sup> siècle, n'a pas eu recours à cette source<sup>13</sup>. En effet, la partie du fonds intitulée «Droits perçus par l'amirauté dans les ports» (cotes G<sup>5</sup> 39 à 157) ne mentionne, pour la Méditerranée, que les seuls ports du Roussillon: Canet<sup>14</sup>, Collioure-Port-Vendres<sup>15</sup> et Saint-Laurent de la Salanque<sup>16</sup>. L'ensemble des registres des congés et des ancrages du Languedoc et de Provence a disparu des fonds de l'amirauté de France, alors que ceux de l'Atlantique ont été très largement préservés<sup>17</sup>. La carte 2 indique l'ensemble des ports métropolitains français qui ont délivré au moins 100 congés en 1787, en distinguant ceux pour lesquels subsistent les registres journaliers des congés (en gris) de ceux pour lesquels nous disposons uniquement des comptes-rendus avec le chiffre total de l'année<sup>18</sup>. L'on mesure ainsi la véritable césure archivistique qui existe entre le Levant et le Ponant, sans que nous en connaissions la cause. C'est au cours de la réalisation du nouvel inventaire de la sous-série G<sup>5</sup> qu'il a été possible de retrouver les tableaux statistiques indiquant le nombre de congés annuels délivrés dans l'ensemble des ports méditerranéens, et d'aboutir ainsi à cette carte, qui permet pour la première fois une

comparaison, certes grossière, du mouvement portuaire français à la fin de l'Ancien Régime.

- 11 Le nouveau classement de la sous-série G<sup>5</sup> a permis de préciser l'état documentaire des ports du Roussillon et ses lacunes. Mais c'est dans la partie intitulée dans l'ancien inventaire «Greffes des amirautés» (G<sup>5</sup> 8 à 38), qui couvre le royaume mais aussi ses colonies, que l'on a pu faire les découvertes les plus intéressantes pour l'étude de la navigation des ports français en Méditerranée. Ces dossiers contiennent les baux, des pièces comptables, et des pièces justificatives diverses. Il convient de présenter brièvement le contenu de cette vingtaine de cartons.



Carte 2. Nombre des congés délivrés en France métropolitaine en 1787 (ports avec 100 congés ou plus)

- 12 Les treize ports de la Méditerranée qui figurent dans l'inventaire existant, qui ne correspondent pas parfaitement aux treize sièges d'amirauté<sup>19</sup>, n'ont pas tous la même importance archivistique. Faisons le tri. Pour Agde, il n'y a qu'un compte du greffe de janvier 1714 à mars 1716 qui fournit une recette de 1216 livres tournois (désormais l.t.) pour une dépense de 608 l.t.<sup>20</sup>. Pour Antibes et Arles, cela se résume aux baux du greffe respectivement du 14 octobre 1786 et du 1<sup>er</sup> août 1787<sup>21</sup>. Pour Aigues-Mortes, il y a une véritable série: cinq baux signés respectivement le 31 juillet 1741, le 18 juillet 1750, le 1<sup>er</sup> août 1759, le 17 juillet 1768 et le 15 septembre 1777<sup>22</sup>. Nous avons le même type de dossier pour Martigues et Narbonne: des extraits de titres de l'amirauté locale, 1639-1714 pour le port provençal, 1633-1715 pour le port languedocien, et une série de baux, parfois très décousue. À Martigues, il n'y en a que deux, du 13 avril 1715 et du 4 février 1787, alors que Narbonne en conserve cinq, curieusement tous couchés sur parchemin, de 1741 à 1777. Le montant du bail stagne à 120 l.t. par an à Narbonne, tandis qu'à Martigues, il passe de 260 à 600 l.t.: on aurait vite fait de conclure à une indéniable croissance portuaire dans ce port provençal, or il n'en est rien, comme nous le démontrerons plus loin<sup>23</sup>. La documentation de La Ciotat se réduit à un extrait

des titres de propriété allant du 31 décembre 1649 au 23 mars 1715, plus le bail du 8 mars 1741, résilié le 20 mars 1743<sup>24</sup>. De même, celle de Fréjus se résume au bail du 4 juillet 1741, au profit d'Élie Achard qui versera annuellement 320 l.t., le contrat prenant effet le 1<sup>er</sup> août pour 9 ans<sup>25</sup>. Le dossier de Perpignan – ville qui sert de siège pour l'exercice de la justice de l'Amirauté de Collioure<sup>26</sup> – ne contient qu'un ensemble de factures des dépenses du siège<sup>27</sup>.

- 13 Avec Collioure, d'autres types de documents sont présents, à savoir, outre les baux du greffe (de celui du 3 juin 1758 à la cessation du dernier le 30 décembre 1785), les pièces justificatives couvrant les exercices de 1780 à 1791, plus un bordereau de recettes de 1777 (71 l.t.), ainsi que les comptes annuels de 1777 à 1791 qui donnent une vue synthétique des recettes et des dépenses de l'amirauté. Sont inclus les chiffres concernant les ports du Canet et de Saint-Laurent de Salanque, ports dépendants de Collioure où le greffier rassemble les données pour l'ensemble des havres et ports de son département<sup>28</sup>. L'essentiel des recettes provient des droits de navigation, à savoir le congé pour la sortie de chaque navire, et l'ancrage perçu sur le tonnage des navires étrangers à l'entrée (mais les navires espagnols étaient parfois exemptés).
- 14 Grâce à ces comptabilités, nous pouvons mesurer le volume des trafics des ports. Les chiffres fournis par les comptes-rendus correspondent à ceux qu'il est possible de calculer à partir des registres répertoriés en G<sup>5</sup> 39 à 157. Ces derniers sont la source primaire, remplie au jour le jour, à partir de laquelle le greffier a repris les montants totaux annuels qui figurent dans ces comptes-rendus afin de justifier ses recettes à l'Amiral de France. Grâce à ces comptes-rendus, il est possible de connaître l'évolution de la navigation des ports du Roussillon pour une période bien plus longue que celle pour laquelle les registres journaliers sont conservés.
- 15 Mais les véritables trouvailles sont intervenues lorsqu'on a examiné le dossier se rapportant à Sète<sup>29</sup>. Celui-ci se compose d'une partie juridique (les extraits de titre de 1692 à 1714 associés à l'incontournable série de baux, six entre 1741 et 1788) et des comptes-rendus annuels couvrant la période 1732-1749 et 1770-1790 incorporant non seulement Sète, mais aussi Agde, Narbonne et Aigues-Mortes. Pour les deux dernières décennies de l'Ancien Régime, le trafic « sortie » est restitué avec même la distinction entre congés français, étrangers, ceux des « Isles », et les commissions en guerre, c'est-à-dire les corsaires. Qui plus est, les pièces diverses qui accompagnent les comptes-rendus fournissent des renseignements supplémentaires sur ce même trafic entre 1783 et 1790. Le greffier a consciencieusement rempli des formulaires trimestriels pré-imprimés qui donnent les mêmes chiffres, mais répartis selon le type de navire (bateau, tartane, barque, polacre et vaisseau), divisés eux-mêmes entre français et étrangers. Cela montre l'intérêt de cette institution si décriée alors, l'amirauté, à cerner au mieux le trafic, ou plus exactement la « matière fiscale » sur laquelle elle lève ses droits. Alors que les dossiers des ports atlantiques sont dépourvus d'un pareil effort de présentation qui facilite entre autres grandement le travail de vérification mené à Paris, les amirautés méditerranéennes font preuve d'une modernité certaine. La conséquence immédiate, pour le plus grand bonheur de l'historien, est de disposer de tableaux d'analyse parfois plus détaillés que ceux existant pour les ports du Ponant, à défaut de pouvoir avoir accès aux registres d'origine.
- 16 Pour Toulon, la documentation s'avère tout aussi riche. Certes les baux du greffe n'ont pas été conservés, mais à la place, une intéressante correspondance de 1786 nous retrace l'ambiance de l'époque<sup>30</sup>. Les comptes-rendus annuels regroupent les ports

suyvants d'ouest en est: Bandol, Saint-Nazaire (aujourd'hui Sanary), La Seyne, Toulon, Hyères<sup>31</sup>, et Bormes et couvrent la période 1732-1749 et 1760 à 1791 (avec des lacunes: voir infra tableau 1 pour les détails), soit une décennie de plus – celle des années 1760 – que pour les ports du Languedoc. Quant aux pièces justificatives, elles se présentent de la même manière: état trimestriel avec répartition en types de navires et différenciation entre pavillon français et étranger, bien que la couverture documentaire soit lacunaire (seules les années 1769-1770, 1782, 1785 et 1789-1791 subsistent).

- 17 La documentation marseillaise, enfin, est regroupée dans deux épais cartons<sup>32</sup>. Si l'extrait des titres rassemble la documentation de 1670 à 1714, nous ne trouvons qu'un seul bail sur parchemin daté du 20 avril 1715, valable pour six ans à partir du 1<sup>er</sup> avril, à raison de 13100 l.t. versées annuellement. Cette somme confirme bien que Marseille est assurément le premier port du royaume<sup>33</sup>. Ces dossiers offrent ensuite des inventaires sur la finance du greffe sous Louis XIV, appartenant à Jean-Baptiste de Cuvet, marquis de Marignane, ainsi qu'un ordre du duc de Penthièvre de déposer au greffe les registres de recettes, le 17 mai 1771, «pour y être paraphés et cotés»<sup>34</sup>.
- 18 La surprise provient, et elle est de taille, des comptes-rendus qui couvrent, dans ces dossiers classés «Marseille», un éventail de ports bien plus large, dépassant même, avec Notre-Dame Sainte-Marie, ceux placés dans les amirautés du ressort du Parlement d'Aix, et qui plus est, pour une durée bien supérieure à celle des ports du Languedoc: 1732-1791. Dans ces deux cartons se trouvent en effet non seulement les comptes-rendus de Marseille (avec une lacune pour l'année 1767), mais aussi ceux d'Antibes, Cannes, Fréjus, Saint-Tropez, Cassis, La Ciotat, Martigues, Arles, et Notre-Dame Sainte-Marie. Ainsi, si d'après la Santé de Marseille il est possible de savoir que 3300 navires sont entrés dans le port phocéén en 1787, le compte-rendu fait état de la sortie de 4557 bâtiments, permettant ainsi de quantifier de manière précise le phénomène déjà connu de sous-estimation des sources produites par la Santé maritime<sup>35</sup>.
- 19 Au total, le nouvel inventaire de la sous-série G<sup>5</sup> a permis la découverte des comptes-rendus de tous les ports français d'Antibes à la frontière espagnole, soit 24 villes, pour une tranche chronologique des plus conséquentes, puisqu'elle démarre parfois en 1732. Il est possible ainsi d'étudier le trafic portuaire du Levant du plus petit havre au «monstre» phocéén. La couverture chronologique est souvent quasi-complète jusqu'en 1791: 60 années ininterrompues de trafic pour la majeure partie des ports du Levant. Manquent les années 1750 à 1769 pour les cités du Languedoc et la décennie 1750-1759 pour les ports relevant de l'amirauté de Toulon. Seuls quelques ports mineurs ont une couverture moins importante: Sainte-Marie-de-la-Mer, alors dénommée Notre-Dame de la Mer, n'apparaît qu'en 1768 et le minuscule port de Bormes à partir de 1779.
- 20 Mais notre surprise ne s'arrête pas aux comptes-rendus, si nombreux et si exacts soient-ils. En effet, les pièces diverses qui les accompagnent enrichissent également nos connaissances sur la vie maritime sous Louis XVI. Les bordereaux trimestriels pré-imprimés, déjà rencontrés dans le cas languedocien, sont présents aussi pour les ports provençaux, bien que la couverture chronologique soit limitée à quelques années seulement. Qui plus est, un cahier rassemble les entrées, y compris les relâches, à Marseille entre juillet 1789 et juin 1790<sup>36</sup>.
- 21 Le tableau suivant résume l'étendue des données disponibles pour chacun des trois principaux types d'informations des comptes-rendus de la sous-série G<sup>5</sup>: le nombre annuel des congés (distinguant les navires français des étrangers)<sup>37</sup>; les ancragés,

indiquant le nombre et le tonnage des navires étrangers entrés ; et les états trimestriels par type de navire, qui distinguent en général entre navires français et navires étrangers.

**Tableau 1. Couverture chronologique des congés et ancrages des ports du Levant au XVIII<sup>e</sup> siècle conservés dans la sous-série G<sup>5</sup>**

Provinces	Amirautés	Critéri des ports	Congés	Ancrages	Typologie des navires
Provence (amirautés du ressort du Parlement d'Aix)	Arles	Arles	1722-1781	1700-1781	1778-1782
		Carnes	1722-1781	1700-1781	1700-1781
	Fréjus	Fréjus	1722-63 ; 1765-29	1700-1780 ; 1775-1781	1700-1782 ; 1842
		Saint-Tropez	1722-1781	1700-1781	1700-1782
	Toulon	Quercès	1775-1781	(sans d'ancrages)	1782 ; 1788 ; 1789-1790
		Gabès-Saint-athènes	1781-1781	1782-1781 (montant seulement)	1782 ; 1783 ; 1785-1781
		Tyres	1722-1740 ; 1750-1772	1745-1749 ; 1780-1772	1769-70
		Toulon	1722-49 ; 1780-1781	1745-1749 ; 1780-1781 (tonnage pour 1780-1782 ; 1785-1788 ; 1789-1791)	1769-1770 ; 1782 ; 1788 ; 1789-1791
		La Reine	1722-49 ; 1780-1781	1745-1749 ; 1780-1781 (montant seulement)	1769-1770 ; 1782 ; 1789 ; 1789-1791
		Sabon	1722-49 ; 1780-1781	1745-1749 ; 1780-1781 (tonnage occasionnellement)	1700-1781
		Bendel	1722-49 ; 1780-1781	1745-1749 ; 1780-1781 (tonnage occasionnellement)	1769-1770 ; 1782 ; 1789 ; 1789-1791
	La Ciotat	La Ciotat	1722-1781	1745-1781	1780-1782
	Marseille	Marseille	1722-1780 ; 1781	1745-1781	1700-1782
		Cassis	1722-1781	1747-1781	1780-1782
Marignane		1722-1781	1745-1781	1700-1782	
Aix	Aix	1722-1777 ; 1778-1781	1746-1777 ; 1778-1781	1700-1782	
Languedoc (amirautés du ressort du Parlement de Toulouse)	Alais-Montes	1722-1749 ; 1770-1780	1750-1749 (montant total groupé) ; 1770-1780 (montant)	1700-1780	
	Saint-Math	1700-1781	1700-1781	1700-1781	
Aude	Ses	1722-1740 ; 1770-1780	1745-1749 ; 1770-1780	1783-1780	
	Agde	Agde	1722-1749 ; 1770-1780	1745-1749 ; 1770-1780 ; 1770-73 et 1775-82 (montant seulement)	1783-1780
Roussillon (amirauté du Comte de Perpignan)	Narbonne	Narbonne	1722-1749 ; 1770-1780	1745-1749 ; 1770-1780 ; 1770-73 et 1775-82 (montant seulement)	1783-1780 ; 1788-80
	Collioure	Saint-Laurent	1777-1778 ; 1780-1781	1777-1778 ; 1780-1781	---
Carnet	Carnet	1771-1778 ; 1780-1782 ; 1784-1788	1771-1778 ; 1780-1782 ; 1784-1788	---	
	Collioure	1777-1778 ; 1780-1781 ; 1781-1781	1777-1778 ; 1780-1782 ; 1784-1781	---	

(1) De 1745 à 1749, seul le montant perçu est indiqué. Ce n'est qu'à partir de 1750 que le nombre total de navires concernés (et pour certains ports leur tonnage total) sont mentionnés, sauf indication contraire dans le tableau.

- 22 Comme nous l'avons déjà souligné, la documentation est plus exhaustive pour les amirautés de Provence: celles de Languedoc présentent toutes une lacune importante entre 1750 et 1769. On doit toutefois signaler que même pour la Provence, en dehors de lacunes indiquées, les données ne sont pas pour autant toujours complètes. Les états des congés de Marseille, par exemple, distinguent entre congés français, congés étrangers, congés pour les Îles, commissions en guerre, et commission en guerre et marchandises. Or, pour 1775, il manque l'indication du nombre des congés étrangers. Celle-ci peut être comblée approximativement par les données relatives au droit d'ancrage, qui précisent, pour cette année, le nombre de navires étrangers qui payent le droit et le nombre de ceux, espagnols, qui sont exemptés. Leur addition permet ainsi de retrouver approximativement la donnée manquante dans les états de congés (l'approximation étant due au fait que les ancrages portent sur les entrées et pas sur les sorties). En revanche, pour l'année 1767, les ancrages de Marseille ne fournissent pas le nombre des navires étrangers exemptés de droit, ce qui entraîne une sous-estimation du nombre des étrangers si l'on applique le même procédé.
- 23 Pour faciliter la compréhension du type d'informations qu'il est possible de tirer de ces comptes-rendus, le tableau 2 présente à titre d'exemple les données relatives à Marseille pour l'année 1780. Il s'agit du maximum d'informations qu'il est possible

d'espérer trouver dans cette source. Pour beaucoup de ports et pour beaucoup d'années, une partie de ces informations fait défaut. Les rubriques présentes dans le tableau 1 correspondent ici aux rubriques 2.a, 2.c et 2.e.

- 24 L'on remarquera au passage l'existence de différences dans les totaux (2.a et 2.b): elles sont de l'ordre de quelques unités et ne sauraient pas affecter l'interprétation globale de ces chiffres, tout en rappelant fort opportunément que nous ne maîtrisons pas toujours les opérations comptables et arithmétiques qui étaient tellement évidentes pour le greffier que celui-ci ne concevait pas la nécessité de devoir les expliciter<sup>38</sup>.

**Tableau 2.** Informations contenues dans les comptes-rendus pour Marseille, 1780

**2.a:** Congés annuels

Répartition du nombre de congés selon leur type							
Année	Français	étrangers	Isles	Commission en Guerre et Marchandises	Commission en Guerre	Total	Montant perçu
1780	1941	1385	53	34		3413	5420 l.t.

**2.b:** Répartition trimestrielle des congés

Répartition du nombre de congés par trimestre					
1780	1er tri	2e tri	3e tri	4e tri	Total
français	557	525	502	467	2051
étrangers	334	344	350	357	1385
Total	891	869	852	824	3436

**2.c:** Ancrages (entrées des navires étrangers)

Évolution de l'ancrage à Marseille					
	Navires payants (Nb)	Gratuits		Tonnage	Montant
		Espagnols (Nb)	Ventes (Nb)		
1780	1136	244	10	68704 tx	10305 l. t.

**2.d: Ancrages (détails par trimestre)**

Évolution de l'ancre à Marseille					
1780	1er tri	2e tri	3e tri	4e tri	Total
Navires payants	272	259	280	325	1136
Navires espagnols	61	83	68	32	244
Navires achetés	1	2	2		5
Navires vendus	1		2	2	5
<b>Total</b>	<b>335</b>	<b>344</b>	<b>352</b>	<b>359</b>	<b>1390</b>
Tonnage	17760	16647	16323	17974	68704

**2.e: États trimestriels par type de navire**

Répartition des congés à Marseille selon leur type								
année	1er trimestre		2e trimestre		3e trimestre		4e trimestre	
	français	étrangers	français	étrangers	français	Étrangers	français	étrangers
1780								
Vaisseaux	3	23	21	17	11	9	3	3
Polacres	29	40	44	24	52	29	46	22
Barques	17	44	27	79	25	81	20	98
Tartanes	478	95	399	103	367	103	356	113
Bateaux	30	132	34	223	47	128	42	121
<b>Total</b>	<b>557</b>	<b>334</b>	<b>525</b>	<b>344</b>	<b>502</b>	<b>350</b>	<b>467</b>	<b>357</b>

Source: AN, G<sup>5</sup>20.

- 25 À partir de ces données, des analyses plus détaillées sont possibles. Nous nous limitons ici à esquisser l'évolution globale comparée des 13 sièges d'amirauté français en Méditerranée, en délaissant donc pour l'heure les ports secondaires.

## Évolution de la navigation des ports du Levant

- 26 En raison des lacunes chronologiques différentes entre les amirautés de Provence et celles du Languedoc et du Roussillon, il convient dans un premier temps de suivre l'évolution de chacun de ces groupes de ports, avant de présenter quelques remarques

d'ensemble sur la typologie des navires, thème choisi ici à titre d'exemple parmi d'autres possibilités d'exploitation.

## Les amirautés de Provence

- 27 En Provence, Marseille domine de très loin. Toulon s'affirme sans contestation possible comme le deuxième port de cette aire. Cinq autres amirautés du ressort du Parlement d'Aix ont une importance à peu près équivalente au début des années 1730, alors que La Ciotat vient en dernière position avec une centaine de congés par an (tableau 3). Avec le temps, les différences s'accroissent. Alors que les mouvements portuaires de Marseille et de Toulon s'accroissent de manière régulière au fil du siècle – le premier double entre les années 1732-1749 et le règne de Louis XVI, le second augmente de 64 % – Saint-Tropez et Arles connaissent également une belle croissance, mais plus circonscrite dans le temps: la première ville dès les années 1740, la seconde dans les années 1760. Ce mouvement ne se poursuit guère au-delà des années 1770, contrairement à ce qui se passe à Antibes et à La Ciotat. Martigues en revanche stagne tout au long du siècle, et Fréjus est en perte de vitesse.

**Tableau 3.** Nombre moyen de congés délivrés par les Amirautés de Provence et taux de croissance, 1732-1790

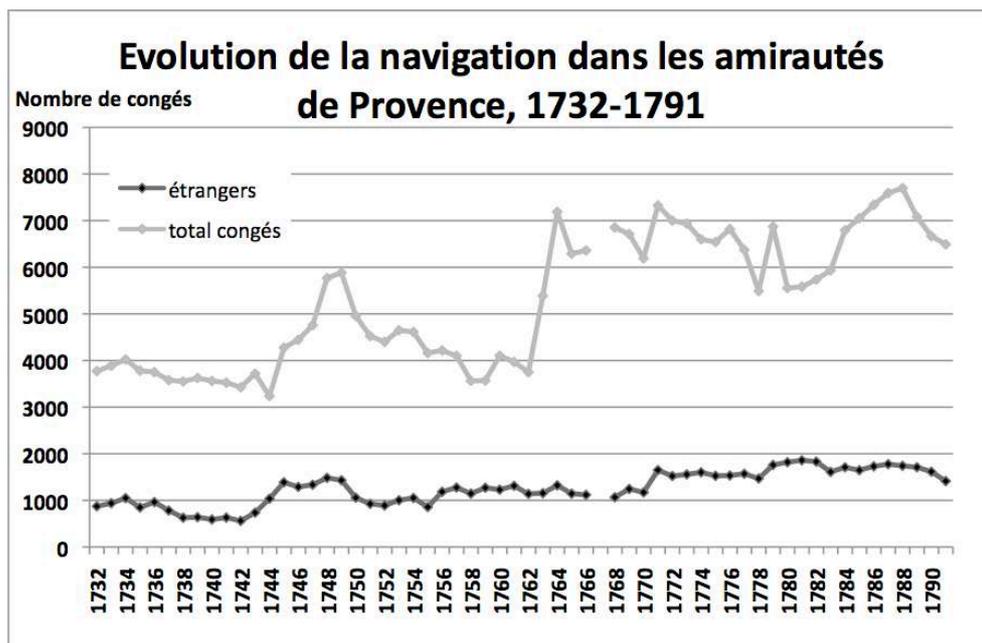
	période	Antibes	Fréjus	Saint-Tropez	Toulon	La Ciotat	Marseille	Martigues	Arles
1 <sup>e</sup> période	1732-1749	223	261	272	508	105	2092	238	333
2 <sup>e</sup> période	1750-1769	222	223	410	647	115	2988	251	438
3 <sup>e</sup> période	1770-1790	270	223	410	833	152	4085	239	422
taux de croissance période 1 à 2		-1 %	-15 %	50 %	27 %	9 %	43 %	5 %	32 %
taux de croissance période 2 à 3		22 %	0 %	0 %	29 %	33 %	37 %	-5 %	-4 %
taux de croissance période 1 à 3		21 %	-15 %	51 %	64 %	45 %	95 %	0 %	27 %

NB: Pour la 2<sup>e</sup> période, la moyenne a été calculée sur 19 ans pour Marseille et Fréjus et sur 10 ans pour Toulon.

- 28 Le graphique n°1 permet d'apprécier l'augmentation globale des échanges des amirautés provençales au fil des années: la moyenne passe de 3650 congés dans les années 1732-1744 à 4750 pour la période 1745-1755, marquée entre autres par les disettes de la fin des années 1740. La guerre de Succession d'Autriche produit une hausse du trafic très nette. Celle de Sept Ans provoque en revanche un affaiblissement:

la diminution de la navigation française, par ailleurs contenue, est alors contrée par la hausse sensible de la navigation étrangère, neutre sans aucun doute. Le retour de la paix en 1763 marque le début d'une phase d'expansion marquée et soudaine, qui porte la moyenne du nombre de congés à 6600 pour les années 1763-1791, en dépit du fléchissement à l'occasion de la guerre d'Indépendance américaine (5860 congés par an entre 1778 et 1783).

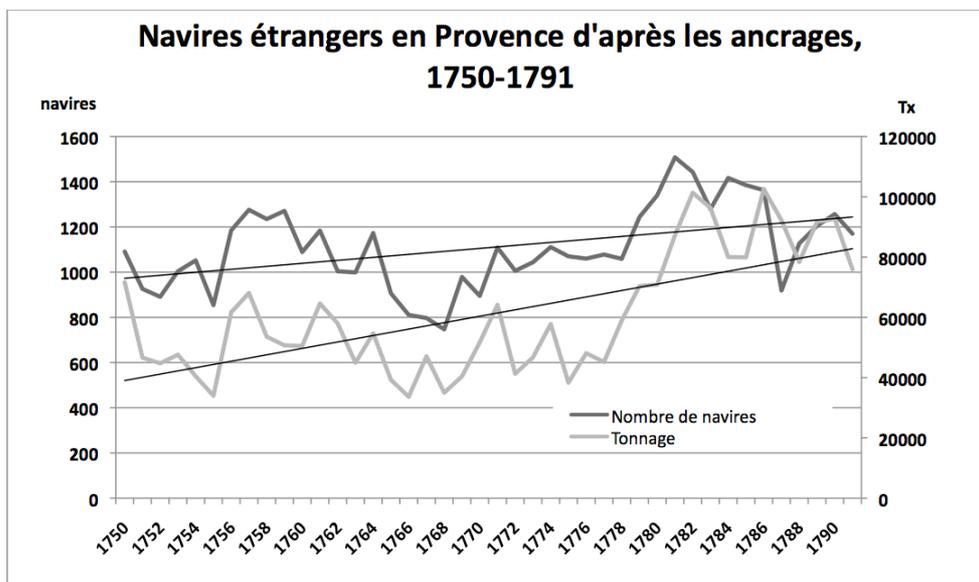
Graphique n° 1



Sources: voir *supra*. L'année 1767 a été omise en raison de l'absence de données pour Marseille ; pour la période 1750-1759, manquent les données pour Toulon (environ 150 congés étrangers et entre 350 et 550 congés français par an) ; pour 1764, manquent les données de Fréjus (environ 250 congés au total, presque tous français) ; pour 1778, manquent enfin les données pour Arles (environ 400 congés, dont une quarantaine étrangers).

- 29 Les comptes-rendus des ancrages permettent de pousser un peu plus loin l'analyse de la navigation étrangère. Nous disposons en effet non seulement des indications du nombre de navires<sup>39</sup>, mais aussi de leur tonnage global à partir de 1750. Celui-ci, toutefois, ne concerne que les navires payant ce droit, à l'exclusion donc des navires exemptés (espagnols surtout, mais pas toujours et pas partout). Le graphique n° 2 permet de constater que, si le nombre de bâtiments étrangers augmente de manière assez modeste, les tonnages doublent entre les années 1760 et les années 1780 (cf. la courbe de tendance linéaire): c'est vraisemblablement la grande navigation internationale, voire les relations avec l'Atlantique, qui connaissent une croissance fondamentale.

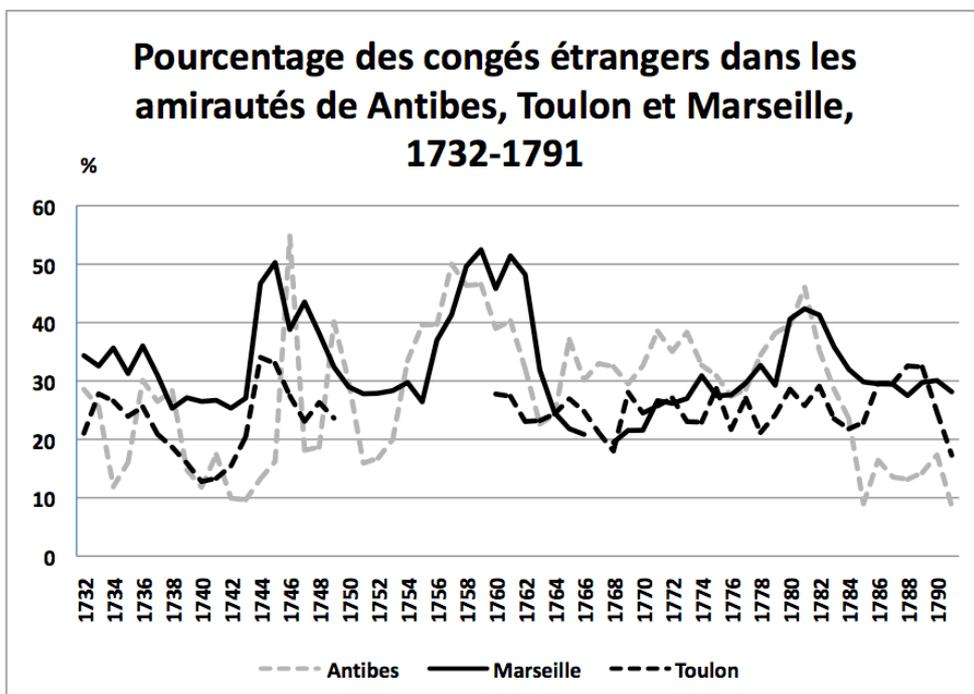
Graphique n 2



NB: le port de Toulon, pour lequel nous ne connaissons les tonnages qu'en 1769, 1770, 1782, 1785, 1789, 1790, 1791, n'a pas été inclus dans ce graphique pour ne pas en fausser la lecture.

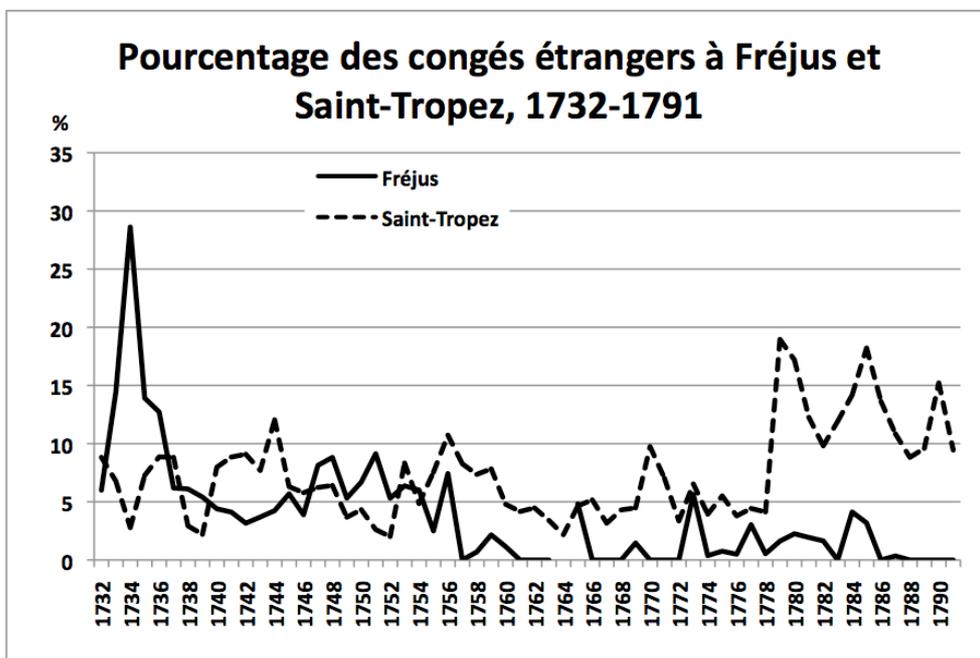
- 30 Marseille attire l'essentiel des tonnages étrangers en Méditerranée. Le seul autre port à avoir un trafic étranger soutenu en termes absolus, c'est Toulon. Pour les années où la comparaison est possible, le port phocéén absorbe entre 75 % et 85 % des tonnages étrangers en Provence. La navigation étrangère est loin d'être insignifiante aussi à Antibes, où elle représente environ un tiers du total des entrées (graphique n° 3), mais dans ce cas, cette importance relative s'explique sans doute par la proximité du comté de Nice et de la république de Gênes. L'on constate aussi, sans surprise, la forte hausse de la navigation étrangère – neutre – lors des conflits.

Graphique n°3

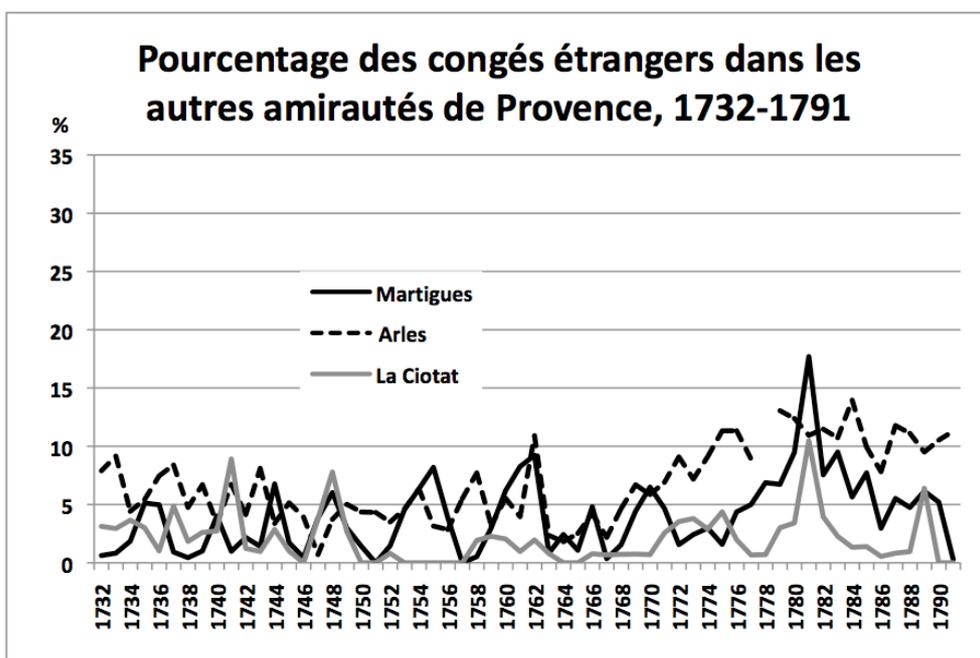


- 31 Dans les autres sièges des amirautés de Provence, le nombre de navires étrangers ne dépasse jamais la barre de 10 %, sauf certaines années à Saint-Tropez ou à Fréjus (graphique n° 4), avec toutefois une évolution inverse: alors que Fréjus, qui comptait un quart de navires étrangers au début des années 1730, voit ses trafics se réduire rapidement à une dimension régionale, Saint-Tropez voit la part de sa navigation étrangère augmenter à partir de la fin des années 1770, comme dans d'autres amirautés de Provence, en raison sans doute de la guerre d'Indépendance américaine qui entraîne une hausse de la navigation neutre. Mais alors que cet élan s'interrompt, dans d'autres ports, avec le retour de la paix (graphique 5), Saint-Tropez conserve des niveaux de navigation internationale plus élevés que par le passé, qui lui permettent de dépasser Antibes.

Graphique n° 4



Graphique n°5



### Les amirautés du Languedoc

32 Les quatre amirautés de Languedoc présentent de fortes disparités et évoluent de manière divergente (tableau 4). Le bureau d'Aigues-Mortes ne délivre jamais, au cours de la période observée, plus de 25 congés par an ; sous le règne de Louis XVI, cette amirauté est cent fois moins importante que celle de Sète, la première du Languedoc, même si les différences entre les amirautés sont moins marquées qu'en Provence où le

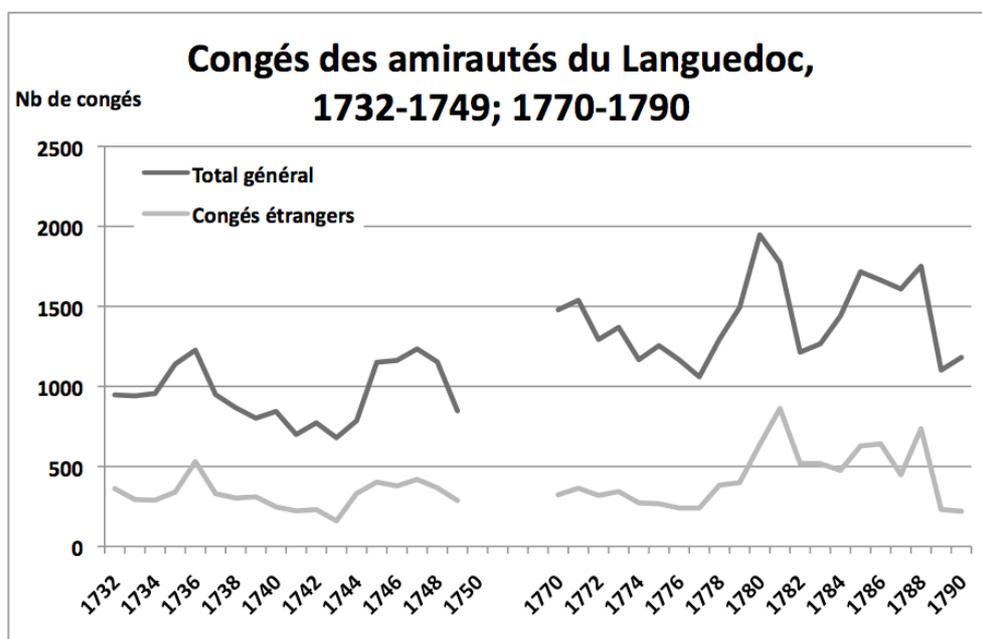
gigantisme phocéén écrase la part relative des autres ports. Retenons que la croissance de Sète est tout-à-fait comparable à celle de Marseille, et celle de Narbonne à celle de Toulon. En revanche, aucune amirauté provençale n'accusait une chute semblable à celle d'Agde et encore plus d'Aigues-Mortes, qui décrochent.

**Tableau 4.** Nombre moyen de congés délivrés par les Amirautés du Languedoc et taux de croissance, 1732-1790

	Aigues Mortes	Sète	Agde	Narbonne
1732-1749	14	346	442	150
1770-1790	6	686	349	254
Évolution	-57 %	+ 98 %	-21%	+ 69%

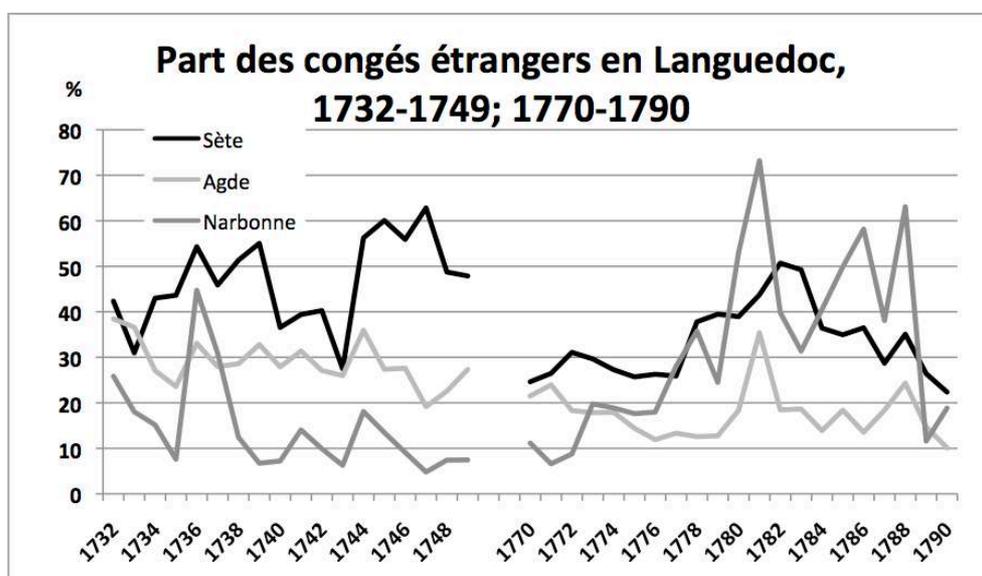
- 33 Si le mouvement portuaire en Languedoc est, sans surprise, nettement inférieur à celui de la Provence, l'évolution plus heurtée de la courbe et la forte augmentation à l'occasion des guerres (Succession d'Autriche et Indépendance américaine) démarquent les ports languedociens des ports provençaux (graphique n° 6).

Graphique n° 6



- 34 La navigation étrangère joue un rôle non négligeable, bien que de manière divergente selon les chefs-lieux d'amirauté: elle s'accroît fortement à Narbonne mais décline à Sète et Agde (graphique n° 7)<sup>40</sup>.

Graphique n° 7



- 35 La navigation étrangère en Languedoc est par ailleurs essentiellement une navigation de proximité effectuée par des navires espagnols, surtout à Narbonne et en moindre mesure à Agde. Il est possible de connaître l'importance de cette navigation en comparant le nombre de congés étrangers avec le nombre de navires soumis au droit d'ancrage: les navires espagnols étaient en effet exemptés de cette dernière redevance. Seule Sète se démarque alors comme véritable port international.

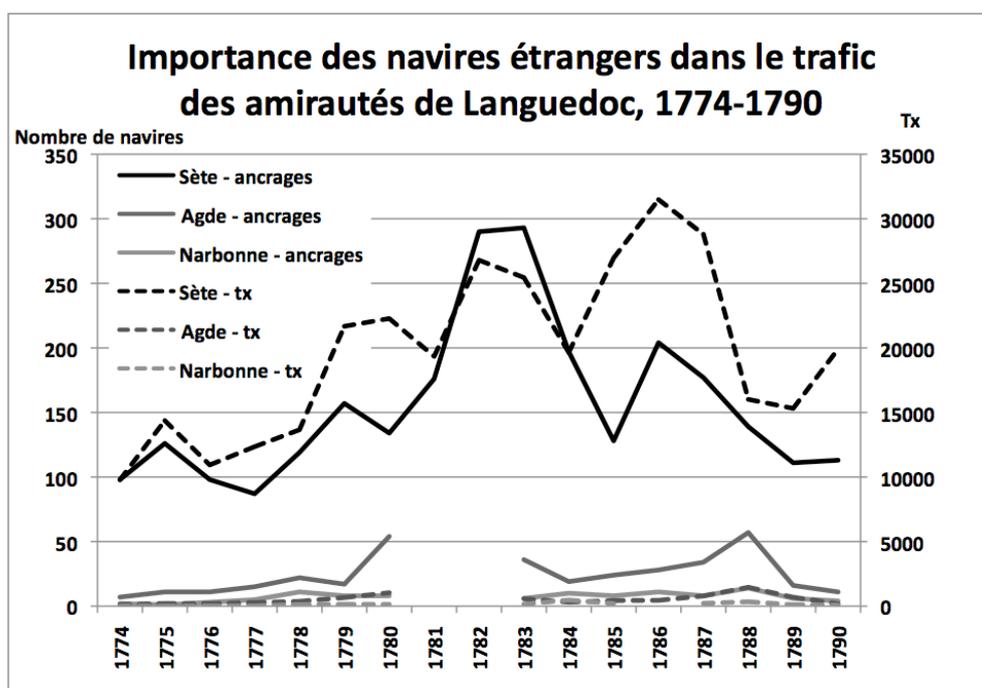
**Tableau 5.** Part de la navigation non espagnole dans le mouvement des navires étrangers en Languedoc, 1774-1790

	Sète			Agde			Narbonne		
	Nombre de congés étrangers	Nombre d'ancrages	Pourcentage de navires étrangers non espagnols	Nombre de congés étrangers	Nombre d'ancrages	Pourcentage de navires étrangers non espagnols	Nombre de congés étrangers	Nombre d'ancrages	Pourcentage de navires étrangers non espagnols
1774	180	98	54,44	62	7	11,29	30	2	6,67
1775	184	126	68,48	49	11	22,45	34	1	2,94
1776	160	98	61,25	40	11	27,50	39	3	7,69
1777	153	87	56,86	40	15	37,50	46	5	10,87
1778	254	119	46,85	50	22	44,00	79	11	13,92
1779	268	157	58,58	73	17	23,29	58	8	13,79
1780	250	134	53,60	161	54	33,54	226	8	3,54

1781	297	176	59,26	218			347		
1782	396	290	73,23	43			78		
1783	413	293	70,94	41	36	87,80	64	6	9,38
1784	304	197	64,80	39	19	48,72	128	10	7,81
1785	338	128	37,87	50	24	48,00	233	8	3,43
1786	316	204	64,56	41	28	68,29	281	11	3,91
1787	223	177	79,37	85	34	40,00	139	8	5,76
1788	260	139	53,46	100	57	57,00	366	14	3,83
1789	165	111	67,27	45	16	35,56	19	6	31,58
1790	159	113	71,07	29	11	37,93	32	4	12,50

36 Les comptes-rendus indiquent également le tonnage global des navires étrangers soumis au droit d'ancre. Le graphique n° 8 confirme l'importance de Sète, où les navires étrangers jaugent en moyenne 130 tx, alors que dans les deux autres ports ils ne dépassent pas 25 tx. En termes de tonnage étranger, Sète est de la même envergure que Toulon, à en juger par les années où les données pour ce dernier port sont conservées. Si l'on considère que l'arsenal attirait un nombre non négligeable de navires du Nord pour les besoins liés à la construction navale et à la réparation des navires, l'importance du port sétinois émerge avec d'autant plus de force.

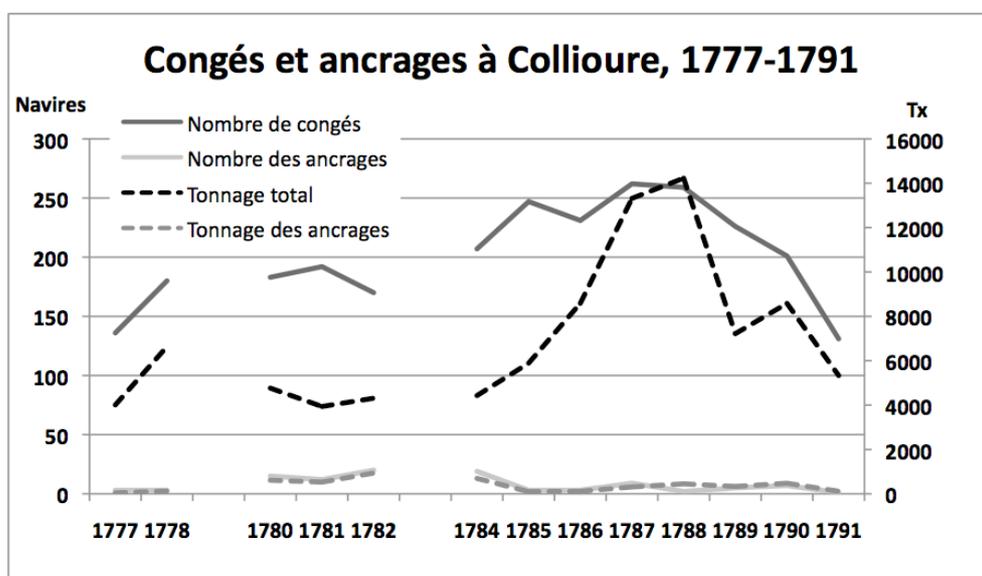
Graphique n° 8



## L'amirauté du Roussillon

- 37 Le Roussillon compte un seul siège d'amirauté, celui de Collioure-Perpignan (graphique n° 9). Les données pour cette amirauté ne commencent pas avant 1777, aussi bien pour les comptes-rendus que pour les registres journaliers. Le tonnage moyen est relativement important: 40 tx à la fin de l'Ancien Régime, contre 32 tx à Saint-Tropez. Les comptes-rendus n'indiquent pas, ici, le nombre de congés étrangers délivrés, seul celui des ancrages étant connu. La navigation espagnole nous échapperait ainsi entièrement, s'il n'était fort heureusement possible de dépouiller les registres journaliers des congés. Pour 1787, la comparaison entre les registres des congés<sup>41</sup> et les comptes-rendus permet de relever que seulement 9 navires ont payé le droit d'ancre à leur entrée à Collioure, alors que 45 bâtiments étrangers sont sortis de ce port. Les 34 bâtiments qui échappent à l'ancre sont vraisemblablement espagnols. Selon les années, le nombre de navires payant l'ancre est entre un tiers et un douzième de navires étrangers effectivement partis de ce port.

Graphique n°9



## La typologie de la navigation méditerranéenne

- 38 Nous avons privilégié, jusqu'à maintenant, une pesée globale du mouvement des navires dans les ports français de la Méditerranée et l'esquisse de leur évolution dans le temps. Le tableau n° 2 permet toutefois de comprendre que d'autres analyses sont possibles. Nous fournissons ici, à titre d'exemple, un aperçu de la typologie des navires français qui fréquentent l'ensemble des ports de la Provence et du Languedoc, pour l'année 1783 ou, à défaut, pour 1782 (1781 pour Cannes, Sanary, Sainte-Marie).
- 39 Les états trimestriels distinguent les navires par catégorie (tableau n° 6)<sup>42</sup>. Un type de bâtiment domine incontestablement: trois navires sur cinq sont des tartanes. Ce bâtiment à voile latine pouvait avoir entre un et trois mâts et jauger entre 27 tx et 140 tx d'après les indications actuellement contenues dans la base de données Navigocorpus. À Toulon, ils se situent le plus souvent entre 20 tx et 50 tx dans les années 1750<sup>43</sup>. À son bord, on trouve en moyenne, dans les années 1780, 8 hommes d'équipage. Maniable et polyvalente, la tartane navigue sans difficulté sur toutes les côtes méditerranéennes.
- 40 Un navire sur cinq est défini par le terme de «bateau». À Saint-Tropez, la jauge moyenne des «bateaux» en 1787 est de 6 tonneaux, à Toulon ils jaugent le plus souvent entre 10 et 16 tx et ont en général entre 2 et 6 hommes à bord<sup>44</sup>. À l'entrée à Marseille, toujours en 1787, ils ont en moyenne un équipage de 6 personnes. Pour les bateaux comme pour les tartanes, les extrêmes varient sensiblement, ainsi l'équipage des bateaux marseillais varie-t-il par exemple entre 2 et 27 hommes.
- 41 Si tartanes et bateaux naviguent partout, les trois autres catégories de navires rencontrés dans cette source ne fréquentent que les ports principaux. Dans le contexte méditerranéen du xviii<sup>e</sup> siècle, une «barque» est un bâtiment à trois mâts, à voiles latines et carrées. À son bord, dans les années 1780, on trouve une douzaine d'hommes en moyenne. Marseille et Sète sont les seuls à les accueillir massivement. Si l'on sait que ce type de bâtiment était souvent utilisé pour les caravanes du Levant<sup>45</sup>, l'hypothèse que les itinéraires des barques mènent le plus souvent à l'étranger est confortée aussi

par le fait que presque deux tiers des barques sorties de Marseille, et toutes celles sortant de Sète sauf trois, sont de pavillon étranger. Dans les années 1750, les barques fréquentant les ports de l'amirauté de Toulon jaugent le plus souvent entre 50 et 80 tx<sup>46</sup>.

- 42 Quant aux vaisseaux, le terme indique aussi bien de bâtiments de guerre que de gros porteurs marchands. Seuls quatre ports français en Méditerranée les accueillent. Si un peu plus de la moitié d'entre eux à Marseille et la moitié à Toulon sont français, à Sète quatre sur cinq sont étrangers. À Marseille, les sources de la Santé maritime nous confirment que les vaisseaux viennent soit de l'Atlantique (Europe du Nord ou colonies antillaises), soit de la Méditerranée orientale<sup>47</sup>.
- 43 La polacre, enfin, est un gros porteur, le plus souvent entre 80 tx à 150 tx, à voiles latines et carrées, avec en moyenne 14 hommes d'équipage à Marseille en 1787. Elle y est utilisée presque exclusivement pour des trajets inter-méditerranéens d'une certaine envergure.

**Tableau 6.** Types de navires dans les ports de Provence et du Languedoc (1783 ou, à défaut, 1782 ou 1781)

Port	tartanes	bateaux	barques	polacres	vaisseaux
Antibes	65	162			
Cannes	64	33	4		
Fréjus	21	18			
Saint-Tropez	219	148	3	5	1
Bormes	15	4			
Gapeaux-Salins d'Hyères	2				
Toulon	700	51	31	44	18
La Seyne	26	5	2	4	
Sanary	42	17			
Bandol	110	18			
Le Ciotat	150	96	2	3	2
Marseille	1913	619	421	420	116
Cassis	11	4			
Martigues	158	53	1		
Arles	325	40	1		
Aigues-Mortes		3			

Sainte-Marie		34			
Sète	524	96	102	13	104
Agde	198	19			
Narbonne	103	104			
Pourcentage sur le total	62,22 %	20,41 %	7,59 %	6,55 %	3,23 %

## Conclusion

- 44 Cet article avait comme seule ambition la présentation des éléments livrés par la sous-série G<sup>5</sup>, jusque-là entièrement méconnus. Cette source permet une vision d'ensemble du mouvement des ports méditerranéens, voire sa comparaison avec ceux du Ponant. Si nous nous sommes attachés ici essentiellement aux treize sièges d'amirauté méditerranéens, les données existent pour un ensemble de 24 ports français, sans compter la Corse. Par ailleurs, certaines lacunes peuvent être complétées par un travail patient dans d'autres dépôts d'archives, parisiens ou locaux<sup>48</sup>.
- 45 Certes, les comptes-rendus des congés et des ancrages ne permettent pas les mêmes analyses qu'offrent les registres journaliers de perception des congés: ceux-ci, conservés pour les ports du Roussillon et de Corse, mais surtout pour l'essentiel des ports atlantiques, ouvrent des perspectives passionnantes et variées: en livrant le nom du navire et du capitaine ainsi que, parfois, le port d'attache et la destination, ils permettent l'étude de l'utilisation des bateaux, des itinéraires marchands, de l'emploi de patrons et capitaines, etc. Leur insertion dans une base de données qui respecte au plus près les informations livrées par la source et leur statut, tout en mettant à disposition de l'utilisateur une série d'instruments qui facilitent l'interrogation de la base, est l'un des objectifs principaux du programme Navigocorpus<sup>49</sup>.
- 46 En dépit de l'aridité des chiffres, toutefois, et faute de disposer des registres journaliers de la perception de la taxe, les comptes-rendus ne sont pas dépourvus d'intérêt. Ils permettent un premier aperçu d'ensemble ainsi que de comprendre l'évolution de l'activité de chaque port au xviii<sup>e</sup> siècle. Nous avons pu chiffrer le gigantisme marseillais, mais aussi constater un processus de concentration de la navigation, notamment internationale, dans quelques grands ports, et sa contrepartie, la marginalisation d'autres ports de moindre taille. Complétés par d'autres sources, les données de la sous-série G<sup>5</sup> contribueront à éclairer les dynamiques de la navigation méditerranéenne.

---

## NOTES

1. . Alain Degage, *L'Amirauté de Cette de 1691-1735, Études sur l'Hérault*, t. 15, n° 3, p. 15-23 et t. 15, n° 4, 1984, p. 35-43 ; voir aussi Louis Dermigny, *Sète de 1666 à 1880 : naissance et croissance d'un port*, Sète, Institut d'études économiques maritimes et commerciales de Sète, 1955 (Cahiers de l'Institut, 5) et Jean-Louis Gaussent, « Un aspect du commerce sétois au XVIII<sup>e</sup> siècle : l'exportation des vins et eaux-de-vie par des bâtiments du Nord », *Bulletin du Centre des espaces atlantiques*, n° 3, 1987, p. 85-126.
2. . Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII<sup>e</sup> siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, Marseille, Institut historique de Provence, 1973, vol. I, p. 50-52 mentionne l'existence des cahiers du « Petit cabotage » à Marseille à partir de 1786, mais renonce à les utiliser, pour se fonder sur les registres de la Santé.
3. . Pour une description succincte des apports des fonds des amirautés, voir Joël Félix et Michel Antoine (dir.), *Économie et finances sous l'Ancien régime. Guide du chercheur, 1523-1789*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1994, p. 272-276.
4. . Gilbert Buti, *Les Chemins de la mer. Un petit port méditerranéen : Saint-Tropez (XVII<sup>e</sup> - XVIII<sup>e</sup> siècles)*, Rennes, PUR, 2010. Sur Fréjus, voir Gilbert Buti, « Ville maritime sans port, ports éphémères et poussière portuaire. Le golfe de Fréjus aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles », *Rives méditerranéennes*, n° 35, 2010.
5. . Le programme ANR NAVIGOCORPUS (2007-2011) est coordonné par Silvia Marzagalli (Centre de la Méditerranée Moderne et Contemporaine, Nice), en collaboration avec Jean-Pierre Dedieu (LARHRA, Lyon) et Pierrick Pourchasse (CRBC, Brest). Il vise à créer une base de données de la navigation à l'époque moderne et contemporaine et à la rendre disponible en ligne. Voir <http://navigocorpus.hypotheses.org/>.
6. . Après l'acquisition de l'île par la France en 1768, furent créées les amirautés de Bastia et d'Ajaccio. Le cas corse, qui fera l'objet d'une étude spécifique, ne sera pas traité dans le cadre de cet article.
7. . L'enquête de Chardon a donné lieu à trois gros volumes d'un total de 2164 p. conservés aux Archives nationales de Paris (désormais AN), Marine C<sup>4</sup> 174 à 176. Le troisième volume est relatif à la Méditerranée. L'enquête fait l'objet du dossier d'habilitation de Sylviane Llinares (LLINARES) (décembre 2011).
8. . Il manque à ce jour une étude exhaustive sur cette institution. Voir cependant Christian Schnakenbourg, *L'Amirauté de France à l'époque de la monarchie administrative, 1669-1792*, Thèse de doctorat, Université de Paris-II, 1975 et, plus ancien, Marcel Gouron, *L'amirauté de Guienne depuis le premier amiral anglais en Guienne jusqu'à la Révolution*, Paris, Librairie du Recueil Sirey, 1938. Consulter également les entrées « Amiral de France » et « Amirauté », rédigées respectivement par Michel Vergé-Franceschi et François Bluche, dans François Bluche (dir.), *Dictionnaire du Grand Siècle*, Paris, Fayard, 1990, et aussi les mêmes entrées écrites par Jean Meyer dans Lucien Bély (dir.), *Dictionnaire de l'Ancien Régime*, Paris, PUF, 1996.
9. . L'importance de la source avait été soulignée depuis longtemps : cf. Léon Vignols, « Une source documentaire trop peu utilisée : les Archives des anciennes amirautés », *Annales d'histoire économique et sociale*, vol. 2, n° 8, octobre-décembre 1930. Reste que l'exploitation des sources de l'Amirauté est chronophage, ce qui explique le caractère monographique des études auxquelles elles ont donné lieu. La plus ancienne et cependant la plus exhaustive reste le travail de Pierre Dardel, *Navires et marchandises dans le port de Rouen et du Havre au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Sevpén, 1963. Pour Bordeaux, cf. Christian Huetz de Lemp, *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV*, Paris / La Haye, Mouton / EHESS, 1975 ; Paul Butel, *Les négociants bordelais, l'Europe et les Îles au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Aubier-Montaigne, 1974.

10. . Fils de Louis XIV et de M<sup>me</sup> de Montespan, le comte de Toulouse avait été nommé amiral en 1676, à l'âge de cinq ans.
11. . Au niveau local, l'état de conservation des fonds de l'amirauté est toutefois très inégal. On peut constater l'ampleur des lacunes à partir des inventaires en ligne disponibles pour plusieurs amirautés méditerranéennes : Archives départementales des Alpes-Maritimes [<http://www.cg06.fr/fr/decouvrir-les-am/decouverte-du-patrimoine/les-archives-departementales/les-archives-departementales/>], 25B : Amirauté d'Antibes ; Archives Départementales du Var [[www.archives.var.fr/](http://www.archives.var.fr/)], série 6B (Fréjus), 7B (Saint-Tropez), 8B (Toulon) ; Archives départementales des Bouches-du-Rhône [[http://www.archives13.fr/claraint/jsp/system/win\\_main.jsp](http://www.archives13.fr/claraint/jsp/system/win_main.jsp)], série 9B (Marseille, Cassis), 10B (La Ciotat), 11B (Arles), 12B (Martigues) ; Archives départementales de l'Hérault [<http://recherches-archives.herault.fr/archives/fonds/>], série 4B (Sète) ; une petite partie des archives de l'amirauté d'Agde se trouve aux Archives municipales d'Agde, série HH.
12. . L'inventaire est consultable en ligne : <http://www.archivesnationales.culture.gouv.fr/chan/chan/pdf/sa/G5.pdf>.
13. . Charles Carrière, *Négociants marseillais...*, *op. cit.*
14. . AN, G<sup>5</sup> 59-3. Neuf registres ou cahiers couvrent la période 1780 à 1788, avec une lacune pour l'année 1783.
15. . AN, G<sup>5</sup> 65<sup>2</sup>. La documentation est ici plus riche, mais son analyse révèle le côté approximatif du classement actuel. Ces registres sont sommairement indiqués, dans l'inventaire existant, sous la cote G<sup>5</sup> 65<sup>2</sup> : Collioure et Port-Vendres : congés et ancrages, 1777-1791 (28 registres). Ils comprennent en réalité divers éléments : pour Collioure, les registres des congés de 1777 à 1791, avec des lacunes en 1779 et 1783 ; pour Saint-Laurent de la Salanque, le registre de l'année 1778 ; pour Port-Vendres, les registres des années 1780 et 1788.
16. . AN, G<sup>5</sup> 149<sup>2</sup>. Les 12 registres de Saint-Laurent couvrent les années 1777 à 1791, avec des lacunes pour 1778 (registre erronément classé sous Collioure – voir note précédente), pour 1779 et pour 1783.
17. . Les registres de congés étaient rédigés en double exemplaire : l'un était destiné à rester au greffe de l'amirauté, l'autre devait servir pour la vérification des comptes. Les archives départementales conservent parfois les registres de congés restés sur place. Nous rappelons que le cas de la Corse n'est pas pris en compte dans cet article.
18. . Les données sont issues de la série AN, G<sup>5</sup>, hormis pour Lorient (Archives départementales du Morbihan, 10 B 19) et de Saint-Tropez (Archives Départementales du Var, 7 B 10). Les données pour Saint-Tropez ont été fournies à Navigocorpus par Gilbert Buti, celles de Lorient par Hiroyasu Kimizuka. Nous les remercions sincèrement. Nous n'ignorons pas que Gilbert Buti a invité à la prudence quant à la prétendue exhaustivité des registres des congés (Gilbert Buti, « Entre échanges de proximité et trafics lointains : le cabotage en Méditerranée aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles », dans Simonetta Cavaciocchi (dir.), *Ricchezza del mare, Ricchezza dal mare, secc. XIII<sup>e</sup> - XVIII<sup>e</sup>*, Le Monnier, Florence, 2006, p. 294). Certains étaient délivrés par exemple pour plusieurs mois. Reste toutefois que la source est pour l'instant la seule connue qui permet une pesée globale de la navigation en France.
19. . Manque en effet Saint-Tropez (dont les comptes-rendus existent pourtant : ils se trouvent inclus dans l'amirauté de Marseille, sans que l'inventaire actuel ne les mentionne), mais y figure Perpignan (pour 1788-1790 seulement).
20. . AN, G<sup>5</sup> 10-2.
21. . AN, G<sup>5</sup> 10-3 et 4.
22. . AN, G<sup>5</sup> 10-5.
23. . AN, G<sup>5</sup> 21 et 22. Les cas est singulier, et il témoigne probablement d'une erreur de perspective de la part des officiers de l'amirauté. Partout ailleurs en France, le montant du bail évolue à la hausse ou à la baisse en reflétant l'orientation des trafics.

24. . AN, G<sup>5</sup> 16<sup>2</sup>-1.
25. . AN, G<sup>5</sup> 17-2.
26. . L'enquête de Chardon (AN, Marine C<sup>4</sup> 176, f. 2129-2130) précise : « Quoique l'établissement du siège soit à Collioure, [...] les pourvus de l'office de Conseiller lieutenant ont toujours administré la justice en cette ville [de Perpignan] ».
27. . AN, G<sup>5</sup> 23-5.
28. . AN, G<sup>5</sup> 16<sup>2</sup>-2.
29. . AN, G<sup>5</sup> 15-4 à 6.
30. . AN, G<sup>5</sup> 29, 2-5. Le sieur Mourchon, greffier en titre, est malade depuis quatre ans, celui qui le remplace, Jean-François Pèbre, se propose d'acheter le bail à 1 300 l.t. Mais survient un concurrent : Guérin, déjà greffier de la sénéchaussée de Toulon, qui fait une offre à 2 000 l.t., preuve que le trafic portuaire est en pleine expansion. Les officiers de l'amirauté préfèrent cependant Pèbre, le 28 juillet, qui est commissionné le 30, avec un bail de 1 500 l.t. par an.
31. . Hyères est mentionné jusqu'en 1772 ; ensuite les chiffres passent sous le vocable Salins d'Hyères et Gapeau.
32. . AN, G<sup>5</sup> 19 et 20.
33. . L'heureux bénéficiaire est un bourgeois de Paris, Arnaud Hisard, demeurant rue des Petits Augustins, cas banal de cette prédominance parisienne sur ce type d'emploi.
34. . Le receveur des droits Jean-Jacques Tiran exécute régulièrement cet ordre le 8 juillet 1773, 1<sup>er</sup> septembre 1774, 10 juillet 1775 et 4 juillet 1776. Ce type de dossiers fournit des éléments importants pour une histoire financière des amirautés qui reste encore à écrire.
35. . Archives départementales des Bouches du Rhône, 200 E 543. Voir Gilbert Buti, « Entre échanges de proximité et trafics lointains... », art. cit., p. 293-294.
36. . Enfin, les dossiers marseillais contiennent un type de document absent des autres dossiers méditerranéens, à savoir le produit du greffe, avec également des bordereaux pré-imprimés de versement à la caisse de l'Amiral, pour Marseille et Cassis. Ils sont annuels et démarrent en 1768 (1<sup>er</sup> août 1768 - 31 juillet 1769) et se poursuivent jusqu'en 1791 (juillet 1791 - juin 1792).
37. . Pour l'Amirauté de Collioure et les deux amirautés corses, outre le nombre de navires, les congés indiquent également le tonnage (pour la Corse, à partir de 1772).
38. . Ces documents étant de nature comptable, certaines différences que nous avons constatées s'expliquent par le fait que le greffier peut acheter les congés à l'Amirauté en l'année N et les revendre aux capitaines l'année N+1. De même, les ancrages concernant les entrées et les congés les sorties, l'on ne retombe pas nécessairement sur les mêmes chiffres pour une année donnée.
39. . Le nombre des congés étrangers diffère parfois du nombre des ancrages, selon les ports et les années. Ces différences ne tiennent pas seulement au laps de temps entre la date d'entrée et celle de sortie qui peut jouer sur les totaux de l'année lorsque le navire arrive en décembre. Des formes d'exemptions au droit d'ancrage ont existé, sans que nous puissions, à ce jour, en fournir un aperçu complet. Le Pacte de Famille du 15 août 1761 prévoit d'appliquer aux navires espagnols les mêmes tarifs d'entrée et de sortie qu'aux français. Cette décision est confirmée par deux traités de commerce du 2 janvier 1768 et du 13 mars 1769 qui doivent mettre fin aux difficultés d'application dans les ports.
40. . La navigation étrangère étant insignifiante à Aigues-Mortes (entre zéro et neuf navires selon les années), nous ne l'avons pas prise en compte dans cette représentation.
41. . AN, G<sup>5</sup> 65/2.
42. . Ces états trimestriels sont une spécificité des ports du Levant. Nous ignorons la raison qui préside à leur confection. Ils classent grossièrement les bâtiments en ordre d'importance décroissante, du vaisseau au bateau.
43. . AN, Marine C<sup>4</sup> 235.
44. . Pour Toulon, AN, Marine C<sup>4</sup> 235.

45. . Gilbert Buti, « Aller en caravane : le cabotage lointain en Méditerranée, XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 52-1, janvier-mars 2005, p. 14.

46. . AN, Marine C<sup>4</sup> 235.

47. . Archives départementales des Bouches-du-Rhône, 200 E 543.

48. . Au moment où nous rédigeons cet article, Christian Pfister-Langanay a découvert des tableaux détaillés des entrées et sorties des ports de l'amirauté de Toulon (sans détail pour chaque port), pour les années 1752 à 1757. AN, Marine C<sup>4</sup> 235. Ils classent les navires selon le pavillon (français / étrangers) et le type de navires (vaisseau, polacre, barque, tartane, bateau), avec indication du tonnage.

49. . Pour une description méthodologique et technique des principes de construction de cette base de données, 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 (à paraître).

---

## RÉSUMÉS

Au cours de la réalisation d'un inventaire intégral de la sous-série G<sup>5</sup> du fonds de l'Amirauté conservée aux Archives Nationales de Paris, nous avons trouvé une série de tableaux statistiques fournissant des indications détaillées sur le mouvement portuaire de toutes les amirautés françaises en Méditerranée des années 1730 au début des années 1790. Cet article présente ce fonds et livre une première analyse de l'évolution de la navigation dans ces ports.

While working at a new finding aid of the sub-series G<sup>5</sup> of the Admiralty kept at the National Archives in Paris, we found a series of statistical tables providing detailed data on shipping in all the French admiralties offices in the French Mediterranean from the 1730s to the early 1790s. This paper presents this source and provides a first sight into the evolution of shipping in these ports.

## INDEX

**Keywords** : Admiralty, eighteenth century, France, Mediterranean, ports, shipping

**Mots-clés** : Amirauté, dix-huitième siècle, France, Méditerranée, navigation, ports

## AUTEURS

### SILVIA MARZAGALLI

Professeur d'histoire moderne à l'Université de Nice Sophia Antipolis et directrice du Centre de la Méditerranée Moderne et Contemporaine. Elle coordonne le programme ANR Navigocorpus qui vise à créer une base de données en ligne de la navigation à l'époque moderne et contemporaine. Ses recherches portent sur les réseaux marchands et le commerce maritime en Atlantique et en Méditerranée au XVIII<sup>e</sup> et au début du XIX<sup>e</sup> siècle.

**CHRISTIAN PFISTER-LANGANAY**

Maître de Conférences HDR à l'université du Littoral Côte d'Opale. Ses recherches portent sur la mer du Nord, la course dunkerquoise et la construction navale aux xvii<sup>e</sup> et xviii<sup>e</sup> siècles. Il mène actuellement une vaste enquête sur l'amirauté de France, ses archives et son fonctionnement.