

**LA VIE MARITIME À
SAINT-TROPEZ
AU XVIII^e SIÈCLE.**

**MÉMOIRE DE MAÎTRISE D'HISTOIRE,
PRÉSENTÉ À LA FACULTÉ DES
LETTRES DE NICE EN 1969 (PROF.
M.BORDES) ET RÉSUMÉ PAR
L'AUTEUR.**

Par P.GUIDICELLI

En l'an 600 avant Jésus-Christ, des marins phocéens débarquent sur la côte ligure du bassin occidental de la Méditerranée. Ils installent là, à l'est du delta du Rhône, dans un site qui rappelle leur patrie, une colonie: Massalia.

Ce peuple de commerçants ne tarde pas à jalonner le littoral méditerranéen de comptoirs, entrepôts et escales propices à ses transactions.

Saint-Tropez, qui n'est alors qu'un petit village de pêcheurs ligures, les attire. Cet emplacement commande en effet un golfe admirablement situé, profond, bien abrité des vents, surtout du mistral, et possède des mouillages secs.

Une colonie y est fondée sous le nom d'Athenopolis.

Au 1er siècle avant Jésus-Christ, elle se transforme en une cité romaine prospère jusqu'à sa destruction par les Sarrazins en octobre 739.

Guillaume 1er de Provence les ayant vaincus, un village se reconstitue rapidement et renoue de fructueuses relations commerciales avec toute la côte provençale et la péninsule italienne.

A la fin du XIVe siècle, Saint-Tropez est victime de la querelle qui oppose Louis II d'Anjou à Charles de Duras pour la possession de la Provence.

Les attaques répétées des barbaresques le ruinent complètement et il demeure désert jusqu'à l'arrivée de Raphaël de Garezzio et de ses colons le 14 février 1470. A cette date, un acte d'inféodation est passé entre ce seigneur génois et Jean Cossa, sénéchal de Provence, baron du golfe de Grimaud, chambellan du roi René. Jean Cossa rétrocède ses droits sur Saint-Tropez en faveur de Raphaël de Garezzio et déclare que les habitants sont libres, francs et exempts de tout impôt. En contrepartie, ce dernier et ses colons s'engagent à reconstruire la ville, le fortifier et à défendre tout le rivage de Sainte-Maxime à Cavalaire.

Cette convention est ratifiée par le roi René le 18 janvier 1472 et reconnue par les rois de France jusqu'à Louis XIV. Ces privilèges et franchises attirent de nombreux bateaux et des contacts sont établis avec Toulon, Marseille, la péninsule italienne et le Levant.

Le 20 juillet 1672, Louis XIV les supprime et rattache le pays aux terres adjacentes. Cette décision e un effet néfaste sur l'activité portuaire; mais les armateurs tropéziens, tenaces et courageux dans l'adversité, continuent à exploiter leurs ligne: commerciales habituelles. Pour se protéger des pirates et des corsaires, ils arment aussi des navires à la course.

Le docteur Donnadiou, dans son livre *La Côte des Maures* (1932), nous montre un vieux plan du port et de la ville de Saint-Tropez, levé en 1665 par les officiers de l'Amirauté. Nous distinguons cinq tours: Vieille, du Roi ou du Portalet, du Port, Carrée (Château Suffren), Jarlier, qui protègent la ville et le port, une sixième tour à l'extrémité du bassin près des chantiers navals: la tour Saint-Elme. Deux quais s'avancent dans l'eau; le plus grand (môle du Portalet) est à l'origine de la longue jetée actuelle.

Les maisons construites à même la grève reposent sur de nombreuses salles voûtées où l'on abrite des marchandises, des agrès, des filets. L'ensemble est dominé par la citadelle.

Le port, activité principale, sinon unique, de Saint-Tropez, est l'objet des soins constants et attentifs des premiers magistrats de la cité. C'est un véritable tonneau des danaïdes pour les deniers communaux et royaux. 150.000 livres sont consacrées en quarante ans à son agrandissement et à son creusement.

Le conseil extraordinaire du 16 juin 1766 a comme seul ordre du jour les travaux à effectuer au port,

Saint-Tropez étant le seul port de commerce entre Toulon et Antibes de nombreux bâtiments viennent souvent mouiller dans ses eaux et y faire relâche. La flotte marchande tropézienne compte à elle seule plus de cent bateaux et embarcations diverses. Dans l'intérêt des habitants et des étrangers, il est primordial que les travaux soient poursuivis et menés à bonne fin.

Le conseil extraordinaire du 18 juin 1767 nous apprend que Monsieur de Maurepas,

ministre de la Marine, a donné l'ordre d'envoyer à Toulon une machine à creuser. Les consuls décident que la somme de 3000 livres est affectée chaque année, et ceci pendant dix ans, à cette entreprise.

Le 8 septembre 1767, le Roi accorde 36.695 livres pour le creusement du port.

Le bureau des ingénieurs royaux de Toulon évalue à 43.860 livres les dépenses restant à effectuer (15 mars 1772).

La consolidation et l'agrandissement du môle du Portalet sont aussi l'occasion de nombreux frais. Le 28 juin 1741 et le 17 juillet 1742, des brisants sont déposés tout le long du Portalet pour atténuer l'assaut destructeur des vagues.

Le 25 juin 1742, cinq galères espagnoles réfugiées dans le port sont coulées par les Anglais. Le 10 juillet 1742 après avoir récupéré tout ce qui peut encore servir, on commence les opérations de déblaiement qui durent six ans. Des appareils venus de Toulon sont installés mais l'étroitesse des quais contraint à éventrer quelques maisons. Tous les frais sont supportés par Saint-Tropez malgré les demandes d'aide financière réitérées au ministère de la Marine, à l'Intendant et à l'Assemblée du pays.

Deux sortes de navigation sont pratiquées à Saint-Tropez:

- les grands voyages vers les Échelles du Levant et l'Afrique, que l'on effectue le plus souvent en se joignant à une caravane (douze ans de mer);

- le petit cabotage le long des côtes provençale et italienne.

Les navires tropéziens partent vides et vont dans les diverses Échelles offrir leurs services aux négociants pour transporter les marchandises. Ce commerce est très lucratif.

D'autres font des voyages réglés et prennent à Marseille, pour le compte de négociants, des cargaisons qu'ils portent d'une ville à l'autre.

Les villes italiennes les plus fréquentées par les bateaux marchands tropéziens, chargés de vin et d'eau de vie du terroir, sont Gènes et Livourne et, accessoirement, la Sardaigne et la Corse. Monaco, Nice, Villefranche, Sète reçoivent aussi du vin et du liège de notre cité. Toulon revient souvent dans les rapports des capitaines au bureau de l'amirauté, comme lieu de destination de cargaisons de blé, bois, liège et, dans une moindre mesure, de vin. L'arsenal commande de grandes quantités de bois à Saint-Tropez. La petite quantité de vin exportée vers cette ville est affranchie de toute imposition domaniale et foraine depuis l'édit de 1776 qui établit la libre circulation du vin.

Le Docteur Donnadieu, dans son livre *La Côte des Maures*, nous révèle un détail viticole original: on ajoute du plâtre aux vins provençal pour en atténuer l'acidité, accroître la couleur et assurer une bonne conservation. Cette pratique explique l'arrivée de plusieurs bateaux chargés de plâtre. (14 août 1703).

Le petit cabotage se fait presque exclusivement avec des tartanes aux formes larges et arrondies. Le sable des plages est utilisé comme lest et est aussi l'objet d'un commerce local prospère. Le ventre de la tartane peut absorber de 40 à 50 tonnes de sable. Le chargement se fait à l'aide de corbeilles coniques en osier d'une capacité de cent kilos et dure plusieurs heures.

Le dénombrement des rapports déposés par les capitaines à l'Amirauté dès leur arrivée, nous permet d'établir une évaluation du trafic portuaire.

Cent trente quatre arrivées de bateaux peuvent être ainsi constatées pour cinq mois de l'année 1703. Nous en enregistrons trois cent quatorze en 1704, trois cent quatre vingt dix neuf en 1708, deux cent quatre vingt treize en 1713, deux cent soixante seize en 1720, trois cents en 1737, trois cent douze en 1740 et de cinq cents à sept cents bateaux de 1747 à 1765.

Nous rappelons qu'en 1766, plus de cent bateaux ont comme port d'attache Saint-Tropez.

Claude-François Achard; dans son *Dictionnaire historique, géographique et topographique de la Provence* publié à Aix (1768), ne tarit pas d'éloges sur la valeur et les capacités des capitaines marchands tropéziens et sur les marins très appréciés par la marine

marchande et par la marine royale.

Une telle activité portuaire nécessite et entretient la présence de chantiers navals florissants, situés près de la tour Saint-Elme, ainsi que d'autres activités annexes. Ces chantiers emploient de nombreux ouvriers pour la construction de robustes trois-mâts; de tartanes, de bateaux de poche et d'embarcations les plus diverses. Calfats et charpentiers procèdent aussi à toutes les réparations à effectuer sur les navires tropéziens ou de passage.

Les spécialistes du gréement ne manquent pas de travail et leurs boutiques et entrepôts sont des lieux d'intense activité.

Les confréries de métiers. Tous ces métiers sont regroupés en confréries professionnelles bien structurées. Chaque association a sa chapelle, ses prieurs, sa discipline, ses règlements intérieurs, ses cotisations, ses banquets, ses cérémonies profanes et religieuses. Elle est habilitée à recevoir des dons, legs et offrandes.

Les marins et les calfats se réunissent à la chapelle Saint-Elme. Leur fête est célébrée le 15 avril.

Le traditionalisme et la piété des gens de mer sont bien connus, ainsi que leur particulière dévotion pour les chapelles de hauteur dominant le port et l'horizon marin. La chapelle Sainte-Anne, bâtie sur une colline appelée mont Pécoulet, offre aux yeux des visiteurs un magnifique panorama sur la ville et le golfe. Cette chapelle est parée d'ex-voto, de tableaux et de bateaux modèle réduit accrochés aux murs et à la voûte, expression de la vénération, de la foi ardente et de la reconnaissance des équipages de bâtiments et des pêcheurs.

Le 26 juillet, jour de la Sainte-Anne, une procession fait le tour de l'édifice portant les statues de la Sainte et de son époux Saint-Joachim, chantant des cantiques dans une atmosphère de grande religiosité.

La chapelle Saint-Joseph, encore fréquentée de nos jours, regroupe les charpentiers, les menuisiers, ainsi que tous les ouvriers du bois. Ils y viennent en procession avec leur drapeau de soie blanche, sur lequel figure au centre un navire en construction avec des charpentiers scieurs de long et des calfats au travail.

L'Amirauté de Saint-Tropez. Un édit royal de 1649 a créé une lieutenance générale d'Amirauté à Saint-Tropez et délimité sa circonscription à deux lieues autour de la cité.

Le Lieutenant général est secondé par un procureur du Roi, un greffier secrétaire et deux sergents.

Le personnel de l'Amirauté porte un uniforme bleu roi. Une ordonnance royale d'août 1681 a fixé les diverses attributions de ces officiers. Ils ont connaissance de tous les délits concernant les gens de mer et les affaires maritimes et jugent au civil et au criminel. Le contrôle et la juridiction à l'égard des contrats maritimes et des corporations travaillant à la construction et au gréement des navires sont aussi de leur ressort.

Dans le but de réprimer la contrebande et le trafic des choses prohibées, ils ont le droit de visiter tous les bateaux qui touchent ou quittent le port.

Les échanges, ventes, achats d'embarcations quelle que soit leur importance (barques, tartanes, vaisseaux) doivent obligatoirement être signalés à l'Amirauté.

Les capitaines des navires immatriculés à Saint-Tropez et quittant le port pour une destination quelconque doivent tous être en possession d'un congé délivré par les officiers de l'Amirauté et indiquant leur lieu de destination, la durée du voyage ainsi que la cargaison transportée. Les navires qui accostent sont tenus également de présenter ce document.

Le 14 juin 1719, des vaisseaux de la marine royale amènent à Saint-Tropez des bateaux arraisonnés démunis de congé et des contrebandiers.

Tous les capitaines sans exception, qu'ils soient français ou étrangers, attachés au port de la cité ou y faisant relâche pour peu de temps, doivent fournir à l'Amirauté, dans les plus

brefs délais, un rapport détaillé comprenant: le rôle de l'équipage, l'état de connaissance (déclaration contenant un état des marchandises chargées sur un navire de même que le nom du chargeur, le nom et l'adresse du destinataire, le nom et le domicile du capitaine, le nom et le tonnage du navire, le lieu du départ et celui de la destination ainsi que le prix du fret), en mentionnant aussi les divers incidents survenus en cours de voyage, avant de toucher le port de Saint-Tropez.

Et plus des droits de congé, il est perçu un droit d'ancrage de cinq sols par moi sur tous les navires.

Les épaves de toute nature échouées sur les plages ou recueillies en mer sont consignées au bureau de l'Amirauté qui en devient propriétaire au bout d'un an et un jour.

Monseigneur l'Amiral des mers du Levant, en résidence à Marseille, se réserve personnellement un droit d'épave.

Jean-Baptiste Ollivier succède à son père Félix Ollivier en juillet 1699, comme procureur de l'Amirauté de Saint-Tropez, (office payé 2100 livres), Joseph Massel acquiert l'office de greffier de l'Amirauté pour 4800 livres. En 1695, Joseph Talon achète l'office de lieutenant général pour 7500 livres. Bruno Talon est lieutenant général civil et criminel de l'Amirauté en 1729. Charles Joseph Martin exerce les mêmes fonctions en 1758.

Une charge de lieutenant de l'Amirauté rapporte en 1790 davantage que celle d'un président au Parlement d'Aix (34.500 livres par an contre 12.900 livres).

Le bureau de santé. L'activité maritime internationale de Saint-Tropez justifie l'importance du bureau de santé communal très développé. Cet organisme est présidé par les consuls en exercice et formé par des intendants de santé, des consuls anciens et des personnes nommées par le conseil en périodes d'épidémies, le nombre d'intendants est augmenté suivant les besoins.

Le 2 août 1720, un conseil général étudie les précautions à prendre pour éviter la propagation à Saint-Tropez de l'épidémie de peste qui ravage la Provence. Des bateaux de garde surveillent la côte et contrôlent tous les bâtiments faisant voile vers le port de la cité. Les vaisseaux contaminés sont immédiatement dirigés sur Toulon pour aise en quarantaine.

Tous les pêcheurs du lieu ou étrangers sont tenus de passer chaque semaine, pour con-Cale, au bureau de santé.

Un corps de garde constitué à tour de rôle par les habitants de la cité surveille nuit et jour les entrées par voie de terre. Les personnes démunies de billets de santé sont envoyées en quarantaine au Lazaret, situé sur un îlot près de la tour Saint-Elme à l'extrémité du port, en dehors de la ville proprement dite. Les personnes sont mises en quarantaine à leurs frais; les insolubles sont pris en charge par la communauté.

Les patentes de santé du 22 mars 1737 interdisent aux officiers de santé des ports de Provence de donner des billets de santé à aucun matelot, et il n'est compris sur le rôle de l'équipage de chaque vaisseau, rôle contrôlé par le secrétaire ou commissaire aux Classes établi en chaque port.

Les passagers se trouvant à bord des vaisseaux et désirant débarquer, doivent être en possession d'un billet de santé, faute de quoi ils sont dirigés sur le Lazaret pour contrais sanitaire. Tous les bâtiments abordant dans les ports de Provence sont tenus d'acquérir pour leurs équipages et passagers, des patentes de santé dont le montant est fixé comme suit: vaisseaux venant d'un autre port de Provence, 2 sols; bateaux venant de ces ports, 1 sel; barques et tartanes françaises venant de l'étranger, 10 sols; vaisseaux étrangers, 2 livres; bateaux étrangers comprenant plus de cinq hommes d'équipage, 5 sols; chaque passager français ou étranger "débarqué " paie 1 sol.

Les bateaux déposant du lest sur les males paient 50 livres d'amende.

La pêche. Les eaux du golfe et du littoral sont très poissonneuses, aussi la pêche occupe-t-elle ceux qui ne sont pas attirés par la navigation. Parmi la très grande diversité de poissons et de crustacés qui peuplent les fonds, les pêcheurs tropéziens sont plus particulièrement attirés par les thons, les sardines, les anchois, les bogues et les langoustes.

Le thon, ou scombre de Linné, fréquente assidument dès le mois d'août les cotes méditerranéennes. On se sert, pour le capturer, d'un filet en spirale le tounaire, que l'on pose en des endroits connus, mais oui présente l'inconvénient de serrer les mies des thons jusqu'à l'étouffement. Aussi lui préfère-t-on la madrague dans les couloirs de laquelle ces poissons s'engagent vivants. La madrague est un vaste enclos composé de grands filets soutenus par des pieux plantés en mer. Il est partagé en plusieurs compartiments ou chambres. Du côté de la pleine mer, devant cette enceinte, deux filets parallèles forment une longue allée: la chasse.

Des matelots postés au large sont chargés de guetter l'arrivée d'un banc et de le signaler en déployant un pavillon. Les bateaux se dirigent immédiatement dans cette direction et tâchent d'entourer les thons de leurs filets, de manière à les pousser vers la chasse de la madrague, que l'on referme, l'opération terminée. Les poissons passent de compartiment en compartiment jusqu'au dernier appelé "chambre de la mort" où s'agitent par centaines des thons de quatre-vingts à cent soixante kilos.

A l'emplacement de la madrague, la mer doit avoir une quarantaine de brasses de profondeur. Les pêcheurs soulèvent les filets de chaque chambre pour forcer les poissons à pénétrer dans celle qui doit leur être fatale. Le filet de la mort reste parfois un ou deux ans en mer; les autres sont changés tous les six mois.

L'entretien de la madrague est très onéreux. Sous la barque des pêcheurs observant le rassemblement des thons dans le filet de la mort, on attache une tête d'âne; attirés par cette amorce, les poissons se groupent aussitôt près de l'embarcation. On répand alors un peu d'huile sur la mer et le patron, roi de la madrague, la tête couverte d'une toile épaisse qui lui tient lieu d'écran, évalue le nombre de poissons. S'il estime la pêche bonne, il fait signe à ses associés qui transmettent la nouvelle aux bateaux. Les sardines et les anchois sont pêchés la nuit au clair de lune gin; moyen de filets connus sous le nom de bourgin et de rissole.

Le bougriero, filet à petites mailles, sert à pêcher les bogues, et le tremaï à attraper les langoustes que l'on prend aussi dans des nasses. Des parcs à huitres se trouvent à la Foux et aux Canebiers. La poche aux éponges et aux coraux est pratiquée sur nos côtes.

Les produits de la poche sont vendus sur place à la halle aux poissons ou dirigés sur les villages voisins et les villes de Toulon à Nice.

L'augmentation du prix du sel en Provence au XVIII^e siècle a entraîné la diminution des salaisons. Les patrons pêcheurs ont comme lieu de réunion et de culte la chapelle Saint-Pierre située sur le chemin des Carles.

Impositions diverses. Par l'intermédiaire d'un bureau des fermes et gabelles, le Roi prélève des droits forains sur l'entrée et sortie des marchandises embarquées et débarquées. Tous ceux qui font le commerce du vin par-voie terre au de mer, sont tenus d'acquitter des droits royaux de 10 sols par muid de vin, 3 sols par muid d'eau de vie et 12 sels sur chaque deux charges de raisins.

Le 21 juin 1728, les consuls demandent à l'intendant la révocation du receveur des fermes et gabelle pour abus et malversations au détriment de la population. Ce dernier exige des droits abusifs sur les bois et marchandises chargés par les patrons de bâtiments, fraude sur le poids de sel, fait la contrebande de toutes les denrées prohibées et les revend en cachette. Il est révoqué le 1^{er} janvier 1729.

Le mesurage et le charriage des marchandises les plus diverses, (vin, blé, farine, huile, légumes, cire, miel et corail) sont passibles de droits prélevés par le fermier du camalage et du censalage. Cette personne exige 1 sol 6 deniers de camalage sur toute charge de vin vendue ou

embarquée sur des bâtiments de mer se trouvant en ce lieu. Il demande aussi 1 sol de camalage pour les mitres denrées et 6 deniers par jour pour la location de chaque baril fourni pour le mesurage et le charriage.

Le fermier est tenu de mettre à la disposition des usagers des barils en quantité suffisante, car il est interdit de se servir de ceux qui ne portent pas sa marque. Le droit de camalage sur chaque charge de blé, farine, huile, légumes et sur chaque quintal de cire et de miel s'élève à 1 sol.

Le corail vendu en ce lieu à des étrangers, ou celui que les habitants font sortir par mer ou par terre est soumis à un droit de censalage.

Tout chargement ou déchargement d'un navire contenant les denrées précitées, doit se faire par l'intermédiaire du fermier avec emploi obligatoire de ses ustensiles, sous peine de payer un double droit de camalage et censelage, plus une amende de trois livres. Son autorisation est nécessaire avant toute vente ou achat. Il est néanmoins permis de transporter du vin d'une maison à une autre sans se servir des barils du fermier.

Cette ferme est habituellement prise par des Tropicains. Les sommes payées annuellement à la communauté s'élèvent en moyenne à 250 livres.

CONCLUSION. Grâce aux appréciables profits de ces activités portuaires s'est créée et se développe une oligarchie de bourgeois armateurs, de marchands, de négociants, de capitaines de bateaux qui accaparent l'administration communale. Les riches familles d'armateurs possèdent des biens fonciers et immobiliers, mais leur fortune provient surtout de l'armement de navires au commerce et à la course.

Darluc, dans son "Histoire Naturelle de la Provence" publiée à Aix en 1780, note développement de la richesse commerciale et générale à Saint-Tropez.

Cette cité des Maures apparaît ainsi au XVIII^e siècle comme une métropole commerciale très active, jalouse et fière de son glorieux passé, de ses traditions et coutumes locales et surtout de ses enfants: hardis marins, capitaines intrépides, négociants retors dont l'esprit d'entreprise et l'âpreté au gain n'ont d'égal que l'amour qu'ils portent à leur petite patrie.

P.GUIDICELLI