Cahiers de la Méditerranée

84 | 2012
Travailler chez l'Autre en Méditerranée / Les constructions navales en Méditerranée

La construction navale traditionnelle provençale au XIXe siècle. Sources et méthodes

Laurent Pavlidis

Édition électronique
URL : https://journals.openedition.org/cdlm/6526
DOI : 10.4000/cdlm.6526
ISSN : 1773-0201

Éditeur
Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine

Édition imprimée
Date de publication : 15 juin 2012
Pagination : 335-347
ISBN : 978-2-914-561-58-7
ISSN : 0395-9317

Référence électronique
Laurent Pavlidis, « La construction navale traditionnelle provençale au XIXe siècle. Sources et méthodes », *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 84 | 2012, mis en ligne le 15 décembre 2012, consulté le 12 mars 2026. URL : http://journals.openedition.org/cdlm/6526 ; DOI : https://doi.org/10.4000/cdlm.6526

Le texte seul est utilisable sous licence CC BY-NC-ND 4.0. Les autres éléments (illustrations, fichiers annexes importés) sont susceptibles d'être soumis à des autorisations d'usage spécifiques.

La construction navale traditionnelle provençale au XIXe siècle. Sources et méthodes

Laurent Pavlidis

Dans l'avant-propos du numéro de la *Revue d'histoire maritime* consacré à la construction navale, Jean-Pierre Poussou rappelait les difficultés rencontrées pour rassembler suffisamment d'articles sur le sujet et ainsi sortir le numéro dans les temps[1]. Le constat était une fois encore lié au fait que la construction navale faisait l'objet de très peu de recherches malgré l'importance du sujet[2]. Il n'y a pas lieu, dans le cadre de cet article, de faire l'historiographie de la question et ainsi de rappeler les causes de cet état de la recherche, mais plutôt d'insister sur l'une d'elles, à savoir l'apparente pauvreté des sources.

Apparente pauvreté en effet car l'historien se trouve face à un paradoxe dès le début de son travail. Il est confronté, mis à part quelques très rares exceptions, à l'inexistence de sources produites par le constructeur lui-même. Un chantier de commerce relève de l'entreprise privée et, dans ce cadre, le chercheur n'échappe pas à la règle de la disparition des sources[3]. Une fois heurté à cette réalité, une autre s'impose à lui avec tout autant de force : il existe une masse importante de sources indirectes, produites essentiellement par différentes administrations. Mais cette documentation est, d'une part, dispersée dans un grand nombre de dépôts d'archives et, d'autre part, le plus souvent noyée parmi d'autres actes qui ne concernent absolument pas la construction navale.

L'étude de la construction navale peut être abordée sous plusieurs angles. Citons par exemple l'étude des matériaux, de l'organisation spatiale, des acteurs,

1. Jean-Pierre Poussou, « Avant-propos », dans Jean-Pierre Poussou et Michel Vergé-Franceschi (dir.), *Les constructions navales dans l'histoire*, dossier thématique, *Revue d'Histoire Maritime*, n° 7, 2007, p. 5.
2. Dans sa thèse consacrée à la construction navale à Dunkerque, Christian Pfister-Langanay rappelle que « la construction navale est un domaine très technique qui a pour conséquence, chez les historiens majoritairement de formation littéraire, d'être reléguée dans l'histoire maritime loin après les combats sur mer, les faits héroïques de l'histoire bataille. C'est presque toujours dans le cadre militaire qu'elle a été abordée, voire conçue », Christian Pfister-Langanay, *Constructeurs, charpentiers et navires à Dunkerque du XVIIe au XXe siècle*, Dunkerque, Société Dunkerquoise d'Histoire et d'Archéologie, 2005, p. 9.
3. Michel Barak, « L'armement marseillais dans la seconde moitié du XIXe siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, t. XXIX, juillet-septembre 1982, p. 471.

des types de navires construits, des techniques de construction, de l'architecture navale, du contexte économique, de la production, etc. Il apparaît très vite au chercheur que la connaissance de la production est un préalable indispensable pour aborder correctement les autres aspects de l'histoire des chantiers. Comment connaître l'activité d'un constructeur si l'on ne connaît pas ce qu'il produit et en quelle quantité ? C'est pourquoi l'étude de la production doit être le premier objectif de celui qui travaille sur cet aspect de l'économie maritime, d'autant qu'aucune statistique globale et contemporaine aux chantiers n'existe. C'est à travers ce travail préliminaire de reconstitution d'une production navale que nous abordons le problème des sources.

Notre propos est de recenser les sources de la construction navale dites classiques, de les présenter, même si elles sont connues pour la plupart, de les classer suivant leur pertinence, et donc de les hiérarchiser afin de répondre à notre problématique première, à savoir comment reconstituer la production des bâtiments de mer d'un espace donné[4] ?

Reconstituer une production : les objectifs de la collecte

Les données indispensables

Les sources qui vont être décrites renferment différentes informations qu'il convient de hiérarchiser. Quelles sont les sources indispensables pour pouvoir obtenir des résultats susceptibles d'être comparés à des études équivalentes réalisées pour d'autres espaces ? Quelles informations complémentaires ces sources apportent-elles ?

Pour qu'un bâtiment puisse être pris en compte et traité dans une base de données, il faut idéalement pouvoir disposer d'au moins cinq informations précises et vérifiées le concernant : l'année de construction, le nom du navire au moment de sa construction, son type, son lieu de construction et son tonnage. Ces éléments constituent sa « carte d'identité » et permettent une première approche de la construction navale dans un espace donné. À l'aide de ces informations, le chercheur pourra évaluer la production et les rythmes des constructions sur une période et un espace. Il pourra également mettre en évidence les spécificités de chaque chantier ainsi que d'éventuelles évolutions de la production dans ces chantiers.

Les données secondaires

Les données secondaires sont plus nombreuses. Les noms des constructeurs sont malheureusement trop rarement connus (33 % des cas dans notre base de données des navires provençaux). Disposer de ces informations permet de tra-

4. Cet article s'inscrit dans le cadre d'une thèse consacrée à la construction navale traditionnelle des chantiers privés provençaux au XIXe siècle. C'est pourquoi l'essentiel de notre propos porte sur les sources classiques de cette branche de l'économie maritime provençale dudit siècle. Thèse effectuée à l'Université de Provence sous la direction de Gilbert Buti.

vailler non pas au niveau du chantier, mais à celui de son constructeur. Les résultats obtenus justifient l'intérêt de ce travail sans toutefois pouvoir espérer proposer des résultats toujours précis[5].

Viennent ensuite les paramètres liés aux constructions : les dimensions des bâtiments, leurs prix, les temps de construction, des détails particuliers comme le doublage, la présence de sculptures… Ces données sont loin d'être systématiques et ne relèvent pas d'une obligation de déclaration par le constructeur ou le propriétaire, mais elles permettent une meilleure connaissance du navire. Un troisième groupe d'éléments concerne les « carrières » des navires. L'objectif n'est pas de reconstituer celles-ci dans le détail, mais de rassembler des informations qui pourraient éclairer la construction comme les noms des propriétaires, le port de la première inscription, la destination du premier voyage ainsi que les années de fin d'activité, la cause et le lieu de ces fins de vie.

Enfin, un dernier groupe de données rassemble les sources principales qui permettent de retrouver les bâtiments dans la masse d'archives disponibles, voire dans la bibliographie. Il ne s'agit pas, par exemple, de recenser l'ensemble des registres de désarmements dans lesquels les navires apparaissent, mais plutôt de mentionner avec précisions plusieurs sources différentes qui conservent leurs traces.

Quelle production reconstituer?

Le périmètre de recherche est le dernier point à déterminer avant le long dépouillement qui attend le chercheur. Souhaite-t-on étudier un constructeur, un chantier, un département ou un arrondissement maritime ? L'intérêt se porte-t-il sur un type particulier de navire ? Sur une période ? Ces questions préalables sont importantes pour pouvoir aborder les archives dispersées avec sérénité et méthode. Dans le cas qui nous concerne, la recherche porte sur la production des chantiers provençaux depuis Arles sur le Rhône à l'ouest, jusqu'à Antibes, à l'est, au XIXe siècle, soit une vingtaine de chantiers, dont neuf importants.

Les principales sources et leurs limites

Les sources de l'Inscription maritime : riches, multiples, mais imparfaites

Les bureaux de l'Inscription maritime ont produit principalement trois sources susceptibles d'apporter des informations sur la construction navale : les matricules de port, les registres de désarmements et les mémoires statistiques.

Les matricules de port doivent être consultés en premier car nombreux et riches en informations. Dans le cartouche de chaque navire figurent en principe, et la plupart du temps, le lieu, l'année de sa construction, son type et son tonnage. La base de données qui naît suite à ces dépouillements commence à faire apparaître une image de la construction navale provençale, étant donné que l'on

5. Le pourcentage dépend des dépouillements des registres de la Justice de paix ; pour cette source voir ci-dessous.

trouve dans tel registre de tel port, des bâtiments provenant de plusieurs chantiers. Malheureusement, en ce qui concerne la Provence, les registres de Marseille, le grand port provençal, sont très lacunaires alors qu'ils auraient dû constituer une des références essentielles de la base de données des navires construits en Provence. Il faut de plus être prudent avec les données récoltées. En effet, une matricule de port n'est pas une source liée à la construction navale mais à la flotte attachée du port concerné. Une matricule ouverte en 1850, par exemple, peut contenir des informations sur des bâtiments construits 15, 20 ou 30 ans plus tôt. Les données correspondent-elles aux caractéristiques d'origine ? Le navire a pu changer de nom, faire l'objet d'une reconstruction partielle ou totale qui va brouiller les pistes quant à son lieu de construction, son tonnage, voire son type. L'inverse est également vrai. Une matricule de port qui donne les caractéristiques d'une construction neuve ne signifie nullement que le navire les gardera toute sa carrière. C'est une évidence. Mais encore faut-il pouvoir suivre les évolutions du bâtiment. Car il s'agit de ne pas inscrire dans la base de données un même navire deux fois avec des éléments d'identification différents. Une matricule de Marseille signale l'existence du cutter l'*Aimable* de 51 tonneaux (tx) construit à La Ciotat en 1802[6]. C'est l'existence d'un dossier de douane complet qui permet de déterminer que ce cutter devient un brigantin de 91 tx en 1809, modification qui précéda de six ans l'attribution d'un nouveau nom[7] : en 1815, le brigantin *Aimable* devient l'*Union Fortuné*, ultime changement qui achève de transformer complètement le cutter d'origine. De plus, cette source ne renseigne pas, ou exceptionnellement, sur le constructeur.

Les registres de désarmements sont d'une aide précieuse car ils sont souvent bien conservés. Ainsi, à Marseille, les quelques 700 registres pallient l'absence des matricules de port[8]. Cependant, les informations qu'ils contiennent doivent être, là aussi, prises avec prudence à l'image des matricules de port, à commencer par le tonnage. Le chiffre indiqué correspond à celui du bâtiment au moment où l'acte est rédigé. Rien ne prouve qu'il s'agisse du tonnage initial du navire au moment de sa construction. Il en est de même pour le lieu de construction. Ainsi, par exemple, deux registres de désarmements de Marseille attribuent la construction en 1828 du trois-mâts *Nil* de 455 tx pour l'un à La Ciotat et pour l'autre à Marseille[9]. Mais l'absence du *Nil* dans les relevés statistiques de La Ciotat, très précis pour cette période, comme nous allons le voir, engage à choisir Marseille comme lieu de construction.

Signalons enfin les mémoires statistiques. Deux types de documents existent. Le dépôt du Service Historique de la Défense de Vincennes conserve les synthèses de l'ensemble des mémoires envoyés par les différents chantiers, *via* les arrondissements maritimes. La source couvre les années 1814 à 1835[10]. Serge Daget en a

6. Service Historique de la Défense (désormais SHD), Toulon, 13P6 4.
7. Archives départementales des Bouches-du-Rhône (désormais ADBDR), 2P6 3.
8. SHD Toulon, Matricules de port de Marseille, 16P6 4 à 16P6 7 ; registres de désarmements de Marseille, 13P9 3 à 13P9 717.
9. SHD Toulon, 13P9 7 et 8.
10. SHD Vincennes, CC5 131 à 152.

vanté les mérites mais également les limites[11]. Pour chaque port, on y trouve notamment le nombre de constructions, le tonnage qui, malheureusement, correspond le plus souvent à un total de production plutôt qu'aux détails des constructions. Si le type de bâtiment est parfois signalé, jamais les noms des navires et des constructeurs n'y figurent. Ajoutons que la production des bâtiments de moins de 10 tx n'est que rarement prise en compte. Le second type de documents se trouve en principe dans les archives des ports du Service Historique de la Défense des différents arrondissements. Il s'agit des enquêtes des commissaires et sous-commissaires de chaque port qui vont servir de base à la rédaction des synthèses destinées à l'administration centrale et en dépôt à Vincennes. Les informations sont beaucoup plus nombreuses et précises. Les noms des navires apparaissent souvent et lorsque les formulaires remplis par les constructeurs ont été conservés, il est possible d'attribuer tel bâtiment à telle personne. On y trouve également un grand nombre d'informations sur les quantités de matériaux employées, le nombre d'ouvriers, les prix… Il n'est pas rare que ces documents de synthèse contiennent des observations sur la situation économique du chantier. Mais encore une fois, la source est extrêmement lacunaire. Pour l'ensemble des chantiers provençaux[12], seuls les mémoires statistiques de La Ciotat et d'Arles ont été conservés. Cette source couvre les années 1817-1845 pour le premier et 1836-1847 pour le second, périodes qui ne correspondent pas exactement aux mêmes années que les synthèses disponibles à Vincennes[13].

Ainsi, les différentes sources conservées dans les dépôts du Service Historique de la Défense sont indispensables, mais souvent d'une fiabilité inégale pour ce qui concerne les caractéristiques du bâtiment au moment de sa construction, mais haute en revanche pour son état à un moment de sa carrière. Elles ne peuvent suffire à l'étude d'une production. Il est donc nécessaire de croiser ces sources avec d'autres, conservées notamment dans les dépôts des archives départementales des départements littoraux.

Les sources de la Justice de paix : précises, mais longues à collecter

Les nombreux registres de la Justice de paix constituent une source essentielle pour reconstituer une production. En effet, toute construction doit être déclarée à la justice, excepté celles destinées à l'étranger ou à la Marine de l'État[14]. Cette première limite n'influera que peu sur l'écart entre la production reconstituée et la production réelle pour la Méditerranée, les chantiers produisant peu pour l'étranger et pour l'État. Elle sera plus marquée pour les chantiers de l'Atlantique

11. Serge Daget, « L'investissement dans la construction navale privée durant la Restauration », *Enquêtes et documents*, Nantes, Centre de Recherches sur l'Histoire du Monde Atlantique, 1984, p. 7-48.
12. Les principaux chantiers sont : Arles, Martigues, Port-de-Bouc, Marseille, La Ciotat, La Seyne, Toulon, Saint-Tropez et Antibes.
13. SHD Toulon, 4P 121 et 122 pour La Ciotat et 15P² 43 pour Arles.
14. Il est important de rappeler que l'acte de francisation est délivré par le juge de paix et non par la Douane qui, elle, établit une soumission de francisation. Décret du 12 septembre 1793 et loi du 21 septembre 1793. Voir également Victor Augier, *L'encyclopédie des juges de paix*, Paris, Journal *Le juge de paix*, 1835.

et de la Manche, espaces où de nombreux chantiers privés construisent régulièrement pour la Marine de guerre[15]. La déclaration au juge est une source précise puisque celle-ci intervient une fois la construction terminée. Le nom du navire, celui de son ou de ses propriétaires, ainsi que les dimensions sont assurés. Seule la jauge doit être considérée avec prudence, puisqu'elle a été calculée par le constructeur et qu'elle fera toujours l'objet d'un nouveau calcul par la Douane dont le résultat sera, au final, pris en compte. La transcription d'un acte de ce type illustre bien la richesse des détails contenus dans cette source.

*Document 1. Acte de francisation établi par le juge de paix pour le brick l'*Amphitrite[16]

L'an mil huit cent vingt-sept et le quatorzième du mois de juillet, devant nous Jean François Cauvin, juge de paix du canton de Saint-Tropez, arrondissement de Draguignan, département du Var, écrivant le sieur Étienne Barbier, notre greffier.
Est comparu Monsieur François Michel Ollivier, capitaine au long cours, demeurant et domicilié en cette ville de Saint-Tropez, commandant le brick l'Amphitrite, construit dans la courante année au chantier de cette ville de Saint-Tropez, ainsi qu'il conste par le certificat du sieur Charles Anrigou, charpentier en chef domicilié en cette ville de Saint-Tropez, à nous exhibé et ensuite retiré par le dit Ollivier, le dit certificat à la date du treize courant et enregistré ce jour d'hui quatorze courant, folio 51 verso, n° 7, reçu un franc signé Tollon.
Lequel dit sieur Ollivier voulant se conformer au décret du 12 septembre 1793, relatif à l'acte de francisation, nous a déclaré sous serment que Monsieur Jean-Baptiste Bonnet, négociant et armateur est le seul propriétaire et armateur dudit brick et qu'aucun étranger n'est intéressé directement ni indirectement.
Que ledit brick nommé l'Amphitrite, actuellement ancré en ce port est de la portée et capacité de deux cent trente-neuf tonneaux quatre vingt-douze quatre vingt quatorzième, ainsi qu'il conste par le certificat de jauge du sieur Charles Anrigou, jaugeur juré, patenté sous le n° 12, domicilié en cette ville de Saint-Tropez, par le tribunal de commerce de cette ville de Saint-Tropez qu'il nous a aussi exhibé et retiré, le dit certificat à la date du jour d'hier et enregistré à Saint-Tropez ce jour d'hui, quatorze courant folio 51 verso, n° 8, reçu un franc principal et dix centimes, signé Tollon.
De laquelle déclaration, le dit sieur Ollivier nous a requis acte que nous lui avons concédé. Fait à Saint-Tropez dans la salle de nos audiences publiques, le jour mois et an susdits, et avons signé avec ledit Ollivier et notre greffier.
Ollivier Cauvin Barbier

Cette source exige le dépouillement d'un très grand nombre de registres en de multiples sites. En effet, nul n'est tenu d'aller déclarer une construction chez le juge de la ville où se trouve le chantier. Le capitaine Jean-François Simon, de

15. Pensons notamment aux chantiers de Bayonne, Nantes, Bordeaux, Saint-Malo et Dunkerque. Les travaux du commandant Alain Dermerliac et de Jean-Marie Roche comblent facilement ce manque. Pour un exemple précis, voir le récent article de David Plouviez, « Les Crucy, entrepreneurs nantais de constructions navales sous la Révolution et l'Empire (1793-1814), premiers jalons pour une monographie d'entreprise », *Chronique d'histoire maritime*, n° 71, 2011, p. 85-104.
16. Archives départementales du Var (désormais AD du Var), 10U 1038.

Saint-Raphaël, qui a fait construire la goélette *Antoine* aux chantiers de la Seyne en 1857, est allé déclarer son navire chez le juge de paix du canton de Fréjus[17]. Quant à Julien Gautier, c'est chez le juge de paix d'Hyères qu'il s'est rendu pour obtenir la francisation de son bateau *Saint-Joseph* construit à Saint-Tropez[18]. La pratique d'aller chez le juge de paix de son lieu de résidence est donc affaire courante. Plus le chantier a une aire d'influence importante, plus il faudra multiplier les dépouillements. Dans le cas de Saint-Tropez, pour reconstituer la production de ce lieu à partir de cette source, il faudrait parcourir plusieurs milliers de registres entre Antibes et Agde. Si l'on s'en tient aux registres de la ville où la construction a eu lieu, les résultats obtenus seront très partiels, comme l'illustre le cas de ce port. Sur 455 bâtiments de plus de 10 tx construits dans ce port entre 1800 et 1868, seuls 201 sont déclarés chez le juge de paix de Saint-Tropez, soit 44,17 %. Si l'on prend en compte l'ensemble des constructions, c'est-à-dire celles qui font également moins de 10 tx, le résultat est encore plus faible. Nous avons identifié 216 constructions dans cette catégorie entre 1830 et 1839, mais 63 seulement furent déclarées chez le juge de paix du lieu, soit 29,16 %[19].

Devant l'impossibilité de dépouiller l'ensemble des registres disponibles, il faut cibler ses choix et se tourner, lorsque cela est possible, vers les sources produites par la Douane.

Les sources de la Douane : précieuses, mais trop rares

Les dossiers de navires conservés dans les archives de la Douane sont du plus grand intérêt et peu exploités. Chaque dossier est généralement composé d'un nombre de pièces permettant en principe de suivre la carrière du navire de sa « naissance » à sa fin d'activité. Les dossiers, d'épaisseurs variables, contiennent la plupart du temps le certificat de construction rédigé sur une petite feuille volante par le constructeur. C'est, dans l'ensemble des sources disponibles, la seule trace écrite issue directement du chantier. La source est très fiable. D'ailleurs, la soumission de francisation qui accompagne en général ce type de dossier indique les mêmes informations, exceptée celle du nom du constructeur.

Malheureusement, les archives de la Douane sont très fragmentaires quand elles n'ont pas disparu. En Provence, celles du département des Bouches-du-Rhône sont les plus complètes[20]. On trouve des séries presque continues pour Marseille et Martigues et des données pour La Ciotat. Par contre, seules celles du bureau de Toulon demeurent pour le département du Var. Quant à celles d'Antibes conservées dans les Alpes-Maritimes, elles sont très lacunaires. Ce défaut de conservation est en partie imputable aux responsables des Archives départementales qui ont dû faire un tri en ne faisant pas toujours le bon choix. Ainsi dans le Var le choix a été de conserver celle de Toulon, le grand port du département. Or, dans le cas du Var,

17. AD du Var, 10U 774.
18. AD du Var, 10U 1337.
19. Saint-Tropez fournit des bateaux de pêche à l'ensemble du littoral se trouvant entre Saint-Raphaël et Toulon. On trouve donc des actes de justice de paix concernant ces navires chez tous les juges de paix des villes de cette portion du littoral.
20. ADBDR, P6 1 à 2381, et 2P6 1 à 157.

les principaux chantiers ne se trouvaient pas à Toulon, mais à La Seyne et à Saint-Tropez. Dans les Bouches-du-Rhône, celles de Marseille ont encore été l'objet de quelques malheureuses suppressions dans les années 1980[21]. Il convient cependant de se rappeler que les archives de la Douane d'une ville conservent non pas les dossiers de navires construits dans ce port, mais ceux des navires qui y sont attachés. Ainsi, les dossiers de navires de la Douane de Marseille renseignent sur des navires construits à Marseille, mais également dans les autres ports provençaux et français. Étant donné le peu de dossiers conservés dans les différents dépôts et la fiabilité de la source, il convient donc de dépouiller ces archives dans leur intégralité.

Le contrat de construction : une source secondaire pour le XIXe siècle

Les contrats de construction constituent une source incontournable et d'une grande importance. Toutefois, il faut se garder de considérer que le bâtiment qui sera lancé à la mer à l'issue de la construction reflètera très exactement les termes du contrat. On doit se souvenir qu'un contrat est avant tout une intention formalisée sur papier. Nombre de péripéties peuvent intervenir durant une construction de plusieurs mois. Il est possible que le constructeur ne dispose pas des essences exigées lors du contrat. Trouvera-t-il par exemple du chêne de Bourgogne sur les marchés d'Arles et de Beaucaire dans le temps imparti ? À l'inverse de la situation de l'arsenal, les chantiers privés provençaux n'ont pas les moyens financiers et techniques pour acheter en avance du bois et le conserver longtemps. Peut-être sera-t-il finalement obligé de se rabattre sur du chêne de Provence malgré les indications du contrat.

Rappelons également que les dimensions principales (longueur, largeur, creux) indiquées dans un contrat tout comme la capacité expriment un souhait de l'acheteur que le constructeur doit tenter d'approcher au mieux. Inutile de revenir sur les questions de calcul de jauge, ni sur les difficultés de calcul, sans parler de la valeur réelle des résultats obtenus. Gageons que si un armateur souhaite une quille de 20 mètres, il y a peu de chance qu'un constructeur retaille une pièce de bois qui aurait quelques centimètres de plus.

Prenons l'exemple du contrat de l'*Élise* commandé par Augustin Fabre. Cet armateur signe un contrat sous seing privé avec Joseph Laurent Vence de La Ciotat le 1er septembre 1827[22]. Le contrat prévoit la construction d'un brick d'environ 280 tx et de 84 pieds de long. Le contrat est très précis sur ce dernier point puisqu'il indique que la longueur portant sur terre doit être de 72 pieds, l'élancement de l'étrave de 11 pieds et la quête de l'étambot de 1 pied, soit une longueur extérieure totale (hors beaupré) de 84 pieds. Le navire a été effectivement construit et francisé le 23 juillet 1828. Toutefois, si la lecture des différents documents[23] décrivant

21. Pierre Labarre a réalisé un inventaire des dossiers de navires dans les années 1930 conservé aux Archives départementales des Bouches-du-Rhône. Lors d'un passage aux archives, nous avons constaté l'absence de quelques dossiers dont un de l'année 1836, date de francisation du plus grand navire du port de l'époque, le *Luminy* de l'armement Augustin Fabre.
22. Contrat reproduit dans l'ouvrage d'Émile Isnard, publié pour le seul compte de la famille Fabre, *Les Fabre*, s. l., 1927, p. 138-142.
23. Voir par exemple au SHD Toulon le registre 13P9 7 ou aux ADBDR, son dossier de francisation

le navire dévoile l'existence du bâtiment *Élise* construit par Vence pour Fabre, ce dernier est un trois-mâts et non un brick et sa jauge est de 292 tx. La longueur mesurée par la douane est de 86 pieds, car cette administration retient la longueur du pont et non celle extérieure du navire comme indiqué dans le contrat. On constate donc que le navire construit est plus grand que ne le prévoyait le contrat. Il est évident que durant le chantier, un débat eut lieu entre l'armement Fabre et Vence pour savoir si l'on persistait à faire un brick où s'il n'était pas plus raisonnable d'ajouter un troisième mât à ce navire d'une capacité proche des 300 tx. En l'absence de nouveaux documents, nous ne connaîtrons probablement jamais qui fut à l'origine de la modification du gréement.

Quoi qu'il en soit, cet exemple démontre que la prudence s'impose face à un contrat de construction même s'il contient de très nombreux renseignements précieux. Certes, il ne s'agit pas de porter un discrédit sur les contrats passés. Mais il est indispensable de croiser, quand on le peut, ses termes avec les données provenant du bâtiment existant. Au XIXe siècle, un bâtiment est encore souvent le résultat d'une activité artisanale dirigée par un constructeur qui travaille sans plan, suivant une connaissance empirique, transmise de génération en génération. Il y a donc forcément au minimum de petites différences entre le bâtiment réalisé et sa commande.

Mais au-delà de ces limites, les contrats de constructions représentent une source secondaire pour le XIXe siècle, car ils sont trop rares pour pouvoir constituer un corpus destiné à reconstituer une production. En effet, à partir des années 1820, l'habitude se perd de se rendre chez le notaire pour formaliser un contrat. Désormais, ils sont signés sous seing privé et ont donc de fait disparu en même temps que les archives d'entreprises où ils étaient conservés.

Tableau 1. Informations contenues dans les principales sources d'identification d'un bâtiment de mer

Source / Informations	Matricule de port	Justice de paix	Douane
Nom du bâtiment	Oui	Oui	Oui
Type de bâtiment	Oui	Oui	Oui
Tonnage	Oui (initial et successif)	Oui (initial)	Presque toujours
Dimensions du navire	Parfois	Oui	Oui
Année de construction*	Presque toujours	Oui	Souvent
Nom du constructeur	Non	Oui	Souvent
Port d'attache	Oui	Parfois	Presque toujours
Nom du propriétaire	Oui (initial et successif suivant les registres)	Oui (initial)	Oui (initial et/ou successif suivant les dossiers)
Carrière	Oui	Non	Non

* Gardons à l'esprit qu'une construction qui dure généralement entre 3 et 8 mois, peut s'étaler sur deux années civiles. L'année de construction qui apparaît dans les actes est toujours celle de la déclaration à l'administration de la fin de chantier. Un navire construit entre août 1839 et janvier 1840 sera toujours déclaré comme construit en 1840.

P6 30 et son dossier de Douane 2P6 30.

À l'issue de cette présentation des principales sources, force est de reconnaître qu'il n'existe pas de sources idéales. Il faut faire flèche de tout bois pour reconstituer la production provençale. Le dépouillement des archives de la Justice de paix, de l'Inscription maritime et de la Douane s'impose pour obtenir des résultats tout en gardant à l'esprit qu'un certain nombre de bâtiments échapperont au chercheur, soit à cause des lacunes dans certaines séries, soit parce qu'il est difficile, dans le cadre d'une recherche solitaire en temps limité, de tout dépouiller[24].

Les résultats de la recherche : le cas de la production provençale

La méthode mise en œuvre consiste pour chaque port à dépouiller au moins deux sources pour une même année, et si possible trois. Travailler sur plus d'une dizaine de chantiers provençaux, depuis Arles jusqu'à Antibes, fait que les croisements se multiplient naturellement. Il faut privilégier avant tout les matricules de port qui peuvent être dépouillées de façon exhaustive. Face aux lacunes, il faut ensuite trouver le bon « investissement - temps ». Pour Marseille, par exemple, les registres matricules ayant pour la plupart disparu, le manque a été compensé par la Douane (dépouillements exhaustifs) et les registres de désarmements (dépouillements partiels). Dans des villes de taille moyenne comme Saint-Tropez, le dépouillement de la centaine de registres de la Justice de paix a été possible, ce qui n'était pas envisageable, seul, pour les villes de Marseille ou de Toulon. L'aire d'influence des chantiers provençaux dépassant cette région, il s'est avéré indispensable de consulter les sources du Languedoc, et notamment celles d'Agde et de Sète.

La production des bâtiments de plus de 10 tx

La mise en œuvre de la méthode présentée a permis de constituer une première base de données des bâtiments de plus de 10 tx construits en Provence entre 1800 et 1899. Les multiples dépouillements ont abouti à l'identification de 2 731 bâtiments totalisant 297 509 tx. Pour chacun de ces navires, on connaît au minimum son année de construction, son nom, son type, son lieu de construction et son tonnage.

Tableau 2. Production provençale (1800-1899) : répartition par chantiers

Chantiers	Nbre d'unités	%	Tonnage	%
Marseille	295	10,80	65 931	22,16
Saint-Tropez	473	17,32	57 745	19,41
Martigues	968	35,44	45 660	15,35
La Seyne	347	12,70	45 326	15,23
La Ciotat	191	6,99	36 992	12,43
Arles	173	6,33	15 263	5,13
Toulon	126	4,61	11 321	3,80

24. Nous n'avons pas cité l'Enregistrement, conservé également aux archives départementales, autre source qui peut apporter quelques informations précieuses.

Port-de-Bouc	27	0,99	7078	2,38
Antibes	80	2,92	6837	2,30
Autres*	52	1,90	5356	1,80
TOTAL	**2731**	**100**	**297509**	**100**

* Aigues-Mortes, Avignon, Bandol, Beaucaire, Cannes, Cassis, Comps, Nice (à partir de 1860), Saint-Chamas et Sanary.

Tableau 3. Production provençale (1800-1899) : répartition par types de bâtiments

Types	Nbre d'unités	%	Tonnage	%
Bateau	1051	38,48	37161	12,50
Brick	556	20,36	90275	30,34
Trois-mâts	290	10,61	98876	33,23
Tartane	212	7,76	10288	3,46
Brig-goélette	120	4,40	11938	4,01
Allège	107	3,91	9230	3,10
Goélette	82	3,00	7732	2,60
Autres*	313	11,46	32009	10,76
TOTAL	**2731**	**100**	**297509**	**100**

* Bac, balancelle, balaou, barque, bête, bombarde, canonnière, chaland, chasse-marée, chébec, cotre, cutter, demi-galère, dogre, felouque, gabarre, galiote, mistic, penelle, pinque, polacre, ponton, sapine et yacht.

Tableau 4. Production provençale (1800-1899) : répartition par décennie

Périodes	Nbre d'unités	%	Tonnage	%
1800-1809	306	11,20	26684	8,97
1810-1819	385	14,10	50200	16,87
1820-1829	442	16,18	50161	16,87
1830-1839	399	14,61	39842	13,40
1840-1849	507	18,56	45752	15,38
1850-1859	320	11,71	51070	17,16
1860-1869	234	8,57	26867	9,03
1870-1879	78	2,85	4504	1,51
1880-1889	39	1,43	1788	0,60
1890-1899	21	0,77	641	0,21
TOTAL	**2731**	**100**	**297509**	**100**

Les résultats offrent une image de la construction navale provençale dominée par cinq grands chantiers, Marseille, Saint-Tropez, Martigues, La Ciotat et La Seyne. Si les bateaux représentent le premier type de bâtiments de plus de 10 tx construits, leur faible tonnage pèse finalement peu dans le travail des chantiers. Bricks et trois-mâts occupent principalement les chantiers qui peuvent réaliser de tels navires destinés au long cours. Dernier grand enseignement, l'essentiel de la production provençale est lancée entre 1815 et le Second Empire.

L'exhaustivité est une utopie. Il est certain que des bâtiments nous échappent encore. Les constructions à destination de l'étranger sont les plus difficiles à

détecter puisque les constructeurs ne sont pas tenus de les déclarer aux administrations. Nous savons toutefois qu'elles restent minimes en Provence. La lacune des sources d'Antibes fait que les chiffres de ce port sont sans doute sous-estimés, sans pour autant que les résultats proposés soient forts différents de la production réelle. Cependant, dans l'ensemble, le croisement des résultats obtenus avec les statistiques parcellaires publiées au XIXe siècle, montre que la base de données des bâtiments construits en Provence est fiable et représentative de la production de cette branche de l'économie maritime[25].

Pour autant, cette base ne reflète qu'une partie de l'activité de production des chantiers. Ceux-ci produisent tous, en plus ou moins grand nombre, des bâtiments de moins de 10 tx. Cette poussière navale représente à l'échelle de la Provence plus de 10 000 unités destinées à la pêche, la plaisance, la servitude, la drome des bâtiments, voire le bornage. Devant l'impossibilité, dans le cadre de ce travail, d'évaluer cette production à l'échelle de la France méditerranéenne et même de la Provence, l'attention s'est portée sur la seule production du port de Saint-Tropez, dont les chantiers figurent néanmoins parmi les plus importants de la France méridionale.

La production des bâtiments de moins de 10 tx : l'exemple de Saint-Tropez

Cette base rassemble les mêmes données indispensables présentes dans celle des navires de plus de 10 tx, mais il n'y a pas lieu de mentionner la destination des voyages étant entendu que, dans la très grande majorité des cas, le bâtiment est destiné à naviguer dans les eaux proches du port où il est attaché. Par contre, il convient d'ajouter un champ « fonction ». Le navire est-il destiné à la pêche, à la plaisance ou au bornage ? Fait-il office de bâtiment de servitude pour un port, une administration ? Est-il attaché, comme drome, à un bâtiment plus grand ?

Les dépouillements ont livré l'identité de 1 613 bateaux de pêche ou de plaisance construits entre 1800 et 1899 d'une capacité totale d'environ 2 310 tx. Le tonnage moyen s'élève à 1,4 tx. La plupart des bâtiments de notre corpus font moins de 3 tx. L'expression de « poussière navale » prend ici tout son sens. Évaluer au mieux la production des bâtiments de moins de 10 tx, c'est également prendre en compte la construction de la drome des bâtiments de plus de 10 tx de l'autre base de données. Canots et chaloupes, malgré la modestie de ces embarcations, représentent une part non négligeable de l'occupation des ouvriers. Sans qu'il existe d'obligation particulière, on peut considérer que chaque bâtiment de 20 à 100 tx possède au moins une chaloupe et que tout bâtiment de plus de 100 tx possède au moins un canot et une chaloupe. Si l'on prolonge l'exemple de Saint-Tropez, on constate que les chantiers ont construit au XIXe siècle au moins 473 chaloupes et 288 canots, soit 761 unités. Cette production représente environ 47 % des bâtiments de pêche et de plaisance de moins de 10 tx rassemblés dans notre base.

25. Les quelques statistiques qui existent concernent quelques ports et pour un petit nombre d'années. Citons par exemple les statistiques de Villeneuve qui donnent des chiffres pour Marseille, Martigues, Arles et La Ciotat de 1825 à 1828, dans Villeneuve (Baron de), *Statistique du département des Bouches-du-Rhône*, Marseille, Antoine Ricard, 1829, t. 4, p. 749.

Ces chiffres ne peuvent être que des minima car nous savons que les chantiers construisent également des canots et des chaloupes qui viennent remplacer des unités trop vieilles ou perdues. Nous savons également que les constructeurs privés répondent à des appels d'offres de l'arsenal pour la construction de baleinières destinées aux navires de guerre comme ce fut le cas à Saint-Tropez durant la seconde moitié du XIXe siècle pour au moins une vingtaine d'unités repérées[26].

Conclusion

Une première conclusion s'impose : les sources de la construction navale sont suffisamment nombreuses pour qu'elles retiennent davantage l'attention des chercheurs qu'ils ne le font actuellement. Par ailleurs, ainsi que nous l'avons mentionné, les sources les plus fiables ne se trouvent pas dans les dépôts du Service Historique de la Défense mais dans les rayonnages des Archives départementales. Enfin, il apparaît impératif de commencer une recherche sur les chantiers navals privés par la création d'une base de données des navires, socle de résultats sur la production, indispensable pour pouvoir mener une recherche délicate. On ne peut que plaider pour la naissance d'une base de données internationale à l'image de Navigocorpus qui s'attache naturellement au navire mais qui a comme approche principale l'échange et la navigation maritime.

La méthode est concluante. Alors qu'il n'existait pas de statistiques détaillées, ni même générales, sur la production d'un chantier, et *a fortiori* de l'ensemble de la Provence, les dépouillements ciblés ont permis l'identification de près de 2 800 bâtiments de plus de 10 tx construits en Provence et de 2 394 bâtiments de moins de 10 tx construits dans les seuls chantiers de Saint-Tropez au XIXe siècle. Certes, la finalité n'est pas de « collectionner » les bâtiments mais de disposer de données fiables pour pouvoir étudier les rythmes et les productions des chantiers, les capacités des constructeurs à livrer de grands navires ou encore de comprendre une production particulière par rapport à l'aménagement des chantiers, pour ne citer que ces problématiques.

L'absence regrettable d'archives directes produites par les entrepreneurs peut être en partie comblée par les sources administratives. Les informations ne sont pas forcément de même nature et leur contenu ne remplacera jamais la masse qualitative d'informations disparues. Mais elles permettent néanmoins une première approche de la question et posent les bases d'un questionnement plus intime de cette activité à l'aide de sources moins « classiques » qu'il conviendra de présenter dans un autre cadre que celui de ce travail[27]. La pauvreté des sources n'est ainsi qu'apparente. Les archives, plus dispersées que celles de l'arsenal, méritent de retenir l'attention des chercheurs tout autant que les arsenaux[28].

26. SHD Toulon 1G4 125 et carnets de commandes du constructeur Eugène Hanrigou (archives privées).
27. Laurent Pavlidis, « Objets inanimés et mémoire d'Outre-mer. Le cas de Saint-Tropez », *Provence historique*, n° LX, fascicule 240, 2010, p. 147-156.
28. L'historien des chantiers privés rêve en effet de pouvoir produire l'équivalent de la thèse de David Plouviez soutenue à l'université de Nantes en 2009, sous la direction de Martine Acerra, intitulée *De la terre à la mer. La construction navale militaire française et ses réseaux économiques au XVIIIe siècle*.