

Voyages éphémères et mutation d'un espace marchand. Plaisance et plaisanciers à Saint-Tropez (1835-1913)

Gilbert Buti

Résumé

La navigation de plaisance apparaît à Saint-Tropez dès les années 1830. Son développement précoce s'inscrit dans le « désir de rivage » étudié par Alain Corbin et constitue aussi un élément de réponse à la crise des activités portuaires que traverse alors la place. En effet, port d'armement très actif aux XVII^e et XVIII^e siècles, entretenant des relations suivies avec les échelles du Levant, Saint-Tropez doit, au début du XIX^e siècle, se replier sur les échanges de proximité, renforcer la petite pêche côtière et accueillir une étonnante flotte de plaisance. Le goût pour les voyages éphémères, réalisés ou rêvés, est partagé par des marins de métier, mais aussi par des artistes (Signac, Maupassant), des entrepreneurs (Cyprien Fabre) et une foule d'anonymes « navigateurs du dimanche » aux motivations les plus diverses. Au-delà de sa précocité, cette pratique touristique nouvelle participe lentement au « détournement de l'utilisation de l'espace » marchand. Elle constitue, dans une certaine mesure, le soubassement de la future station balnéaire, maillon de la Côte d'Azur en gestation.

Citer ce document / Cite this document :

Buti Gilbert. Voyages éphémères et mutation d'un espace marchand. Plaisance et plaisanciers à Saint-Tropez (1835-1913). In: L'attrait d'ailleurs : images, usages et espaces du voyage à l'époque contemporaine. Actes du 130^e Congrès national des sociétés historiques et scientifiques, « Voyages et voyageurs », La Rochelle, 2005. Paris : Editions du CTHS, 2010. pp. 173-189. (Actes des congrès nationaux des sociétés historiques et scientifiques, 130-10);

https://www.persee.fr/doc/acths_1764-7355_2010_act_130_10_1721

Fichier pdf généré le 09/03/2022

Voyages éphémères et mutation d'un espace marchand. Plaisance et plaisanciers à Saint-Tropez (1835-1913)

Gilbert BUTI
Université de Provence
Maison méditerranéenne des sciences de l'homme
UMR Téléme (Temps, espaces, langages, Europe méridionale, Méditerranée)

Il est banal aujourd'hui d'associer la navigation de plaisance à la Côte d'Azur et de faire de Saint-Tropez – « fille de la mer » chère à Maupassant – un maillon fort de cette activité nautique. En effet, parmi les clichés qui se trouvent étroitement attachés à la ville, après les figures emblématiques du bailli de Suffren et du gendarme Cruchot, viennent les images de luxueux yachts ancrés dans son port. Il est vrai également que l'on tend à assimiler la plaisance au yachting, à la confondre avec de prestigieuses courses – hier la « Nioulargues », aujourd'hui le « Trophée du bailli » – mais aussi à la rapprocher des rassemblements de vieux et somptueux gréements ainsi que de certaines fêtes de la mer, à commencer par le rendez-vous des « Voiles latines ».

Les vues du port, comme celles de nombreuses cités voisines – entre Hyères et Cannes – qui accordent une place de choix à de superbes navires battant toutes sortes de pavillons hissés pour des croisières de rêve et montés par des équipages venus d'ailleurs, renforcent dans une certaine mesure cette confusion.

Au vrai, cette représentation – qui a pris forme dans notre mémoire collective au fil du ^{xx}e siècle et s'est fortifiée avec le développement du tourisme estival et l'essor du nautisme – ne saurait recouvrir pleinement la réalité vécue de la plaisance. Le regard présent, qui tend à gommer le passé maritime et marchand de la cité tropézienne, conduit à jeter dans l'oubli une certaine pratique de la mer qu'atteste, dès le début du ^{xix}e siècle sinon avant, la présence de dizaine de bateaux affectés au « délassement. » Ainsi qu'on a pu le constater récemment :

« En matière d'histoire de la plaisance, la carte de nos connaissances ressemble bien souvent à celle de l'Afrique au ^{xix}e siècle, envahie par les zones blanches des *terra incognita*. Parmi toutes les inconnues de l'histoire de la plaisance, la plus obscure concerne la période fondatrice [...]. On sait très peu de chose de cette période, par définition chaotique. Elle est pourtant capitale parce que certaines de ses orientations perdurent aujourd'hui mais aussi parce que la plupart des idées reçues à son sujet se révèlent souvent fausses, tant et si bien que l'on se trompe parfois quant à la filiation réelle de la plaisance¹. »

L'organisation de la plaisance française, qui imite les pratiques d'outre-Manche, est à suivre sur les berges des rivières, à commencer par celles de la Seine et de la Marne, puis le long des littoraux, de Normandie d'abord et plus tard de Provence et de Languedoc. En France, le début de la plaisance officielle serait à placer en 1839-1841, avec la fondation de la Société des régates du Havre².

1. D. Charles, « Du labeur aux plaisirs du sport. Les origines de la plaisance en Europe », p. 10.

2. L'idée d'une société des régates, formulée en 1839, amène la constitution deux ans plus tard de la Société d'encouragement des régates du Havre.

Pourtant, cette activité a été précédée par une période – qualifiée parfois de « protoplaisance » – durant laquelle a existé une navigation de loisir non codifiée³. Si Saint-Tropez figure parmi les pionniers de cette « protoplaisance », les premiers pas de celle-ci restent difficiles à suivre car la pratique est délicate à définir et les sources tendent à en privilégier les éléments les plus prestigieux. Par ailleurs, les plaisanciers, modestes aventuriers de l'éphémère, sont malaisés à atteindre, tout comme leurs brèves sorties en mer qui participent au fameux « désir de rivages » qu'éprouvent alors les sociétés européennes⁴. Or, cette pratique, discrète mais en essor à la fin du siècle, a contribué, avec d'autres facteurs, à réorienter l'usage de l'espace portuaire tropézien qui fut longtemps voué aux échanges lointains et aux trafics de proximité. Au reste, n'a-t-elle pas favorisé l'ouverture d'une cité qui était, depuis le début du XIX^e siècle, « rarement visitée par les voyageurs⁵ » et par là n'a-t-elle pas infléchi son destin ?

Discrète présence de la plaisance à Saint-Tropez au début du XIX^e siècle

Une cité assoupie au début du XIX^e siècle

Tous les témoignages convergent au début du XIX^e siècle pour présenter Saint-Tropez, qui comptait alors environ trois mille habitants, comme une petite cité maritime engourdie. Les récits de voyage, tels ceux de Aubin-Louis Millin⁶, ou les rapports administratifs comme ceux adressés au préfet Joseph Fauchet⁷ en passant par les écrits d'érudits tels Claude-François Achard ou Garcin⁸, décrivent la pêche côtière, le petit cabotage et la modeste flottille attachée au « pittoresque port provençal ».

Le romancier Eugène Sue, ex-chirurgien de la marine, qui décrit l'escale imaginaire de la *Salamandre* à Saint-Tropez, dépeint « le tranquille et vieux port » endormi qui rêve « aux bazars de Smyrne et de Tunis », aux « riches portiques du palais d'un émir », aux « bains parfumés sous les sycomores, aux tapis de cachemire, aux coupoles élégantes et aux peintures mauresques⁹ ». Certes, si cette narration participe à la vogue de l'orientalisme, portée par Gérard de Nerval et tant d'autres écrivains, elle renvoie aussi à un réel « âge d'or » pour la cité, à une étonnante histoire encore fraîche que regrette Eugène Sue au terme de ses rêveries orientales :

« L'on peut te plaindre, pauvre port de Saint-Tropez ! car ce ne sont plus de ces fringants navires aux banderoles écarlates qui mouillent dans les eaux désertes ; non, c'est quelque fois un lourd bateau marchand, un maigre mystic ; et si, par hasard, une mince goélette, au corsage étroit et serré comme une abeille, vient s'abattre à l'abri de ton môle, tout le bourg est en émoi ! »

Une prospérité maritime brutalement brisée

Saint-Tropez a connu au XVIII^e siècle, particulièrement dans sa seconde moitié, un cycle de prospérité contrastant avec l'assoupissement des décennies suivantes¹⁰. Ce port au bassin

3. N. Guichet, « Des quais de Bercy aux Jeux de Paris. Cent ans de plaisance française, 1839-1939 ».

4. A. Corbin, *Le Territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage (1750-1840)*.

5. É. Reclus, *Les Villes d'hiver de la Méditerranée et les Alpes-Maritimes...*, p. 96.

6. A.-L. Millin, *Voyage dans les départements du Midi de la France*.

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

8. C.-F. Achard, *Description historique, géographique et topographique des villes, bourgs, villages et hameaux de la Provence ancienne et moderne, du Comté-Venaisin, de la principauté d'Orange, du comté de Nice etc.* et É. Garcin, *Dictionnaire historique et topographique de la Provence ancienne et moderne*.

9. E. Sue, *La Salamandre*, p. 304-305.

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

bien abrité, mais au terroir réduit, au sol maigre, aux ressources agricoles limitées et aux difficiles liaisons avec l'arrière-pays – on ne comptait qu'une seule route à peine carrossable – a été alors le lieu d'une intense activité maritime.

Nous pouvons en mesurer la nature et l'importance à partir des dossiers de l'amirauté, des actes notariés, des rôles d'équipage et des archives produites par le service des Classes, à commencer par les registres matricules des navires et des hommes. Le croisement de ces sources montre une cité où deux hommes sur trois de plus de douze ans étaient classés parmi les gens de mer et qui disposait d'une flotte marchande située au troisième rang des flottes de la France méditerranéenne, en nombre de bâtiments comme en tonnage, après celles de Marseille et de La Ciotat.

À l'aide de cet outillage nautique, les Tropicains se livraient à la pêche – y compris à l'aide de pêcheries fixes ou madragues – mais plus encore au petit et au grand cabotage¹¹. La cité provençale était alors un actif port d'armement dont la flotte de service était mise à la disposition d'affréteurs locaux, régionaux ou plus lointains, rencontrés notamment à l'occasion des « voyages à la cueillette » ou caravanes maritimes effectués dans le bassin oriental de la Méditerranée entre les échelles du Levant¹².

Cette prospérité, aux signes discrets ou ostentatoires dans la cité, fut brutalement brisée à la fin du XVIII^e siècle à la suite des guerres de la Révolution et de l'Empire, mais également des profondes mutations économiques et politiques qui affectèrent alors la Méditerranée. Aussi, après 1815, la flotte fortement diminuée ne servait qu'à de modestes échanges de proximité, tandis que de nombreux Tropicains gagnaient Toulon et plus encore Marseille pour répondre aux besoins des armateurs et des nouvelles compagnies de navigation. Seule la construction navale conserva un réel dynamisme et réussit même à renforcer une réputation de qualité des produits fabriqués acquise au siècle précédent. C'est dans ce contexte de mutation économique qu'apparaissent à Saint-Tropez au début du XIX^e siècle, parmi les registres de l'Inscription maritime, les premières mentions officielles des bâtiments de plaisance.

Une plaisance discrète et difficile à définir

Définir la plaisance n'est pas difficulté nouvelle. Les organisateurs de l'exposition *Loisirs sur l'eau. Histoire de la Plaisance en France (1640-1940)*, présentée au musée de la Marine, à Paris, en 1978-1979, l'ont éprouvée :

« Définir la plaisance n'était pas aussi facile qu'il pouvait sembler *a priori*. Car cela pouvait aussi bien aller depuis faire des bulles dans son bain au bord de l'eau jusqu'à naviguer de la façon la plus sophistiquée du monde, en mer comme sur les lacs ou rivières, tout seul ou en groupe, en tricot de marin comme en monocle, à la godille, en skiff de course, à voile ou à vapeur, avec ou sans compétition. Et nous n'avons retenu qu'une seule définition : la plaisance, c'est naviguer pour son plaisir, ou pour celui de quelqu'un d'autre, qu'il s'agisse de vocation individuelle ou de royal bon plaisir¹³... »

En cela, cette définition rejoint parfaitement le contenu de la circulaire du 26 juillet 1834 qui est immédiatement reproduite sur le premier registre tropézien regroupant les « bateaux de plaisance ». En effet, là s'y trouvent répertoriés les bateaux :

11. G. Buti, « Le cabotage dans tous ses états dans la France d'Ancien Régime : définitions, sources, approches ».

12. G. Buti, « Aller en caravane : le cabotage lointain en Méditerranée, XVII^e et XVIII^e siècles ».

13. L.-M. Bayle, *Loisirs sur l'eau. Histoire de la plaisance en France (1640-1940)*, p. 5.

« Au-dessous de deux tonneaux dont se servent les propriétaires riverains et autres pour pêcher à la ligne ou pour circuler dans le golfe dans un but de délassement et non comme se livrant à l'industrie de la pêche¹⁴. »

La situation n'est ni nouvelle, ni exceptionnelle et ce quelle que soit l'importance du port. On se souvient de la protestation émise en 1787 par les prud'hommes de Marseille représentant la communauté des pêcheurs de la cité contre divers particuliers qui ont à leur service des bateaux de pêche « sous prétexte d'amusement¹⁵ ». On peut ranger dans cette navigation pour le plaisir le voyage en felouque effectué en 1687, entre Saint-Tropez et Gênes, « pour l'amusement des voyageurs et des amis invités par M. de Thomassin-Mazaugues », conseiller au parlement de Provence¹⁶.

Néanmoins, si pour d'aucuns l'origine de la plaisance se confond avec la naissance de la navigation ou avec la réception donnée en 1580 par Guillaume d'Orange à Amsterdam, il faut attendre le XIX^e siècle pour voir se manifester un réel et croissant engouement pour les délassements de ce type, sur rivières puis sur mer, avec des embarcations de toute dimension et des voiles de tout modèle, avec de grands yachts ou de simples canots¹⁷. À Saint-Tropez, les premières traces de la plaisance laissées dans les registres matricules de la marine sont modestes et assez proches de l'image offerte quelques décennies plus tard par Alphonse Karr, qui pratiqua le canotage sur la Seine avant de devenir le « Christophe Colomb de Saint-Raphaël¹⁸ » et qui partageait avec Victor Hugo, Walter Scott et Jean Richepin, le plaisir de la pêche à la ligne.

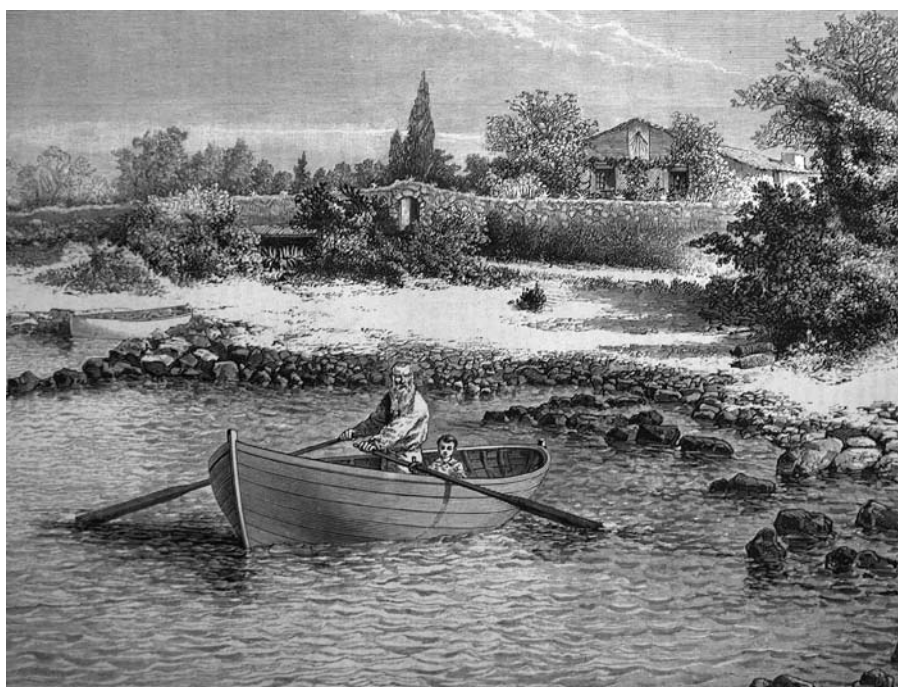


FIG. 1. – Alphonse Karr, plaisancier, sur son bateau Suzanne et Violette¹⁹.

14. Service historique de la Défense, département Marine, Toulon (désormais SHDMT), 4P 141-142 (en ouverture du registre en 1834).

15. Arch. dép. Bouches-du-Rhône, 250 E 8.

16. L.-G. Péliissier, « Le voyage en felouque de Saint-Tropez à Gênes (1687) ».

17. D. Charles, « Plaisance française. Du canotage au yachting, 1822-1860 ».

18. Selon l'expression d'Orgeas, en 1888, citée par M. Boyer, *L'Invention de la Côte d'Azur...*, p. 328.

19. Alphonse Karr sur son bateau *Suzanne et Violette* devant sa maison de Saint-Raphaël. Le bateau a été construit par Louis Anrigou en 1883. *L'Illustration*, 4 octobre 1890.

Les premiers pas de la plaisance tropézienne au cours du XIX^e siècle

Une très modeste flotte de délassément

En 1835-1838, soit peu après l'ouverture du premier registre connu (1834), on comptait à Saint-Tropez cent dix bâtiments de plaisance, soit autant d'unités que de bâtiments composant alors sa flottille de pêche et de cabotage. Ce nombre tend à prouver, et les dates de construction de ces bâtiments le confirment, que la plaisance existait localement bien avant 1834. Ainsi, le *Zéphyr*, bateau de un tonneau inscrit en 1834 et appartenant à Joseph Picon, a été construit sur place en 1806 avec, semble-t-il, le même usage²⁰.

Les types de bâtiments enregistrés et les tonnages déclarés étaient relativement semblables. Il s'agissait essentiellement de bateaux non pontés avec voile et rames, et jaugeant entre un et deux tonneaux. Les représentations de ces bâtiments restent relativement rares – comme le sont les archives des entreprises de construction navale – et le plan du *Bon Père*, exécuté par Louis Anrigou, constitue un précieux exemple. Certes, sa fabrication est plus tardive (1874) et ses dimensions supérieures à celles des premiers bateaux de plaisance mentionnés à Saint-Tropez, mais il reste proche de ceux-ci car leur construction n'a pas connu de profondes mutations.

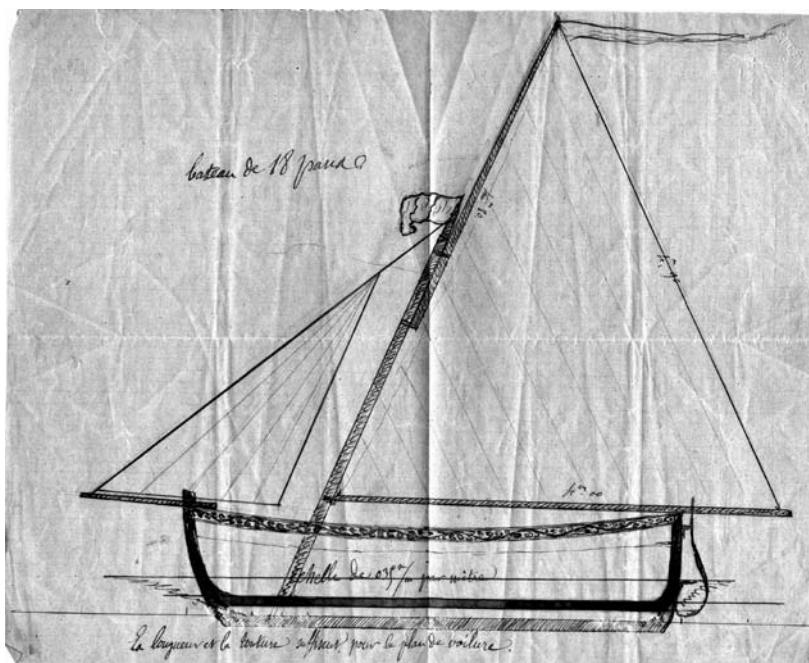
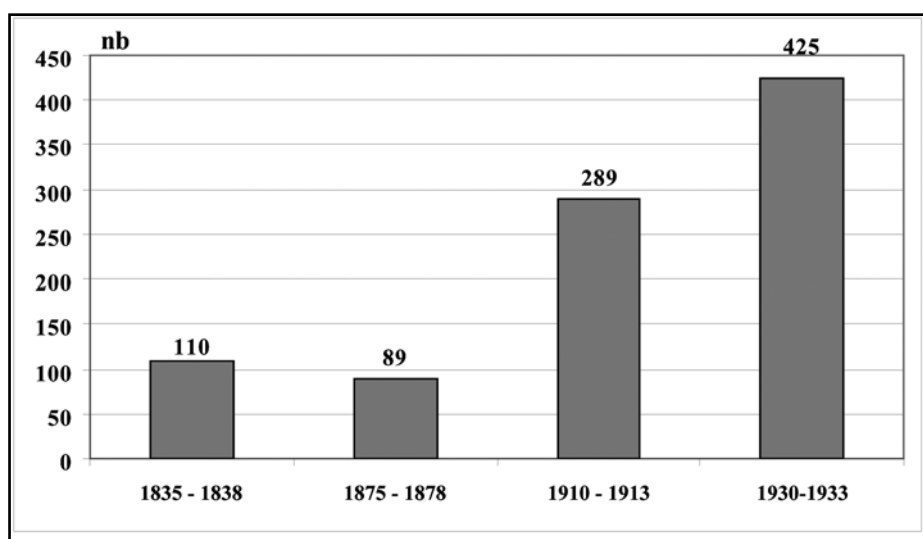


FIG. 2. – Plan du Bon Père²¹.

L'évolution de cette flotte de plaisance fait apparaître d'importantes fluctuations au cours du XIX^e siècle.

20. SHDMT, 4P 141, n° 53.

21. Saint-Tropez, arch. privées, dessin du constructeur Louis Anrigou (1874). Je remercie vivement Laurent Pavlidis de m'avoir communiqué ce document et autorisé sa reproduction.



GRAPH. 1. – Évolution de la flotte de plaisance de Saint-Tropez (1834-1894)²².

Ces fluctuations résultent essentiellement du différentiel entre les nouvelles inscriptions à la suite d'achats et les radiations prononcées contre certains bâtiments inscrits à Saint-Tropez. Deux motifs dominent ces suppressions : les démolitions et les ventes. Ainsi, cent vingt-six bâtiments sur les quatre cent quatre-vingt-dix-sept au destin connu parmi les cinq cent quarante-sept enregistrés entre 1834 et 1894, soit un sur quatre, ont disparu des registres car « démolis pour cause de vétusté. » À ces destructions il conviendrait d'ajouter celles de dix-sept bateaux « brisés par la mer », comme le *Redoutable*, construit en 1820 et « brisé par la mer à Bertaud » en 1840²³ ou l'*Ernest Fortuné*, construit en 1872 et « disparu pour cause du débordement de l'Argens » en 1877²⁴.

Les ventes ont concerné trois cent cinquante-trois bateaux, soit plus des deux tiers de ceux dont nous pouvons suivre le destin. Pour cent cinquante-deux d'entre eux, le changement de propriétaires s'est accompagné d'un changement de port d'attache : trente-six au bénéfice de Toulon, trente et un pour Marseille, vingt-quatre pour Saint-Raphaël, quinze pour Fréjus, quatorze pour Hyères ; ces départs de Saint-Tropez ont donc également participé aux variations constatées.

Vendus sur place ou hors de la cité, ces bâtiments étaient destinés à la plaisance mais pouvaient être affectés à d'autres fonctions dans la mesure où ils ne furent pas spécialement conçus pour la plaisance. Ainsi, certains (vingt-deux) furent cédés « pour servir de canot à un bâtiment de commerce » après un temps plus ou moins long passé à la plaisance : un an seulement pour le *Printemps*, vendu en 1865, mais vingt-quatre ans pour le *Saint-Antoine* vendu en 1867²⁵. D'autres, moins nombreux (douze), restaient attachés à Saint-Tropez mais passaient « à la pêche » comme le *Mouret*, construit en 1836, inscrit aussitôt parmi les bateaux de plaisance mais porté deux ans plus tard au registre des bateaux de pêche²⁶ tandis que quelques-uns, comme la *Canadelle* ou l'*Émilie*, quittèrent la plaisance « pour servir de bac sur l'Argens²⁷ ».

22. D'après SHDMT, 4P 141-142.

23. *Ibid.*, 4P 141, n° 32.

24. *Ibid.*, 4P 142, n° 42.

25. *Ibid.*, 4P 141, n°s 284 et 132.

26. *Ibid.*, 4P141, n° 81.

27. *Ibid.*, 4P 141, n°s 259 et 328.

Cependant, plus souvent encore, les bâtiments de plaisance sont « passés au commerce » et ont été « portés aux registres des francisés. » Ainsi en fut-il pour cent soixante-quatre bateaux sur les trois cent cinquante-trois vendus dont près des trois quarts restèrent à Saint-Tropez en changeant parfois de nom, comme ce fut le cas du *Saint-Louis*, construit en 1844, devenu *Saint-Maur* après sa vente et son affectation au commerce en 1850. D'aucuns revinrent ensuite parmi les bâtiments de plaisance comme la *Thémis*, bateau construit en 1883 et affecté au commerce, qui passa à la plaisance en 1889, pour revenir au commerce en 1892²⁸.

L'absence de statut officiel de la plaisance n'est certainement pas étrangère aux fluctuations relevées au milieu du siècle, à ces incertitudes qui semblent plus fortes pour les littoraux que pour les sites de rivières. La toute-puissante administration de l'Inscription maritime, qui assurait une étroite surveillance des rivages, interdisait la navigation à toute personne extérieure aux activités maritimes. Par ailleurs, le poids des taxes et la complexité de la réglementation à suivre par tout armateur du moindre bâtiment ne paraissaient guère compatibles avec la souplesse de la « navigation pour le plaisir ». Ce nouveau type de circulation fut précisé à la suite d'un long conflit juridique engagé par un plaisancier contre l'administration au milieu du XIX^e siècle ; finalement, après trois ans de procès, fut instauré en 1850 un premier permis de navigation de plaisance²⁹. En 1862, à la suite de la pression exercée par quelques propriétaires de bateaux, l'administration renonça à leur imposer la présence d'un capitaine à bord, quelle que soit la taille de l'embarcation et la durée de la sortie en mer. Selon cette circulaire ministérielle de la marine en date du 23 mai 1862 :

« La navigation de plaisance doit être dégagée de toute entrave [...] afin que, se développant en liberté, elle répande le goût des choses de la mer. »

Ainsi, de nouveaux cadres administratifs fixèrent progressivement l'usage du bateau comme délasserment pour un public qui n'était pas tout à fait éloigné du monde de la mer.

Les voyageurs de l'éphémère

La rareté de l'indicateur professionnel porté dans les registres matricules ne permet pas de réaliser une solide étude quantitative des premiers plaisanciers de Saint-Tropez. Néanmoins, la consultation d'autres sources (état civil, listes électorales, recensements) apporte quelques données supplémentaires permettant d'en identifier quatre groupes liés professionnellement aux affaires maritimes. Les plus nombreux étaient les représentants de la construction navale, qu'ils soient constructeurs, menuisiers, calfats, poulieurs et plus encore ouvriers charpentiers ou charpentiers, comme Antoine Tropez-Féleuc, Antoine Mouraille, Jean-Baptiste Raibaud, Pierre Bonnieux, Pierre Tropez Sevoule ou Jacques Mozzone. Les marins, matelots, patrons, capitaines, maîtres au cabotage ou demi-soldiers ainsi que les pêcheurs (patrons-pêcheurs et pêcheurs comme Paul Gardanne ou Joseph-Antoine Mouraille) formaient le deuxième groupe de quelque importance. Les douaniers – préposés à la douane comme Jacques Ardisson, brigadier des douanes comme Étienne Benet, lieutenant des douanes comme Théodore Savelli, retraités de la douane comme Jean-Baptiste André, capitaine de douane comme Adrien Bonnet – et les surveillants du rivage – garde maritime (Clément Lavagne), garde de phare (Joseph Benet) – détenaient également des bâtiments de plaisance, tout comme les représentants de la boutique et de l'échoppe : armateur (Calixte Marquézy), boucher (Étienne David), bouchonnier (Joseph Trotobas), tonnelier (Joseph Alleman), négociant (Revestigat), serrurier (Pierre Issaurat).

28. D'après SHDMT, 4 P 142, n° 177.

29. N. Guichet, « L'affaire Pagelet ou la naissance administrative de la plaisance ».

Parmi ces hommes, qui vivaient de la mer et sur la mer, certains prolongeaient ainsi leur goût pour la mer en dehors de leurs périodes de travail. Leurs sorties restaient néanmoins limitées dans le temps et l'espace, dans la mesure où elles s'effectuaient dans le golfe de Saint-Tropez et le long des rivages voisins en y associant souvent la pêche à la ligne.

Les passionnés de cette navigation de rêve et d'évasion purent croiser les voiles de quelques artistes adeptes de ce nouveau loisir. S'il ne paraît pas possible de certifier la venue à Saint-Tropez de Guy de Maupassant avec son *Bel Ami* en 1882, il en va autrement pour d'autres figures du monde des arts qui, comme Signac, choisirent de s'y établir pour se livrer à leur délassément préféré. Fêru de voile, Paul Signac arriva en 1892 à bord de l'*Olympia*, et acheta l'année suivante une maison (nommée « La Hune ») puis un nouveau bateau : le *Faux Col* (construit à Paris en 1893), remplacé en 1910 par le *Fricka* (construit à Bordeaux en 1907) et, quelques mois plus tard, par l'*Ubu*.

Les régates n'étaient pas ignorées par ces plaisanciers du dimanche et Paul Signac ne fut pas insensible aux spectacles des premières, courues dans la Manche puis en Méditerranée, comme le montrent certaines de ses aquarelles³⁰. Toutefois, ces manifestations demeuraient encore exceptionnelles à Saint-Tropez et résultaient d'initiatives extérieures avec des participants venus d'ailleurs : de Cannes, d'Antibes, de Sète ou de Marseille, qui connut, dès 1846, ses premières régates entre pêcheurs et amateurs, soit une décennie après celles de la Société des régates du Havre³¹.

Les plaisanciers tropéziens restèrent spectateurs de ces courses-croisières, comme de celle qui fut organisée entre Marseille et Cannes en 1866. Par ailleurs, cette même année 1866, lors de l'inauguration de la statue du bailli de Suffren, outre le lancement du *Résolu*, bâtiment de mille tonneaux, il y eut une régata organisée dans le golfe de Saint-Tropez, mais qui eut peu de succès, faute de vent, au dire d'Alexandre Dumas qui relata l'événement pour *L'Illustration*³². Ce ne fut pas la première manifestation de ce type dans la mesure où trois ans auparavant la Ville de Gênes offrit à Saint-Tropez une bannière au terme d'une régata organisée en clôture de la bravade (18 mai 1863)³³.

Cependant, au-delà de ce délassément et des premières compétitions, nous devinons chez certains plaisanciers, et tout particulièrement chez les divers constructeurs, un loisir teinté de préoccupations marchandes. Certains, comme Eugène et Louis Anrigou, qui possédaient parfois simultanément plusieurs bateaux, s'en dessaisissaient rapidement de quelques-uns pour en acquérir ou en construire aussitôt d'autres. Certes, quelques plaisanciers pouvaient disposer de plusieurs embarcations pour répondre à des usages différents ou à des sorties avec de nombreux amis. Toutefois, il semble qu'il y ait aussi dans certains cas une activité en marge de la vie professionnelle destinée à alimenter un marché plus ou moins proche (Saint-Raphaël, Hyères, les Arcs) et à constituer, pour tels calfats ou ouvriers charpentiers, un complément de ressources bienvenu.

30. Signalons simplement, dans un carnet de croquis de l'artiste, ces *Bateaux de pêche en régata*, musée de la Marine, R15 d-42228.

31. La régata, qui se déroule au Havre en août 1839 sur l'initiative des administrateurs d'un établissement balnéaire (bains Frascati), fait cependant suite à une première régata à la voile qui eut lieu à Calais en 1836 et à une course à l'aviron organisée à Dieppe l'année suivante.

32. Musée Arbaud, Aix-en-Provence, dossier Suffren, Alexandre Dumas (père), pièce autographe signée, quatre pages *in quarto*, compte-rendu de l'inauguration de la statue du bailli de Suffren.

33. Lors de la séance du 1^{er} octobre 1863, le conseil municipal remercie les autorités génoises pour le don de deux bannières : une pour la régata, l'autre pour la ville. Par ailleurs, une Société des régates aurait été fondée à Saint-Tropez en 1862, voir J.-C. Gaugain, « Les débuts de la sociabilité sportive dans le Var et la loi du 1^{er} juillet 1901 », p. 316.

Les chantiers tropéziens

La construction navale était une tradition tropézienne dont nous retrouvons des traces sur les tout premiers plans de la cité, sans qu'il y ait toutefois d'espaces vraiment spécialisés pour cela. On constate simplement, au cours du XVIII^e siècle, une progressive distinction entre l'espace occupé par les pêcheurs, au quartier de la Pointe ou Ponche, et celui des marchands-mariniers près de la chapelle de l'Annonciade.

La production, qui augmenta sensiblement au cours du XVIII^e siècle, se renforça dans la première moitié du XIX^e siècle. Alors que les échanges marchands déclinaient à Saint-Tropez, il s'agissait de répondre aux commandes de puissants voisins. Dès lors, on délimita un véritable chantier – terme qui apparaît pour la première fois dans l'espace urbain en 1808, avec le cadastre dit napoléonien – celui-là même qui a retenu l'attention de Louis Garneray vers 1820³⁴.



FIG. 3. – Chantiers navals de Saint-Tropez au début du XIX^e siècle.

On mesure la forte activité de ces chantiers qui produisaient des bâtiments en bois de forts tonnages (de quatre cents à mille tonneaux) à travers la régularité et l'importance des livraisons : ainsi, en 1836, qui n'est en rien une année exceptionnelle, furent lancés onze trois-mâts barques et des dizaines de petites unités. Ce dynamisme obligea à gérer l'espace de manière plus rationnelle ainsi que le montrent plusieurs plans dressés par les responsables des Ponts et Chaussées : agrandissement, aménagement de cales de lancement, définition d'espaces de stockage et de construction, utilisation de la chapelle de l'Annonciade pour l'établissement de magasins de fournitures et de locaux destinés au tracé des navires³⁵. La construction des bâtiments de plaisance s'effectuait entre les autres constructions ou à leurs marges sans espace spécifique ; les charpentiers et les autres ouvriers se glissaient dans des secteurs laissés en partie disponibles sans véritable infrastructure (fig. 4).

Entre 1834 et 1894, sur les cinq cent quarante-sept bateaux enregistrés à Saint-Tropez, le lieu de construction, mentionné pour cinq cent vingt-six d'entre eux, en signale cinq cent deux issus des chantiers locaux. Les quelques autres étaient originaires des petits ports voisins comme Sainte-Maxime, Saint-Raphaël et Antibes et rarement de plus lointains (Menton, Savone, Paris). Quant à la majorité de la vingtaine de bâtiments aux origines inconnues, ils provenaient d'« épaves », c'est-à-dire de canots récupérés de navires naufragés et reconvertis pour le loisir : ainsi en était-il de la *Clémence* du brigadier des douanes Étienne Benet ou du canot l'*Anglais* d'Henri Decombes provenant du naufrage, en 1841, d'un navire britannique.

34. L. Garneray et É. de Jouy, *Vues des côtes et des ports de France en 1823*, p. 12.

35. Arch. dép. Var, 4S 16, Travaux publics et transports, trafic maritime : statistiques et tableaux 1821-1938.

Enfin, pour atteindre la totalité de la production des chantiers tropéziens, il conviendrait d'ajouter à ces bateaux destinés aux plaisanciers de la cité les commandes – honorées mais difficiles à quantifier – passées par les clients extérieurs à commencer par celles des armateurs marseillais C. Fabre ou J.-B. Vacca.



FIG. 4. – Chantier naval de Saint-Tropez, par Auguste Pégurier, 1878³⁶.

La législation qui protégeait l'ensemble de la construction navale française disparut en 1866-1868. Les armateurs furent désormais libres de s'approvisionner en navires hors de France moyennant le versement d'une minime taxe par tonneau de jauge acheté³⁷. Cette mesure libérale et le développement simultané de la construction de navires à vapeur avec coque métallique provoquèrent l'effondrement de la production tropézienne et, plus généralement, un reclassement de l'ensemble des chantiers navals. Le solide savoir-faire des travailleurs tropéziens ne put compenser l'absence d'ateliers de construction de machines à vapeur, les difficultés d'approvisionnement en matières premières et le manque de profondeur des plans d'eau pour le lancement des gros porteurs. Aussi, en 1886, les deux grils de carénage ne servaient qu'« accidentellement » à la construction de bateaux de plus de vingt tonneaux³⁸. Ils étaient utilisés pour la réparation tandis que la construction restait limitée aux « bateaux de pêche et de plaisance », avec les mêmes entrepreneurs qui ne semblèrent pas bouleversés par ces changements et qui ne cherchèrent pas de solutions de repli pour amortir le choc économique. L'abandon des chantiers aux seuls bâtiments de plaisance s'effectua alors que s'esquissait une nouvelle orientation pour la cité exprimée par cette publicité proposée à la fin du XIX^e siècle (fig. 5).

36. Coll. de l'Association du patrimoine tropézien que je remercie, à travers son président, Laurent Pavlidis, pour l'aimable autorisation accordée à sa reproduction.

37. L. Pavlidis, « La construction navale traditionnelle en Provence au XIX^e siècle ».

38. Arch. dép. Var, 4S 16, Travaux publics et transports, trafic maritime : statistiques et tableaux 1821-1938.

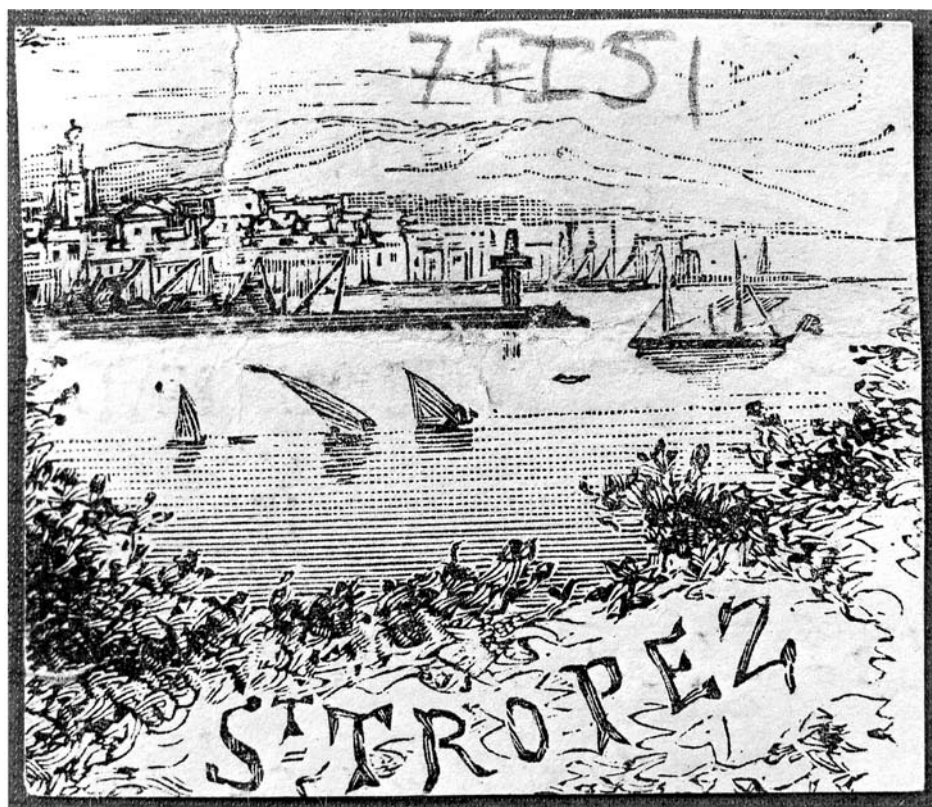


FIG. 5. – Golfe de Saint-Tropez : une image nouvelle³⁹.

Ce dessin anonyme traduisait dans une large mesure l'émergence, sinon d'une vocation nouvelle, tout au moins d'une autre orientation économique, d'un autre usage de la mer avec un certain effacement de l'espace marchand.

Émergence d'une station touristique au début du xx^e siècle

Des temps nouveaux

La fin du xix^e siècle et le début du siècle suivant constituèrent un temps de mutation économique pour la cité. Si les activités agricoles et semi-industrielles résistèrent aux changements avec la présence de viticulteurs et de bouchonniers (sept fabricants), les activités maritimes traditionnelles, déjà atteintes par la chute de la construction navale, déclinèrent nettement à commencer par la pêche avec cinquante bateaux en 1895 contre cent vingt en 1845 et seulement trois cent cinquante tonnes de poisson pêché en 1900 contre cent cinquante mille tonnes en 1845. Au reste, l'arrivée du chemin de fer au Luc en 1865, puis à Saint-Tropez avec le « train des Pignes » en 1892, affecta fortement le trafic de proximité par cabotage réduit au transport du vin et du sable. Parallèlement, de nouveaux établissements liés aux affaires maritimes s'inscrivaient dans l'espace tropézien : ce furent les

39. Dessin de presse anonyme et sans date, mais d'après la forme du clocher nous pouvons affirmer, avec Laurent Pavlidis qui m'a communiqué ce document et que je remercie chaleureusement, que ce dessin est postérieur à 1872, arch. dép. Var, 7FI 51.

installations d'une fabrique de câbles sous-marins en 1892 et d'une usine à torpilles (Whitehead) vingt ans après.

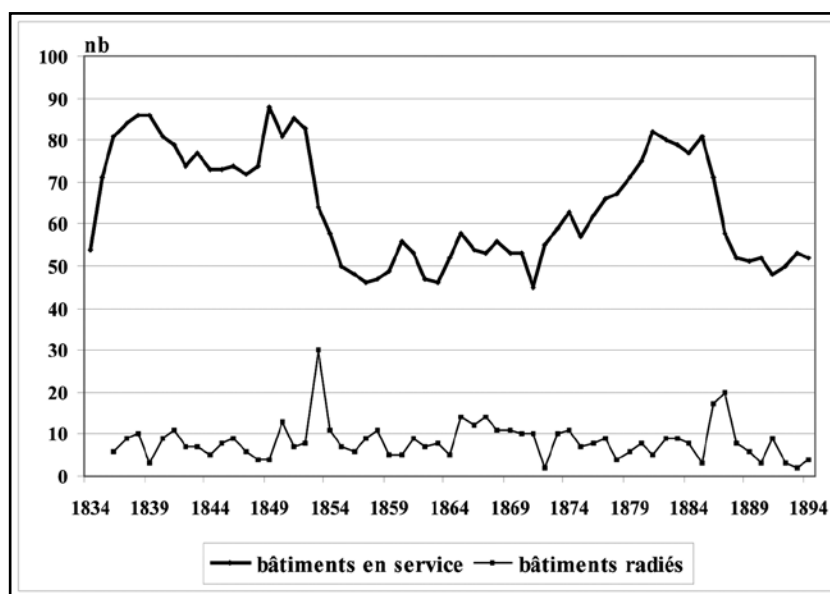
Saint-Tropez, au cœur d'un espace en mutation

Ces changements se produisirent au moment où Nice, Cannes et Hyères s'affirmaient comme stations touristiques et climatiques et où de très proches localités littorales comme Saint-Raphaël, Sainte-Maxime et Cavalaire s'éveillaient très lentement au tourisme d'hiver⁴⁰.

Saint-Tropez ne fut pas insensible à ces frémissements qui résultaient d'une certaine diffusion de la fonction d'accueil à partir des principaux foyers touristiques. Les trois hôtels en service en 1901, à commencer par le Continental ouvert par Sube, hôtelier de Hyères, devant la statue tutélaire du bailli, devaient permettre aux hivernants hyérois de faire dans de bonnes conditions une excursion maritime dans la presqu'île de Saint-Tropez. Les nouvelles préoccupations foncières confirmaient la découverte de Saint-Tropez : ainsi, la Société foncière du golfe de Saint-Tropez, créée en 1883 et qui avait fait faillite en 1910 à la suite d'une mauvaise gestion, laissa la place, en 1910, à la Société immobilière de la station balnéaire de Beauvallon contrôlée par les Conti, éditeurs des guides du même nom, et Bernheim frères, banquiers parisiens⁴¹. D'illustres visiteurs comme Matisse (1904), Manguin, Camoin (1906), Dunoyer de Segonzac (1908) et Bonnard (1909) prirent le chemin de Saint-Tropez comme le fit quelques années auparavant Signac, mais s'ils n'ignorèrent pas la mer, ils ne furent pas comme lui passionnés par la navigation de plaisance malgré l'essor que connut alors celle-ci.

Esquisse d'une nouvelle plaisance et ouverture tropézienne

Les registres de la plaisance traduisent les mutations en cours et d'abord la forte progression des bâtiments inscrits dans le port.



GRAPH. 2. – Évolution de la flotte de plaisance du quartier maritime de Saint-Tropez⁴².

40. M. Boyer, *L'Invention de la Côte d'Azur...*, op. cit., p. 323-335.

41. J. Dorme, « Saint-Tropez, fille de la mer ».

42. SHDMT, 4P 141-142, 4P 469, registres des bâtiments de plaisance et arch. dép. Var, 4S 16, Travaux publics et transports, trafic maritime : statistiques et tableaux 1821-1938.

Le fléchissement enregistré dans la seconde moitié du XIX^e siècle a laissé la place à une très sensible augmentation au cours des premières décennies du XX^e siècle. Certes, le gonflement des inscriptions résulte de la forte poussée du nombre de bâtiments attachés aux autres ports du quartier maritime de Saint-Tropez, à commencer par ceux de Saint-Raphaël et Sainte-Maxime, néanmoins la part tropézienne représente toujours la majorité de l'ensemble.

Les tonnages demeurent très modestes et rares sont les bâtiments de plus de huit tonneaux. Toutefois, les types évoluent lentement, car si les bateaux restent majoritaires – deux cent trente-neuf bateaux sur deux cent quatre-vingt-neuf inscriptions en 1910-1913 – quelques « bateaux à moteur » font leur apparition (quinze « bateaux à moteur » – Peugeot, Asher, Cruiser, Dion Bouton... – ou « canots automobiles » ou « canots à pétrole ») ainsi que des yachts à voile et mixte, c'est-à-dire à voile et à moteur⁴³.

L'origine de la construction des bâtiments témoigne d'une certaine ouverture du marché. Si, en valeur absolue, la production tropézienne continue de progresser (cent treize bateaux en 1910-1913 contre quatre-vingt-trois en 1875-1878), elle représente désormais seulement 40 % de la totalité tandis que l'on observe une forte présence de bâtiments venus des chantiers voisins – Marseille, Cannes, Antibes, Saint-Raphaël et Fréjus – et l'apparition de bâtiments d'origines plus lointaines : Bordeaux, région parisienne (avec Boulogne-sur-Seine, Maison-Laffitte, Courbevoie), Italie, Angleterre (Southampton, Southwick), Grèce.

Enfin, globalement, alors que deux bâtiments sur trois furent radiés après avoir été « démolis pour vétusté » à la suite d'un long temps de navigation, très peu changèrent d'affectation pour passer notamment au commerce : la plaisance semblait désormais définie, l'usage fixé, les bateaux spécialisés et les plaisanciers munis, depuis la seconde moitié du XIX^e siècle, d'un « permis pour la plaisance ou / et la pêche⁴⁴ ».

À la veille de la Première Guerre mondiale, si les non-Tropéziens étaient devenus largement majoritaires parmi les plaisanciers (70 %), ceux-ci restaient largement des riverains du golfe de Saint-Tropez. Désormais, les propriétaires de Saint-Raphaël, Sainte-Maxime, Gassin, Grimaud, Cogolin, La Nartelle étaient aussi nombreux que ceux du chef-lieu du quartier maritime. La plaisance a donné une autre réalité au golfe de Saint-Tropez et défini un nouvel espace.

Si la répartition socioprofessionnelle des plaisanciers demeure encore difficile à suivre faute d'indicateurs suffisants, quelques indices permettent de découvrir une clientèle nouvelle au côté des représentants plus traditionnels liés à la construction navale et au monde de la marchandise. Un certain nombre de signes permettent d'en esquisser ses contours avec la présence de membres de professions libérales, comme ces avocats ou notaires (Adolphe André, de Roquebrune) et plus encore ces « docteurs en médecine » (Emmanuel Lalande, de Sainte-Maxime, propriétaire du yacht *Simorg* et du bateau *Norah* en 1912, ou de Lubet Barbon, de Paris, propriétaire du yacht le *Sirius* en 1913), et quelques notables ou aristocrates comme le comte de Savigny ou la marquise de Rostaing-Savigny, propriétaires respectifs des bateaux *l'Hermine* et la *Mignonne*.

Si l'étude des noms de bâtiments exige une approche minutieuse pour décrypter la réalité et les ambiguïtés de cette pratique⁴⁵, l'onomastique navale traduit dans une certaine mesure les changements profonds intervenus et en cours au sein de la plaisance. Les noms religieux qui dominaient au XVIII^e siècle (*Saint Jean-Baptiste*, *Saint-Joseph*, *Jésus-Marie-Joseph* ou *Saint-Tropez*), avec des homonymies très fréquentes, restaient encore largement le fait

43. SHDMT, 4P 469. Le yacht ou *yac*, mot sans doute d'origine hollandaise, fut défini pour la première fois en 1702 par le *Dictionnaire de marine* d'Aubin. Il y était présenté comme « un bâtiment ponté et mâté en fourche, qui porte ordinairement un grand mât, un mât d'avant, un bout de beaupré, avec une corne comme le *heu* et une voile d'étai. Il tire fort peu d'eau et est excellent pour de petites bordées. On a coutume de s'en servir à des promenades ou à des petites traversées. »

44. SHDMT, 4P 469.

45. A. Cabantous, *Le Ciel dans la mer...*, p. 136-143.

au milieu du XIX^e siècle où près de la moitié des bâtiments de plaisance portaient un nom chrétien. Au début du XX^e siècle, la situation a radicalement changé car ces noms sont désormais en voie de disparition (environ 2 %) et l'homonymie y est plus rare. Les noms laissent la place à des termes où pointent la familiarité (*C'est Moi, Chacun son tour, Me V'la, Folichon, Mon Petit Canard, Mon Minou, Zézette, Ravageuse...*), l'usage du provençal ou de vocables étrangers (*Laïsso Faire, Perqué Pa, Non ti presti, Fiammetta, Bill, Fishing cat, Nutshell, Esquiros, El Tango...*), ainsi que le rêve, les loisirs, les voyages éphémères sinon immobiles (*Goéland, Plein Vent, Pirogue, Sirius, Comète, Argentin, Sans Souci, Tabou, Saute-Mouton...*). Les changements de nom accompagnent souvent une modification de la propriété du bateau : ainsi en fut-il du *Saïgonnais*, armé pour la plaisance à Saint-Tropez en 1911 à Bonnard, devenu *l'Ibis*, puis le *Paté* et enfin, le *Petit Marius* lorsqu'il passe, en 1925, entre les mains de Baptistin Astézan père du très jeune Marius Astézan, futur « cépoun » (ou gardien des traditions) de Saint-Tropez.

	1835-1838	1875-1878	1910-1913
En service (moyenne)	110	89	289
Type	Bateau 100 %	Bateau 99 %	Bateau 87 %
Origine construction	Saint-Tropez 94 % (101)	Saint-Tropez 93 % (83)	Saint-Tropez 40 % (113)
Origine propriétaire	Saint-Tropez 73 % (80)	Saint-Tropez 62 % (55)	Saint-Tropez 30 % (85)
Âge moyen	6,7 ans	6,3 ans	14 ans
Tonnage	88 % de 1 t.	83 % de 1 t.	Non significatif
Destin	46 % démolis (51)	38 % commerce (30)	62 % démolis (100)
Nom religieux	47 %	16 %	2 %

TABL. 1. – Caractéristiques de la flotte de plaisance de Saint-Tropez (1835-1913)⁴⁶.

La place prise dans le port au XX^e siècle par les bateaux de plaisance, au côté des tartanes de commerce qui ne disparurent pas totalement mais furent désormais construites ailleurs – essentiellement à Martigues –, a marqué pour Saint-Tropez l'entrée dans un monde nouveau. La plaisance a participé ainsi progressivement avec d'autres éléments à l'émergence de Saint-Tropez comme « station climatique », comme « station touristique ». La décision ne fut officialisée qu'en 1926 mais la voie n'était-elle pas déjà tracée quelques décennies auparavant ?

Le passage fut insensible et les impulsions échappèrent bien souvent à la cité que d'aucuns se plurent alors à qualifier de « corsaire » pour donner aux nouveaux visiteurs une vision épique et prestigieuse des siècles passés, contribuant à leur tour à escamoter la dimension marchande des anciennes activités de la place⁴⁷, comme le fit par la suite, dans une certaine mesure, le yachting.

46. D'après SHDMT, 4P 142, 4P 469 et arch. dép. Var, 4S 16, Travaux publics et transports, trafic maritime : statistiques et tableaux 1821-1938.

47. G. Buti, « Saint-Tropez : cité corsaire et patrie de Suffren ? ».

Néanmoins, si la plaisance connut à Saint-Tropez de profondes modifications internes, son caractère originel ne disparut pas totalement. En effet, alors que se produisaient ces changements et que le port de commerce devenait port de plaisance, la « navigation pour le délassement » est restée et demeure toujours pratique courante pour de discrets voyageurs du dimanche propriétaires de modestes embarcations ancrées à quelques encablures des yachts de luxe.

Au reste, cette incursion dans le proche passé nautique tropézien a permis d'apporter une modeste contribution à l'histoire de la plaisance, notamment dans sa période la plus opaque, à savoir celle de son apparition, et de corriger certains clichés pour approcher sa « réelle filiation. » Cette simple touche, posée sur tableau à peine esquissé, invite assurément à labourer en profondeur, pour nos rivages méditerranéens, un champ qui reste encore et paradoxalement en friche.

Résumé

La navigation de plaisance apparaît à Saint-Tropez dès les années 1830. Son développement précoce s'inscrit dans le « désir de rivage » étudié par Alain Corbin et constitue aussi un élément de réponse à la crise des activités portuaires que traverse alors la place. En effet, port d'armement très actif aux ^{xvii}^e et ^{xviii}^e siècles, entretenant des relations suivies avec les échelles du Levant, Saint-Tropez doit, au début du ^{xix}^e siècle, se replier sur les échanges de proximité, renforcer la petite pêche côtière et accueillir une étonnante flotte de plaisance. Le goût pour les voyages éphémères, réalisés ou rêvés, est partagé par des marins de métier, mais aussi par des artistes (Signac, Maupassant), des entrepreneurs (Cyprien Fabre) et une foule d'anonymes « navigateurs du dimanche » aux motivations les plus diverses. Au-delà de sa précocité, cette pratique touristique nouvelle participe lentement au « détournement de l'utilisation de l'espace » marchand. Elle constitue, dans une certaine mesure, le soubassement de la future station balnéaire, maillon de la Côte d'Azur en gestation.

Bibliographie

- ACHARD Claude-François, *Description historique, géographique et topographique des villes, bourgs, villages et hameaux de la Provence ancienne et moderne, du Comté-Venaissin, de la principauté d'Orange, du comté de Nice etc.*, Aix-en-Provence, impr. de P.-J. Calmen, 1787-1788, 7 vol.
- AUBIN Nicolas, *Dictionnaire de marine contenant les termes de la navigation et de l'architecture navale avec les règles et proportions qui doivent y être observées*, Amsterdam, P. Brunel, 1702.
- BAYLE Luc-Marie, *Loisirs sur l'eau. Histoire de la plaisance en France (1640-1940)*, Paris, musée de la Marine, 1978.
- BOYER Marc, *L'Invention de la Côte d'Azur. L'hiver dans le Midi*, La Tour d'Aigues, éd. de l'Aube (Monde en cours), 2002.

- BUTI Gilbert, « Activités maritimes et gens de mer à Saint-Tropez du milieu du XVII^e siècle au début du XIX^e siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes », thèse de doctorat, Paris, École des hautes études en sciences sociales, 2000, 2 vol.
- BUTI Gilbert, « Le cabotage dans tous ses états dans la France d'Ancien Régime : définitions, sources, approches », *Rives nord-méditerranéennes*, n° 13, 2003, p. 7-22.
- BUTI Gilbert, « Saint-Tropez : cité corsaire et patrie de Suffren ? », dans Cabantous Alain (dir.), *Mythologies urbaines. Les villes entre histoire et imaginaire*, actes du colloque, Dunkerque, 29-30 novembre 2002, Rennes, Presses universitaires de Rennes (Histoire), 2004, p. 45-66.
- BUTI Gilbert, « Aller en caravane : le cabotage lointain en Méditerranée, XVII^e et XVIII^e siècles », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 52-1, janvier-mars 2005, p. 7-38.
- CABANTOUS Alain, *Le Ciel dans la mer. Christianisme et civilisation maritime (XVI^e-XIX^e siècle)*, Paris, Fayard (Les Nouvelles Études historiques), 1990.
- CHARLES Daniel, « Du labeur aux plaisirs du sport. Les origines de la plaisance en Europe », *Monuments historiques*, n° 199, novembre-décembre 1995, p. 10-17.
- CHARLES Daniel, « Plaisance française. Du canotage au yachting, 1822-1860 », *Neptunia*, n° 185, 1999, p. 36-44.
- CORBIN Alain, *Le Territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage (1750-1840)*, Paris, Aubier (Collection historique, 42), 1988.
- DORME Jocelyne, *Saint-Tropez, fille de la mer*, 2^e éd., Toulon, Centre départemental de documentation pédagogique du Var / Centre régional de documentation pédagogique de Nice, 1990.
- FAUCHET Joseph, *Statistique générale de la France. Département du Var*, Paris, Impr. des sourds-muets, an X (1802).
- GARCIN Étienne, *Dictionnaire historique et topographique de la Provence ancienne et moderne*, Draguignan, chez l'auteur, 1835, 2 vol.
- GARNERAY Louis et JOUY Étienne de, *Vues des côtes et des ports de France en 1823*, Urrugne, Pimientos, 2004.
- GAUGAIN Jean-Claude, *Jeux, Gymnastique et Sports dans le Var : 1860-1940. Essai d'histoire sociale et culturelle*, Paris / Montréal, L'Harmattan (Espaces et Temps du sport), 2000.
- GAUGAIN Jean-Claude, « Les débuts de la sociabilité sportive dans le Var et la loi du 1^{er} juillet 1901 », *Provence historique*, t. LII, fasc. 209, juillet-août-septembre 2002, p. 315-322.
- GUICHET Nicolas, « L'affaire Pagelet ou la naissance administrative de la plaisance », *Le Chasse-Marée*, n° 77, décembre 1993, p. 28-37.
- GUICHET Nicolas, « Des quais de Bercy aux Jeux de Paris. Cent ans de plaisance française, 1839-1939 », *Monuments historiques*, n° 199, novembre-décembre 1995, p. 18-23.

MILLIN Aubin-Louis, *Voyage dans les départements du Midi de la France*, Paris, Impr. impériale, 1807-1811, 4 t. et 1 atlas (80 pl.).

PAVLIDIS Laurent, « La construction navale traditionnelle en Provence au XIX^e siècle », mémoire de master 2, Aix-en-Provence, université de Provence, 2006.

PÉLISSIER Léon-Gabriel, « Le voyage en felouque de Saint-Tropez à Gênes (1687) », *Revue des études historiques*, 1907, p. 224-261.

RECLUS Élisée, *Les Villes d'hiver de la Méditerranée et les Alpes-Maritimes. Hyères, Cannes, Nice, Monaco, Menton, Sanremo. Itinéraire descriptif et historique...*, Paris, L. Hachette (Collection des guides-Joanne), 1864.

SUE Eugène, *La Salamandre* (1832), dans Lacassin Francis (éd.), *Romans de mort et d'aventures*, Paris, R. Laffont (Bouquins), 1993.