



« IL ETAIT UNE FOIS 1720 ...LA CARAVANE MARITIME » (Document provisoire réalisé par Alain Cousin)



Marseille – partie du tableau de Vernet (1754)¹

Histoire²

La Ciotat et la mer

La Ciotat a vécu pendant des siècles de la mer et pour la mer.

Son terroir, qui n'était pas des plus riches, ni des plus faciles à travailler, a obligé les hommes à chercher leur « Avenir sur l'eau ».

Bien rares étaient ceux qui ne furent pas à une époque quelconque de leur vie, attirés par la navigation.

Les travaux des champs, mis à part un petit nombre exécutés par des spécialistes ou de laboureurs, étaient effectués par des matelots et les pêcheurs à la mauvaise saison.

¹ Œuvre « phare » exposée au Musée national de la Marine à Paris (voir annexe I)

² Registre Louis JEANSOULIN : Archives municipales de La Ciotat CD 01.04.

Repères historiques

- Du VI^e au XIV^e siècle le terroir est vidé (invasion des Barbares) et la population est réfugiée sur l'oppidum de Ceyreste.
- Au partage de 1429 le bourg comprenait 30 familles (120 à 150 habitants).
- En 1463³ sur 45 chefs de famille 30 sont propriétaires de « barquas de pescar » et de 3 « barquas de naveguar » (les 30 « caps d'hostal » signalés à l'enquête de 1373 étaient certainement tous des « pescadous »).
- En 1490⁴ il y a 39 patrons-pêcheurs (leur nombre culminera à 59 en 1571).
- Au cadastre de 1501⁵ il y a des « barquas de naveguar », des « barquas grandas » dont la valeur cadastrale a doublé, mais aussi apparaissent les « saytrade naveguar » qui valent quatre fois plus que les barques primitives et qui doivent être quatre fois plus grandes. Ces « seytrés » étaient possédées en commun par plusieurs propriétaires de nom différents et il semble que c'est la première manifestation des associations de co-propriété maritime et la création des « **quirats** ». Le quirat⁶ étant généralement la 1/24^{ème} part d'un navire les Ciotadens par la suite achètent et vendent des quirats.
- Depuis le XI^e siècle les relations maritimes ont repris en Méditerranée. Gênes renouvelle les franchises des Provençaux en 1455. Des traités sont signés avec Florence et Venise. Les corsaires espagnols ne sont plus à craindre avec la signature de la paix avec l'Aragon en 1480, ils ne rançonnent plus le littoral. L'annexion de la Provence par Louis XI en 1481 est fondamentale ; les ports languedociens, favorisés jusque là par la politique royale, mais peu favorisés par leur situation perdent leur importance et sont éclipsés par Marseille. D'autre part les luttes intestines des Italiens amènent la décadence de leur commerce maritime. Elles obligent beaucoup de négociants à quitter leurs villes d'origine et à se fixer à Marseille ou à La Ciotat. Ainsi au XVI^e siècle la Commune de la Ciotat compte environ 1 000 habitants. L'essor est dû à l'immigration d'une partie de l'aristocratie génoise dont **Guilhem Grimaldi** installé en 1531. Les Capitulations de 1536 et l'amitié avec les Barbaresques donnent une place de faveur aux « Francs » et ouvrent le marché oriental aux Provençaux. C'est le point de départ d'une génération de marins entreprenants et de commerçants hardis qui créèrent dans le Levant des comptoirs et trafiquèrent d'un port à l'autre. C'est ce qu'on nommait « La Caravane ».
- **7 Octobre 1571**, la victoire de la flotte chrétienne à Lépante, dernière grande bataille de galères, bloque l'expansion des Turcs en Méditerranée même si l'Empire ottoman ne perd rien de sa puissance. « Ce jour-là, écrit Cervantès, se dissipa l'erreur dans laquelle était le monde entier, convaincu que les Turcs étaient invincibles sur mer. »⁷

³ Jean Cornille : Nos Marins (Collection de récits-1961)-Archives municipales de La Ciotat

⁴ Jean Cornille : Nos Marins (Collection de récits-1961)-Archives municipales de La Ciotat

⁵ Jean Cornille : Nos Marins (Collection de récits-1961)-Archives municipales de La Ciotat



⁶ Le caroubier nourrit le bassin méditerranéen depuis des milliers d'années. Les graines de caroube ont donné le nom au *carat* (du grec *kération*). Un carat correspondait au poids d'une graine de caroube (1 carat = 200 mg). Le *quirat* désigne en arabe la graine du caroubier (nldr).

⁷ Laurent JOFFRIN, *Les grandes batailles navales*, Seuil 2005, p.99.

- Vers 1616⁸ les premiers registres paroissiaux notent la profession des époux dans les actes de mariage et du décédé dans les mortuaires et le relevé de ces professions montre une population aux $\frac{3}{4}$ maritime.
- En 1633 La Ciotat a une flotte commerciale supérieure à celle de Marseille. A la fin du XVII^e siècle la population est d'environ 9 000 habitants.
- Si la menace des pirates barbaresques et hollandais est quasi permanente, celle suscitée par les corsaires et navires anglais est, en principe, limitée aux périodes durant lesquelles les deux nations s'affrontèrent, ce qui se produisit à quatre reprises entre 1689 et 1763⁹ :
 - guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697),
 - guerre de succession d'Espagne (1701-1714),
 - guerre de succession d'Autriche (1740-1748),
 - guerre de Sept Ans (1756-1763).
- **Evènements marquants à La Ciotat au XVIII^e siècle :**
 - 1709 : au cours du terrible hiver l'oliveraie (principale ressource) est anéantie¹⁰,
 - 1724 : une grande tempête détruit en partie les quais et les ouvrages du port,
 - 1750 : la population atteint 8 000 habitants,
 - 1756-1763 : la guerre de Sept Ans est désastreuse pour le commerce maritime,
 - « *La Ciotat, vers la fin du règne de Louis XV, fournissait plus de capitaines et de navires à la navigation du Levant que Marseille même. On y recrutait jusqu'à 1.800 matelots pour les équipages.* »¹¹
 - 1780 : la population décline à 6 000 habitants. **Louis-Claude Marin** (né le 07/6/1721 à La Ciotat et dont le père mourut dans un naufrage vers 1727) écrit dans son « **Histoire de la Ciotat** » en 1782 :

« ...Les navigateurs de La Ciotat fréquentent en temps de paix les Echelles du Levant, ils y font ce qu'on appelle « **la Caravane** ». Ce sont des espèces de navires porte-faix qui, moyennant un prix connu, transportent ou trafiquent des marchandises d'un port à un autre¹². Les citoyens qui ont de l'aisance s'intéressent à ces bâtiments, risquent des assurances, prêtent à la **grosse aventure**¹³...Mais la Caravane est ruinée... »

Le même auteur n'est pas tendre pour sa ville natale :
 Cette dernière phrase est juste. Seul l'esprit d'aventure a poussé les cadets ciotadens à s'établir dans tous les ports du Levant comme consignataires du commerce local et des navires ciotadens.

⁸ Jean CORNILLE : *Nos Marins* (Collection de récits-1961)-Archives municipales de La Ciotat.

⁹ Daniel PANZAC, *La Caravane Maritime*, CNRS éditions 2004, p.79.

¹⁰ Témoignage de Jacques MARIN dans son « Livre de raison » (cf. document joint Annexe VI).

¹¹ Paul MASSON : *Histoire du commerce français dans le Levant au XVIII^e siècle*, 1911.

¹² Toutes les caravanes ne se limitent au transport à fret. Voir plus loin, à ce sujet, le § intitulé : « **l'activité caravanière** ».

¹³ http://fr.wikipedia.org/wiki/Pr%C3%AAt_%C3%A0_la_grosse_aventure
http://lexinter.net/JF/pret_a_la_grosse_aventure.htm

Pour la période volontairement limitée au début du XVIII^e siècle, aux fins de coïncider avec le Festival « Il était une fois 1720... », les relevés effectués à la Chambre de commerce de Marseille¹⁴ identifient :

- **29 bâtiments avec un capitaine ciotaden** expédiés de Marseille pour les Echelles du Levant entre 1703 et 1710¹⁵
- **33 bâtiments avec un capitaine ciotaden** venant des Echelles du Levant et de Barbarie en 1719-1720¹⁶

Conclusion

En s'intéressant à l'époque de 1720 nous notons la conjonction de l'intérêt porté par les Ciotadens aux choses de la mer, la proximité de Marseille comme grand port de négoce du royaume, la perte d'influence militaire de l'Empire ottoman en Méditerranée (depuis la défaite de Lépante) qui va favoriser la caravane maritime de la fin du XVII^e au début du XIX^e siècle et les guerres, qui marqueront l'activité économique de La Ciotat.

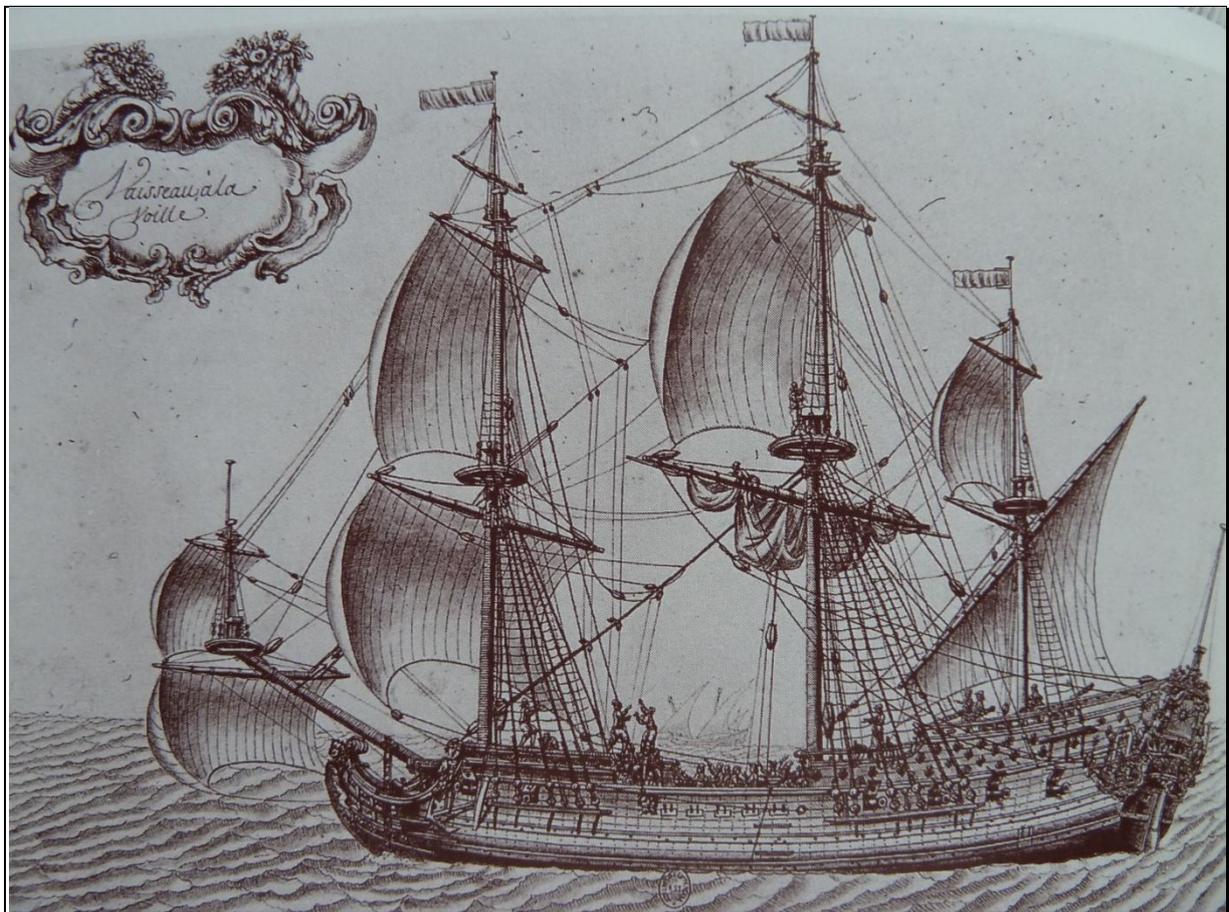
Les bâtiments :

Vaisseaux : armé au commerce, d'une jauge de 200 ou 300 tonneaux, ce sont des navires à deux ponts. La hauteur du pont inférieur est marquée par le sabord de charge situé au droit du mât d'artimon, au-dessus de la préceinte basse. Le niveau du pont supérieur est indiqué par les six sabords d'artillerie disposés à quatre ou cinq pieds au-dessus du pont inférieur. La coque du vaisseau possède un imposant décor sculpté au niveau de l'éperon orné d'une figure de proue en forme de lion, des extrémités de la herpe supérieure, du tableau arrière. Les superstructures, plus sobres, se composent d'un gaillard d'avant dont le pavois est décoré de fleurs de lys, et d'un gaillard d'arrière au pavois également orné. Les mâts de hune sont disposés sur l'arrière des bas-mâts dans le but, supposé, de rendre plus aisé le calage des mâts de hune. Dans cette configuration de tradition méditerranéenne, les mâts de hune seraient ainsi amenés sans venir buter contre la vergue des bas-mâts.

¹⁴ Voir annexes II et III

¹⁵ ACCIM I.1. Etat des bâtiments expédiés de Marseille pour les Echelles du Levant (1703-1710)

¹⁶ ACCIM I. Registre d'arrivée des navires venant des Echelles du Levant et de Barbarie (début du XVIII^e siècle)



Vaisseau à la voile (dessin par Jean Jouve - 1679)

Les vaisseaux sont commandés par leurs propriétaires-capitaines. Le plus gros de l'époque 1670 est celui se **Blaise Marin**¹⁷ « Sainte-Marguerite » de 9 000 quintaux (qui fait le voyage sur Seïde, Saint-Jean-d'Acre). En 1760 il est loué par la Chambre de Commerce de Marseille pour la guerre de course .

Brick de commerce :

¹⁷ En 1700 Blaise MARIN devient Consul de La Ciotat (cf : rôles de Dasque et Brodart).



Brick (maquette collection Musée de la CCIMP)

Senaus : Un senau est un deux-mâts de commerce proche du brick, gréé en voiles carrées avec un mât de tapecul et un mâtereau légèrement sur l'arrière du grand mât, plus petit et allant seulement jusqu'aux hunes, appelé *mât de seneau* ou *baguette de seneau* qui porte comme unique voile une brigantine appelée *voile de seneau*.¹⁸

Polacres : plus bas que les vaisseaux avec un pont et 2 mâts d'une seule pièce. Parfois aussi grosses que les vaisseaux et portaient 2 à 3 000 quintaux. Les capitaines étaient propriétaires. B.Ollivier¹⁹ décrit la polacre « *comme un bâtiment de charge qui sert au commerce dans la Méditerranée. Les polacres sont de même grandeur et même construction que les barques à voiles latines ; elles ont un grand mat de perroquet. Ces trois mats portent chacun une voile quarrée ; elles ont aussi un mat de trinquet et un mat d'artimon comme les barques à voiles latines...* »

Deux caractéristiques principales apparaissent sur le dessin ci-après.

D'une part, le gréement dormant de l'arbre de trinquet constitué de haubans à palan, gréement tout à la fois puissant, léger et d'un usage souple (par sa mobilité), s'oppose au gréement dormant du grand-mât et du mât d'artimon composé de haubans à enfléchures, fixés par des caps-de-mouton, gréement faisant appel à de nombreuses manœuvres fixes.

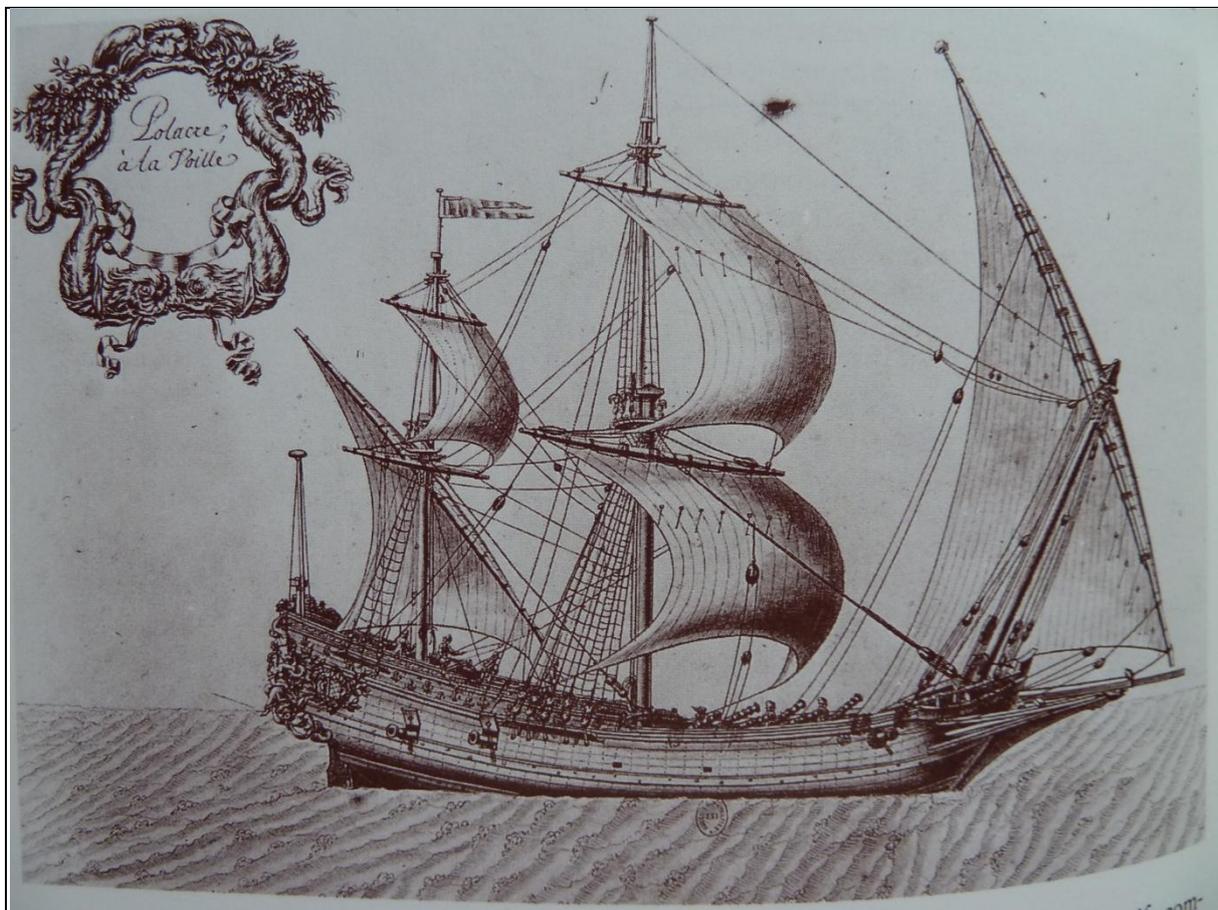
D'autre part, l'immense voile de trinquet à une bande de ris, au contrôle et à la réduction difficile impliquant un équipage important, s'oppose à la voilure dédoublée du grand-mât, dont la manœuvre et la maîtrise, par gros temps notamment, est d'un usage plus aisé que celui d'une unique voile latine. En

¹⁸ <http://fr.wiktionary.org/wiki/senau>

¹⁹ Michel VERGE, *La France maritime au temps de Louis XIV*, 2001, p.84.

outre, cette voilure carrée fragmentée fait appel à un équipage plus réduit, et sans doute moins spécialisé que celui nécessité par le gréement latin.

Sans doute est-ce pour es deux raisons-facilité de manœuvre et économie de main- d'œuvre-que le gréement carré a été adopté sur la polacre. Des motifs comparables avaient déjà conduits les armateurs méditerranéens du XVI^e siècle à remplacer le gréement latin des naves de tonnage élevé par un gréement carré.



Polacre à la voile (dessin par Jean Jouve - 1679)

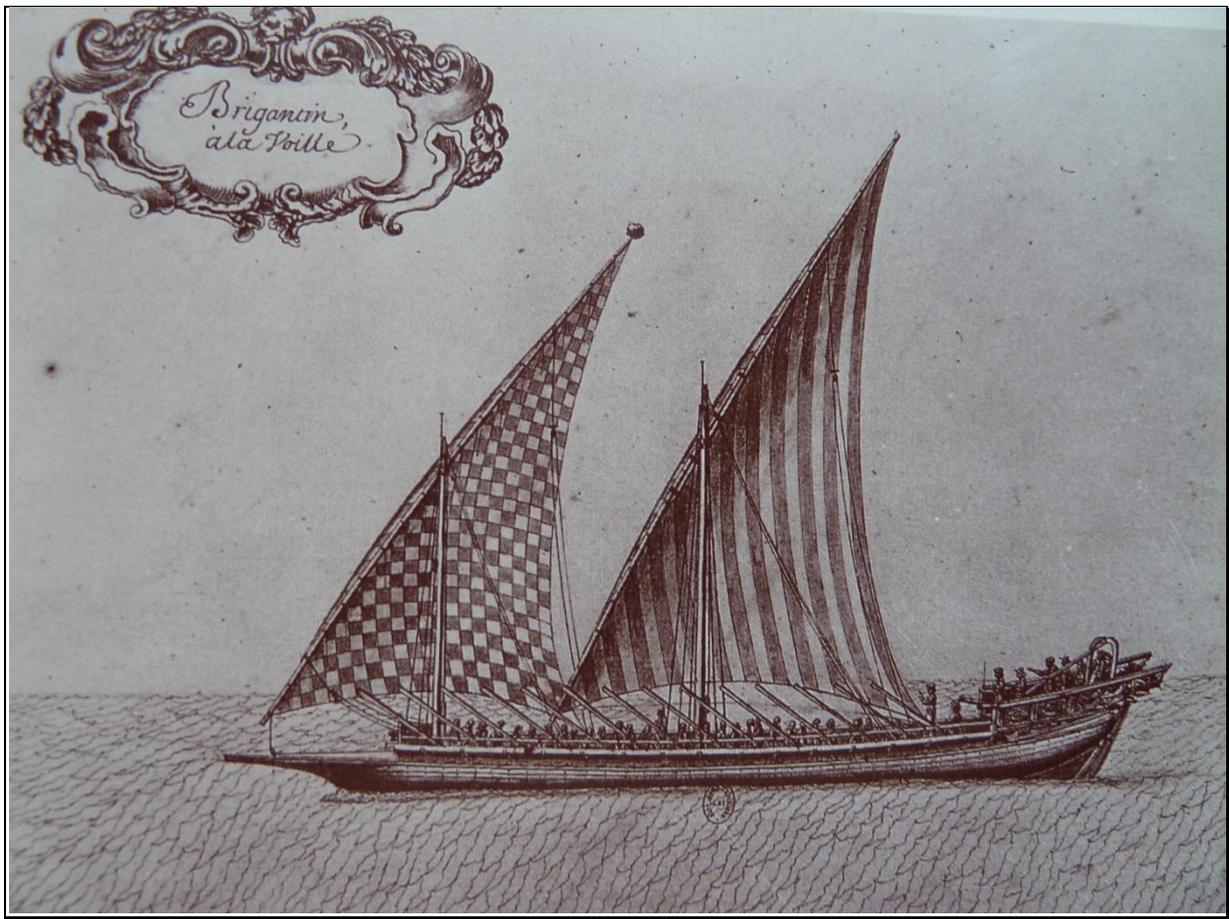
Pinques :



Pinque - Collection Musée de la CCIMP

Brigantins : B.Ollivier²⁰ en donne la définition suivante : « *C'est un petit bâtiment de rame, qui va aussi à voile et qui sert dans la méditerranée pour la course. Les brigantins ont 45 à 50 pieds de longueur de l'étrave à l'étambord : les autres dimensions et leurs fonds sont les mêmes que les galiottes à rame. Ils n'ont point de pont, mais douze à 15 bancs qui les traversent diamétralement à l'endroit ou devrait être le pont, et au-dessous desquels on fait des soutes de chaque côté contre le bord comme dans les felouques. Il y a dans la poupe des brigantins une chambre découverte et entourée de caissons comme celle des canots, et en avant un eperon semblable à celui des galiottes à rame...Ils ont 12 à 15 avirons par bande avec un seul homme à chaque aviron, et sont matés comme les galere ; c'est-à-dire qu'ils ont un arbre de mestre et un arbre de trinquet qui portent chacun une voile latine ou une voile à livarde. La force des brigantins consiste en quelques pierriers établis sur l'avant et sur l'arrière et en leur mousqueterie.* »

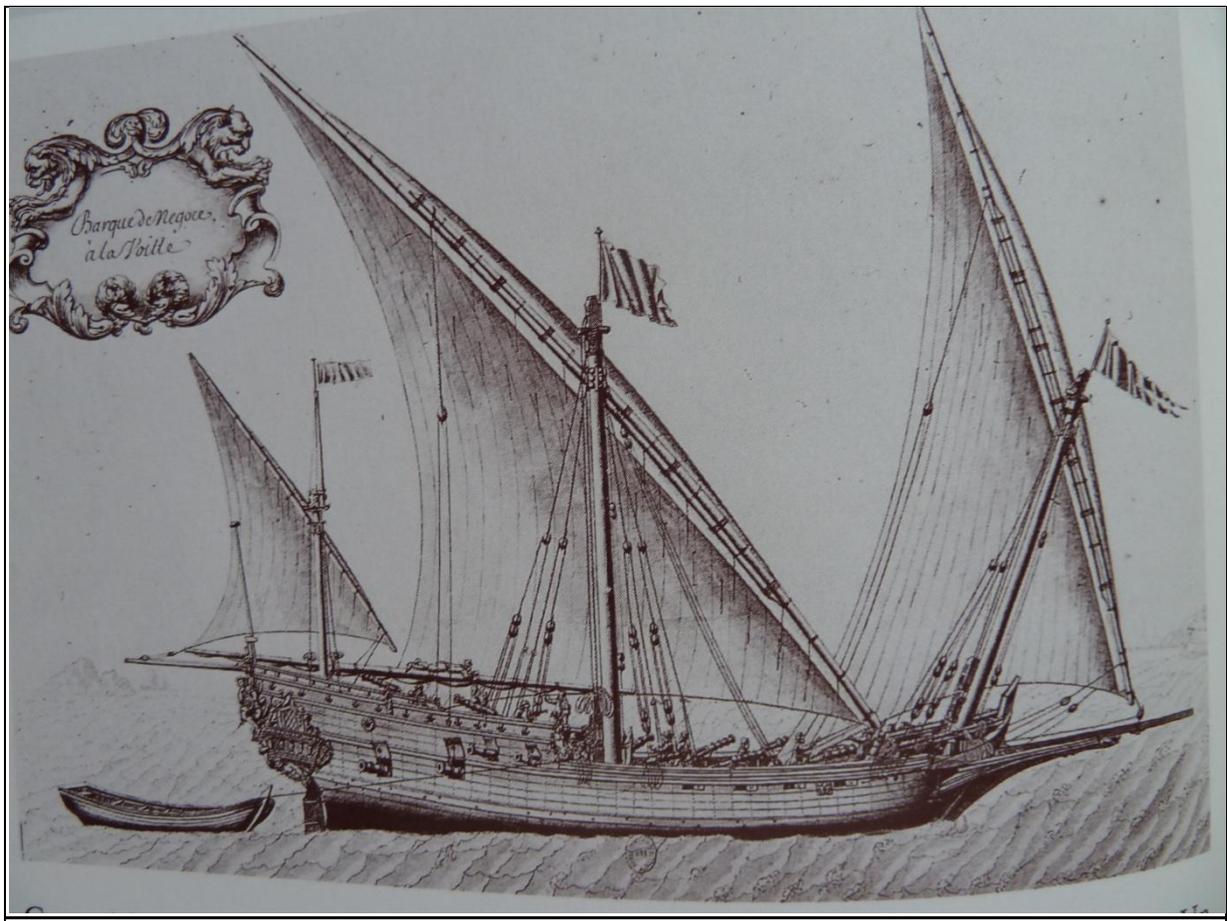
²⁰ Michel VERGE, *La France maritime au temps de Louis XIV*, 2001, p.72.



Brigantin à la voile (dessin par Jean Jouve - 1679)

Barques de négoce : navires jaugeant de 80 à 120 tonneaux et d'un port en lourd de 1 000 à 2 400 quintaux. Les propriétaires sont des négociants ou anciens capitaines trop âgés pour être levés au compte du Roi (limite d'âge de 60 ans sur les rôles BRODART).

La moitié avant de la barque, du bout-dehors fixé sur le berthelot constitué d'une flèche appuyée latéralement par deux écharpes, jusqu'à l'arbre de mestre, évoque une tartane typiquement méditerranéenne.



Barque de négoce à la voile (dessin par Jean Jouve - 1679)

Tartanes de négoce²¹ : B.Ollivier, dans son dictionnaire manuscrit, décrit la tartane de négoce comme « un bâtiment de charge de 75 à 130 tonneaux qui sert au commerce dans la méditerranée. Les tartanes ont 56 pieds à 70 pieds de longueur de l'etrave à l'etambord, leur largeur est de 3 pouces 4 à 5 lignes par pied de longueur, leur creux au milieu est de 4 pouces et demi à 5 pouces par pied de largeur. La longueur de leur quille est de 8 pouces par pied de longueur de l'etrave à l'etambord...Le plat à la maitresse-varangue est de 6 pouces 6 lignes par pied de largeur ; cette varangue n'a point d'acculement, mais seulement 2, 3 ou 4 pouces de relevemnt à l'escuat...Les tartanes ont un pont qui regne de l'avant à l'arriere et qui est ouvert en avant du mat par une ecoutille qui s'étend en long du bâtiment et qui sert à l'embarquement des marchandises. Dans quelques tartanes ce pont est coupé en arriere à 7 ou 8 pieds de l'etambord pour faire à un ou deux pieds au dessous du niveau de ce pont le plancher de la chambre de poupe. Et dans les tartanes où le pont n'est point coupé, cette chambre est élevée au dessus du pont... »

Les tartanes sont de grosses barques à voilure latine menées par un patron qui n'a pas le titre de capitaine (voir la famille DECUGIS).

²¹ Michel VERGE, *La France maritime au temps de Louis XIV*, 2001, p.80.



Tartane de négoce à la voile (dessin par Jean Jouve - 1679)

Bateau pour la pêche : la définition de B.Ollivier²² « *Bateau. C'est le nom qu'on donne à tous les petits bastiments de mer qui vont à voiles et à rames, ou seulement à rames, et qui servent à la pesche et au commerce...il y a dans la mediterrannée les aissauges, les palangriers, les sardinaux, les coralines...* »

²² Michel VERGE, *La France maritime au temps de Louis XIV*, 2001, p.75.



Aissauge à la voile (dessin par Jean Jouve - 1679)

Bombardes :

Corvettes : 120-150 tx

Amirauté²³ et quartier maritime²⁴

Les sièges de l'amirauté en Provence

Au début du XVI^e siècle, le grand sénéchal gouverneur de Provence, comme les gouverneurs d'autres provinces maritimes du royaume, commence à s'intituler amiral. Le titre d'amiral des mers du Levant apparaît un peu plus tard. L'appellation d'amiral n'implique d'ailleurs à cette époque l'exercice d'aucun commandement à la mer. Le chef des escadres est le général des galères, ou, comme on le dit au temps de François I^{er}, le capitaine général de l'armée de mer du Levant²⁵. A l'amiral appartiennent la

²³ <http://www.archives13.fr/archives13/CG13/pid/509>

²⁴ Cf « Les chemins de la mer » de Gilbert Buti (pages 48 à 50)

²⁵ En 1660, Louis XIV avait nationalisé les galères. Il n'en résulta pas d'économies, mais les « galères du Roy » perdirent petit à petit leur valeur combative pour devenir de luxueux instruments de parade, symboles de la puissance du roi de France. En 1685, la révocation de l'Edit de Nantes eut, parmi les fâcheuses conséquences, celles de l'envoi de « religionnaires » dans les chiourmes ; la présence d'hommes de bien aux côtés de redoutables criminels jeta sur les galères françaises un profond discrédit qui subsiste encore de nos jours et dont nos galères ne se sont jamais relevées. Au début du XVIII^e siècle, une quarantaine de galères restaient attachées au port de Marseille, utilisant douze mille hommes de chiourme. Mais, dès 1715, les deux tiers d'entre elles étaient désarmées. En 1720, deux galères participèrent à une action navale contre Alger et Tripoli. En 1728, deux

surveillance, la défense et la police des côtes, ports et arsenaux, ainsi que la juridiction maritime au civil et au criminel. Il bénéficie en outre de droits rémunérateurs tels que le droit d'épaves et de naufrage et le dixième du produit des prises en Méditerranée.

En août 1555, l'édit de Saint-Germain-en-Laye réorganise l'amirauté de Provence en instituant des lieutenances à Marseille, Martigues, Arles, Toulon, Fréjus et Antibes ; au XVII^e siècle, seront encore créés le siège de La Ciotat (1649) avec office de **lieutenant-général de l'amirauté**, et le bureau de Cassis (1657), annexe du siège de Marseille, géré par un commis. Chaque siège doit comprendre un lieutenant particulier, un procureur du roi, un greffier et deux sergents. Une table de marbre est instituée au parlement de Provence pour recevoir les appels des jugements maritimes. Les lieutenances d'amirauté ont d'abord été exercées par les juges royaux en fonction dans les localités où elles étaient implantées, commis par le lieutenant de Marseille. Ce n'est qu'en 1612 que les divers sièges sont pourvus de lieutenants titulaires. Avec la suppression, en 1631, de la charge d'amiral des mers du Levant, les amirautés deviennent des juridictions entièrement royales.

La compétence juridictionnelle des tribunaux d'amirauté de Provence va se heurter à celles des juridictions consulaires (tribunaux de commerce) de Marseille et d'Arles, jusqu'à ce qu'un arrêt du Conseil du 28 juin 1673 leur réserve la connaissance des litiges relatifs aux affrètements, connaissements et marchandises maritimes ; un autre arrêt du 13 août 1679 leur attribue également le droit de juger les contentieux portant sur les assurances maritimes ainsi que sur le fret et les naufrages de vaisseaux.

Les responsabilités administratives de l'amirauté de Marseille, effectivement exercées à partir de 1611, consistent dans la réception des rapports de chargement des capitaines, la vérification des cargaisons, la répression des trafics prohibés et la délivrance des certificats de libre navigation. L'ordonnance de la Marine de 1681 précise encore les prérogatives des lieutenants de l'amirauté sur les garde-côtes, leurs fonctions de contrôle sur les corporations travaillant à l'armement des navires, ainsi que le rôle de l'amirauté de Marseille à l'égard des consulats du Levant et de Barbarie, pour lesquels elle constitue une haute chancellerie (enregistrement des provisions et commissions des consuls).



Louis Marin (Lieutenant-général de l'amirauté à La Ciotat en 1778)

autres participèrent au bombardement de Tunis. L'ordonnance royale du 17 septembre 1748 prononça la dissolution du corps des galères. Pierre SIZAIRE, *Traité du Parler des Gens de Mer*, 1996, p.55-56.

Les quartiers maritimes

La mise en place avec l'ordonnance de 1688 du système des classes, pour organiser la levée des gens de mer destinés au service sur les vaisseaux du roi, entraîne un découpage administratif du littoral en circonscriptions nouvelles.

Les trois grandes bases navales-Brest, Rochefort et Toulon- ainsi que Dunkerque et Bordeaux, sont à la tête de zones de recrutement découpées en *départements*. Dans chaque port-arsenal un **commissaire général** veille au bon déroulement des inscriptions et des levées pour le service, rendant compte de sa tâche à l'**intendant général des classes**, voire au **secrétaire d'Etat à la Marine**.

Dans chaque département- Antibes, Toulon, Marseille, Arles, Agde et Narbonne- un **commissaire ordinaire** coordonne le travail du service des classes. Les six départements en dehors de ceux d'Arles et de Narbonne, sont découpés en trois **quartiers maritimes**.

Les gens de plume de la marine royale occupent, à partir de 1680, les fonctions de **chef de quartier maritime**, fonctions transformées en 1704 en offices vendus sous le titre de **commissaire des classes**.

En 1669²⁶ le « Commissaire ordinaire de la marine » **Antoine Dasque** releva 731 noms et surnoms de Ciotadens « *gens de mer propres à servir (Sa majesté) dans les armées de mer et de tous les bâtiments de mer et des lieux maritimes* » (dont : 103 Capitaines, 226 en voyage, 87 Ouvriers des chantiers, 19 Pêcheurs, 56 au service du Roi, 24 Ecrivains, 53 en esclavage, 163 sans indications). Dans sa tâche Antoine Dasque était assisté de **François Marin** tout récent Lieutenant de l'amirauté.

En 1670²⁷ le « *Rolle général des officiers-mariniers et matelots de Provence, engagés pour servir sur les vaisseaux du Roy chacun à tour de rôle de trois années l'une...* » montre que La Ciotat vient au 3^{ème} rang des villes de la côte Provençale et fournit 927 hommes (14,82% de l'effectif général).

Le rôle²⁸ nous indique qu'en mars 1669 il y avait à La Ciotat :

- *Vaisseaux* : 19
- *Poulacres* : 9
- *Barques de négoce* : 25
- *Tartanes* : 19
- *Yssaugues* : 4
- *Sardineaux* : 21
- *Bateaux de charriage* : 5

Les Marins : ils sont classés par spécialité sur le rôle de 1670

- **Matelots** : Sur le rôle de 1670 il est possible que les matelots²⁹ soient embarqués sur les vaisseaux et ne s'occupent que de la manœuvre des voiles et des cordages. L'âge des matelots varie de 10 à 60 ans.

²⁶ Jean CORNILLE : *Nos Marins* (Collection de récits-1961) -Archives municipales de La Ciotat.

²⁷ Jean CORNILLE : *Nos Marins* (Collection de récits-1961)-Archives municipales de La Ciotat.

²⁸ Jean CORNILLE : *Nos Marins* (Collection de récits-1961)-Archives municipales de La Ciotat.

²⁹ Jean CORNILLE : *Nos Marins* (Collection de récits-1961)-Archives municipales de La Ciotat.

- **Mariniers :**
Les mariniers³⁰ sont embarqués sur les barques et les tartanes , ils s'occupent que de la manœuvre des voiles et des cordages et sont capables de conduire leur bateau au cabotage.
- **Patrons de barque :**
Les patrons de barque³¹ commandaient des navires marchands. Ils étaient embarqués comme pilotes ou timoniers sur les bateaux de l'Etat.
- **Nochers :**
Employé au sens de timonier ce sont vraisemblablement des bas-officiers analogues aux quartiers-maîtres
- **Calfats :**
En 1670 les calfats³² étaient des gens importants dont dépendait la sécurité du bateau. Sur les rôles d'équipage le calfat était le plus payé après le capitaine, par exemple sur le « Saint-Louis-Triomphant » vaisseau commandé par Jacques Brue, celui-ci touchait 75 livres par mois, le second capitaine Henrie Brue 24 livres, et le calfat Jacques Boniffay 28 livres 10 sous (la nourriture coûtait 8 sous par tête et par jour).
- **Maîtres calfats :**
En 1670 il existe pour le chantier de La Ciotat des maîtres calfats³³ de 20 ans (Brunet Charles)
- **Charpentiers**
- **Maîtres Charpentiers :**
En 1670 il existe pour le chantier de La Ciotat des maîtres charpentiers³⁴ de 25 ans (Breniond Louis)
- **Patrons pêcheurs**
- **Pêcheurs**
- **Canonnières :**
En 1670 tout bateau portait une artillerie nombreuse qui réclamait un personnel important. Leur nombre peu important sur le rôle fait penser qu'ils se recrutaient très peu parmi les provençaux et les noms des canonnières ne semblent pas d'origine ciotadenne (Artie, Alane, Courtaud, Fournillier, L'Anglois,...)
- **Maîtres canonnières**
- **Mousses**
- **Pilotes :**
Chaque vaisseau embarquait de nombreux pilotes : un pour chaque port de la côte que le vaisseau devait fréquenter. Chaque pilote était spécialisé pour une fraction du parcours ou d'une escale à une autre³⁵
- **Ecrivains de vaisseau**
- **Ecrivains de barque**

³⁰ Jean CORNILLE : *Nos Marins* (Collection de récits-1961)-Archives municipales de La Ciotat.

³¹ Jean CORNILLE : *Nos Marins* (Collection de récits-1961)-Archives municipales de La Ciotat.

³² Jean CORNILLE : *Nos Marins* (Collection de récits-1961)-Archives municipales de La Ciotat.

³³ Jean CORNILLE : *Nos Marins* (Collection de récits-1961)-Archives municipales de La Ciotat.

³⁴ Jean CORNILLE : *Nos Marins* (Collection de récits-1961)-Archives municipales de La Ciotat.

³⁵ Jean CORNILLE : *Nos Marins* (Collection de récits-1961)-Archives municipales de La Ciotat.

- **Ecrivains :**

En 1670, il y avait beaucoup de commis aux écritures³⁶ qui sortaient d'une école d'Hydrographie (celle de La Ciotat a été fondée en 1681) et qui faisaient leurs premiers voyages pour se perfectionner. Ils jouaient le rôle de représentants des négociants auprès des capitaines souvent illettrés. Plus tard ils devenaient patrons de barque et naviguaient à leur compte.

- **Patrons de tartane**

- **Maîtres mariners**

- **Contre-maîtres**

- **Quartier-maître**

- **Timonier**

- **Barillat :**

Dénomination provençale du tonnelier (dénomination française). A La Ciotat, fin XVII^e siècle, il y avait une douzaine de tonneliers dont la famille Pèbre.

- **Tonnelier**

- **Nochers-marchands**

- **Capitaine de polacre**

- **Lieutenant de vaisseau**

La Caravane³⁷



- 1) Définition de la caravane maritime
- 2) Origines de la Caravane maritime
- 3) Des Européens au service des Ottomans
- 4) Caractéristiques de la caravane maritime

³⁶ Jean CORNILLE : *Nos Marins* (Collection de récits-1961)-Archives municipales de La Ciotat.

³⁷ Gilbert BUTI : *Aller en caravane* (Revue d'histoire Moderne et Contemporaine 52-1, janvier-mars 2005) pages 1 à 38. Le présent chapitre est entièrement emprunté à cet auteur.

- 5) Le congé
- 6) Commerce international du monde ottoman aux XVII^e et XVIII^e siècles
- 7) La caravane : un moyen de ravitailler la Provence en blé
- 8) Un espace protégé et un domaine contrôlé
- 9) Probité des capitaines Provençaux
- 10) Ressource essentielle pour La Ciotat
- 11) Expédier au Levant en caravane
- 12) Ultimes préparatifs
- 13) Le rythme des départs
- 14) La navigation
- 15) Chargements type
- 16) L'importance du capitaine
- 17) L'activité caravanrière
- 18) Les escales dans le Levant
- 19) Le contrat d'affrètement
- 20) Le droit maritime islamique
- 21) Les textiles en méditerranée
- 22) Les périls de la navigation



1) Définition de la caravane maritime

Selon Gilbert Buti la caravane de mer est une forme de grand cabotage, d'un « commerce de port à port » par des bâtiments agissants seuls.

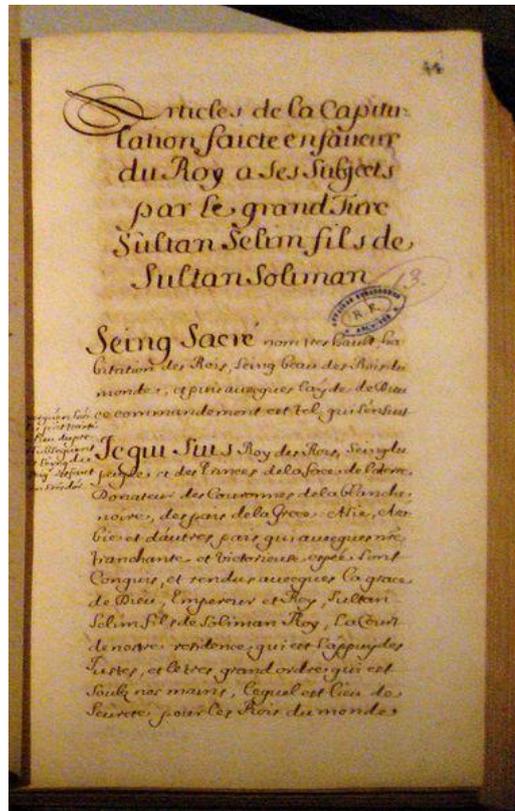
2) Origines de la Caravane maritime

Le terme de caravane recouvre tous les transports assurés, au gré de la navigation et des **nolis**³⁸, pour le compte d'affréteurs étrangers. Ce type de navigation qui « remonte au Moyen Âge » se rencontrait dans le bassin occidental de la Méditerranée. Là, au XVI^e siècle, et plus encore au siècle suivant, Languedociens et Provençaux multipliaient les expéditions entre les deux péninsules familières et le nord de l'Afrique, au hasard des contrats et selon des trajectoires irrégulières. Cependant, le champ d'action privilégié de la caravane de mer se situait dans les eaux du bassin oriental de la Méditerranée, en direction des Echelles du Levant. Dans cet espace, la caravane aurait été la spécialité des Marseillais et Ciotadens dès les XVI^e et XVII^e siècles



François Ier et Soliman le Magnifique

³⁸ Louage d'un navire, d'une barque



Les Capitulations de 1569 entre Charles IX et Selim II

3) Des Européens au service des Ottomans

L'utilisation de navires chrétiens par des musulmans est ancienne et remonte au moins au XII^e siècle. C'est ainsi qu'Ibn Jobaïr s'embarque en mars 1183 à Ceuta sur un navire génois qui le conduit à Alexandrie en trente jours³⁹.

Mais il ne s'agit que de faits occasionnels et, le plus souvent, de simples passagers. Les musulmans, et leurs marchandises, n'occupaient qu'une partie réduite du navire chrétien, et s'ils avaient embarqué, c'est essentiellement parce que les conditions du voyage ainsi que la destination leur convenaient. La caravane maritime, apparue à la fin du XVII^e siècle, et qui, se prolongera jusqu'au début du XIX^e siècle, est non seulement d'une toute autre ampleur, mais surtout elle présente des traits originaux qui se manifestent dans le contrat d'affrètement⁴⁰.

Les premières mentions officielles de location à des fins commerciales de navires européens par des Ottomans apparaissent dans le renouvellement des capitulations signées entre l'Angleterre et la Porte en 1675, démarche imitée cinq ans plus tard par les Provinces-Unies. Toutefois, dans le cadre de ces accords, Anglais et Hollandais pratiquaient essentiellement un commerce de droiture et non celui « de port à port » auquel se livraient les bâtiments français. Pour ceux-ci, la pratique en a été officialisée et codifiée à la fin du XVII^e siècle seulement. En effet, leurs affrètements dans les eaux de la Méditerranée arabo-musulmane furent permis par Constantinople à la suite d'une requête de l'ambassadeur de France, Girardin, en 1686. Une ordonnance royale entérina, le 30 avril 1688, la décision de la Porte.

³⁹ Ibn Jobaïr, *Voyages*, p.34.

⁴⁰ Daniel PANZAC, *La caravane maritime*, CNRSEdition 2004, p.9-11.

4) Caractéristiques de la caravane maritime

- Le premier caractère de la caravane réside dans le fait qu'elle associe, le temps d'un voyage, un équipage chrétien et un affrèteur le plus souvent musulman.
- Le second trait distinctif est l'affrètement entier du navire par un ou, parfois, plusieurs Ottomans associés.
- L'extraordinaire succès de cette pratique en constitue la troisième originalité.

Etablir un climat de confiance réciproque entre un capitaine européen et un affrèteur ottoman ne va pas de soi. Les droits et les obligations des deux parties devaient être définis clairement avant le départ afin d'éviter, autant que faire se pouvait, les réclamations et les contestations ultérieures. En effet, si les musulmans se satisfont généralement d'un accord oral pris devant témoins, les chrétiens, adeptes du droit écrit, ne sont pleinement rassurés que par l'établissement d'un contrat rédigé, précis et complet. Le rédacteur de ce texte doit être un personnage en charge d'une fonction officielle, généralement le chancelier du consulat dont dépend le capitaine. L'établissement du contrat et sa rédaction ne s'opèrent en outre qu'en la présence, de l'interprète, le drogman du consulat, qui participe à la discussion en traduisant et en précisant les modalités et les conditions aux deux parties. Ces textes, qui figurent dans les registres des chancelleries des consulats concernés, sont revêtus des signatures du chancelier et de deux témoins, et naturellement de celles du capitaine et des affrèteurs ou, à la rigueur, de leur cachet.

C'est pour éviter contestations et procès que le gouvernement français rend obligatoire, en 1732, l'enregistrement des contrats de nolis et que l'Etat ottoman ordonne en 1745 aux gouverneurs des provinces maritimes de l'Empire ottoman, comme ceux de Tripoli, de Syrie, Saïda, Smyrne, d'obliger les négociants ottomans, qui affrètent des navires européens, à établir des contrats de nolis et à les compléter, le cas échéant, de manifestes de marchandises⁴¹.

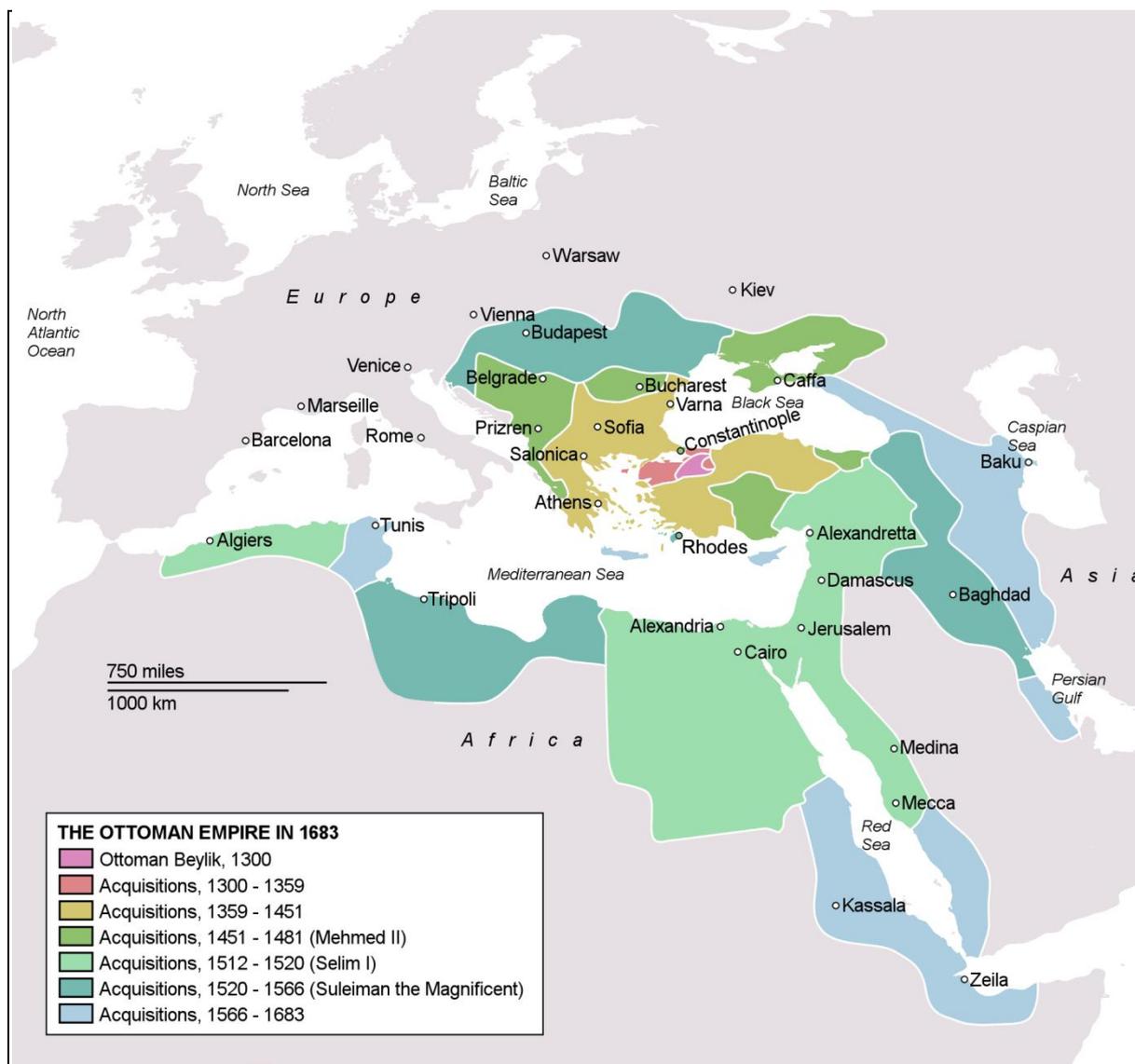
5) Le congé

Au reste, cette autorisation exigeait, ainsi que le rappelait un règlement de 1702, que les bâtiments de Provence et du Languedoc partant en caravane soient munis d'un congé délivré par l'Amirauté pour une durée de deux ans. Bien que le terme de caravane soit employé au XVII^e siècle, on ne parlait, dans ce texte, que du « commerce d'Egypte, Constantinople, Archipel et Echelles ». Le règlement du 1^{er} mars 1716, confirmé par la déclaration royale du 21 octobre 1727, signalait cette fois clairement **l'obligation d'un congé de deux ans** « pour les bâtiments qui iront en caravane en Levant » ; un congé d'un an seulement était nécessaire pour le Levant (en droiture), l'Italie, l'Espagne et les côtes de Barbarie. De même, les bâtiments caravaniers devaient regagner un port du royaume en respectant la durée du congé « à peine de cent livres d'amende par mois au cours de la première année d'expiration du délai, puis de confiscation des bâtiments et de leur chargement pour ceux revenant après la première année expirée ».

6) Commerce international du monde ottoman aux XVII^e et XVIII^e siècles

La Méditerranée : cœur de « l'économie-monde ».

⁴¹ Daniel PANZAC, *La caravane maritime*, CNRS Edition 2004, p.11-12.



Si les XVII^e et XVIII^e siècles ont connu un renforcement de la présence occidentale dans le commerce international du monde ottoman, il ne faut pas exagérer l'importance de ce trafic et négliger le poids des échanges intérieurs. « Morceau de planète économiquement autonome », l'empire semble « capable, pour l'essentiel, de se suffire à lui-même » et une partie des activités maritimes en Méditerranée orientale et la mer Egée était le fait de caboteurs ottomans. Cependant, l'insuffisance de cette flotte locale pour assurer la totalité des échanges inter-ottomans contraignait les Ottomans à recourir aux bâtiments étrangers. Depuis les longues guerres vénéto-turques de la seconde moitié du XVII^e siècle, l'Etat ottoman avait fait appel à des navires européens neutres pour assurer les liaisons maritimes entre les provinces de l'Empire. Une fois la menace vénitienne écartée, les Ottomans, dont la marine de guerre était incapable de protéger les bâtiments de commerce, continuèrent de solliciter les caravaniers européens considérés comme plus compétents et plus sûrs car non menacés par les corsaires chrétiens.

7) La caravane : un moyen de ravitailler la Provence en blé

Du côté français la caravane est envisagée comme un moyen pour rendre plus facile « la traite des bleds ». En effet, les Turcs habitués à la présence de bâtiments français dans leurs ports se montraient moins attentifs aux chargements furtifs de blés interdits de sortie. « Cette facilité peut

être d'une grande utilité pour approvisionner Marseille, la Provence et le Royaume »⁴². Telles sont les grandes lignes d'un plaidoyer souvent repris à Marseille par les instances consulaires.

La traite des blés⁴³ resta très localisée. Les échelles de Syrie ne donnaient presque rien, sauf parfois celle d'Acre. De temps en temps, sur les côtes de **Caramanie**⁴⁴, à la pointe sud de l'Anatolie, les capitaines pouvaient faire des chargements clandestins. Les côtes voisines de Smyrne fournissaient parfois des cargaisons entières à plusieurs bâtiments. Dans les îles de l'**Archipel**⁴⁵, la traite fut souvent très active dans la première moitié du XVII^e siècle ; **Candie**⁴⁶ fut aussi un important marché. La Turquie d'Europe, surtout les plaines de Thessalie et de Macédoine, fournissaient les plus nombreuses cargaisons. Les capitaines allaient les prendre à Salonique ou dans des ports secondaires dépendant de cette échelle, tels que Volo. Ils chargeaient aussi des grains en **Morée**⁴⁷, sur les côtes d'Albanie, à Larta, dans des petits ports ou des havres écartés.

Le Levant fournit à Marseille de grandes quantités de blé et sauva plusieurs fois les provinces du midi de la **disette**, comme en 1729.

Autant ce commerce était resté difficile et entouré d'obstacles, autant le **négociant** courait de risques de pertes, par suite de fausses prévisions sur les récoltes, de surabondance sur le marché de Marseille comme lors de la crise de 1730, ou d'avaries de cargaisons. Mais, quand il pouvait vendre son blé, l'écart souvent très considérable entre le prix d'achat dans les échelles et le prix de vente à Marseille pouvait lui assurer de superbes bénéfices. Le commerce des blés, plus que tous les autres, était une spéculation pleine de risques mais souvent très heureuse.

8) Un espace protégé et un domaine contrôlé

Espace protégé, mais domaine contrôlé dans la mesure où le Levant constituait un territoire jalousement gardé par Marseille. Dès le XVII^e siècle les Marseillais ont en place un dispositif capable d'en capter les principaux mouvements. Par l'obligation faite, depuis 1622, aux navires venant du Levant et de Barbarie de faire leur **quarantaine** dans les seuls ports de Toulon de Marseille (doté, depuis 1668, d'un nouveau lazaret), par l'édit d'**affranchissement** du port (1669) et plus encore par la taxe de **20% ad valorem** (1669) sur toutes les marchandises en provenance de la Méditerranée orientale, Marseille dispose d'un monopole de fait sur les échanges levantins.

La caravane fut l'objet incessant des préoccupations de la Chambre de commerce et du gouvernement. Maurepas et ses successeurs veillèrent avec grand soin à empêcher l'« **abus de pavillon** », c'est-à-dire à empêcher des français de prêter leur nom à des armateurs turcs, grecs, juifs ou autre pour le cabotage.

9) Probité des capitaines Provençaux⁴⁸

⁴² ACCIM, J 1580 : « Commerce du Levant ».

⁴³ « Histoire du commerce français dans le Levant au XVIII^e siècle » : 1911- Paul Masson (pages 463 et 464).

⁴⁴ Actuels ports de Mersin et Antalya (Nldr).

⁴⁵ Cyclades (Nldr).

⁴⁶ Nom donné à l'île de Crète et sa capitale Héraklion (Nldr).

⁴⁷ Péloponnèse (Nldr).

⁴⁸ « Histoire du commerce français dans le Levant au XVIII^e siècle » : 1911- Paul Masson (page 402)

A fret égal, ou même un peu supérieur, le pavillon français était assuré d'obtenir également la préférence des Turcs, des Barbaresques, des Italiens ou des Espagnols, à cause de la **sécurité** plus grande qu'il offrait. Les français s'attribuaient ainsi l'avantage de la probité reconnue des capitaines provençaux. « Le peu de fidélité des Anglais à rendre bon compte des marchandises qu'on leur confie donne la préférence aux Français », dit un mémoire de 1715. « Le pavillon français a partout la confiance et la vogue que mérite la fidélité et la franchise de la nation », répète la Chambre en 1765. Globalement au milieu du XVIII^e siècle, 120 à 150 bâtiments français se livraient annuellement à cette navigation.

10) Ressource essentielle pour La Ciotat⁴⁹

La caravane était considérée comme une ressource essentielle des petits ports de Provence, la Ciotat, la Seyne, Cassis qui en tiraient déjà de grands bénéfices au XVII^e siècle. On faisait ressortir qu'elle enrichissait la partie la plus stérile de la province. En outre « c'était la plus belle école pour la navigation et pour former les matelots », et, ajoutait-on, « toutes les richesses qu'elle peut procurer nous viennent des étrangers ».

Le nombre important (plus de 200) de capitaines ciotadens relevé dans les registres⁵⁰ entre la fin du XVII^e siècle et le début du XVIII^e siècle montre l'attrait du commerce maritime pour la population de La Ciotat lorsque l'on sait que les membres de l'équipage sont recrutés dans la famille du capitaine.

Les familles : Abeille, Allegre, Arnaud, Brüe, Carbonnel, Decugis, Estienne, Fougasse, Ganteaume, Guerin, Icard, Jouin, Lion, Marin, Masse, Minuty, Ollivier, Reynaud, Reynier, Sicard, Taulignan, Trotebas,...ont fourni plusieurs générations de capitaines.

11) Expédier au Levant en caravane

Pour organiser leurs expéditions, les **négociants-armateurs** utilisaient les bâtiments dont ils étaient pour tout ou partie propriétaires. Ils confiaient l'opération à un capitaine en précisant les directives et les contacts utiles pour faire fructifier la caravane. Le réseau de correspondants dans les Echelles constituait autant de points d'ancrage dans la « cueillette » de marchandises et d'informations.

En l'absence de tels hommes d'affaires dans les ports secondaires, la décision d'engager ce genre d'opérations relevait de personnes « de toute confiance » parmi lesquelles pouvaient se rencontrer bourgeois, officiers, marchands, artisans, capitaines, voire ecclésiastiques et veuves de bourgeois ou marchands. Les intéressés ou **participes**, au nombre variant de six à quinze, formant « société », « compagnie » ou « colonne », utilisaient un bâtiment dont ils étaient déjà quirataires⁵¹ ou en achetaient un, neuf ou d'occasion, en France ou à l'étranger avec permission de l'Amirauté.

La portée moyenne des barques (80-120 tonneaux)⁵² paraissait mieux adaptée au « voyage à l'aventure ». Un grand bâtiment coûtait trop cher (mise-hors et frais de fonctionnement) et

⁴⁹ « Histoire du commerce français dans le Levant au XVIII^e siècle » : 1911- Paul Masson (page 402).

⁵⁰ Voir annexe IV, infra.

⁵¹ En Provence, depuis le XVI^e siècle, la propriété du corps d'un navire est fractionnée en 24 parts ou quirats, kirats, carats. Cf. *Nouveau glossaire nautique Augustin Jal*, Paris, CNRS, 1970, article « carat ». Supra, voir aussi « **quirat** ».

⁵² Cf. supra : « Les bâtiments ».

provoquait de préjudiciables immobilisations à qui devait constituer rapidement une importante cargaison.

Dans les ports secondaires le capitaine jouait un rôle essentiel dans l'armement, mais les quirataires se montraient aussi attentifs aux opérations, notamment à celles du financement. Les propriétaires fournissaient des **avances** en argent au prorata du nombre de quirats possédés. Certaines « promesses » passées sous seing privé ou chez le notaire concernaient des sommes à employer « sur le corps, agrès, apparaux, salaires et dernières expéditions » pour faire face aux dépenses occasionnées par les préparatifs⁵³. D'autres, au montant proportionnel au nombre de quirats, constituaient la participation ou « **part au chargement** ». Ces « provisions pour chargement et victuailles » permettaient au responsable de la caravane de charger en cours de route « telles danrées que bon luy semblera » en promettant aux quirataires « de donner bon et fidèle compte, voiage après voiage, et rendre le capital quand il luy sera requis ». Les intéressés pouvaient également avancer de l'argent pour la mise de fonds en vue d'opérations commerciales durant la caravane. Ces placements réservés en priorité aux quirataires, avec possibilité de cession de ce droit, étaient confiés au capitaine ou à un représentant de la « **compagnie des participes** ». Enfin, le capitaine ou le représentant désigné apportait une somme souvent empruntée « à la **grosse aventure** ⁵⁴ » ou à « **retour de voyage** ». Ces sommes portées « au risque, péril et fortune » du créancier, étaient obtenues moyennant un **change maritime** de 20 à 30% l'an, versé par le débiteur « de six mois en six mois ». Ce financement mettait en œuvre des réseaux familiaux unissant les ports d'armement à de proches localités : ceux de Marseille dans la plupart des ports provençaux. Il est toutefois excessif d'affirmer, comme le faisait avec quelque dédain la Chambre de commerce de Marseille à la fin du XVII^e siècle, « qu'on défie les intéressés aux bâtiments de La Ciotat de justifier qu'ils aient jamais expédié un seul bâtiment qu'ils n'aient eu au besoin de réclamer le secours des négociants de Marseille, soit pour former les fonds nécessaires ou pour en faire les assurances »⁵⁵.

« ...Ce sont les négociants représentés par la Chambre qui font subsister la navigation de La Ciotat »⁵⁶. Il n'en reste pas moins vrai que la place marseillaise demeurait essentielle pour le marché de l'assurance et les règlements financiers (lettres de change, rapatriements de capitaux).

12) Ultimes préparatifs

Avant de partir, le capitaine se chargeait de l'« avictuaillement » qui représentait 20 à 25% des dépenses d'armement pour les douze à quinze personnes qui l'accompagnaient en caravane. Fromage, lard, jambon, thon mariné, morue, anchois, haricots secs, biscuits, sel, « herbes », choux, huile, miel, œufs, viande, vin y figuraient avec d'autres produits alimentaires, alors que quelques achats étaient destinés à la défense du bâtiment : canons, poudre, mèches, mortiers et « mains de papier à cartouche ». Enfin, quand il s'agissait d'équiper un nouveau bâtiment, il fallait prévoir des ustensiles de cuisine, du matériel pour les écritures, des hardes et quelques médicaments comme « onguents, emplâtres, eau des Carmes et baume de serpent ».

⁵³ Cf. Annexe XXII (Préparatifs de la barque Saint-Tropez..., avant le départ pour le Levant en caravane) pages 450 à 453 « Les chemins de la mer » de Gilbert Buti (Ndlr).

⁵⁴ Supra, voir chapitre « Histoire » (Ndlr).

⁵⁵ ACCIM, B5, 1668

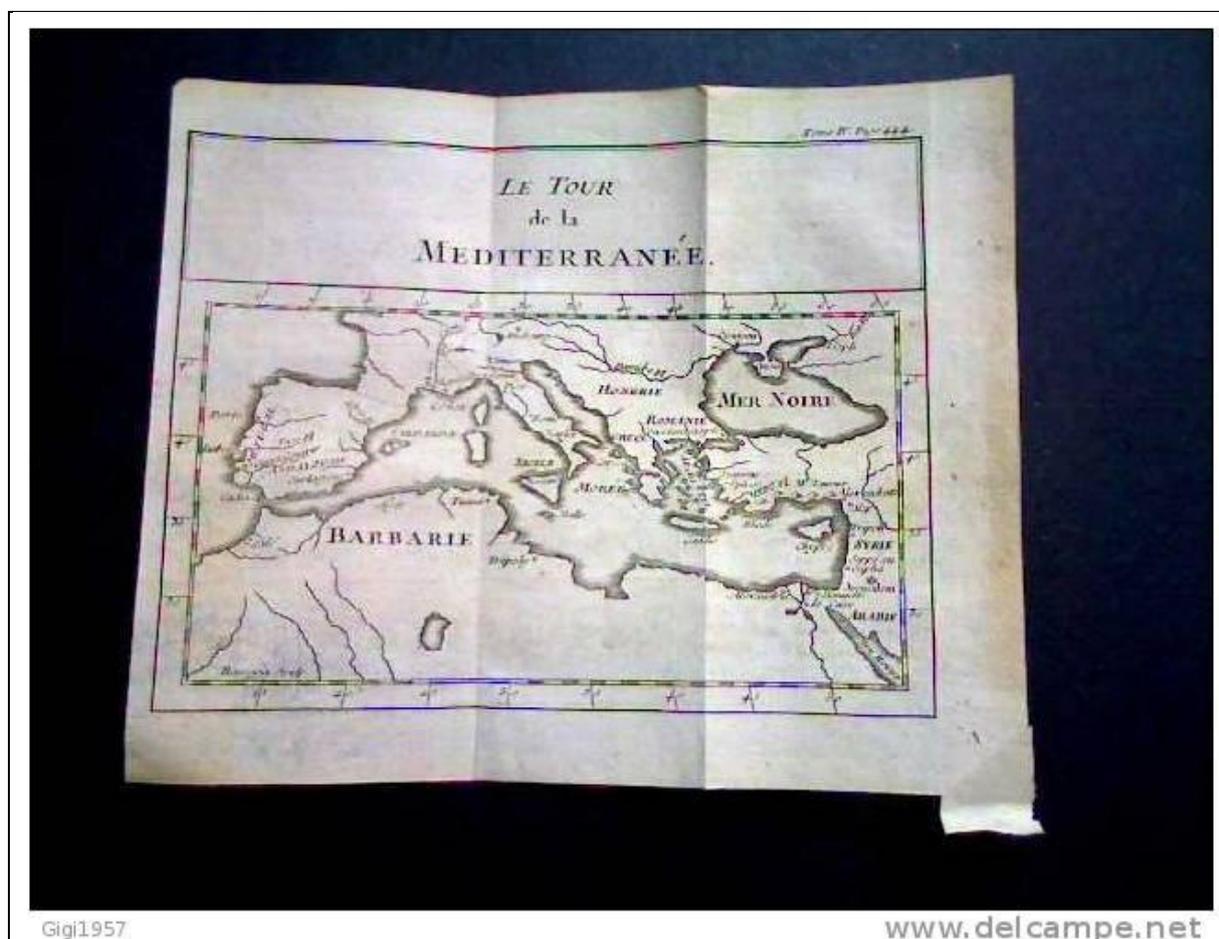
⁵⁶ « Les chemins de la mer » de Gilbert Buti (pages 14 et 15)

D'aucuns prenaient quelques précautions pour faire face à des dépenses de voyage. Dans les ports secondaires (La Ciotat), les hommes étaient engagés « à la part » et non « à salaire » comme à Marseille, percevaient rarement une avance et devaient souvent emprunter pour les dépenses « de nourriture, d'entretien, d'habillement, de hardes nécessaires pour le voyage ». Certains se marient avant le départ et d'autres marins mettent en ordre leurs affaires (testament, procuration,...), en faisant appel au service du **tabellion**⁵⁷. Le capitaine fait dire des messes avant de mettre sous voile.

13) Le rythme des départs

Si le rythme des départs n'obéit pas à un calendrier précis les exemples relevés⁵⁸, soit 28 bâtiments expédiés entre 1703 et 1709⁵⁹ de Marseille pour les Echelles du Levant avec un capitaine ciotaden, situent 35% d'entre eux durant les quatre mois de mai, juin, juillet et août. L'hiver est loin d'être une saison morte car près de 43% des caravaniers lèvent l'ancre entre novembre et février.

14) La navigation



A l'aide de la carte, du sablier et du compas, le capitaine et son second ou le subrécargue représentant les associés, définissent la route à suivre. L'écrivain de bord tient le carnet de routes en

⁵⁷ Officier public qui faisait fonction de notaire (Nldr).

⁵⁸ ACCIM, I.1

⁵⁹ Période de conflit : guerre de succession d'Espagne

mentionnant les points effectués, les localités croisées, les voiles aperçues, les capitaines avec lesquels ont été échangés vivres ou informations.

Pour aller au Levant, le caravanier ne suit pas, par définition, de routes régulières. Souvent, après avoir longé les côtes italiennes, il se dirige soit vers la Barbarie, soit vers Malte, voire les deux, avant de gagner la Grèce du sud, de marquer une escale en Crète, puis de filer vers Alexandrie, Constantinople, Salonique ou Smyrne après une escale à Chio. A partir de ces bases, principale « sources de la caravane » aux dires des capitaines, le bâtiment va et vient au gré des contrats dans les eaux ottomanes. Une campagne caravanier comprend ainsi plusieurs « voyages » avec, au terme de chacun d'eux, des opérations comptables destinés aux intéressés.

15) Chargements type

Prenant des céréales et du bois de construction à Constantinople, il se dirige, via la Crète, vers Tripoli de Barbarie ou Tunis ; lors de cette escale, il charge quelques pèlerins et étoffes pour Alexandrie ; d'Alexandrie, via Chypre et Rhodes, la signature d'un contrat pour le compte d'affréteurs ottomans le mène ensuite à Salonique chargé de toiles, de riz et de moka ; il embarque alors du blé pour Smyrne ou les ports de Syrie méridionale qui offrent la possibilité de conduire quelques dignitaires turcs vers Constantinople que le colporteur des mers quitte ensuite pour La Canée ou Jaffa puis pour Alexandrie à la recherche de fret retour.

16) L'importance du capitaine

En général, le capitaine constitue la cheville ouvrière des campagnes et agit pour le compte des intéressés. Sa pratique de la mer, sa connaissance des marchés levantins acquise au cours d'une formation « sur le tas », son niveau d'instruction, le mettent en mesure de faire fructifier les fonds engagés et de trouver des nolis avantageux. Le capitaine caravanier possède en général des quirats ou parts de navire. Dans ces conditions, les autres associés peuvent avoir confiance en celui qui se trouve autant intéressé qu'eux à la bonne marche de la caravane. Ce principe qui assignait au capitaine un rôle marchand invitait, dans une certaine mesure, à innover, s'adapter au marché ou à contourner les réglementations en vigueur quitte à être qualifié de « **canaille** ». Toutefois, certains capitaines n'assurent que la direction du bâtiment. Des « commissions », « patronages », « accords » ou « pouvoirs », passés devant notaire ou non, précisent les limites de l'autorité du patron. La surveillance et les conseils prodigués en cours de campagne participent à l'apprentissage du métier de caravanier. Les conditions égrenées laissent alors peu d'autonomie au capitaine malgré le lien étroit unissant quelquefois les deux hommes. Les signataires prennent parfois la précaution de préciser que, « malgré les rôles des classes expédiées », le capitaine reconnaît un autre personnage embarqué (second, subrécargue, lieutenant, écrivain) « comme le maître de lui obéir », renonçant aux avantages liés à sa fonction : abandon des « bachys » (ou bakchichs), de la chambre, du « droit de cape ou de chape », de la « provision », voire d'une partie de la pacotille⁶⁰.

⁶⁰ Le capitaine bénéficie d'un droit nommé « cape », « chape » ou « chapeau » dont le montant est fonction du nombre de tonneaux de marchandise embarquée.. La « provision » est une commission accordée au capitaine sur la vente des cargaisons au Levant. F.Patrick BOULANGER, « Salaires et revenus des équipages de navires provençaux durant le XVIII^e siècle », *Provence Historique*, 1980t.30, fasc.122, p.421-422. Le droit de pacotille est une permission donnée, à titre personnel, à tout membre de l'équipage, de recevoir une quantité variable de marchandises pour en faire commerce pour compte propre. Cf.J.SAVARY DES BRUSLONS, *Dictionnaire universel...op.cit.*, article « pacotille ».

17) L'activité caravanière



Négociant Turc- Marchand -Barbier

Les marchands musulmans, Turcs et Maures, composent la grande majorité des affréteurs, les Chrétiens et les Juifs se partagent le reste des contrats conclus en général avec des marchands d'une même « nation ». Ces derniers, installés ou non à Alexandrie, ont des contacts avec toutes les provinces méditerranéennes de l'Empire et les grands ports italiens.

Bois de construction, cendres, moka, peaux, toiles, coton, céréales (riz, blé, orge), nattes, fils de lin composent les cargaisons mêlées ou faites d'un seul de ces produits avec parfois quelques passagers : marchands, soldats et pèlerins. Le montant du fret est fonction de la taille du bâtiment et de la destination.

Les nolis, établis pour totalité ou en partie du bâtiment⁶¹, sont calculés en monnaie de compte, à savoir la piastre de quarante paras. Le règlement qui intervenait au milieu du déchargement, s'effectuait en

⁶¹ Notion d'affrètement total ou partiel qui perdure au XXI^e siècle. (Nldr)

monnaie d'or (sequin zermahboub, sequin barbaresque) ou d'argent (piastre izelote, pataque), quelques contrats stipulant le versement de 50% du nolis au moment du départ.

Associé à ces transports, le caravanier pratique l'échange. Des acquisitions ont pu être réalisées par le capitaine ou le représentant de la « compagnie » au moment du départ afin « d'amorcer la pompe au premier arrêt » : ballots de draps du Languedoc⁶², balles de sucre ou de café des îles d'Amérique, caisses de bonnets « façon Tunis » (chéchias), surons⁶³ de cochenille mexicaine⁶⁴, barriques d'eau-de-vie...



Echantillons de draps de manufacture du Languedoc au XVIII^e siècle. Collection Archives de la CCIMP. L.IX, 1216 et H 174



Contrôle-Marquage-Ballots de draps par Joseph VERNET, l'intérieur du port de Marseille (1754), détails

Ces cargaisons composées surtout au départ de Marseille à destination ou non de marchands français établis dans les ports du Levant et de Barbarie ne se retrouvent pas dans les nombreux bâtiments expédiés depuis les ports secondaires (La Ciotat,...Nldr) ; ceux-ci partent avec un minimum de marchandises sinon vides (« sur lest »), munis de quelques piastres espagnoles ou thalers, de sequins de Venise ou du Caire (zermahboub) ou de caragoux (monnaie d'argent frappée à Constantinople). Cependant, en cours de route, les gains réalisés sont en partie investis dans les achats de soie, d'huile, de tabac, de bois, de cendres, de céréales. Puis, lors de la dernière escale, le caravanier faisait son « estivage » en chargeant pour des consignataires ou bien en réalisant une opération commerciale pour le compte de la compagnie grâce aux bénéfices rassemblés au cours des voyages. Par ailleurs, le

⁶² Voir l'article de G.BUTI « Des goûts et des couleurs. Draps du Languedoc pour clientèle levantine au XVIII^e siècle » (pages 125-140), *Rives méditerranéennes*, n°29 (2008).

⁶³ Sacs de cuir conçus en Amérique pour le transport maritime (Nldr).



⁶⁴ Dactylopius coccus (dont on extrait le colorant E 210), (Nldr).

capitaine et les autres membres de l'équipage « prennent à leur compte », en vertu du droit de pacotille, des « marchandises diverses ».

Enfin, une partie de l'argent rassemblé au moment du départ et gagné par les nolis peut aussi être engagée, au fil des campagnes, dans diverses formes de placements et contrats : prêts « à la grosse » accordés à un confrère croisé lors d'une escale ou à un marchand de « bonne réputation », placements sur les Révérends Pères jésuites ou des marchands français résidant à Salonique et hypothèque maritime. Cette pratique familière aux capitaines génois est répandue parmi les caravaniers provençaux⁶⁵. Ce contrat maritime ne diffère guère plus sur le plan juridique du prêt à la grosse aventure dans la mesure où il se trouve assorti du risque de mer assumé par le prêteur. L'hypothèque maritime a la forme d'un crédit commercial dans un processus inverse à celui du prêt « à retour de voyage » : le prêteur cette fois est le capitaine qui, au lieu de recevoir des capitaux, les avance pour pouvoir se procurer du fret. Cette technique extrêmement souple et qui répond aux besoins des caravaniers, fonctionne à la fois comme crédit commercial, comme assurance et peut éventuellement servir de transfert de fonds, tout en nouant des liens entre capitaines et nolisataires embarqués, liens qui peuvent être activés ultérieurement ou dénoncés.

18) Les escales dans le Levant

Dans le monde ottoman où la peste sévit à l'état endémique, la quarantaine immobilise navire, équipage, marchandises et passagers⁶⁶. Après l'accomplissement de cette formalité sanitaire « derrière les barrières de la contagion », le débarquement du bâtiment et règlement financier simultanés retiennent l'attention des premiers jours à terre.

Ces opérations sont parfois suivies de travaux d'entretien et de réparation du bâtiment. Charpentiers et calfats, embarqués ou engagés sur place, s'activent tandis que le capitaine et/ou le représentant des associés se préoccupent de rechercher un nouveau contrat de nolisement, si le fret de retour n'a pas été envisagé dans le premier. La concurrence, les difficultés commerciales, les conflits, les litiges financiers et l'épidémie se conjuguent pour en rendre délicat l'affrètement. Le temps d'immobilisation du bâtiment, qui peut durer plusieurs mois, ne manque pas d'inquiéter les intéressés y compris les hommes d'équipage payés à la part. Contrairement aux Marseillais qui disposent d'un réseau de commanditaires dans les Echelles, les caravaniers des ports secondaires (La Ciotat,...Ndlr) doivent « aller à la cueillette », saisir les occasions, activer quelques connaissances pour arracher des contrats. La faiblesse, sinon l'inexistence d'une véritable structure commerciale rend compte alors de la concurrence inégale à laquelle ils sont soumis y compris vis-à-vis des « confrères » marseillais ou ciotadens montés sur des bâtiments marseillais.

Au-delà de faits divers qui émaillent la vie des quais, les difficultés qui surgissent peu avant le départ proviennent plutôt de la disparition de certains membres de l'équipage. Les désertions constituent un phénomène troublant la bonne marche de la caravane. Ce « libertinage » si souvent dénoncé, jusqu'à coller au stéréotype du marin méridional, frappe presque tous les bâtiments. Les lieux de désertion constellent les rives de la méditerranée, privilégiant les grandes escales comme Alexandrie, Smyrne

⁶⁵ Balthazar Marie EMERIGON, *Traité des assurances et des contrats à la grosse* t. II, Marseille 1783, p. 385-388 et Jacques SAVARY, *Le parfait négociant*, Lyon 1711, p. 353-355.

⁶⁶ D.PANZAC, *La peste dans l'Empire ottoman (1700-1850)*, Louvain, Peteers, 1985.

et Constantinople, mais aussi Livourne et les ports de la rivière de Gènes. Certains matelots choisissent de rester au Levant

Au lieu de regagner le quartier maritime où les attend le commissaire des classes pour les diriger vers les vaisseaux du roi sur lesquels ils doivent servir tous les trois ans ou tout au moins à tour de rôle. Des navires de la marine royale effectuent de régulières croisières et contrôlent les rôles d'équipage pour saisir les matelots soumis au service des classes mais « empêchés de rejoindre leur quartier ». Les longues absences conduisent parfois des marins à quitter le bâtiment pour obtenir de meilleures conditions financières. Des matelots engagés « à la part » désertent leur bâtiment pour accepter la proposition de « paiement à salaire » faite par un capitaine en manque d'homme d'équipage. La grande inactivité au cours de certaines caravanes peut contraindre des matelots « à la part » à trouver une autre source de revenus en abandonnant le navire.

19) Le contrat d'affrètement⁶⁷

Les rédacteurs respectaient un modèle, universellement connu et familier aux capitaines caravaneurs tout comme au personnel des consulats, qui comportaient les informations suivantes :

- le lieu et la date du contrat ;
- les nom et prénoms du capitaine et son lieu de résidence ;
- le nom et le type du navire ;
- le nom, la résidence et l'appartenance ethnique ou confessionnelle du ou des affréteurs ;
- la destination du navire ainsi que les escales envisagées ;
- l'espace concédé au nolisataire et celui conservé par le capitaine ;
- la durée de l'estarie⁶⁸ ;
- la répartition, entre le capitaine et les affréteurs, des droits à payer ;
- le prix du nolis, le moment et le lieu de paiement, la monnaie dans laquelle il doit s'effectuer.

Outre ces clauses de droit, on trouve dans certains contrats des précisions complémentaires comme les zones que le capitaine devra éviter pour cause de peste ou de guerre, ou bien encore les prêts, dits à hypothèque, que le capitaine consent en faveur de son affréteur.

20) Le droit maritime islamique

En dehors des raisons de sécurité, comment expliquer l'utilisation massive des navires européens, c'est-à-dire chrétiens, par des musulmans sans se mettre en contradiction avec les principes et les règles de l'Islam ?

- le droit musulman distingue radicalement la sphère à l'intérieur de laquelle les hommes entretiennent des relations politiques et sociales de celle qui sert de cadre à leurs activités commerciales et économiques. Dans la première, l'idée de profit est exclue et les échanges qui s'y effectuent sont dominés par les hiérarchies liées au statut religieux : musulman et non-musulman ; au sexe : homme et femme ; aux générations : père et fils ; à la condition : homme libre ou esclave. Dans la seconde, au contraire, il n'y a aucun privilège lié au statut, et l'égalité

⁶⁷ Le transport maritime connaît toujours au XXI^e siècle ce document type, la charte-partie, que la BIMCO se charge d'actualiser en permanence.

⁶⁸ Temps nécessaire accordé au chargement et au déchargement de la cargaison.

la plus parfaite est la règle. Les juristes musulmans considèrent en effet la sphère économique comme autonome et non susceptible d'interférer avec la sphère sociale hiérarchisée et donc de la modifier. Cela signifie que les relations, les échanges, les prestations de service entre musulmans et non-musulmans, Européens chrétiens et Arabes ou Turcs musulmans, peuvent s'établir et s'effectuer sans aucune entrave liée à l'appartenance confessionnelle. De plus, cette égalité n'exclut nullement l'idée de profit en faveur d'un des partenaires au détriment de l'autre.

- Encore faut-il que les contrats conclus entre capitaines chrétiens et affréteurs musulmans soient en accord avec les règles et les pratiques en usage aussi bien dans le monde chrétien que le monde musulman. Or, en droit musulman, l'écrit n'est pas obligatoire dès lors que l'engagement, de courte durée, a été pris devant témoins. Un document écrit n'a de valeur que grâce au témoignage oral des témoins instrumentaires qui assurent là une fonction quasi officielle.
- Le droit maritime musulman s'est constitué entre la première moitié du IX^e et le début du XI^e siècle, période qui correspond à la suprématie navale du monde musulman en Méditerranée. A partir de la seconde moitié du XI^e siècle, les puissances chrétiennes concurrencent avec succès la présence maritime musulmane qui se trouve réduite pour longtemps, d'une part à un simple cabotage côtier, et de l'autre à des pratiques de guerre de course. Dans tous les cas, cette modeste survivance de la présence maritime musulmane n'est pas propice à une évolution et à un approfondissement du droit maritime qui se fige dans l'état atteint au X^e siècle. Aussi, aux siècles suivants, les éventuelles allusions au droit maritime des auteurs musulmans font références aux textes de cette époque.

21) Les textiles en méditerranée⁶⁹

Documentation à lire :

- Rives méditerranéennes (XV^e-XIX^e siècles) n°29 de 2008 :
 - A la façon du Levant et de Perse : Marseille et la naissance de l'indiennage européen (1648-1689)- *Olivier Raveux*
 - De la boutique au comptoir-La trajectoire d'un négociant toulousain en textile entre traditions et nouveautés (vers 1600-1620)- *Gaëlle Lapeyrie*
 - Des goûts et des couleurs. Draps du Languedoc pour clientèle levantine au XVIII^e siècle- *Gilbert Buti*
 - La consommation des indiennes à Marseille (fin XVIII^e-début XIX^e siècle)- *Aziza Gril-Mariotte*
 - La production textile à Rosette au XVIII^e siècle- *Naser Uthman*
 - Les chrétiens d'Alep dans la fabrication et le commerce des tissus au XVII^e et XVIII^e siècles- *André Raymond*
 - Des tissus dans les boutiques, les tissus dans les maisons : Damas , vers 1700- *Colette Establet et Jean-Paul Pascual*

⁶⁹ Les textiles en méditerranée (XV^e-XIX^e siècles)-n°29 (2008) Rives méditerranéennes

- Marseille, échelle des toiles levantines pour l'Espagne, XVII^e et XVIII^e siècles-*Eloy Martin Corrales*
- Production et techniques de tissage de la soie à Bursa aux XV^e et XVI^e siècles-*Frédéric Hitzel*

22) Malheurs de la navigation⁷⁰ :

Les menaces, réelles, qu'étaient les naufrages, les différentes variétés de corsaire ou la peste, ne dissuadèrent jamais hommes, officiers et matelots de s'embarquer pour les mers du Levant. Il est vrai que les 4/5 environ de ces voyages se déroulèrent sans incident majeur.

a) Le péril en mer :

La plupart des navires étant de taille modeste, la violence des éléments était certainement le danger le plus fréquent auquel ils étaient confrontés. L'incendie est également redouté sur ces navires tout de bois et de toile. Dans la plupart des cas les naufrages ont lieu près des côtes ce qui n'empêche pas les noyades d'autant que beaucoup de marins ne savaient pas nager.

Les naufrages représentent 2% des pertes de navires provençaux sur 2 266 départs au cours de la période 1744-1749⁷¹.

b) La démolition :

Le naufrage fait partie des risques qu'acceptent de courir les marins à condition que leur navire soit en bon état. Dans le cas contraire, ils n'hésitent pas à s'en débarrasser. La démolition d'un navire nécessite une autorisation administrative sous peine d'être accusé de **baraterie**. En général le consul désigne les capitaines de bâtiments en escale en qualité d'experts pour confirmer la requête présentée par le capitaine.

c) La vente : le marché des navires d'occasion est très actif tant en France qu'au Levant. Raison pour laquelle les la plupart des capitaines tenaient à prendre la mer avec l'accord des propriétaires du navire pour pouvoir vendre légalement leur navire en cas de nécessité (le consul exigeait ce document).

En 1759-1760⁷², le capitaine Laurent Masser, de La Ciotat, obtient cinq contrats de nolis à La Canée qui le mènent dans différents ports de la mer Egée. Il ne manque donc pas de travail, cependant le 16 septembre 1760, il vend son navire, le pinque les « Âmes du Purgatoire », pour 1 330 piastres du Levant, 4 000 livres, au grand douanier de La Canée qui connaît le navire ainsi que son capitaine pour l'avoir affrété l'année précédente. Cette décision résulte : « ...de l'urgente nécessité où il se trouve faute de fonds et les difficultés de trouver à emprunter sur la place pour pouvoir satisfaire tant les salaires dus à son équipage qui ne cesse de l'obséder, et par leurs plaintes par devant Monsieur le Consul, que pour payer ce qu'il doit aux gens du país qui luy ont fourny en dernier lieu pour sa nourriture et celle de son équipage. »

⁷⁰ Voir Annexe V : « Prises et évènements de mer » concernant les Capitaines ciotadens » (registre des marins aux Archives du Musée du Vieux La Ciotat).

⁷¹ Données rassemblées dans CARRIERE, *Négociants marseillais*, par Daniel PANZAC : « *la Caravane maritime* », p.82.

⁷² Daniel PANZAC : « *la Caravane maritime* », p.70-71.

- d) Les forbans (appellation du pirate Méditerranée)⁷³: pirates « sans foi ni loi » ce sont tout simplement des bandits « de grand chemin » agissant pour leur propre compte. Pavillon noir, origine incertaine (Turcs, Maniottes, Grecs,...) , le saccage du bateau et le massacre de l'équipage pour ne laisser aucune trace ; tels sont leurs caractéristiques.
- e) Les corsaires barbaresques⁷⁴ : depuis la fin du XVII^e siècle, les corsaires basés dans les provinces ottomanes d'Afrique du Nord, Alger, Tunis ou Tripoli, avaient appris à leurs dépens à respecter les pavillons des grandes puissances navales européennes. Consacrée par des traités dits « de paix et de commerce », la sécurité des navires de ces Etats est généralement observée sauf lorsqu'une guerre éclate entre une régence et un Etat européen comme cela a été le cas entre Tripoli et la France en 1728. Dans la grande majorité des cas, les corsaires barbaresques, qui se considéraient comme des combattants de la foi musulmane, respectaient les navires de commerce avec qui leur régence avait signé des traités de paix et de commerce. Les corsaires anglais⁷⁵ : si la menace des corsaires barbaresques est quasi permanente, celle suscitée par les corsaires anglais est, en principe, limitée aux périodes durant lesquelles les deux nations s'affrontèrent, ce qui se produisit à sept reprises entre 1689 et 1815 ! La supériorité navale anglaise fut alors à peu près constante, mais, contrairement à l'Atlantique, la flotte anglaise ne fit que de rares et courtes apparitions en Méditerranée et ce furent les corsaires britanniques qui firent la chasse aux navires de commerce français. Les corsaires anglais, ou supposés tels, rançonnent les capitaines caravaniers français avec lesquels leur pays est en guerre, mais ils se gardent bien de toucher aux marchandises et aux passagers qui sont à bord. En effet, ces derniers sont bien généralement ottomans, donc neutres dans l'affrontement franco-britannique, et les molester ou les piller provoquerait à coup sûr de graves incidents diplomatiques que la Grande-Bretagne veut évidemment éviter. Les captures anglaises représentent 12% des pertes de navires provençaux sur 2 266 départs au cours de la période 1744-1749⁷⁶.
- f) La peste⁷⁷ : outre les naufrages et les corsaires, les navires qui fréquentent le Levant et la Barbarie naviguent sous la menace, presque permanente, de voir la peste se déclarer à bord. Cette maladie risque, comme les autres, de décimer un équipage, mais surtout, transportée par ce bâtiment, elle peut se propager dans la population du port de débarquement et ravager des régions entières. Marseille ayant reçu 16 153 navires en provenance du Levant au cours du XVIII^e siècle, il s'avère, qu'en moyenne, 1% des navires fut contaminé par la peste. La maladie se manifeste à seize reprises dans le lazaret de la ville, ce qui signifie que seize navires arrivèrent dans ce port avec la maladie à bord. Une partie de l'équipage et les passagers y succombèrent et certains d'entre eux moururent dans la ville. En chiffre

⁷³ Daniel PANZAC : « *la Caravane maritime* », p.72.

⁷⁴ Daniel PANZAC : « *la Caravane maritime* », p.76.

⁷⁵ Daniel PANZAC : « *la Caravane maritime* », p.79-83.

⁷⁶ Données rassemblées dans CARRIERE, *Négociants marseillais*, par Daniel PANZAC : « *la Caravane maritime* », p.82.

⁷⁷ Daniel PANZAC : « *la Caravane maritime* », p.83-86.

rond, 1% des navires fut infesté par la peste et 1 sur mille seulement l'a apporté jusqu'à Marseille, la durée du trajet, un mois en moyenne entre Smyrne et Marseille, entraînant l'extinction naturelle de la maladie dans la grande majorité des cas. Néanmoins, si les risques de contamination des navires au Levant étaient minces et ceux de la voir atteindre la Provence, minimes, il suffisait d'un seul navire pestiféré pour déclencher une catastrophe comme l'a montré la tristement célèbre épidémie de Marseille de 1720.

Corso⁷⁸ et esclavage

Documentation :

- Cahiers de la Méditerranée : L'esclavage en Méditerranée à l'époque moderne (Colloque de 2002)
 - Achat et rachat d'esclaves musulmans par les consuls de France en Méditerranée au XVIII^e siècle - *Xavier Labat Saint Vincent*
 - Course et contre-course en méditerranée ou comment les algériens tombaient en esclavage (XVI^e siècle - 1^{er} tiers du XIX^e siècle)- *Moulay Belhamissi*
 - L'esclavage au quotidien à Malte au XVI^e siècle- *Anne Brogini*
 - La régence de Tunis et l'esclavage en méditerranée à la fin du XVIII^e siècle d'après les sources consulaires espagnoles- *Maria Ghazali*
 - Le discours sur l'esclavage en méditerranée : une réalité occultée. L'esclavage des noirs de la régence de Tripoli- *Alain Blondy*
 - Les esclaves et leurs rançons chez les barbaresques (fin XVII^e-début XIX^e siècle)- *Daniel Panzac*
 - Les infortunes de Sébastien Molin, praticien vénitien et prisonnier de guerre à Constantinople au milieu du XVII^e siècle- *Gérard Poumarède*
 - Les sujets du grand seigneur entre liberté et esclavage : la société ottomane vue par les français au Levant à l'époque moderne- *Jean-Pierre Farganel*
 - Pour une géographie de l'esclavage méditerranéen aux temps modernes- *Michel Fontenay*
- Corsaires et Pirates à La Ciotat au XVII^e siècle : Mémoire - *Magalie Bérenger* - 1997 (archives municipales de La Ciotat)

⁷⁸ Wikipédia : Corso (piraterie).

Le « **corso** », est l'activité de prédation maritime réciproque qui s'opéra entre Chrétiens et Musulmans, du XVI^e au XVIII^e siècle en Méditerranée et en Atlantique. Cette activité s'exerça dans un cadre administratif qui ne peut toutefois pas être qualifié de cadre juridique, la volonté (et même la possibilité) de régulation effective étant insuffisante chez tous les acteurs.

Bien que le terme « corsaire » en tire son origine, le corso se distingue de la course sévèrement contrôlée telle qu'elle se pratiquait à la même époque et aux époques suivantes, celle des Jean Bart...

Côté musulman, les principaux ports de départ sont la Régence d'Alger, celles de Tunis et Tripoli ; côté chrétien, l'épine dorsale est constituée par les Chevaliers de Malte.

Constituant en attaques de navires de commerce et en captures de villageois sur les côtes, suivies de la mise en esclavage des captifs, le corso fut le cauchemar des populations des deux côtés de la Méditerranée pendant les trois siècles qu'il dura.

*Juan Rey, patron de barque de La Ciotat, longeant le littoral algérien, enleva en 1563 une vingtaine d'habitants et s'en alla les vendre à Gênes comme galériens.*⁷⁹

Course et religion⁸⁰

Dans les relations entre l'Europe et le Maghreb, la guerre de course était, pour les musulmans d'Afrique du Nord, un des aspects de la guerre qu'ils menaient contre les chrétiens. Fondées pour lutter contre la Reconquista ibérique, puis partie prenante dans les grandes guerres navales qui, au XVI^e siècle, opposent les flottes hispano-italiennes aux flottes ottomanes, les marines des Régences poursuivent le même combat, aux XVII^e et XVIII^e siècles, sous des formes adaptées aux circonstances et à leurs capacités.

La supériorité navale de l'Europe en Méditerranée, étant largement établie à la fin du XVI^e siècle, les capitaines maghrébins cherchent à éviter l'affrontement avec les navires de guerre européens et s'attaquent surtout aux faiblesses de leurs adversaires, bâtiments de commerce ou zones côtières mal protégées.

Les Régences subissent les conséquences de leurs activités : disparition à peu près complète de leur commerce maritime, attaques de représailles contre les populations côtières, bombardements navals des ports et surtout des capitales. Il s'agit donc bien de guerres, exacerbées de part et d'autre par le fait religieux, où l'esclavage est pratiqué par les deux camps.

Dans les Régences, les corsaires sont les héros de l'Islam, ils pratiquent le *djihâd* et sont, aux yeux de la population, des *mudjâhid*, des combattants de la foi, des *ghâzi*, des soldats qui vont porter la guerre chez les Infidèles.

Alger, principal repère de corsaires barbaresques

⁷⁹ Course et contre-course en méditerranée ou comment les algériens tombaient en esclavage-Moulay Belhamissi, cahiers de la Méditerranée 65/2002, §13.

⁸⁰ L'esclavage en Méditerranée à l'époque moderne-Cahiers de la Méditerranée-Daniel PANZAC

L'installation des frères Barberousse crée la Régence d'Alger et donne au corso musulman une assise territoriale solide : en se faisant vassale de l'Empire ottoman, Alger se soumet à une souveraineté lointaine et de plus en plus fictive, mais dont le seul nom tient en respect les puissances européennes ; cette circonstance explique probablement la longue survie de ce nid de pirates qui n'était pourtant pas, en soi, une puissance militaire telle que l'Europe ait dû s'en accommoder pendant trois siècles.

Les raïs (capitaines) d'Alger font vivre toute la ville par le produit de leurs courses, et sont à même de poser leurs conditions. Progressivement, ils s'affranchissent de tout pouvoir politique, même local, si bien que le butin devient un but en soi.

Le corso et le droit : un couple mal assorti

Il n'existe aucune règle de droit commun aux deux parties, au sens d'une règle que l'on ne se contente pas d'invoquer en sa faveur, mais à laquelle on accepte de se soumettre. Côté musulman, le seul droit que l'on connaisse est la charia, dans laquelle le mécréant n'est pas sujet de droit. La bonne foi, qui doit être présente lors de la passation et de l'application d'un contrat est ici absente, non pas de façon accidentelle, mais structurelle. Il y a, de chaque côté, non pas accord, mais simulation d'accord. La partie musulmane fait semblant de passer un traité international d'égal à égal, alors qu'elle recherche en réalité un tribut donnant à la partie européenne un statut qui rappelle celui de dhimmi pour les individus. La partie européenne pense qu'elle paie une sorte de rançon forfaitaire et préalable, sans la moindre légitimité. Côté chrétien, on se plaît à souligner que le musulman n'accorde aucune valeur aux traités et contrats qu'il passe avec l'infidèle, et l'on se sent libre de faire de même.

ANNEXES

Annexe I : Tableau de Joseph VERNET « Intérieur du port de Marseille » (1754)



« (...) un tableau concernant le port avec la qualité considérable de bâtiments de commerce de toutes espèces et de toutes nations qui s'y trouvent continuellement...)

La vue est prise du haut du pavillon de l'Horloge dominant l'actuel quai des belges. Devant, s'étale le bassin du vieux port, fermé à droite par la tour du fort Saint-Jean. Des voiliers encombrant le quai et les mâtures dissimulent la plupart des façades. Vernet a toutefois pris soin de dégager celle de l'hôtel de ville, aux frontons triangulaires et son médaillon sculpté par Pierre Puget (1620-1694). De l'autre côté de la passe, large de quarante mètres, se dresse la butte de la « Tête de More », à l'emplacement de l'actuel parc du Pharo.

Au premier plan, plongée dans l'ombre, se situe la façade de l'arsenal des galères car, depuis 1748, Toulon détient la suprématie en matière de marine militaire.

En revanche, Marseille demeure le premier port de commerce de France. La quantité de navires amarrés n'est sans doute guère exagérée par Vernet ; certaines années, jusqu'à deux milles bateaux de commerce transitent dans le port.

Les orientaux, qui semblent tous porter des costumes turcs, sont nettement reconnaissables. Marseille entretient d'excellents rapports avec la Sublime Porte, et détient le monopole des échanges avec les pays sous domination ottomane, de l'Égypte à la Grèce. Marseille commerce également avec les Echelles de Barbarie, c'est-à-dire la Libye et l'Afrique du Nord.

Sur le quai un navire débarque du blé, car la Provence, faible productrice de céréales, en importe du sud de l'Italie et du Levant. Près du bateau, un homme crible le grain. Il appartient à la corporation des « **grabeleurs-jurés** », chargés par la ville du triage des produits pouvant contenir des impuretés.

Vernet représente d'autres métiers liés à la vie du port, comme les **peseurs**. Placés sous la protection royale, ils ont le droit de porter l'épée. L'un d'eux, en veste rouge, apparaît sur la gauche. Les **portefaix**, pieds nus, également nommés « **gagne-deniers** », détiennent le privilège du transport des marchandises embarquées ou débarquées.

A gauche, un homme vêtu de noir, mais portant manches de dentelles, surveille le marquage d'un ballot. A droite du groupe de turcs, un autre homme, vêtu de façon similaire, vérifie les attaches d'un paquet de toile. Ils pourraient appartenir à la chambre de commerce, laquelle jouait le rôle d'intermédiaire entre le pouvoir royal et les Echelles.

Derrière les orientaux, un homme passe, portant un thon sous le bras. La corporation des pêcheurs compte alors deux cent soixante quatre bateaux et deux mille hommes.

(Informations du Musée de la Marine)

Annexe II : Bâtiments avec Capitaines Ciotadens expédiés de Marseille vers les Echelles du Levant (1703-1710)

Bâtiments expédiés de Marseille pour le Echelles du Levant (1703-1710)

Date	Type	Nom du bateau	Capitaine ciotaden	Destination
1703	Barque	Saint Joseph	Blaise GAMEAU	Smirne
01/6/1703	Vaisseau	L'Ambassadeur Celesse	Guillaume MARIN	Smirne
07/3/1704	Vaisseau	Saint Esprit	Antoine ROUX	Smirne
11/7/1704	Vaisseau	L'Ambassadeur Celesse	Guillaume MARIN	Smirne
13/11/1704	Vaisseau	ND de la Garde	Désiré PELEGRIN	Smirne
22/12/1704	Tartane	Sainte Anne	Jacques DAUMAS	Smirne
24/12/1704	Vaisseau	L'Ambassadeur Celesse		
31/12/1704	Vaisseau	La Conception	Jean PELEGRIN	Smirne
23/3/1705	Vaisseau	Saint Joseph	Victor JOUIN	Smirne
17/7/1705	Vaisseau	La Conception	Jean PELEGRIN	Smirne
20/7/1705	Vaisseau	ND de la Garde	Désiré PELEGRIN	Smirne
20/7/1705	Barque	T.M.Sainte Anne	Louis PELEGRIN	Smirne
21/7/1705	Vaisseau	L'Ambassadeur Celesse	Guillaume MARIN	Smirne
24/7/1705	Polacre	Saint Ambroise	Claude ALLEMAND	Smirne
23/8/1705	Polacre	Saint François Xavier	Noël GRO(IE)	Smirne
10/12/1705	Vaisseau	Saint Joseph	Jacques François MARIN	Smirne
18/12/1705	Vaisseau	L'Immaculée	Antoine BEAUSSIES	Alexandrette
18/12/1705	Barque	T.M.Sainte Anne	Louis PELEGRIN	Smirne
16/01/1706	Vaisseau	L'Ambassadeur Celesse	Guillaume MARIN	Seyda
23/5/1706	Vaisseau	La Conception	Jean PELEGRIN	Smirne
19/8/1706	Vaisseau	ND de la Garde	Désiré PELEGRIN	Smirne et Constantinople
08/11/1706	Vaisseau	La Renommée	Joseph ARNAUD	Seyda
09/11/1706	Polacre	ND de la Garde	François ABEILLE	Alexandrette
09/11/1706	Vaisseau	La Vierge de Grâce	Antoine SICARD	Seyda
25/6/1707	Vaisseau	Saint Louis	Etienne FOUGASSE	Constantinople
15/10/1708	Vaisseau	ND du Mont Carmel	Antoine CARBONNEL	Constantinople
20/10/1708	Vaisseau	La Conception	Balthazard MARIN	Smirne
06/11/1708	Vaisseau	La Vierge du Mont Carmel	Michel TRIE	Constantinople
28/9/1709	Tartane	Saint Joseph	Antoine CHAVE	Smirne

Relevé effectué à la CCIMP le 09/12/2010 par Alain Cousin

Annexe III : Registre d'arrivée à Marseille des navires venant des Echelles du Levant et de Barbarie avec Capitaines Ciotadens (1719-1720)

Registre d'arrivée à Marseille des navires venant des Echelles du Levant et de Barbarie (18ème siècle)

Date arrivée	Type	Nom du bateau	Capitaine ciotaden	Provenance
11/9/1719	Barque	Sainte Marie Magdallene	Simon JANSEAUME	Smirne
28/8/1719	Barque	Sainte Barbe	Jean POND(Y)	Acre
13/7/1719	Polacre	Sainte Barbe	Barthélémy SAYAN	Seyda
08/7/1719	Pinque	Saint Joseph	Pierre GUILHEMIER	Canée
03/7/1719	Pinque	Saint Jean	César DUCHIER	Tunis
14/7/1719	Barque	La Magdallena	Jean ROUIT	Canée
28/7/1719	Barque	Saint Joseph	Jean Baptiste REINAUD	Salonique
14/7/1719	Vaisseau	ND de la Garde	Jean Baptiste REINAUD	Alexandrie
11/7/1719	Barque	Le Venus (?)	Antoine BRUE	Alexandrette, Tripoli, Chypre
12/7/1719	Barque	ND de la Garde	Balthazard AUDRIT	Alexandrie
21/6/1719	Barque	Sainte Barbe	Ignace Julien VENTER	Acre
20/9/1719	Barque	L'Espérance (?)	Claude DECUGY	Acre
20/9/1719	Barque	Saint Joseph	Joseph ABEILLE	Constantinople
09/9/1719	Pinque	La Vierge d'Espérance	Michel IMBER	Acra, Chypre
09/10/1719	Vaisseau	J.M.Joseph	Antoine GAMEL	Smirne
28/10/1719	Barque	Sainte Anne	Jacques DECUGY	Mescounille
31/10/1719	Vaisseau	Lipomenomarin	Antoine TOULISSAN	Seyda, Tripoli, Chypre
03/11/1719	Pinque	Saint François (?)	Antoine MARTICHOU	Acre
07/11/1719	Vaisseau	La Vierge de la Garde	Louis PELEGRIN	Alexandrie
17/11/1719	Barque	Sainte Barbe	Ignace VENTIX	Acre
20/11/1719	Polacre	Saint Lazare	Barthélémy FABRE	Archipel ?
21/11/1719	Vaisseau	Saint Pierre	Louis MARIN	Neteline, Smirne
21/11/1719	Pinque	Saint Jean Baptiste	Joseph PERRIER	Acre, Chypre
24/11/1719	Corvette	Le Duc de Villard	Raphaël BARTHELEMY	Alexandrie
28/11/1719	Vaisseau	Saint François	Jacques François MARIN	Seyda, Acre, Chypre
29/11/1719	Barque	Sainte Catherine	François REINAUD	Constantinople
25/12/1719	Vaisseau	La Renommée	Joseph ARNAUD	Constantinople
16/01/1720	Vaisseau	Sainte Barbe	Charles FOUGASSE	Salonique
16/01/1720	Polacre	Sainte Catherine	SAUVEUR	Alexandrette
10/4/1720	Barque	Saint Jean	Blaise SICARD	Salonique
17/4/1720	Vaisseau	La Marie (?)	Louis PONCET	L'Archipelle (?)
08/5/1720	Pinque	Sainte Anne	Jean BRUNET	La Cannée
30/4/1720	Pinque	La Relique	Honoré LION	Agymousely (?)

Arrêté au feuillet 130

Relevé effectué à la CCIMP le 09/12/2010 par Alain Cousin

Annexe IV : Capitaines Ciotadens (fin XVII^e siècle-début XVIII^e siècle)

Capitaine	Année	Nom du Bateau	Type
ABEILLE Claude	1695	Notre Dame du Rosaire	Barque
ABEILLE Pierre	1685	Notre Dame des sept Douleurs	Barque
ABEILLE François	1707	Notre Dame De La Garde	Polacre
ABEILLE François	1710	Sainte Barbe	Vaisseau
ABEILLE Joseph ⁸¹	1718	Saint Joseph	Vaisseau ⁸²
ABEILLE Jean-Louis	1747	Vierge de la Garde	Vaisseau
ALLEGRE Jean	1685	Saint Jean	Tartane
ALLEGRE Jean	1689	Notre Dame De Bon Rencontre	Vaisseau
ALLEGRE André	1692	ND La Vierge de Purification	Barque
ALLEGRE André	1705	Notre Dame De La Garde	Barque

⁸¹ Capitaine-Armateur

⁸² Constructeur : A.MARTIN (4500 qx)

ALLEGRE André ⁸³	1705	St Pierre les Ames du Purgatoire	Tartane
ALLEGRE Joseph	1711	Vierge de Grâce	Barque
ALLEGRE Joseph	1711	St Antoine de Padoue	Pinque
ALLEGRE Lazare	1715	Jésus-Marie-Joseph	Pinque
ALLEGRE Pierre	1721	Saint Pierre	Pinque
ALLEGRE Victor	1712	Galère La Fama	Vaisseau
AMALRIC François ⁸⁴	1705	Guienne	Vaisseau
ARGELIAS Jean Baptiste	175(0) ?	Vierge de la Garde	Ketch
ARNAUD Antoine	1720	Sainte Anne	Barque
ARNAUD Antoine	1721	Marie Anne	Pinque
ARNAUD Joseph	1713	Renommée	Vaisseau
ARNAUD Guillaume	1684	Cheval Marin	Vaisseau
ARNAUD Guillaume	1709	Notre Dame du Bon Voyage	Tartane
ARNAUD Pierre	1693	Cheval Marin	Vaisseau
ARNAUD Pierre	1702	Providence	Vaisseau
ARNAUD Honoré	1726	Notre Dame De Bon Rencontre	Barque
ARNAUD Honoré ⁸⁵	1729	Sainte Croix	Pinque
ARNOME Guillaume	1707	Saint Joseph	Tartane
AUBERT Antoine	1692	Saint Joseph	Barque
AUBIN Balthazard	1710	Notre Dame des sept Douleurs	Pinque
AUBIN Balthazard	1710	St Pierre Le comte Philippe	Vaisseau

AUBUS Michel	1718	Saint Joseph	Pinque
AUDIBERT Michel	1709	Saint François Xavier ⁸⁶	Tartane
AUDRIC Charles	1684	Notre Dame De Lorette	Vaisseau
AUDRIC Balthazard	1710	Sainte Croix	Barque
AUDRIT Balthazard	1719	Notre Dame de la Garde	Barque
AUDRY Balthazard	1712	Hypomène Marie	Vaisseau
AUDRY François	1696	Victoire	Vaisseau
AUDRY Pierre	1707	Cheval Marin	Barque
AUMAN Victor	1735	Saint Eustache	Polacre
AUMAN Antoine	1748	Vierge de Grâce	Pinque
AUMANT Antoine	1704	Notre Dame De Grâce	Vaisseau
AUMANT Joseph	1712	Conception	Vaisseau
AUMANT Pierre	1704	Conception	Vaisseau
BARGEMOND Michel	1711	Vierge du Rosaire	Polacre
BARRET Claude	1737	Tartane	Tartane
BARRIOL François	1707	Sainte Madeleine	Barque

⁸³ Capitaine-Armateur

⁸⁴ Felix MARTICHOU a vendu le bateau à Cohen de Livourne

⁸⁵ Décédé à Lattaquié le 25/8/1729

⁸⁶ Armateur : Guillaume MACE de Saint Malo

BAUME Antoine	1715	Saint Félix	Barque
BERENGER Pierre	1746	Vierge de Miséricorde	Pinque
BONNET Pierre	1726	Hirondelle	Vaisseau
BOUCHARD Barthélémy	1746	Vierge de Miséricorde	Pinque
BREMOND Jean-Baptiste	1694	Diligente	Tartane
BRÜE ⁸⁷ Aimé	1695	Notre Dame du Rozaire	Barque
BRÜE Antoine	1706	Vierge de Grâce	Vaisseau
BRÜE Augustin	1711	Sainte Barbe	Pinque
BRÜE Honoré	1711	Saint Louis	Vaisseau
BRÜE Jacques	1708	Notre Dame des sept Douleurs	Vaisseau
BRÜE Jacques	1719	Sainte Barbe ⁸⁸	Vaisseau ⁸⁹
BRÜE Joseph	1709	Saint Antoine de Padoue	Pinque
BRÜE Joseph	1725	Félicité	Quetch
BRÜE Joseph Michel	1713	Vierge de Miséricorde	Polacre
BRÜE Laurens	1683	Notre Dame des Carmes	Barque
BRÜE Michel	1721	Ste madeleine Vendôme	Polacre
BRÜE Pierre	1707	Notre Dame De Lorette	Vaisseau
BRÜE Pierre	1724	Amériquin	Vaisseau
BRÜE Pierre	1725	Saint Joseph	Polacre
BRUN Esprit	1711	Vierge de Grâce	Barque
BRUNET Antoine	1683	Notre Dame du Bon Port	Vaisseau
BRUNET Joseph	1683	Notre Dame du Bon Port	Vaisseau
BRUNET Joseph	1702	Saint Jean Baptiste	Polacre
BRUNET Jean	1728	Parfait	Vaisseau
CARBONNEL Antoine	1703	Asie	Vaisseau
CARBONNEL Antoine	1706	Notre Dame du Mont Carmel	Vaisseau
CARBONNEL Antoine	1708	Saint Louis	Vaisseau
CARNOUX Joseph	1734	Saint Louis dit Le Triton	Vaisseau
CAUNE Jacques	1705	Saint Joseph ⁹⁰	Tartane-Vaisseau
CAUNET Blaise	1709	Notre Dame de Miséricorde	Pinque
CHAULLAN Joseph	1705	Saint Jean Baptiste	Tartane
CHAVE Antoine	1710	Saint Joseph	Tartane
CHAVE Charles	1704	Notre Dame de la Garde	Tartane
COLOMB Antoine	1712	Prudence	Vaisseau
COURRAUD André	1726	Notre Dame du Carmel-St Roch	Vaisseau
COURTES André	1709	Saint Christophe	Vaisseau
CRUVELLIER Antoine	1731	Vierge de Grâce	Polacre
CRUVELLIER Antoine	1746	Vierge de la Garde	Corvette

⁸⁷ BRÜE : la recherche généalogique entreprise par François BRÜE fait remonter l'origine à BREA en 1320 au « Malpas » sur Ceyreste-La Ciotat (voir étude à part)

⁸⁸ Armateurs : Joseph GARNIER et Jacques BRÜE

⁸⁹ Constructeur : Augustin MARTIN (4 000 qx)

⁹⁰ Armateurs : Jacques MARIN et François De La FLOTTE

CRUVELLIER Benoit	1725	St Jean le Vigilent	Pinque
CURET Antoine	1686	Visitation ⁹¹	Vaisseau
CURET Antoine ⁹²	1692	Fortuné	Vaisseau
CURET Augustin	1711	Saint Louis Le triomphant	Vaisseau
DARBES Antoine	1711	St Antoine de Padoue	Pinque
DE BLIOU Charles	1710	Ames du purgatoire	Pinque
DECUGIS Claude	1694	ND de la Garde	Tartane-barque
DECUGIS Claude	1706	Sainte Elisabeth	Vaisseau
DECUGIS Etienne	1710	Saint Jean	Pinque
DECUGIS Jacques	1710	Notre Dame du Rosaire	Barque
DECUGIS Jacques	1711	Saint Pierre	Barque
DECUGIS Jacques	1713	Vierge de Conception	Barque
DECUGIS Joseph	1703	Notre Dame de Grace	Barque
DECUGIS Jean-François	1710	Saint Jean Baptiste	Pinque
DOUDON Thomas ⁹³	1739	St Jean l'Evangéliste	Polacre-Vaisseau
ESPITALIER Etienne	1704	ND de la Garde	Barque
ESTIENNE Jean	1706	Saint Bonaventure ⁹⁴	Barque
ESTIENNE Jean	1712	Notre Dame de Miséricorde	Pinque
ESTIENNE Pierre	1705	Saint François	Pinque
ESTIENNE Pierre	1707	Saint Pierre ⁹⁵	Pinque ⁹⁶
ESTIENNE Pierre ⁹⁷	1709	Saint Pierre	Pinque
ESTIENNE Pierre ⁹⁸	1710	Saint Pierre	Pinque
ESTIENNE Sauveur	1709	Saint Pierre	Vaisseau
ESTIENNE Sauveur	1711	Sainte Croix	Barque
ESTIENNE Sauveur	1712	Saint Antoine	Pinque
ESTOUPAN Joseph	1708	Prophète Daniel	Vaisseau
ESTOUPAN Joseph	1715	Saint Charles	Vaisseau
FABRE Antoine	1705	ND du Bon Voyage	Vaisseau
FABRE François	1688	Vierge du Rosaire	Vaisseau
FABRE François	1728	Saint Louis	Vaisseau
FABRE	1735	Vierge de Grâce	Polacre
FARDELOUX Charles	1720	Sainte Barbe	Tartane
FASSY Pierre	1713	Sainte Madeleine ⁹⁹	Barque ¹⁰⁰

⁹¹ Achetée 6 800 livres- Constructeur : Augustin MARTIN-Propriétaires : CAUME et Augustin FABRE

⁹² Armateurs : CRUVELLIER, J.FOUGASSE, A.FABRE, Et.FOUGASSE

⁹³ Construit à La Ciotat-Armateur : RASTIT de Cassis

⁹⁴ Armateur : Jean BREMOND

⁹⁵ Armateur :François ALLEGRE

⁹⁶ Construit à LIVOURNE

⁹⁷ Pinque construite à Livourne en 1707

⁹⁸ Pris par les Anglais en 1710

⁹⁹ Armateur :Jacques BRÛE

FAURY Charles	1706	La Renommée	Vaisseau
FENESTRE (de la) Pierre	1737	St François de Paul	Pinque
FERAUD Pierre	1711	Sainte Madeleine	Pinque
FERAUD Pierre	1721	Sainte Madeleine Vendôme	Polacre
FOUGASSE André	1706	ND d'Espérance	Barque
FOUGASSE André-Denis	1737	Saint Jean	Vaisseau
FOUGASSE Charles	1707	Sainte Barbe	Barque
FOUGASSE Etienne	1685	Constantin	Barque
FOUGASSE Etienne	1703	Grand Constantin	Vaisseau
FOUGASSE Etienne	1704-1710	Saint Louis ¹⁰¹	Vaisseau
FOUGASSE Etienne ¹⁰²	1713	Galère du Levant	Vaisseau
FOUGASSE François	1703	Vigilante	Corvette
FOUGASSE Jean	1693	ND de Grace	Vaisseau
FOUGASSE Joseph	1683	ND du Bon Port	Vaisseau
FOUGASSE Joseph	1709	ND du Bon Secours	Vaisseau
FOUGASSE Pierre	1706	Jésus-Maria-Ste Anne	Barque
FOUGASSE Pierre	1709	Diane	Barque
GAMEAU Jean	1710	Jésus-Maria -Joseph	Pinque
GAMEL Antoine	1710	Jésus-Maria -Joseph	Vaisseau
GAMEL Joseph ¹⁰³	1709	Sainte Barbe ¹⁰⁴	Polacre
GAMEL Pierre ¹⁰⁵	1725	ND de la Garde	Barque-Polacre
GANTEAUME André ¹⁰⁶	1705	Vierge du Rosaire	Barque
GANTEAUME André	1707	ND du Rosaire	Barque
GANTEAUME Balthazard ¹⁰⁷	1733	Saint Joseph	Barque-Polacre
GANTEAUME Louis	1707	Saint Pierre	Tartane
GAUTIER Jean	1696	Vierge de Grâce	Vaisseau
GAUTIER Pierre	1712	Saint Sévère	Barque
GAY Sébastien	1707	Galère Maillet	Vaisseau
GAY Sébastien	1713	St Jean l'Evangeliste ¹⁰⁸	Vaisseau ¹⁰⁹
GEDE Charles ¹¹⁰	1712	Sainte Croix	Pinque
GIPIER Jean	1720	Saint Joseph	Pinque
GIRARD Louis	1718	Gazelle Volante	Vaisseau
GRANET Arnaud	1699	Jésus-Maria -Joseph	Barque
GRIMAUD Simon	1697	Vierge de Douleurs	Barque

¹⁰⁰ Constructeur : A.MARTIN (2 000 qx)

¹⁰¹ Pris et rançonné

¹⁰² Armateurs : Vve BOULLE, Vve BOURGUIGNON, LAURENS, OLLIVIER, RAFINSQUE (?)= tous de Marseille

¹⁰³ Armateur : Charles BOYER de Marseille

¹⁰⁴ Naufrage en 1710

¹⁰⁵ Naufrage le 08/02/1730 par tempête à 10' de Tripoli

¹⁰⁶ Prise de guerre achetée par GUERIN 245 piastres de 8 réaux

¹⁰⁷ 150tx : constructeur Augustin MARTIN-Armateurs :J. et A.GANTEAUME 12qts chacun

¹⁰⁸ Armateurs :RAUMOU et BRUNY de Marseille et S.GAY

¹⁰⁹ Constructeur : Augustin et Antoine MARTIN

¹¹⁰ Armateur : Pierre CARBONNEL

GUEIMARD Pierre ¹¹¹	1710	Sainte Barbe	Polacre
GUEIROARD Laurent	1710	Saint Joseph	Pinque
GUERIN Antoine	1708	Couronne	Polacre
GUERIN Antoine	1709	ND du Bon Port	Vaisseau
GUERIN Antoine	1713	Sainte Barbe	Pinque
GUERIN Antoine ¹¹²	1718	Gazelle Volante	Vaisseau
GUERIN Charles	1710	Saint Pierre	Barque
GUERIN Louis	1700	ND du Rosaire-La Victoire	Vaisseau
GUERIN Victor	1710	Saint Roch	Vaisseau
GUERRE André	1735	Sainte Vierge de Pitié	Tartane
GUEYMARD Honoré	1711	Sainte Anne	Barque
GUEYMARD Pierre	1711	Aventurière	Barque
GUIGUES (De) Jacques	1709	Saint Etienne	Vaisseau
GUILLABERT René	1700	ND de Grâce	Vaisseau
GUILLABERT René	1707	Saint Jacques	Pinque
GUIS Balthazard	1718	Saint François	Vaisseau
GUYMARD Pierre	1707	Saint Jean Baptiste	Vaisseau
HERMITTE François	1705	Saint Esprit	Vaisseau
HUGUES Etienne	1697	Africain	Vaisseau
HYVERT Honoré	1711	Très Sainte Conception	Vaisseau
HYVERT Michel	1708	Saint Antoine	Vaisseau
HYVERT Michel	1726	Marie-Anne	Pinque
ICARD Blaise	1707	Saint Joseph	Vaisseau
ICARD Blaise	1718	Sainte Blaise	Pinque
ICARD Blaise	1720	ND du Mont Carmel	Barque
ICARD Jean	1708	Sainte Anne	Barque
ICARD Jean	1714	Saint Antoine de Padoue	Pinque
ICARD Jean-Jacques ¹¹³	1706	Cheval Marin	Vaisseau
JACQUES Antoine	1708	ND du Bon Voyage	Pinque
JAUFFRET Augustin	1709	Vendome ¹¹⁴	Vaisseau
JEANSEAUME Barnabé	1713	Sainte Madeleine	Barque
JOUIN Vincent ¹¹⁵	1685	Saint jean	Tartane
JOUIN Jean	1685	Saint jean	Tartane
JOUIN Victor	1705	Saint Joseph	Tartane-Vaisseau
JOUVIN Esprit	1735	Vierge de Grâce	Pinque
JOUVIN Victor	1703	Méduse Royale	Vaisseau

¹¹¹ Voir également GUEYMARD

¹¹² Décède en 1718 et est remplacé par Louis GIRARD

¹¹³ Armateur : François JOUGLAS de Constantinople

¹¹⁴ 360 tx, propriétaire : Louis JAUFFRET

¹¹⁵ Armateurs : J.ALLEGRE et J.GAUTIER

JOYE Jacques	1711	Saint Pierre	Pinque
JOYE Jacques	1731	Vierge de Grâce	Polacre
JUVENAL Joseph	1712	Palestine Galère	Vaisseau
LANSART Antoine	1748	Vierge de Miséricorde	Tartane
LAUGIER Blaise	1703	Jésus-Maria-Sainte Anne	Barque
LAUGIER Blaise	1709	Saint Nicolas	Vaisseau
LAURENS Jacques	1705	Saint Antoine de Padoue	Barque
LAURENS Pierre	1709	Vierge de Grâce	Pinque
LAURENS Pierre	1711	Sainte Marie	Pinque
LION Jacques	1711	Conception	Barque
LION Michel	1707	Saint Jean	Barque
LION Michel	1708	ND de la Garde	Barque
LION Pierre	1709	Saint Jean	Pinque
LAMBERT Jean	1711	ND de Miséricorde	Barque
LAMBERT Jean	1720	Saint Jean	Pinque
LOMBARD Honoré	1727	Galère Thérèse	Pinque
MANUEL Jacques	1711	Saint Antoine de Padoue	Vaisseau
MARIN André	1742	Vierge du Rosaire	Barque
MARIN Antoine ¹¹⁶	1690	Fedelette	Vaisseau
MARIN Antoine	1713	Saint Antoine Galère d'Egypte	Vaisseau
MARIN Balthazard	1706	ND de Grâce	Barque
MARIN Barthélémy	1686	Conception	Vaisseau
MARIN Barthélémy	1698	ND du Bon Voyage	Vaisseau
MARIN Claude ¹¹⁷	1694	Ville de Séidon (sous protection St Joseph)	Barque
MARIN Claude	1706	Saint Joseph	Barque
MARIN Claude	1707	Saint Jean	Vaisseau
MARIN Jacques	1708	Conception	Barque
MARIN Jean	1712	La Galère St Jean Baptiste	Vaisseau
MARIN Jean-Baptiste	1726	ND du Bon Rencontre	Barque
MARIN Louis	1711	Saint Joseph	Polacre
MARIN Pierre	1707	Saint Jean Baptiste	Vaisseau
MARTICHOU Antoine	1712	Saint Antoine	Barque
MARTICHOU Félix	1713	Saint Jean	Vaisseau
MARTIN François	1697	ND du St Rosaire	Vaisseau
MARTIN Jacques-François	1710	Saint Joseph	Corvette
MARTIN Jacques	1746	Joseph d'Egypte	Vaisseau
MARTIN Jean Baptiste	1706	Vierge de Grâce	Barque
MARTIN Michel	1696	Prudent	Vaisseau
MASSE Antoine	1705	ND du Bon Voyage	Vaisseau

¹¹⁶ Armateurs :B.MARIN,F.MARIN,PELISSIER et PAVY de Marseille

¹¹⁷ Constructeur :L.AUDIBERT.

MASSE Antoine	1727	ND de Miséricorde Ste Marie	Vaisseau
MASSE Louis	1705	ND du Bon Voyage	Vaisseau
MASSE Pierre-Joseph ¹¹⁸	1734	Vierge du Rosaire	Polacre
MAUNIER Honoré	1734	St Joseph le Postillon de Chypre	Pinque
MAURELLY François	1724	St Jean Baptiste	Pinque
MEOLAN Charles	1709	France	Vaisseau
MILLE Laurent	1706	ND de la Garde	Pinque
MINUTY Blaise	1706	Sainte Elisabeth	Barque
MINUTY Blaise	1711	Galère de Provence	Vaisseau
MINUTY Blaise	1712	Saint Vincent	Pinque
MINUTY Blaise	1715	Saint Augustin	Barque
MINUTY Jean	1719	ND du Bon Voyage	Vaisseau
MORET Jean	1712	Sainte Elisabeth	Vaisseau
MOURET Jean	1711	ND de la Garde	Pinque
MOURRE Michel ¹¹⁹	1717	Saint Félix	Tartane
MOUTON Jean	1712	Fame Volante	Quetch
MOUTTON Honoré	1721	ND de Grâce	Pinque
NEGRE Guillaume	1719	Sainte Anne	Galère
NEGREL Laurent	1705	Sainte Anne	Tartane
OLLIVIER Jean	1709	Jésus-Maria-Joseph	Pinque
OLLIVIER Jean-Baptiste	1705	Vierge de Grâce	Pinque
OLLIVIER Jean-Baptiste	1709	Saint Joseph	Pinque
OLLIVIER Jean-Baptiste	1711	Sainte Anne	Pinque
PAUL Joseph	1739	Vierge de Grâce	Pinque
PELLEGRIN Jean ¹²⁰	1694	ND de la Garde	Tartane-Barque
PELLEGRIN Louis	1708	Sainte Anne	Barque
PETIT Jean ¹²¹	1715	Saint Jean	Tartane
PLASSE Victor	1693	Vélocité ¹²²	Vaisseau
PONCET François	1700	Marquis	Vaisseau
PONCET François	1712	Galère Ste Catherine	Vaisseau
PORTALIS Barthélémy	1685	ND de l'Espérance	Vaisseau
PREPAUD Claude	1705	Gentille	Vaisseau
PREPAUD Jean-François ¹²³	1728	Envieux	
PREPAUD Joseph	1712	Saint Vincent	Pinque
REYNAUD Antoine	1712	ND du Rosaire	Pinque

¹¹⁸ 69 tx.Constructeur :Augustin MARTIN

¹¹⁹ Naufrage à SAÏDA en 1737

¹²⁰ Voir Claude DECUGIS

¹²¹ Naufrage à BARCELONE le 17/4/1715

¹²² Acheté au Capitaine J.POURQUIER de La Seyne (pris par Corsaire hollandais en mai 1694)

¹²³ Armateurs :FASSY,PAYAN et GUERIN

REYNAUD Jean ¹²⁴	1709	Saint Joseph	Pinque
REYNAUD Jean	1712	Saint Jacques	Pinque
REYNAUD Jean Baptiste	1707	Annonciade	Barque
REYNAUD Jean Baptiste	1719	Saint Joseph	Barque
REYNAUD Louis	1712	Postillon	Barque
REYNIER Charles	1708	ND de l'Espérance	Polacre
REYNIER Charles	1711	Vierge de Délivrance	Vaisseau
REYNIER Pierre	1723	Saint Jean	Tartane
REYNIER Pierre	1729	Saint Bernard	Polacre
REYNIER Pierre	1734	Aventurier	
RICCORD Joseph	1724	Saint Joseph	Vaisseau
ROUBAUD Jean	1699	Renommée	Vaisseau
ROUBAUD Jean ¹²⁵	1710	ND de la garde	Vaisseau
ROUDEN François	1711	Sainte Catherine	Pinque
ROUMIEU Jean	1697	Etoile du matin	Vaisseau
ROUVIERE Guillaume	1703	ND du Bon Voyage	Barque
ROUX Blaise	1704	ND de Grâce	Vaisseau
ROUYT Jean	1718	Saint Jean Baptiste	Tartane
SAVY Barthélémy ¹²⁶	1717	Sainte catherine	Pinque
SICARD Blaise ¹²⁷	1706	Saint Honoré	Polacre
SICARD Blaise	1711	Saint Jean Baptiste	Corvette
SICARD Etienne	1711	Saint Jean Baptiste	Barque
SICARD Jacques	1693	Vierge de Grâce ¹²⁸	Tartane
SICARD Simon	1709	Jésus-Maria-Joseph	Barque
SILVY Joseph		Vierge d'Espérance	Pinque
TASSY Laurent	1731	Vierge de la Garde	Vaisseau
TAULIGNAN Antoine	1710	Saint Pierre	Vaisseau
TAULIGNAN François	1737	Saint François de Paul	Pinque
TERRASSON Joseph	1745	Vierge de Miséricorde	Polacre
TOULIGNAN François	1710	Marguerite	Vaisseau
TROTEBAS Jean Pierre	1694	ND de Miséricorde	Tartane
TROTEBAS Jean Pierre	1708	Vierge de Grâce	Barque
TROTEBAS Jean Pierre	1708	Vierge du Bon Voyage ¹²⁹	Barque
TROTEBAS Pierre	1709	Jésus-Maria-Joseph	Pinque
TROTEBAS Jean Pierre	1712	Anne	Pinque
VELLIN Laurent	1710	Sainte Barbe ¹³⁰	Vaisseau

¹²⁴ Armateur propriétaire : André LION

¹²⁵ Armateurs –Ecrivain :Jean VICALLIER de Marseille

¹²⁶ Naufrage à l'île de SYRA le 21/2/1717

¹²⁷ Acheté 612 piastres de 8 réaux à F.GILDEN, Flamand. Barque prise par le « Dauphin Couronné » corsaire hollandais.

¹²⁸ Propriétaires : François-Jean BONNET (21 quirats) puis François BONNET et Antoine FOUASSE (12 quirats chacun)

¹²⁹ Pris le 27/01/1712 par vaisseau anglais Le Lion

¹³⁰ Pris en 1709

PRISES & EVENEMENTS DE MER

Date	Evènement	Nom du Capitaine	Nom du navire	Type de navire	Lieu et informations	Conflits
1679 (26 nov)	Naufrage	JOUVIN Victor	St Antoine de Padoue	Barque (B)	La Canée	
1689	Naufrage	GRIMAUD Joseph	Sainte Anne	Barque (B)	Port d'Ancône	Ligue d'Augsbourg
1689 (18 aou)	Prise par corsaire non identifié	ALLEGRE Pierre	Saint Joseph	Tartane (T)		24-9-1688
1692 (22 fév)	Naufrage	BRUNET François	Ste Madeleine Bonaventure	Barque (B)	Alger	
1692 (14 mar)	Prise par corsaire non identifié	GAUTIER Jean	St Jean Bonaventure	Barque (B)	Cap Nègre	
1692 (jul)	Prise par corsaire Maillorquais	CARBONNEL Jean	St Jean Bonaventure	Barque (B)	De Majorque à Cagliari (par barque)	
1692 (12 sep)	Prise par corsaire non identifié	BAUME Jean	Saint Jean Baptiste	Barque (B)		
1692 (10 nov)	Prise par corsaire de Tripoli	MARIN Barthélémy	Triomphant	Vaisseau (V)		
1693 (14 fev)	Prise par corsaire Maillorquais	ALLEGRE André	Saint Louis	Caravelle	A Las Palmadores (par une barque)	
1693 (26 avr)	Naufrage	CRUELLEIR Benoit	Sainte Barbe	Vaisseau (V)	Echoué au C.Nègre puis coulé à fond	
1693 (mai)	Prise par corsaire Hollandais	REYNAUD Esprit	Saint Jean l'Evangeliste	Vaisseau (V)	Pris et coulé bas	
1693 (Sept)	Prise par corsaire Hollandais	SICARD Jacques	Vierge de Grâce	Tartane (T)		
1694	Sans nouvelle	ARNAUD François	Saint François	Barque (B)	Depuis un an	
1694 (26 fév)	Rapport de vge	MARIN Etienne	Vierge de Purification	Vaisseau (V)	Sur prise de la ND de Grâce	
1694 (26 fév)	Prise	FOUGASSE	ND de Grâce		Voir rapport de vge d'Etienne MARIN	
1694 (mai)	Prise par corsaire Hollandais	PLASSE Victor	Vélocité	Vaisseau (V)		
1695 (Sep)	Prise par les Anglais	FOUGASSE Charles	Sainte Elisabeth	Tartane (T)	Ile Milo	
1695 (17 oct)	Prise par les Anglais	BREMOND Jean Baptiste	Sainte Madeleine	Barque (B)		
1696 (10 jan)	Prise par corsaire Hollandais	AUDRY François	Victoire	Vaisseau (V)		
1696 (16 jan)	Prise par corsaire Hollandais	HUGUES Etienne	Saint Jean	Vaisseau (V)	Pris par 2 cor.à Cap Rossano en Barbarie	
1696 (23 fév)	Prise par les Anglais	GAUTIER Jean	Vierge de grâce	Vaisseau (V)	Vers l'île de Candie	
1696 (Jun)	Prise par corsaire non identifié	ROUVIERE Guillaume	Saint Joseph	Barque (B)	Sur les îles Saint Pierre	
1696 (Jun)	Prise par les Anglais	FOUGASSE Joseph	Sainte Barbe	Vaisseau (V)	Pris par 2 vaisseaux/côtes Sardaigne	
1697 (Jan)	Prise par les Anglais	JOUVIN Vincent	Saint Jean Baptiste	Barque (B)		
1697 (01 mar)	Prise par corsaire Hollandais	AUDRIC Charles	Triomphe de la Paix	Vaisseau (V)	Armé en course	
1697 (mai)	Prise par les Espagnols	GRIMAUD Simon	Vierge de Douleurs	Barque (B)	Près de Tripoli	
1697 (27 mai)	Prise par corsaire Génois	JAUBERT André	Saint Antoine	Barque (B)	Près d'Alexandrie	
1697 (26 Aou)	Prise par corsaire Maillorquais	SOUVIAN Jacques	Ste Madeleine Bonaventure	Barque (B)		
1697 (Sep)	Prise par corsaire Maillorquais	BREMOND Jean Baptiste	Saint Joseph	Barque (B)		Traité de Ryswick
1697 (9 sep)	Prise par corsaire Hollandais	GUICHARD Marc	Subtile	Barque (B)		Octobre 1697
1698 (février)	Naufrage	JAUBERT André	Saint Antoine	Vaisseau (V)	Cap Brun	
1698 (décem)	Naufrage	RASTY Etienne	St Louis Bonaventure	Barque (B)	Ile de Séphaïsto (Grèce)	
1701 (15 nov)	Naufrage	FOURBIN Antoine	Saint Jean Baptiste	Barque (B)	Îles Leserny (?)	Succession d'Espagne
1702 (22 oct)	Prise par corsaire Hollandais	JAUBERT André	Saint Jacques	Vaisseau (V)	Rade de Livourne	Février 1701
1702 (14 nov)	Naufrage	LAURENS Jacques	St François de Paule-Ames...	Barque (B)	Pointe d'Ostie (Italie)	
1702 (19 nov)	Naufrage	GAMERRE Louis	Saint Jean Baptiste	Barque (B)	Barcelone	
1703 (25 mar)	Prise par les Anglais	LONSSARD Bruno	Saint Etienne	Barque (B)	Dans le port de Milo	
1703 (22 avr)	Prise par corsaire Hollandais	ANTOINE Jacques	Saint Louis	Barque (B)	Canal de Candie	
1703 (juil)	Prise par corsaire Hollandais	COSTE Benoit	Saint Jean	Vaisseau (V)	Cpt COSTE tué pendant le combat	
1703 (30 sep)	Prise par corsaire non identifié	FOUGASSE François	Vigilante	Corvette ©	pris par la flotte ennemie	
1704 (21 jui)	Prise par corsaire Hollandais	FOUGASSE Etienne	Saint Louis	Vaisseau (V)	rançonné de 3000 piastres	
1704 (30 nov)	Prise par corsaire Hollandais	AUDRIC Pierre	Sainte Croix	Barque (B)	coulé pendant la prise	
1705 (28 jan)	Prise par corsaire Hollandais	ROUX Pierre	Sainte Anne	Vaisseau (V)	De Livourne à Caillary	
1705 (14 fév)	Prise par les Anglais	ROUSSET Jean	Saint Lazare	Barque (B)	Rançonné de 900 piastres	
1705 (22 fév)	Naufrage	ABEILLE Désiré	Saint Gaétan	Tartane (T)	Après poursuite corsaires à Tabarqua	
1705 (8 avr)	Prise par corsaire Hollandais	OLLIVIER Jean Baptiste	Vierge de Grâce	Pinque (P)	Racheté par 750 livres tournois +march.	
1705 (mai)	Prise par corsaire Hollandais	BRUN Esprit	Vierge de Bon Voyage	Vaisseau (V)	Repris par un vaisseau du Roi	
1705 (Sept)	Naufrage	TAULIGNAN Jean	Sirène	Polacre (Po)	Côte Moréa (équipage sauvé)	
1705 (Oct)	Prise par corsaire Hollandais	HERMITTE François	Saint Esprit	Vaisseau (V)	Canal de Serigo	

1705 (08 oct)	Prise par corsaire Hollandais	ESTIENNE Pierre	Saint François	Pinque (P)	Canal Matapan	
1705 (Nov)	Prise par corsaire Hollandais	LAURENS Jacques	Saint Antoine de Padoue	Barque (B)	Canal Matapan	
1706 (Jan)	Prise par corsaire Hollandais	MARIN Claude	Saint Joseph	Barque (B)	Entre Sousse et Alexandrie	
1706 (16 mai)	Prise par corsaire Hollandais	BRÛE Antoine	Vierge de grâce	Vaisseau (V)	Sur rade d'Alger (?)	
1706 (17 mai)	Prise par corsaire Maillorquais	MINETTY Blaise	Sainte Elisabeth	Barque (B)	Malfatan	
1706 (30 mai)	Prise par corsaire Hollandais	DECUGIS Claude	Sainte Elisabeth	Vaisseau (V)	Cap Mesurat - Rançon 3125 piastres	
1706 (26 oct)	Prise par les Anglais	MARTIN Jean Baptiste	Vierge de grâce	Barque (B)	Iles d'Hyères	
1707 (Janvier)	Prise par les Anglais	LION Michel	Saint Jean	Barque (B)	Repris par Ste Anne le 15 jan 1707	
1707 (Avr)	Naufrage	GUILLABERT René	Saint Jacques	Pinque (P)	Pointe de Caillery	
1707 (Avr)	Prise par corsaire Hollandais	ARNOUX Guillaume	Saint Joseph	Tartane (T)	Iles saint Pierre	
1707 (25 mai)	Prise par les Anglais	GUAYMARD Pierre	Saint Jean Baptiste	Vaisseau (V)		
1707 (31 mai)	Prise par les Anglais	GANTEAUME Louis	Saint Pierre	Tartane (T)	Vers Malte	
1707 (Juin)	Prise par les Anglais	MARIN Claude	Saint Jean	Vaisseau (V)	Conduit à Smyrne	
1707 (Jui)	Prise par corsaire Hollandais	ICARD Blaise	Saint Joseph	Vaisseau (V)	Retour d'Alexandrie	
1707 (18 aou)	Prise par les Anglais	MARTIN Balthazard	Vierge de grâce	Barque (B)	Vers le Cap Roux	
1707 (26 aou)	Prise par les Ennemis	MARTIN Jean Baptiste	Vierge de grâce	Barque (B)	Retour de la Morée	
1707 (Sept)	Naufrage	FOUGASSE Charles	Sainte Barbe	Barque (B)	Côtes de Sicile (équipage sauvé)	
1707 (9 nov)	Prise par les Anglais	BARRIOL François	Sainte Madeleine	Barque (B)	Racheté à Alger par le Consul de France	
1708 (21 jan)	Prise par Catalans	TROTEBAS Jean Pierre	Vierge de grâce	Barque (B)	Port de Pellois (?) en Sardaigne	
1708 (2 mar)	Prise par les Anglais	PELLEGRIN Louis	Sainte Anne	Barque (B)	Conduite à Venise (3h de combat)	
1708 (15 mar)	Prise par corsaire non identifié	PHILOPY Joseph	Tunisien	Vaisseau (V)	Grau de Valence	
1708 (Aou)	Prise par corsaire Hollandais	BARRIOL François	Sainte Madeleine	Barque (B)		
1708 (15 oct)	Prise par corsaire Hollandais	HYVERT Michel	Saint Antoine	Vaisseau (V)	Pris par la "Fama" et conduit à Livourne	
1708 (6 nov)	Naufrage	ICARD Jean	Sainte Anne	Barque (B)	Entré du port de Benghasi	
1709 (avril)	Prise par les Anglais	LAUZIER Blaise	Saint Nicolas	Vaisseau (V)	S'est racheté et a continué	
1709 (Juin)	Prise par les Anglais	COURTES André	Saint Christophe	Vaisseau (V)	Pris et coulé bas près de Bône	
1709 (Juillet)	Prise par les Anglais	VELLIN Laurens	Sainte Barbe	Vaisseau (V)	Conduit à Tunis	
1709 (23 jui)	Prise par corsaire Hollandais	BREMNOD Joseph	Soleil d'Or	Vaisseau (V)	Repris 32 h +tard par "Chevalier Pilhes"	
1709 (Déc)	Prise par 2 galiottes corsaires	LAURENS Pierre	Vierge de grâce	Barque (B)		
1709 (Déc)	Prise par les Anglais	DE GUIGNES Jacques	Saint Etienne	Vaisseau (V)	Pris par 3 vaisseaux et cond.à Livourne	
1709 (Déc)	Prise par corsaire Napolitain	FERRAT Joseph	Trois Rois	Vaisseau (V)	Conduit à Naples	
1709 (19 déc)	Prise par les Anglais	ESTIENNE Sauveur	Saint Pierre	Vaisseau (V)	Pris par 2 vaisseaux et cond.à Livourne	
1709 (19 déc)	Prise par corsaire Hollandais	SICARD Blaise	Saint Joseph	Corvette ©	Conduit à Livourne	
1709 (20 déc)	Prise par corsaire Hollandais	BRÛE Joseph	Saint Antoine de Padoue	Pinque (P)	Pris par 2 vaisseaux	
1710 (5 fév)	Prise par V.anglais Vendôme	ALLEGRE Joseph	Vierge de grâce	Pinque (P)	Près de l'île de Zante	
1710 (4 mar)	Prise par les Anglais	BARRIOL François	Saint Jean	Pinque (P)	Pris par vaisseau et conduit à Candie	
1711 (jan)	Naufrage	BRUN Esprit	Vierge de grâce	Barque (B)	Au cap Nègre	
1711 (23 jun)	Pris par 5 vaisseaux Anglais	BARGEMOND Michel	Vierge du Rosaire	Polacre (Po)	Conduit à Gènes	
1711 (10 dec)	Prise par corsaire Hollandais	VELLIN Laurens	Sainte Barbe	Vaisseau (V)	Conduit à Smyrne	
1711 (15 dec)	Prise par corsaire Hollandais	REYNIER Charles	Vierge de Délivrance	Vaisseau (V)	Rançonné de 700 piastres	
1712 (27 jan)	Pris par vaisseau Anglais le Lion	TROTEBAS Jean Pierre	Vierge du Bon Voyage	Barque (B)		
1712 (fév)	Prise par corsaire Hollandais	AUDRY Charles	Triomphe de la Paix	Vaisseau (V)		
1712 (juin)	Chassé par corsaires Hollandais	REYNIER Charles	Vierge de Délivrance	Vaisseau (V)	Naufrage à la côte (mauvais temps)	
1713 (avril)	Prise par corsaire Hollandais	BRÛE Joseph Michel	Vierge de Miséricorde	Polacre (Po)	Conduit à Livourne	Traité de Rastatt
1713 (17 nov)	Naufrage	DECUGIS Jacques	Vierge de Conception	Barque (B)	Gorges de Candie	6 Mars 1714
1715 (15 avr)	Naufrage	PETIT Jean	Saint Jean	Tartane (T)	Rivière Tortoze	
1717 (21 fév)	Naufrage	SAVY Barthélémy	Sainte Catherine	Pinque (P)	Ile de Syra	
1717 (21 mar)	Naufrage	LANSARD Antoine	Saint Antoine	Tartane (T)	Golfe de Gabès	
1720 (17 jan)	Naufrage	GAMEL Joseph	Sainte Barbe	Polacre (Po)	Cap Escapoli	
1726 (8 oct)	Naufrage	MAGANON Charles	Saint Michel	Polacre (Po)	Cap Corse	
1727 (13 déc)	Naufrage	REYNAUD François	Saint Jean Baptiste	Vaisseau (V)	Cherchi (Italie)	
1730 (8 fév)	Naufrage	GAMEL Pierre	ND de la Garde	Barque (B)	10' de Tripoli	

1731 (23 jan)	Naufrage	JOYE Jacques	Vierge de Grâce	Polacre (Po)	Ile de la Madeleine (Bonifacio)	
1731 (15 avr)	Voie d'eau	CRUVELLEIR Benoit	Vierge de Grâce	Polacre (Po)	Miconica en Tina	
1731 (26 avr)	Naufrage	TASSY Laurent	Vierge de la Garde	Vaisseau (V)	à la côte de Lapiderniere (Portugal)	
1735 (fev)	Prise par corsaire Hollandais	CARNOUX	Triton	Corvette ©		
1735 (fev)	Naufrage	JOUVIN Esprit	Vierge de Grâce	Pinque (P)	Vers Damiette (côtes de Syrie)	
1735 (mars)	Naufrage	FABRE Pierre	Vierge de Grâce	Polacre (Po)	Perdue par mauvais temps (côte de Syrie)	
1737	Naufrage	MOUREE Melchior	Saint Félix	Tartane (T)	Saïda	
1737 (30 mar)	Naufrage	HYVERT Antoine	Sainte Claire	Polacre (Po)	Port de Lattaquié	
1738 (31 aou)	Incendie	SIGAUD Joseph	Saint Antoine	Vaisseau (V)	à Port Conté (Sardaigne)-chgt laine	
1738 (4 déc)	Naufrage	VILLACROZE André	Sainte Anne	Pinque (P)	Echoué plage de Benghazi	
1739 (fév)	Naufrage	PAUL Joseph	Vierge de Grâce	Pinque (P)	à Nacassi (?) dans l'Archipel	
1742 (déc)	Naufrage	MARIN André	Vierge du Rosaire	Barque (B)	à la côte de Serigo	Succession d'Autriche
1744 (26 aou)	Prise par les Anglais	MASSE Jacques	Saint Laurent	Pinque (P)		Décembre 1740
1745 (3 jun)	Prise par les Anglais	MASSE Jacques	Saint Laurent	Pinque (P)	Repris par la "Flora" frégate royale	
1745 (nov)	Prise par les Anglais	TERRASSON Joseph	Vierge de Miséricorde	Polacre (Po)	Conduit à Caillery (Sardaigne)	
1746 (mars)	Naufrage	SILVY Joseph	Vierge d'Espérance	Pinque (P)	Tempête à hauteur du port d'Avizo	
1746 (mars)	Prise par les Anglais	CRUVELLIER Antoine	Vierge de la Garde	Corvette ©	Conduite à Livourne	
1746 (mars)	Prise par les Anglais	BERENGER Pierre	Vierge de Miséricorde	Pinque (P)	Conduite à Livourne	
1747 (17 fév)	Naufrage	MAUNIER Henri	Sainte Hélène	Pinque (P)	Alexandrie	
1747 (3 jul)	Prise par les Anglais	ABEILLE Jean Louis	Vierge de la Garde	Vaisseau (V)	Conduit à Plymouth	
1747 (10 jul)	Prise par les Anglais	BOUCHARD Barthélémy	Vierge de Miséricorde	Vaisseau (V)	Entre Majorque et Minorque	
1748 (mars)	Prise par les Anglais	AUMAN Antoine	Vierge de Grâce	Pinque (P)	Conduite à Livourne	
1748 (mars)	Prise par chebec barbaresque	LANSARD Antoine	Vierge de Miséricorde	Tartane (T)	Chebec de Tripoli	Traité d'Aix la Chapelle
1748 (avril)	Prise par les Anglais	MAISTRE Jacques	Tonant	Corvette ©	Conduite à Malte	18 Octobre 1748
1753 (9 nov)	Naufrage	MOUTON André	Saint Jean Baptiste	Tartane (T)	Vinaros (?) Espagne	
1757 (août)	Prise par les Anglais	DECANY Augustin	Thérèse	Corvette ©	Conduite à Caillary	Sept Ans
						29 Août 1756
						Traité de Paris
						10 Février 1763

Annexe V : Relevé effectué à partir du registre des marins (Archives du musée du Vieux La Ciotat) : prises et évènements de mer

Annexe VI : Reproduction du « Livre de raison » (1709) tenu par Jacques MARIN (Musée Ciotaden)

1709 - N. 17.
Le 6^e Janvier au soir commença à
tomber de Neige & dura 6 jours sans
tomber grande quantité apres vin-
la gelée que gela par tout si -
terriblement qu'on ne pouvoit sortir
ce que continua Jusque au 20^e du
dit mois La grande Rigueur du
froid tua tous les oliviers &
figuiers & tous les grains & semences
ensemencés on assure cette Calamité
Générale en Europe Dieu par
sa grace donne le Remède à un
si grand mal & que le Chastiment
puisse procurer la paix si finy une
Guerre depuis 20 années dure que
toute l'Allemagne l'Angleterre La
hollande le Portugal & le Duc de
Savoie font à la France Dieu fasse
finy le fleau & la Cherté de Bleds que le
Vainqueur dans la terre Jusque à 40^e la
Charge & à la Marine quire moins

