



HAL
open science

Vigne et cabotage en Méditerranée nord-occidentale au XVIIIe siècle

Gilbert Buti

► **To cite this version:**

Gilbert Buti. Vigne et cabotage en Méditerranée nord-occidentale au XVIIIe siècle. La vigne en Méditerranée occidentale, 2008. hal-03647924

HAL Id: hal-03647924

<https://hal-amu.archives-ouvertes.fr/hal-03647924>

Submitted on 22 Apr 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Vigne et cabotage en Méditerranée nord-occidentale au XVIII^e siècle

Gilbert Buti

Résumé

Le cabotage participe aux échanges de proximité entre les rives de la Méditerranée nord-occidentale. Cette activité, qui apparaît de manière très discrète dans nos sources, se présente pourtant à bien des égards comme le « père nourricier des provinces méridionales ». Parmi les produits transportés à bord des diverses embarcations, les futailles de vin figurent en bonne place sur les nombreuses « lignes » que fréquentent bateaux et tartanes dans le cadre de simples navettes ou celui de complexes circuits entre Provence, Languedoc, Corse et Ligurie. Ces livraisons s'inscrivent dans des stratégies entrepreneuriales qui donnent corps à de multiples formules d'associations.

Citer ce document / Cite this document :

Buti Gilbert. Vigne et cabotage en Méditerranée nord-occidentale au XVIII^e siècle. In: La vigne en Méditerranée occidentale. Actes du 128^e Congrès national des sociétés historiques et scientifiques, « Relations, échanges et coopération en Méditerranée », Bastia, 2003. Paris : Editions du CTHS, 2008. pp. 8-24. (Actes des congrès nationaux des sociétés historiques et scientifiques, 128-16);

https://www.persee.fr/doc/acths_1764-7355_2008_act_128_2_1315

Fichier pdf généré le 09/07/2021

Vigne et cabotage en Méditerranée nord-occidentale au XVIII^e siècle

Gilbert BUTI
professeur en histoire moderne,
UMR-Telemme, université de Provence Aix-Marseille I

Rapprocher cabotage et vigne en Méditerranée nord-occidentale au XVIII^e siècle peut paraître banal, étrange sinon antinomique. Banal, en effet, dans la mesure où cette association se rencontre dans l'espace méditerranéen bien avant le XVIII^e siècle. Est-il besoin de rappeler les pérégrinations d'Ulysse et le breuvage offert à Polyphème ? Par ailleurs, dès le premier siècle de notre ère, Strabon n'a-t-il pas souligné la richesse du vignoble de la côte provençale ? La diffusion de cette richesse ne s'inscrit-elle pas très tôt parmi « les flux du quotidien » ? La banalité de ce rapprochement résulte en effet de la fréquence et de l'ancienneté de l'utilisation de la voie maritime pour la distribution des produits de la vigne ainsi que le confirment, si besoin était, les épaves chargées d'amphores gisant à proximité des littoraux. Elle vient peut-être aussi des acteurs de ces échanges qui restent dans l'ombre historiographique du fabuleux commerce levantin et du prestigieux trafic océanique.

Rapprocher cabotage et vigne apparaît également étrange et antinomique dans la mesure où la vigne représente le stable, l'enraciné, le terroir, les pratiques ancestrales transmises au fil des générations alors que le cabotage semble associé à l'instabilité, au mouvement, à l'insaisissable, à un apprentissage pouvant laisser – tout au moins en apparence – une large place à l'improvisation.

Pourtant, celui qui a quelque familiarité avec les « choses de la mer » connaît l'importance de la circulation maritime à court rayon et n'ignore ni la complexité de cette pratique, ni l'intérêt que représente le « chemin de la mer » pour qui désire diffuser des produits artisanaux, forestiers et agricoles¹. Il sait aussi la complémentarité qui existe entre les cités portuaires qui participent à ce genre d'activités. La puissance économique et le rayonnement de Marseille au XVIII^e siècle ne sauraient, en effet, se concevoir sans le complexe portuaire construit autour du « port mondial » et sans le réseau de proches correspondants qui facilitent la concentration et la redistribution des marchandises.

Si les rivages se trouvent affectés par la diversité des relations de proximité, dans quelle mesure la diffusion des produits de la vigne a-t-elle provoqué des changements dans les rapports entretenus par les sociétés littorales avec leurs proches espaces ?

Répondre à cette question invite à observer la circulation maritime, la distribution des produits de la vigne, l'outillage mis en œuvre, puis à rechercher les objectifs des principaux animateurs de ces échanges et enfin à examiner les répercussions spatiales et sociales de leurs stratégies.

Produits de la vigne sur le « chemin de la mer »

Le cabotage : activité banale, indispensable et « insaisissable »

Définir le cabotage demeure une opération complexe². D'une manière générale, la législation d'hier et le droit maritime d'aujourd'hui considèrent comme cabotage toute

1. G. Le Bouëdec, Le cabotage sur la façade atlantique au XVIII^e siècle ; G. Buti, Le « chemin de la mer » ou le petit cabotage en Provence aux XVII^e et XVIII^e siècles.

2. G. Buti, Le cabotage dans tous ses états dans la France d'Ancien Régime.

navigation qui n'est pas transocéanique. Néanmoins, si toute navigation en Méditerranée semble devoir s'inscrire dans cette définition, il existe plusieurs types de cabotage.

La forme de la navigation appelle ainsi une première distinction entre la « droiture » (sans escale) et la circulation allant de « cap en cap », de « rocher en rocher », le long des côtes en effectuant de multiples escales : bref, le « capotage », la « cueillette » ou « l'aventure ». Au reste, les règlements et ordonnances des XVII^e et XVIII^e siècles conduisent à distinguer, selon l'espace fréquenté, un cabotage national d'un cabotage international alors que la distance parcourue sépare un grand cabotage d'un petit cabotage. Finalement, en combinant ces éléments et en prenant surtout en considération la pratique des hommes, nous pouvons opter pour un cabotage à long rayon commercial et un cabotage à court rayon ou cabotage de proximité allant, pour les rives nord de la Méditerranée, de la Catalogne à la Toscane. Là se situe l'espace dans lequel nous plaçons notre enquête.

Délicat à définir, le cabotage apparaît également comme l'« activité maritime la plus insaisissable³ ». Il faut en effet mobiliser une ample documentation et faire flèche de tout bois pour atteindre cette « poussière » de navigation : registres des bureaux de l'intendance sanitaire, dossiers des amirautés, registres du service des classes, papiers de commerce (connaissances, manifestes de marchandises), correspondances de chambres consulaires, actes notariés (nolisements, achats, ventes, obligations, prêts « à la grosse » ou « à retour de voyage ») et papiers de famille peuvent fournir quelques pistes. Le croisement de pièces puisées à différentes sources nous conduit alors, en mêlant approches quantitative et qualitative, vers ce « père nourricier des provinces méridionales » ainsi que Fabry, directeur de l'arsenal de Toulon, qualifie, à juste titre, cette modeste circulation maritime⁴.

Le vin et son complément l'eau-de-vie figurent ainsi en bonne place parmi les ressources agricoles des communautés du littoral nord-méditerranéen que distribue, au XVIII^e siècle, « ce père nourricier ». Au début du siècle suivant, le préfet du Var, Joseph Fauchet, le constate encore quand il affirme que « la situation la plus convenable à la vente [du vin] est le voisinage de la mer ». Le représentant de l'État demeure tout aussi clairvoyant lorsqu'il en donne la raison, à savoir « qu'à mesure que la distance à la mer augmente, le prix du transport réduit celui du vin⁵ ». La voie maritime est en effet, d'une façon générale, moins coûteuse que la route terrestre. Là réside la raison majeure de ce choix. Cependant tous les vins ne supportent pas le transport par mer. L'absence de soins apportés à la vinification (raisins non égrappés, futailles mal entretenues, celliers manquant de fraîcheur, mélange de raisins de plants jeunes et anciens) empêchent parfois les vins de « soutenir la mer ».

Il en est de même pour les produits de qualité médiocre, peu alcoolisés, comme ceux du terroir marseillais bien que les appréciations soient divergentes à leur sujet. D'aucuns, en effet, les considèrent comme incapables de supporter le transport par mer : tel est le point de vue de communautés voisines de la grande ville lorsqu'elles écrivent, en 1737, que « le vin que Marseille recueille dans son terroir ne peut soutenir le transport de mer [...] car il est sans force et n'a pas assez de corps pour se conserver⁶ ».

D'autres, comme Ruffi, estiment, dès la fin du XVII^e siècle, qu'« il y en a de toutes sortes et de si excellents qu'ils peuvent entrer en comparaison avec les meilleurs du monde⁷ ». Il est rejoint quelque temps plus tard par Benoît de Maillet, ancien négociant, qui affirme à Maurepas que le vin rouge de Marseille « fait à la façon de Bourgogne » est excellent et prend la mer pour gagner « l'Italie, le Levant et les Îles d'Amérique⁸ ».

Certains vignobles offrent, sans conteste, des produits de qualité. Nous pouvons ranger parmi eux le « vin de la Malgue » obtenu près de Toulon. Bérenger, dans ses *Soirées provençales*, estime que ce vin « a fait tant de réputation parmi nos marins [car] il est peut-

3. M. Morineau, Flottes de commerce et trafics français en Méditerranée au XVII^e siècle.

4. Arch. nat., BIII-690. Correspondance, 1776.

5. J. Fauchet, *Statistique générale de la France. Département du Var*.

6. Archives de la chambre de commerce et d'industrie de Marseille (désormais ACCIM), H 121, Mémoire des communautés voisines de Marseille, 1737.

7. Cité par J. Billioud, *Le vignoble marseillais du XIII^e siècle à l'adduction des eaux de la Durance (1847)*, p. 175.

8. Cité par Ch. Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle*, p. 354.

être le meilleur des vins après le bourgogne⁹ ». Les crus des terroirs de Sanary, Bandol, Ceyreste, Cassis figurent parmi ces vins réputés et « faits avec quelque précaution ». Les vignes de Languedoc fournissent également de bons vins capables de supporter le voyage par mer : clairettes, muscats, picardans, vins de Saint-Georges, de Saint-Christol, ainsi que des vins du Rhône (Tavel et Roquemaure) expédiés par Sète¹⁰. Par ailleurs, si le vin occupe la position dominante parmi les produits de la vigne il faut rappeler la présence de « produits secondaires » ou « dérivés » qui supportent aisément l'usage de la voie maritime : les eaux-de-vie, vinaigre, verdet (ou vert-de-gris utilisé pour la peinture et la teinture¹¹), tartre, crème de tartre, couperose, cendres gravelées... Il n'est pas rare d'ailleurs de les trouver au sein d'une même cargaison comme celle de la tartane *Sainte Anne*, commandée par le patron Antoine Cassan, d'Agde, qui décharge à Marseille, le 18 mars 1787, seize barriques de vin, cinq barriques d'eau-de-vie et une barrique de verdet embarquées à Sète trois jours auparavant¹².

Un outillage composite

Les bâtiments de mer affectés à ce transport ne sont en rien originaux. Ainsi, à l'entrée du port de Marseille les tartanes dominent par le nombre et plus encore par le volume transporté (fig. 1).

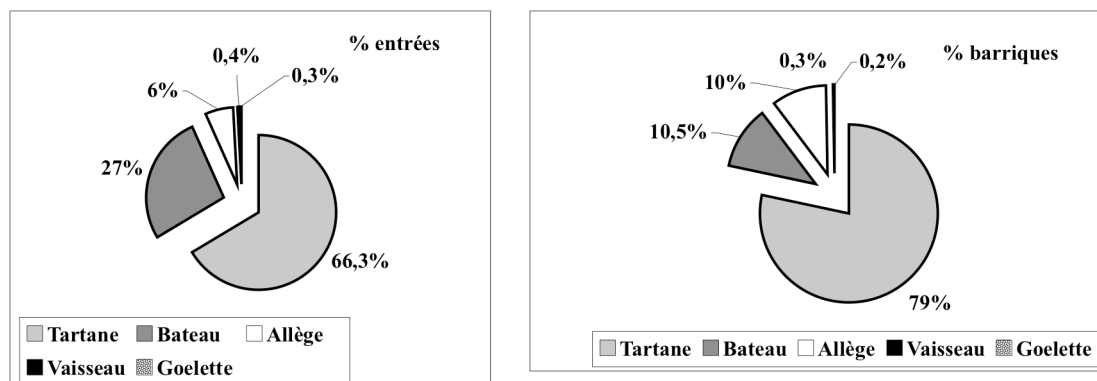


Figure 1 - Types de bâtiments chargés de vin entrés dans le port de Marseille en 1787 (Arch. dép. Bouches-du-Rhône, 200 E 543 et 606).

À un degré moindre et avec une portée plus réduite figurent les bateaux puis les allèges arlésiennes moins nombreuses, certes, mais de plus forte capacité. Dans les autres types employés (goëlettes, vaisseaux, pinques, polacres, barques...), il est vrai sur de plus longues distances, le vin n'apparaît que comme un appoint.

Existe-t-il néanmoins des bâtiments spécialisés, des « pinardiers » avant la lettre ? Il ne semble pas qu'il y ait une « flotte du vin » réservée à ce transport. Toutefois, une comptabilité privée de marchands tropéziens fait mention, au cours de la seconde moitié du XVIII^e siècle, de « vinaitiers¹³ » avec futailles à bord remplies à partir des quais à l'aide de « roseaux ou canaux de bois » calibrés pour le « transvasement¹⁴ ».

9. L.-P. Bérenger, *Les soirées provençales*, p. 56 et 351.

10. L. Dermigny, *Naissance et croissance d'un port : Sète de 1666 à 1880*.

11. On obtenait ce produit en attaquant des plaques de cuivre avec des vapeurs de vin et en raclant ensuite les plaques pour en recueillir les parties oxydées. Voir G. Rambert, *Histoire du commerce de Marseille*, p. 333.

12. Arch. dép. Bouches-du-Rhône, 200 E-543, déclaration du 18 mars 1787.

13. Arch. dép. Var, 12J. Papiers Martin de Roquebrune, 1783.

14. Arch. mun. Saint-Tropez, HH 29, Permission aux particuliers de Saint-Tropez de vendre et débiter leur vin dans le port, décembre 1656.

Loin de toute standardisation, le conditionnement montre une extrême variété des usages avec des capacités très variables selon les localités : barriques¹⁵, barils, tonneaux¹⁶, caisses, dames-jeannes, tierçons, muids¹⁷, barrauts¹⁸, etc. Pareille variété invite à la plus grande prudence pour proposer des données chiffrées et établir les comparaisons souhaitables.

Des formes complexes de diffusion

La distribution des produits de la vigne s'effectue selon les différentes formules offertes par la pratique de petit cabotage.

On relève tout d'abord de régulières navettes en deux ports. Ainsi, Jean Laurent Ganteau effectue, avec sa tartane *La Vierge du Puy*, vingt voyages chargé de vin entre Bandol et Marseille au cours de la seule année 1787, alors que durant la même période Gaspard Gleyzes en réalise dix-huit, entre Cassis et Marseille, avec son bateau *L'Heureuse Louise*.

Des allers-retours incessants, moins fréquents, certes, eu égard à la distance à parcourir, peuvent également être observés, entre la Provence orientale et la rivière de Gênes, comme le montre le cas du Tropézien Joseph Isouard, patron du bateau *Saint Antoine* (fig. 2) : six voyages ont ainsi été effectués, au cours de la seule année 1714, à partir de Saint-Tropez en direction de la côte ligure pour y acheminer du vin et revenir afin de charger au plus vite les tonneaux vides en vue d'une nouvelle expédition.

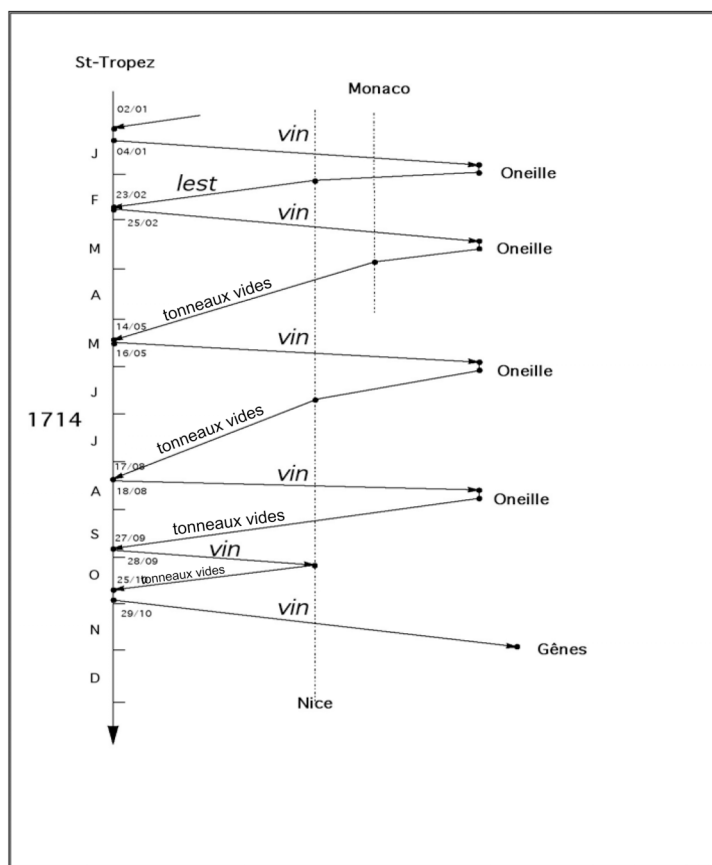


Figure 2 – Mouvements du bateau *Saint Antoine* du patron Joseph Isouard, de Saint-Tropez, en 1714 (Arch. dép. Var, 7B).

15. En Provence, la barrique a une capacité d'environ trois millerols de 64,3 litres soit 195 litres.

16. Un tonneau est en général l'équivalent de quatre barriques, mais représente environ 780 litres en Provence contre 900 à Bordeaux.

17. Un muid équivaut à 280 litres à Paris mais à 684 à Sète.

18. Un « barraut » équivaut à environ 33 litres.

Dans ces mêmes échanges nous relevons de légères variantes qui brisent la régularité observée précédemment. Ces modifications paraissent liées à des occasions de fret saisies en cours de campagnes. Tel est le cas, en 1714, de Bernard Lamary, patron du bateau *Saint Jean-Baptiste* (fig. 3) : si, entre Toulon et la rivière de Gênes, le transport de vin domine l'activité de ce caboteur, d'autres marchandises transportées (bois à brûler, huile d'olive) s'intercalent dans ces distributions pour servir d'autres localités littorales (Nice, Antibes).

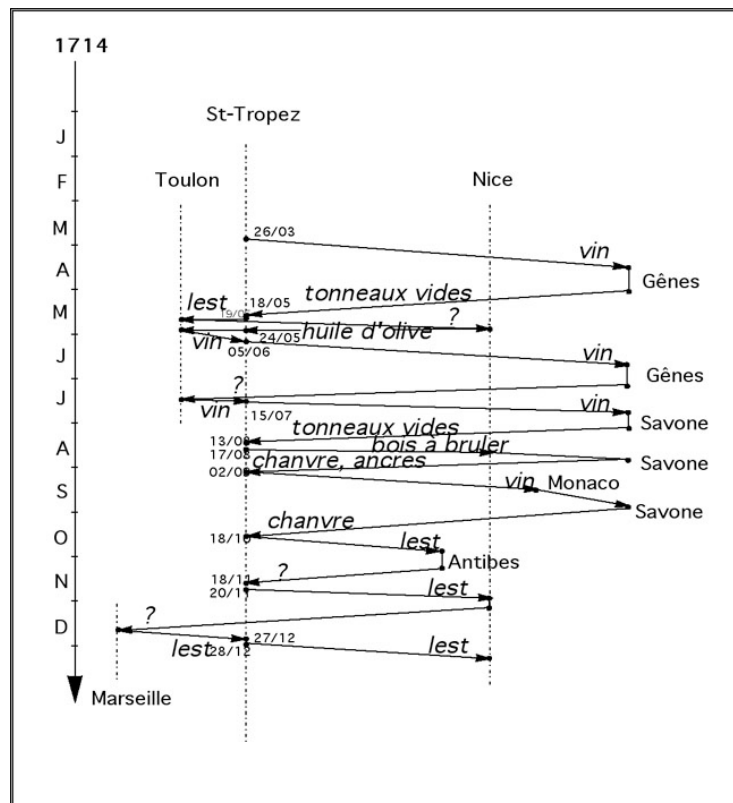


Figure 3 – Mouvements du bateau *Saint Jean-Baptiste* du patron Bernard Lamary, de Saint-Tropez, en 1714 (Arch. dép. Var, 7B).

De véritables rotations se perçoivent également dans les échanges effectués entre des régions productrices, généralement excédentaires, comme la Provence, le Languedoc ou la Corse, et des régions déficitaires comme la Ligurie ou une partie de la Toscane. Un véritable circuit triangulaire se dessine alors le long des côtes de la Méditerranée nord-occidentale : des bâtiments quittent, sur lest (vides) ou munis de leurs futailles vides, des ports d'armement alors dépourvus de fret (Antibes, Saint-Raphaël, Bormes,...), gagnent le Languedoc viticole et desservent ensuite la Ligurie consommatrice. Les exemples sont légion : ce sont ainsi les cinq voyages réalisés, en 1716, par le patron Jacques Guirard, de Saint-Tropez, vers Sète (deux), Agde, Cassis et Saint-Nazaire-Beaufort (Sanary) pour charger du vin destiné à la rivière génoise¹⁹ ou encore les voyages du capitaine Jacques Périssol, de Cannes, en 1787, vers Sète pour fournir des marchands de Livourne²⁰.

Le voyage peut également constituer, volontairement ou non, l'amorce d'une opération commerciale plus ample. Ainsi en est-il du patron Pierre Martin quittant Saint-Tropez (1702) pour le Languedoc afin de charger du vin destiné à Gênes, et qu'une occasion d'un

19. Service historique de la marine, Toulon (désormais SHMT), 4P 158, fol. 132, Saint-Tropez, rôle d'équipage.

20. Arch. dép. Bouches-du-Rhône, 200 E, 543.

chargement de tabac conduit ensuite à Naples avant de regagner son port d'attache (1704), via Livourne et Savone (fig. 4).

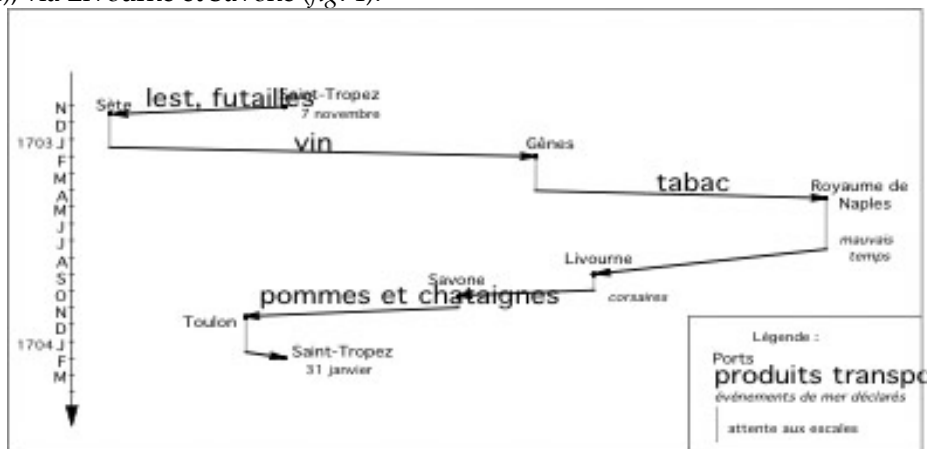


Figure 4 – Mouvements du patron Pierre Martin en 1702-1704 (Arch. dép. Var, 7B15).

L'achat de vin et d'eau-de-vie en Languedoc se trouve quelquefois au démarrage d'une expédition de longue durée ou « caravane maritime » pratiquée en Méditerranée arabomusulmane. Après seize voyages effectués pour livrer à Livourne du vin de Languedoc, Charles Guirard, patron de la tartane *Saint Tropez*, de vingt-six tonneaux, se rend à Smyrne à la fin de l'année 1717 et revient en Provence en 1718. L'année suivante, il se rend à Agde avant de reprendre le chemin du Levant puis de Tunis et Corfou²¹. Le Languedoc, bien connu du capitaine Guirard, lui a fourni des produits de la vigne comme fret de départ afin d'amorcer, par leur vente, la première campagne caravanière. Le vin et les eaux-de-vie représentent en effet une grande partie des exportations vers le Levant depuis Agde et plus encore Sète²². Le cas du patron Guirard n'est pas isolé. La même année 1719, le capitaine Pierre Aubert, après divers voyages sur le littoral provençal avec le pinque *L'Annonciade* de trente-six tonneaux, se rend à Agde avant de prendre le chemin d'Alexandrie²³.

Ces transports donnent lieu parfois à quelques protestations de la part des affréteurs qui se plaignent de ne pas trouver l'exacte quantité de produit embarqué : perte à cause du « coulage » ou des mauvaises futailles, disent les transporteurs, excessive « buvette de l'équipage », rétorquent les affréteurs²⁴...

Voilà qui invite à partir à la rencontre des acteurs de ces échanges et de leurs stratégies.

Stratégies marchandes

L'appel des marchés

Le transport de vin peut tout simplement répondre à une demande particulière, voire exceptionnelle. Il s'agit en général de vin de qualité pour des consommateurs fortunés à l'instar de ces dix-sept caisses de vin en provenance de Bastia débarquées à Marseille le 24 juillet 1787 par Antoine Féraud patron de Martigues et destinées à « Mme la comtesse de Marbeuf²⁵ ». Le 24 septembre 1768, le capitaine Jean-Jacques Fournier de Marseille

21. SHMT, 4P 158-159.

22. A. Degage, *L'Amirauté de Cette de 1691 à 1735. Le trafic portuaire*, p. 37.

23. SHMT, 4P 159.

24. Arch. dép. Var, 7 B 15, Déclaration de Laurent Ramelle, de Luan, patron du bateau *Jésus Marie Joseph*, le 17 juin 1732.

25. Arch. dép. Var, 7 B 15, 24 juillet 1787.

venant de Gênes a, dans sa tartane *Le Rossignol*, huit barils de vin muscat de Syracuse pour François Gazino²⁶.

À côté de ces livraisons particulières, les arrivages sont essentiellement destinés à satisfaire une demande locale, à « abreuver » les grandes cités littorales comme Gênes, Livourne, aux ressources viticoles insuffisantes, ou comme Toulon et Marseille dont les terroirs ne couvrent pas toujours les besoins. Il s'agit également de participer à l'avitaillement des bâtiments de guerre au moment de certaines opérations militaires. On songe, par exemple, aux préparatifs à Toulon au printemps 1756 de l'expédition de Minorque. Un tableau du port de guerre réalisé à ce moment-là par Joseph Vernet montre la place occupée par la futaille dans le transport de l'eau, mais aussi du vin et de l'eau-de-vie²⁷.

Les caboteurs chargent également du vin destiné à de plus lointains consommateurs. Si les ports languedociens, à commencer par Sète et Agde, livrent les produits de la vigne à l'Europe du Nord-Ouest, ce sont le plus souvent les bâtiments du « Nord » qui viennent s'approvisionner directement à la source. Toutefois, ces mouvements, y compris ceux qui choisissent le canal des Deux-Mers pour atteindre Bordeaux, échappent en large partie au petit cabotage.

L'appel du marché marseillais joue un rôle autrement fondamental pour les caboteurs car le grand port arme ses navires pour les îles d'Amérique (Antilles) dont la demande connaît une formidable croissance au XVIII^e siècle. La demande américaine se trouve à l'origine d'un puissant cabotage de concentration. Le mouvement est attesté dès les premières liaisons établies par Marseille avec les Antilles. En effet, en 1671, le directeur de la Compagnie des Indes, Pélissier, mentionne, parmi les cargaisons pouvant prendre la route transatlantique, le « gros vin de Provence, rouge et épais, supportant bien la mer [...] gros vin de teinte pour teindre les vins blancs, vin de Corse dont on assure qu'il est bon sur mer et qu'il se garde longtemps²⁸ ». À l'extrémité du siècle suivant, les armements pour l'océan Indien demandent pareils breuvages. Les frères Baux, comme les Solier, reçoivent des vins et eaux-de-vie du Languedoc pour constituer leurs « cargaisons indiennes²⁹ ».

Ces livraisons s'inscrivent dans des stratégies entrepreneuriales aux composantes parfois complexes.

Diversité des entreprises

Le patron charge souvent son bâtiment pour le compte d'un marchand et livre la cargaison au destinataire ou consignataire. Ce banal transport à fret est celui du patron François Robert qui place dans sa tartane *La Marguerite* soixante-dix barriques de vin blanc chargées à Agde et destinées au négociant marseillais Antoine Anthoine³⁰ ou celui d'Antoine Séminedy, arrivant à Marseille en provenance de Bastia avec, à bord de sa goélette *La Conception*, cent cinquante millerols de vin pour divers correspondants³¹.

Toutefois, quelques patrons utilisent aussi leur bâtiment pour diffuser tout ou partie de leur propre production comme le font Jean-Baptiste Olive de Sète ou le capitaine Palmieri du Cap Corse à la fin du XVIII^e siècle. Ces cas ne sont pas isolés et les propriétaires des vignobles importants du Cap Corse qui « sont leurs propres armateurs, vont sur leur tartane ou leur felouque personnelle vendre leur vin à Livourne ou à Civitavecchia³² ».

Un patron de bâtiment de mer dépourvu de toute ressource viticole achète quelquefois du vin à un producteur et se charge de le commercialiser. Réaliser un tel « transport à spéculation » avec des perspectives de profit conduit souvent le patron à emprunter la somme nécessaire dans le cadre familial d'un « prêt à la grosse aventure » ou « à retour de voyage ». En novembre 1750, Jean-Honoré Touffaine, de Saint-Tropez, patron de la

26. Arch. mun. Marseille, HH 469.

27. J. Vernet, *Le port vieux de Toulon (vieille darse) vu du côté du magasin aux vivres*.

28. Arch. nat. F² A⁵, Mémoire touchant le commerce que les négociants de Marseille peuvent faire aux îles Antilles françaises de l'Amérique, 8 juillet 1671.

29. Arch. dép. Bouches-du-Rhône, 200 E-540-545, 1784-1789.

30. *Ibid.*, 200 E-543, 22 janvier 1787.

31. *Ibid.*, 28 février 1787.

32. C. Piccioni, *Histoire du Cap Corse*, p. 165.

tartane *Sainte Anne*, reçoit, au terme d'une « obligation à retour de voyage », trois cents livres de Bernard Antiboul, bourgeois, « pour employer au fonds du chargement de vin qu'il va faire à Toulon pour le porter en Italie³³ ».

Des associations unissent également un producteur et un transporteur. Dans la région de Rogliano, en Corse, on observe de semblables groupements, aux conditions enregistrées chez le notaire, qui soulignent la distinction des fonctions et leur étroite complémentarité. Ainsi en est-il des frères Nicolas et Simon Torre, de Tomino, ou de Blaise Raffucci, propriétaire à Rogliano, et de son frère André, capitaine de la tartane *Sainte Thérèse*.

Rassemblant plusieurs partenaires, des « sociétés », « compagnies » ou « colonnes » réunissent des personnes de « toute confiance » pour mettre sur pied des opérations plus complexes. Le groupe constitué qui a financé l'achat et l'armement d'un bâtiment ainsi que d'une cargaison de vin confie celle-ci au capitaine, qui peut être membre de la société, ou au subrécargue qui représente à bord les associés pour la vendre « au mieux ». Ainsi, en novembre 1770, le capitaine Jean-Baptiste Ratou, de Saint-Tropez, se rend à Gênes pour y vendre du vin acheté, pour deux mille trois cent cinquante livres, par les copropriétaires (dont il est) de son bisque *Saint François*³⁴. L'intégration économique se précise lorsque le vin appartient à un ou plusieurs associés de la compagnie.

Contraintes des marchés

Des marchés apparaissent ouverts et réagissent, selon l'offre et la demande, en fonction de l'état des récoltes. En novembre 1735, le patron Jean-Baptiste Olivier commandant le bateau *Saint Jean-Baptiste* se rend à Sète pour charger du vin qu'il destine à Monaco. Rendu en ce lieu et ne parvenant pas à écouler sa cargaison, il songe à aller à Antibes mais se trouve « déporté vers Gênes » par des vents violents. « À peine arrivé à Gênes il serait venu à son bord quantité de marchands lui offrant un prix si considérable de son vin qu'il a cru ne pouvoir mieux faire que de le vendre attendu qu'il y avait déjà près d'un mois qu'il courait de port en port sans pouvoir trouver de quoi faire son argent de ce chargement qui lui appartenait en propre³⁵. » Le patron Joseph Amic, moins heureux semble-t-il, doit, à la suite d'une avarie, se défaire à Gênes de son vin « tant pour payer le radoub [...] que parce qu'il avait appris que les autres bâtiments qui étaient à Monaco n'y pouvaient pas vendre leur vin et qu'ils y perdaient considérablement³⁶ ».

Au XVIII^e siècle, si les communautés littorales protégeaient leurs vignobles contre les déprédations, certaines d'entre elles se réservaient également la vente du vin local en interdisant l'entrée de vin « forain » dans leur territoire. Toulon et Marseille, foyers majeurs de consommation, accordaient ainsi, par un ensemble de dispositions, leurs marchés aux seuls produits locaux³⁷. La situation de ces marchés théoriquement protégés mériterait une étude minutieuse afin de clarifier les données diversement interprétées. Retenons simplement quelques jalons essentiels à propos de Marseille. Dans cette cité portuaire existe depuis l'époque des Angevins un « privilège du vin » interdisant rigoureusement aux vins « étrangers » l'accès au terroir et à la ville. Cependant si les vins marseillais ont le monopole de la vente en ville, la commercialisation des eaux-de-vie connaît une liberté totale depuis 1636. Le privilège du vin, placé sous le regard d'un Bureau du vin depuis 1672, est âprement défendu par les autorités urbaines et les négociants-viticulteurs, qui sont, il est vrai, souvent les mêmes. Toutefois, ces derniers ont besoin de vins d'exportation car pour toutes sortes de raisons, allant de la médiocre qualité à la difficile conservation en passant par l'insuffisance des quantités produites, le vin du terroir marseillais ne s'exportait guère.

En 1719, des lettres patentes ouvrent le commerce des Antilles en officialisant le transit des vins provençaux « vers les îles et les colonies françaises ». En fait, elles consacrent des pratiques anciennes jamais véritablement remises en question. Les vins des communautés

33. Arch. dép. Var, 3 E 24-149, notaire Monoyer, obligation, le 12 novembre 1750.

34. *Ibid.*, 3 E 24-161, notaire Cartier, transaction, le 23 avril 1771.

25. *Ibid.*, 11 B Saint-Tropez, Déclaration du patron Jean-Baptiste Olivier, 5 janvier 1736.

36. *Ibid.*, Déclaration du patron Joseph Amic, 3 janvier 1736.

37. Sur cette question voir : J. Billioud, *op. cit.* ; Ch. Carrière, *op. cit.* ; G. Rambert, *op. cit.* et M. Zarb, *Les privilèges de la ville de Marseille du X^e siècle à la Révolution*.

voisines ont en effet toujours été disponibles pour l'exportation et l'essor du commerce des îles d'Amérique a provoqué un développement parallèle de leurs entrées dans le port de Marseille.

À la suite de diverses requêtes, la liberté d'exportation est accordée, en août 1740, aux vins provençaux en direction des pays étrangers et du Ponant, mais ne concerne que les vins entrant à Marseille par voie de terre. À la suite d'après discussions, Toulon et la viguerie de Hyères obtiennent, en décembre 1756, le droit de faire transiter par Marseille le vin destiné à l'étranger et au Ponant. La mesure est étendue à l'ensemble de la province à partir de janvier 1767. Finalement, en supprimant le « privilège du vin » en avril 1776, Turgot libère sa circulation et permet aux consommateurs de la place marseillaise d'apprécier en toute liberté un vin que la contrebande leur avait néanmoins déjà permis de goûter.

Ces mesures qui ont été devancées par les pratiques ont toutefois entraîné par la transparence de la nouvelle législation une hausse des entrées de caboteurs chargés de vin provençal comme languedocien dans le port de Marseille et une amélioration des qualités (*tab. 1*).

Provenances	Navires entrés	Navires chargés de vin	% de navires chargés de vin
Sète	106	37	34,9 %
Agde	91	30	34,0 %
Cassis	36	27	75,0 %
La Ciotat	76	55	72,3 %
Bandol	103	97	94,1 %
Sanary	37	28	76,6 %
Toulon	144	44	30,5 %

Tableau 1- Entrées dans le port de Marseille en 1788 (Arch. dép. Bouches-du-Rhône, 200 E- 544).

Ces éléments qui ne peuvent pas être, comme il serait souhaitable, accompagnés des quantités respectives montrent néanmoins la place prise par le « vin de côte » dans les échanges maritimes entretenus par la grande cité avec les ports voisins.

Les zones littorales, si propices aux échanges, apparaissent cependant particulièrement vulnérables en période de conflit. Les corsaires et autres navires de guerre entravent alors la circulation et coupent aux caboteurs le « chemin de la mer. » Ainsi, comme le faisait remarquer avec raison le préfet Joseph Fauchet : « ... dans les guerres maritimes les communes à vignobles retombent dans la pauvreté, tandis que celles qui recueillent l'huile prospèrent davantage lorsque la mer cesse d'être libre³⁸. » À l'époque où écrit le préfet du Var, les conséquences du blocus anglais établi à partir d'avril 1793 se font, il est vrai, toujours ressentir y compris à l'échelle du modeste cabotage³⁹.

Au-delà des contrecoups de la conjoncture, les sociétés et les espaces littoraux ne se trouvent-ils pas marqués par la circulation du « vin de côte » et par les stratégies marchandes ?

Répercussions spatiales et sociales

Un rythme saisonnier du « cabotage viticole » ?

Comme on a pu l'observer à Bordeaux, la saison viticole détermine en partie le calendrier du petit cabotage. L'essentiel des vins commercialisés étant des vins de l'année, l'automne et le début de l'hiver enregistrent un plus grand mouvement alors que le printemps et la fin de l'été constituent les moments de moindre activité (*fig. 5*).

38. J. Fauchet, *op. cit.*, p. 220-222.

39. Ch. Carrière, Les entrées de navires dans le port de Marseille pendant la Révolution.

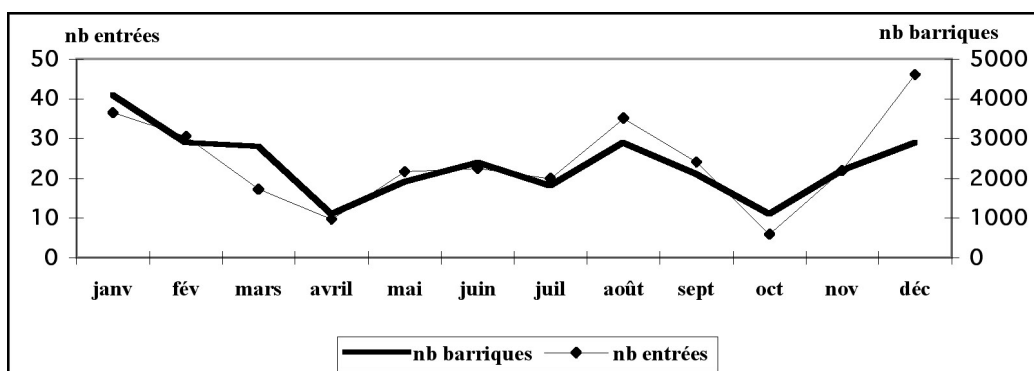


Figure 5 - Rythme mensuel des entrées de vin dans le port de Marseille en 1787-1789
(Arch. dép. Bouches-du-Rhône, 200 E 543-545 et 606-607).

Toutefois, les effets de la conjoncture interviennent également pour précipiter ou freiner une telle circulation. La réponse aux besoins de la composition de cargaisons de navires, l'avitaillement de bâtiments de guerre à Toulon, la pénurie de vin à la suite de gelées tardives, de sècheresses, d'« étés pourris » ou, au contraire, des récoltes pléthoriques entraînant la conversion des vins en eaux-de-vie – cet heureux « débouché de crise » (E. Labrousse) – ne sont pas sans influence sur les flux de proximité. Il s'agit surtout de couvrir la demande des consommateurs urbains et celle du marché américain dans la mesure où les Antilles sont devenues le débouché majeur du vignoble provençal. Ainsi, en 1748, à la demande d'achat de vin formulée par la puissante maison Roux de Marseille, Imbert, un de ses correspondants établi au Beausset, près de Toulon, répond aussitôt « qu'il y a beaucoup d'acheteurs pour les îles » ; la commande marseillaise ayant été néanmoins confirmée, Imbert fait charger au plus vite les barriques sur une tartane étant donné « la quantité d'Américains qui charrient actuellement à Bandol⁴⁰ ».

Les Génois n'hésitent pas à venir eux-mêmes enlever les vins de Languedoc « quand ils en manquent chez eux et que l'excessive modicité du prix les porte à leur donner la préférence sur ceux des pays voisins⁴¹ ».

Les techniques de vente infléchissent parfois le calendrier du petit cabotage. Ainsi en est-il de la commercialisation des eaux-de-vie. Septembre et octobre constituent les moments de fortes transactions car il faut libérer les caves pour la nouvelle récolte alors que la chaleur menace de faire « tourner » les vins anciens. À Toulon, grand centre de fabrication d'eau-de-vie, l'activité culmine avec la foire de novembre au cours de laquelle les marchands peuvent exporter « en franchise » (fig. 6). Un tiers à la moitié du contingent annuel est ainsi traité « pour livrer en foire » du 3 au 21 novembre⁴².

40. ACCIM, L. IX, 309, Le Beausset. Lettres d'Imbert les 13 et 20 novembre 1748.

41. Grangent cité par A. Degage, *Dépendance de la mer (fin XVII^e et XVIII^e siècles)*, p. 135.

42. Ch. Carrière, *Le commerce des eaux-de-vie à Toulon au XVIII^e siècle*, p. 46-47.

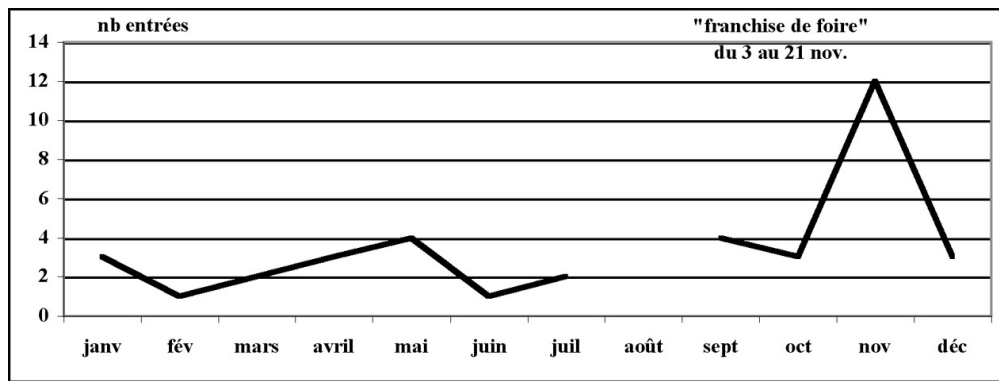


Figure 6 - Rythme mensuel des entrées d'eau-de-vie dans le port de Marseille à la fin du XVIII^e siècle (Arch. dép. Bouches-du-Rhône, 200 E).

La répercussion est claire sur les arrivages marseillais car les eaux-de-vie de Toulon y sont réputées « les meilleures et les plus demandées pour l'Amérique » (fig. 7).

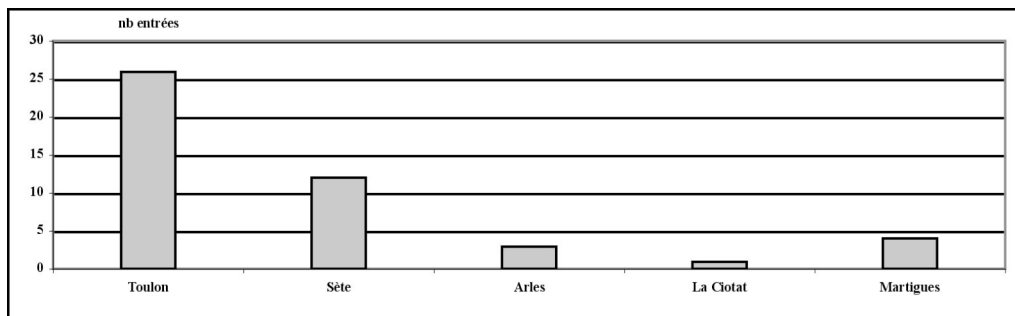


Figure 7 - Provenances des bâtiments chargés d'eau-de-vie entrés dans le port de Marseille à la fin du XVIII^e siècle, moyennes annuelles (Arch. dép. Bouches-du-Rhône, 200 E).

L'espace, plus encore que le temps, semble être marqué par cette circulation de proximité.

Extension du vignoble

Roger Dion le constatait : « Quand la viticulture est autre chose qu'un luxe et vise le profit commercial il lui faut de toute nécessité s'installer en des lieux favorables à la vente de ses produits [...] Aussi, ne doit-on pas s'étonner que [...] l'association du vignoble réputé et du port maritime soit un fait si fréquent et si ancien⁴³... »

Toutefois si l'ouvrage de Roger Dion n'aborde pas les vignobles méridionaux, nous savons avec René Baehrel qu'au XVIII^e siècle la Basse-Provence « se tourne vers la mer pour respirer plus largement. » Ce mouvement s'accompagne, comme en Languedoc ou en Corse, d'une progression du vignoble littoral.

En effet, au XVIII^e siècle, comme ce fut le cas deux siècles auparavant en certains petits ports du Languedoc (Frontignan, Sérignan ou Aigues-Mortes), la distribution du vin ravive l'activité de paroisses provençales proches des rivages. L'activité « caboteuse » reflète cette nouvelle spéculation dans la mesure où un nombre croissant de bâtiments venant de la bande côtière comprise entre Cassis et Toulon acheminent vers Marseille le vin dit « de côte » (fig. 8).

43. R. Dion, *Histoire de la vigne et du vin en France des origines au XIX^e siècle*, p. 49.

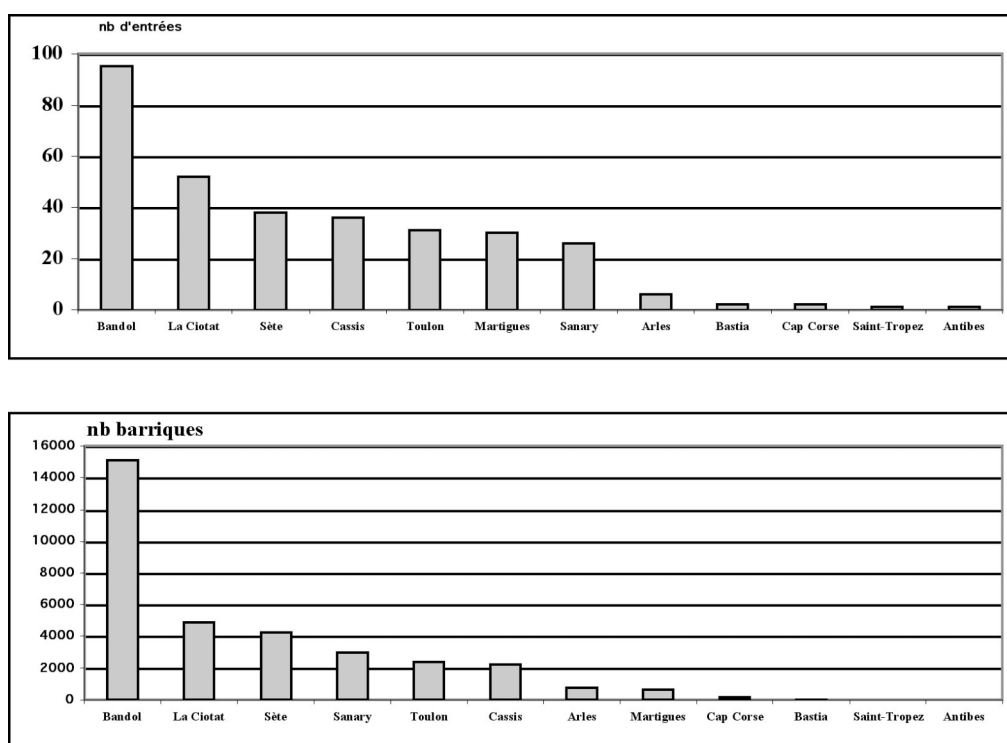


Figure 8 – Provenances du vin entré dans le port de Marseille : nombre de bâtiments et de barriques entrés en 1787-1789 (moyennes).

Les vignobles situés dans cet espace littoral connaissent alors une réelle extension. À partir du milieu du XVIII^e siècle, « pour bien des localités, et surtout pour celles qui se trouvaient dans la partie orientale de la Basse-Provence, la production principale n'était plus celle du blé, c'était celle du vin⁴⁴ ». Au reste, le développement du vignoble côtier se perçoit directement dans les paysages viticoles et plus discrètement dans les investissements.

Selon une pratique traditionnelle la vigne est souvent « complantée » avec des céréales et quelques arbres fruitiers. Elle est alors placée en lignes ou files – « filagnes » ou « outins » – séparées par des bandes de terre, les « oullières », d'environ trois mètres de large chacune qui, après labour, portent des grains ou légumes. Traitée comme une culture dérobée, elle apparaît en association avec d'autres végétaux : « *vinho, campt, olivo* », « *vinho et ort* », « *vinho et prat* », ainsi que le signalent les cadastres du XVI^e siècle⁴⁵.

Toutefois des espaces lui sont désormais entièrement consacrés ainsi que le montrent ces « vignes épaisses » mentionnées dans des actes notariés de localités proches de Toulon ou dans la presqu'île de Saint-Tropez. Dans ces communautés maritimes ce choix démontre la place nouvelle accordée à la vigne comme culture spéculative. À la fin du XVIII^e siècle elle couvre, à Saint-Tropez, plus de 80 % de l'espace cultivé d'un terroir qui est désormais le plus important terroir viticole de la viguerie de Draguignan⁴⁶. La vigne se trouve certes encore associée à des céréales et à quelques oliviers sur les versants des collines taillées en banquettes (*bancaous* ou *faïsses*) mais on la rencontre désormais également sur des terrains sans partage avec d'autres cultures.

Au reste, pour que ces vignes donnent « du fruit et du vin en abondance », les viticulteurs de la région du golfe de Grimaud « les fument et les entretiennent par le

44. R. Baehrel, *Une croissance : la Basse-Provence rurale (fin du XVI^e siècle-1789)*, p. 91.

45. Arch mun. Saint-Tropez, CC 2. Cadastre de 1500-1520.

46. G. Buti, *Activités maritimes et gens de mer à Saint-Tropez du milieu du XVII^e s. au début du XIX^e s. Contribution à l'étude des économies maritimes*.

moyen d'algue que la mer jette et vomit sur le rivage⁴⁷ ». Pour acheminer ce « fumier de la mer », pour « fossoyer, cultiver puis vendanger les vignes », la circulation n'apparaît guère aisée dans ce « labyrinthe de vignes ». Il ne s'agit plus de « *coltura promiscua* » mais bien de « vignes épaisses » qui restent, il est vrai, encore exceptionnelles dans les cadastres provençaux comme ceux de la presqu'île de Saint-Tropez et du bassin du Beausset près de Toulon⁴⁸.

Les investissements dans les « terres à vignes » par les gens de mer témoignent de leur attention portée à cette culture. D'une manière générale, le préfet Joseph Fauchet se fait l'écho de cet intérêt croissant porté au vignoble dans les sociétés littorales. Si, remarque-t-il, « la vigne ne doit être considérée comme culture principale que dans les lieux où la température est contraire à l'olivier, ce principe a cependant une exception dans quelques communes maritimes où le haut prix des vins depuis quarante ans a fait préférer les vignobles⁴⁹ ».

La situation paraît semblable en Languedoc où « il y eut cette même année [vers 1770] et les trois ou quatre années suivantes des propriétaires de vigne dans le terroir de Marseillan, diocèse d'Agde, qui trouvèrent dans les fruits de la récolte d'une année la valeur du fonds de la terre qui les avait produits ; et l'on vit des fortunes rapides dans les pays de vignobles de la province et parmi les négociants de Sette [...] Aussi, presque tous les domaines voisins de la mer furent-ils bientôt plantés en vignes, et les jeunes commerçants du port de Sette envoyés dans les provinces du Nord de la France et dans les pays étrangers pour y mettre en réputation les vins et eaux-de-vie du Languedoc⁵⁰ ».

Les cadastres, à l'image de ceux de Ramatuelle, Gassin, Cogolin ou Saint-Tropez, montrent la place prise par les gens de mer dans ces propriétés. À la fin du XVIII^e siècle, les gens de mer de cette dernière localité contrôlent près de 40 % de la valeur globale des terres dominées par la culture de la vigne. Par ailleurs, ces familles mordent à pleines dents sur les terroirs voisins de Ramatuelle et de Gassin⁵¹. Au sein de cette catégorie socioprofessionnelle, les seuls capitaines et patrons de Saint-Tropez (soit moins de 7 % de la population totale) contrôlent plus du quart de l'ensemble foncier et constituent alors le principal groupe de propriétaires terriens. Les données rassemblées dans le cadastre de 1745 montrent, pour le milieu du siècle, une situation relativement proche⁵².

Aménagements portuaires

Le développement de la commercialisation du vin par voie maritime marque également l'espace portuaire. Dans les petits ports, les représentations montrent à l'envi des quais encombrés de futailles, comme le montreront également au siècle suivant, nombre de tableaux, clichés et cartes postales.

Dans les cités portuaires plus importantes, des entrepôts et magasins reçoivent les barriques et autres fûts en partance ou débarqués. Des ateliers de fabrication de tonneaux s'installent à proximité des quais et reçoivent, par mer, douelles et cercles pour leur confection. À Marseille, le quai de Rive-Neuve et la rue Sainte regroupent, à la fin du XVIII^e siècle, de nombreux tonneliers comme Antoine André, Julien Boyer, Honoré Chaix, Michel Gasquet, les frères Granet, Jean-Baptiste Héraud, Jean-Pierre Legier, les frères Mathieu, Jean-Baptiste Esclapon, Taurel et Blanchard, Pierre Monget, Thomas Dandrade, Honoré Broutin et Elme Jouve, soit près de la moitié des tonneliers de la place⁵³.

47. Arch. privées. Fonds Courtin-Germondy. Extrait d'acte des chemins vicinaux du 11 janvier 1634, recopié par Jacques Octoul, notaire, le 17 avril 1700 à Saint-Tropez. L'utilisation d'algue comme engrais placée au pied des ceps de vigne, peu fréquente en Provence, se retrouve parfois en Ponant, comme à l'île de Ré (usage de « sart » ou « goimon »). Voir M. Lachiver, *Vins, vignes et vigneronns. Histoire du vignoble français*, p. 267.

48. R. Baehrel, *op. cit.*, p. 287.

49. J. Fauchet, *op. cit.*, p. 216.

50. Cité par L. Dermigny, *Naissance... op. cit.*, p. 33, note 2.

51. Dans le cadastre de Ramatuelle de 1755, un simple comptage montre la présence, parmi trois cent quarante-deux encadastrés, de quatre-vingt-onze Tropéziens dont quatre-vingt-deux appartenant au monde de la mer.

52. Arch. mun. Saint-Tropez. CC 17. Cadastre de 1745.

53. J.-Jh. Mazet, *Le guide marseillais*, Marseille, 1789.

Un espace de stockage d'une tout autre nature permet, à partir de 1765, d'accueillir le flot montant des eaux-de-vie. Sur l'initiative de Georges Roux, marquis de Brue⁵⁴, alors premier échevin de Marseille, la chambre de commerce crée un entrepôt pour les eaux-de-vie du Languedoc⁵⁵.

Quelques années plus tard, Marseille connaît cependant des aménagements d'une autre ampleur qui ne se limitent pas au seul contrôle et au simple stockage du vin. Le nom d'Henry Bergasse demeure attaché à cette transformation. En voyageant dans le Midi, ce jeune Lyonnais eut l'idée, en 1772, d'appliquer aux vins de Provence les procédés de fabrication du Bordelais et créa pour ce faire un chai à Cassis en 1776. Après la libéralisation officielle du marché par Turgot, il s'installa à Marseille en 1781 dans le quartier de Rive-Neuve. Là il mit en œuvre les procédés d'élimination de la lie par soutirage, de clarification au blanc d'œuf, de nettoyage des tonneaux à la mèche soufrée et le mélange de vins faibles du terroir avec des vins à forte teneur alcoolique provenant du Roussillon, d'Espagne et des Côtes-du-Rhône. Selon un observateur averti : « On mêle icy les vins de Provence qui sont faibles avec les vins du Roussillon et on leur donne par là une qualité telle qu'il le faut pour résister à la navigation et au séjour des colonies⁵⁶. »

Cet exemple fut rapidement suivi puisqu'on compte, en 1785, cinq chais supplémentaires appartenant à de grands négociants de la place : Laflèche-Rafinesque et Cie, Rabaud et Cie, Fallot, Mouton et Ligier. L'entrée massive à Marseille de vins forains a donc également contribué, dans une certaine mesure, à l'amélioration des vins du terroir et des vins provençaux de qualités inégales. Qui plus est, ces infrastructures permirent désormais de disposer en permanence sur place de grandes quantités de produits, de servir de débouchés réguliers aux « vins de côte » et de faciliter leur diffusion sur les marchés lointains.

Pluriactivité des vigneron et des caboteurs

Le cabotage et le vignoble se trouvent étroitement associés dans les sociétés littorales méditerranéennes. Plusieurs indices permettent de débusquer ce temps partagé « entre terre et mer⁵⁷ ». Les cadastres signalent des parcelles de vignes parmi les propriétés des gens de mer alors que les actes notariés consignent des achats, ventes, arrentements, obligations, quittances, procurations... mettant en jeu la vigne et les gens de côte. Parmi ces actes, les inventaires après décès qui mentionnent parmi les biens des gens de mer des outils agricoles, du « matériel de cave » ainsi que des bastides et parmi ceux des viticulteurs la propriété de quirats ou parts de navires fournissent les traces d'un temps et de revenus partagés entre le navire et la charrue.

Dans la gestion du temps de travail, la pluriactivité qui constitue en général un complément de ressources peut être le fait de travaux concomitants ou successifs, réguliers ou provisoires.

La participation à des tâches agricoles et maritimes apparaît conjoncturelle et individuelle dans le cas de Nicolas Alessandri, marin au cabotage, qui se livre aux vendanges entre deux armements⁵⁸. Une telle combinaison constitue parfois une réponse aux difficultés passagères rencontrées par toute une communauté. Au début du XVIII^e siècle, les déboires que connaissent de petits ports languedociens comme Frontignan conduisent les gens de mer à « s'approcher des vignes pendant la saison des raisins⁵⁹ ». Inversement, à la fin du siècle, à Collioure, la crise de la vigne provoque une réduction de la fonction viticole des pêcheurs et caboteurs catalans⁶⁰.

L'association de la viticulture et du cabotage ne se présente pas systématiquement comme une position de repli. Ainsi en est-il des propriétaires terriens du Cap Corse « qui

54. Ch. Carrière et M. Goury, *Georges Roux de Corse. L'étrange destin d'un armateur marseillais (1703-1792)*.

55. G. Rambert, Toulon et l'exportation des vins provençaux par Marseille au XVIII^e siècle, p. 25.

56. ACCIM, H 119, Mémoire du 30 octobre 1785.

57. Cette thématique a retenu l'attention de chercheurs réunis lors du colloque « Entre terre et mer » organisé par le Solito de l'université de Bretagne-Sud, sous la direction de Gérard Le Bouëdec, à Lorient en octobre 2002.

58. S. Bénac, *Mentalité et milieu social des gens de mer du Cap Corse au début du XIX^e siècle (1816-1836)*, p. 197.

59. Cité par A. Cabantous, *Les citoyens du large. Les identités maritimes en France (XVII^e-XIX^e s.)*, p. 187.

60. O. de Parcevaux, *Les pêcheurs de Collioure (1740-1790)*, p. 154.

allaient eux-mêmes écouler les produits de leurs récoltes : vin, huile, bois, écorce de chêne, cédrats et ramenaient des ustensiles, des denrées alimentaires, des matériaux de construction. Les échanges effectués, l'équipage, patron en tête, reprenait les travaux des champs⁶¹ ». Dans cette configuration les marins naviguent en été au moment où les travaux à terre n'ont pas commencé et reviennent vendanger puis préparer la vigne pour la prochaine récolte quand la saison est mauvaise. Les rédacteurs du Plan Terrier ne distinguent-ils pas d'ailleurs parmi les habitants de la Corse une catégorie de travailleurs faite « de marins et cultivateurs tout ensemble⁶² » ?

Rarement affaire individuelle, la pluriactivité combinant cabotage et exploitation de la vigne s'inscrit volontiers dans le cadre de l'entreprise familiale. Si, dans le Roussillon, comme dans le Cap Corse, « les caboteurs ne quittent leurs jardins et leurs vignes qu'entre deux labours et une vendange, [ce sont] leurs femmes qui les remplacent dans les travaux des champs pendant leur absence⁶³ ».

Bien qu'inscrites dans la banalité des flux du quotidien, les relations établies entre la navigation de proximité et la viticulture n'en sont pas moins étroites et complexes. Par la vigueur des échanges et des activités induites, tout comme par le jeu de la pluriactivité, les sociétés littorales se trouvent véritablement à l'interface de deux mondes qui ne s'ignorent pas. La figure emblématique du « pêcheur-paysan » de Bretagne, de Normandie ou de Flandres invitait déjà à ne pas considérer les « choses de la mer » à l'écart du « monde de la terre ». Les liens unissant les hommes du cabotage et les vigneron conduisent à refuser également un tel cloisonnement sur les rivages de la Méditerranée nord-occidentale.

Le XVIII^e siècle ne constitue certes pas un moment exceptionnel dans ces liaisons, mais présente les derniers feux d'une complémentarité affectée profondément et durablement par les mutations économiques et techniques du XIX^e siècle. Si celles-ci n'atteignent pas le vignoble, dont l'extension se poursuit malgré le coup d'arrêt momentané dû au phylloxéra, elles en modifient les vecteurs des échanges. L'arrivée du chemin de fer et plus encore, au siècle suivant, l'usage du camion-citerne portent un coup décisif à cette organisation. La distribution abandonne le chemin de la mer pour emprunter de nouvelles routes terrestres.

L'itinéraire professionnel de Jean Toscano, dernier caboteur de Menton, a valeur d'exemple⁶⁴. Face à la concurrence du rail, de la route et d'autres vignobles, n'a-t-il pas dû renoncer à la mer, en 1938, et abandonner le métier longtemps exercé par son père le long du littoral provençal à savoir celui de transporteur et vendeur de « vin de barque » ? Cette appellation marchande ne traduit-elle pas, à elle seule, les liens étroits noués des siècles durant entre le cabotage et la vigne ?

Résumé

Le cabotage participe aux échanges de proximité entre les rives de la Méditerranée nord-occidentale. Cette activité, qui apparaît de manière très discrète dans nos sources, se présente pourtant à bien des égards comme le « père nourricier des provinces méridionales ».

Parmi les produits transportés à bord des diverses embarcations, les futailles de vin figurent en bonne place sur les nombreuses « lignes » que fréquentent bateaux et tartanes dans le cadre de simples navettes ou celui de complexes circuits entre Provence, Languedoc, Corse et Ligurie. Ces livraisons s'inscrivent dans des stratégies entrepreneuriales qui donnent corps à de multiples formules d'associations.

61. M. Martini, *Les Corses dans l'expansion française*, p. 209.

62. Arch. nat., K 1760, Liasse 7 n°6, 1771. La rédaction du Plan est terminée vers 1795.

63. M. Martini, *Le Cap Corse*, p. 48.

64. L. Capéran, dir., *Menton et le monde de la mer*.

Le « vin de côte » ou « vin de barque » provient de vignobles établis en « filagnes ou oullières » sur les franges littorales. Toutefois, l'appel des marchés proches et lointains contribue à son extension et à la spécialisation d'espaces « en vigne épaisse » ainsi que le mentionnent cadastres et actes notariés. La proximité du rivage constitue un atout majeur pour la diffusion d'une production viticole à laquelle participent activement, comme en témoignent patrimoines, inventaires ou observations, ces mêmes gens de mer languedociens, provençaux ou cap-corsins.

Bibliographie

- BAEHREL René, *Une croissance : la Basse-Provence rurale (fin du XVI^e siècle-1789)*, Paris, Sevpen, 1961.
- BÉNAC Sylvie, *Mentalité et milieu social des gens de mer du Cap Corse au début du XIX^e siècle (1816-1836)*, thèse de 3^e cycle, Paris, EPHE, 1979.
- BÉRENGER Larent-Pierre, *Les soirées provençales ou lettres de M. Bérenger, écrites à ses amis pendant ses voyages dans sa Patrie*, éd. chez Nyon l'aîné, 1786 (t. 2).
- BILLILOUD Joseph, Le vignoble marseillais du XIII^e siècle à l'adduction des eaux de la Durance (1847), *Provence historique*, 1956, p. 166-185.
- BUTI Gilbert, Le « chemin de la mer » ou le petit cabotage en Provence aux XVII^e et XVIII^e siècles, *Provence historique*, t. L, fasc. 201, 2000, p. 297-320.
- BUTI Gilbert, Le cabotage dans tous ses états dans la France d'Ancien Régime, *Rives nord-méditerranéennes*, 2003, n° 13, p. 7-22.
- BUTI Gilbert, Cabotage et caboteurs de la France méditerranéenne (XVII^e-XVIII^e siècles), *Rives nord-méditerranéennes*, 2003, n° 13, p. 75-94.
- BUTI Gilbert, *Activités maritimes et gens de mer à Saint-Tropez du milieu du XVII^e s. au début du XIX^e siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, thèse EHESS, Paris, 2000 (2 volumes).
- CABANTOUS Alain, *Les citoyens du large. Les identités maritimes en France (XVII^e-XIX^e siècles)*, Paris, Aubier, 1995.
- CAPÉLAN Louis, dir., Menton et le monde de la mer, *Annales de la Société d'art et d'histoire du Mentonnais*, 1981, p. 55-56.
- CARRIÈRE Charles, Le commerce des eaux-de-vie à Toulon au XVIII^e siècle, *Provence historique*, 1962, t. 12, fasc. 47, p. 31-53.
- CARRIÈRE Charles, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, Marseille, Institut historique de Provence, 1973 (2 volumes).
- CARRIÈRE Charles, Les entrées de navires dans le port de Marseille pendant la Révolution », *Provence historique*, 1957, t. 7, fasc. 28, p. 200-225.
- CARRIÈRE Charles et GOURY Michel, *Georges Roux de Corse. L'étrange destin d'un armateur marseillais (1703-1792)*, Marseille, éd. Jeanne Lafitte, 1990.
- DEGAGE Alain, L'Amirauté de Cette de 1691 à 1735. Le trafic portuaire, *Études sur l'Hérault*, 1984, n° 4, p. 35-43.

- DEGAGE Alain, « Un nouveau port en Languedoc (de la fin du XVI^e siècle au début du XVIII^e siècle) » et « Dépendance de la mer (fin du XVII^e et XVIII^e siècles) », dans J. Sagnes, dir., *Histoire de Sète*, Toulouse, Privat, 1987, p. 69-148.
- DERMIGNY Louis, *Naissance et croissance d'un port : Sète de 1666 à 1880*, Sète, Institut d'études économiques, maritimes et commerciales, 1955.
- DION Roger, *Histoire de la vigne et du vin en France des origines au XIX^e siècle*, Paris, Chavreuil, 1959.
- FAUCHET Joseph, *Statistique générale de la France. Département du Var*, Paris, an X.
- LE BOUËDEC Gérard, Le cabotage sur la façade atlantique au XVIII^e siècle, dans D. Woronoff, dir., *La circulation des marchandises dans la France de l'Ancien Régime*, Paris, 1998, p. 53-83.
- LACHIVER Marcel, *Vins, vignes et vignerons. Histoire du vignoble français*, Paris, Fayard, 1988.
- MARTINI Marien, *Le Cap Corse*, Alger, s.d.
- MARTINI Marien, *Les Corses dans l'expression française*, Bastia, Les Myrtes, 1953.
- MORINEAU Michel, Flottes de commerce et trafics français en Méditerranée au XVII^e siècle, revue *XVII^e siècle*, 1970, n° 86-87, p. 150.
- DE PARCEVAUX Olivier, *Les pêcheurs de Collioure (1740-1790)*, mémoire de maîtrise, Paris I, 1994.
- PICCIONI Camille, *Histoire du Cap Corse*, Paris, A. Picard, 1923.
- RAMBERT Gaston, *Histoire du commerce de Marseille*, t. VII, *L'Europe (1660-1789)*, Paris, Plon, 1966.
- RAMBERT Gaston, Toulon et l'exportation des vins provençaux par Marseille au XVIII^e siècle, *Provence historique*, 1962, t. 12, fasc. 47, p. 18-30.
- VERNET Joseph, *Le port vieux de Toulon (vieille darse) vu du côté du magasin aux vivres*, Paris, musée du Louvre, 1756.
- ZARB Mireille, *Les privilèges de la ville de Marseille du X^e siècle à la Révolution*, Paris, A. et J. Picard et Cie, 1961.