

TROISIEME PARTIE

**GÉNÉRALITES — ARMATEURS. NAVIRES ET MARINS
SEYNOIS — SPORTS NAUTIQUES — LES TROUPES
DE LA MARINE**

GÉNÉRALITÉS**CARACTÈRES DE LA VIE MARITIME
AUX XVII^e ET XVIII^e SIÈCLES**

Les XVII^e et XVIII^e siècles nous fournissent, notamment le XVIII^e, des informations relativement abondantes sur le trafic maritime de notre cité seynoise, sur son caractère et sur sa nature. Au fur et à mesure que notre ville prenait plus de développement et que son port, l'ancien havre de Six-Fours, augmentait ses moyens, les relations du pays avec le mouvement maritime national et mondial devenaient de plus en plus considérables.

Ayant précédemment déjà indiqué les divers types de bâtiments alors employés pour l'usage général de la navigation et du commerce, nous n'y reviendrons pas ; nous parlerons de leur emploi et de leur organisation, de leurs utilisateurs et de leurs équipages, des règles qui présidaient à la vie maritime.

ARMATEURS ET ÉQUIPAGES*Les armateurs :*

Les armateurs des bateaux armés par le port de La Seyne étaient, en général, des gens du pays ou de la proche région qui, souvent, se constituaient en de modestes associations afin d'exploiter au mieux le capital-navires qu'ils possédaient. C'étaient des capitaines marins au long cours, des négociants ou autres particuliers qui, suivant contrat notarié, se partageaient, selon l'importance de leur apport personnel, les bénéfices des campagnes de navigation. Il arrivait aussi que le possesseur d'un navire était son propre armateur-navigateur, agissant pour son compte et à ses risques et périls.

Parfois, ces sociétés d'armateurs étaient l'objet de modifications, voire de dissolutions si les circonstances l'exigeaient (décès, vente de bateau, événement de mer, transfert sous un autre pavillon).

Evidemment, les très grands ports tels que celui de Marseille ou de Bordeaux, par exemple, avaient déjà, au XVIII^e siècle, d'authentiques compagnies maritimes possédant de véritables flottes marchandes ¹¹⁴.

Pour ce qui concerne La Seyne, nous avons rencontré, dans les archives, des spécimens de telles exploitations. Nous en citons, ci-après, quelques-unes :

— Déclaration de participation touchant une association maritime, faite le 17 juillet 1752 devant l'amirauté de Marseille ; les intéressés sont le capitaine Jean-Antoine Agarrat et la demoiselle Isabeau Aube, tous deux du lieu de La Seyne, et ce, pour un capital de 4.677 livres, 5 sols, 4 deniers versés comptant.

Les moyens d'exploitation déclarés étaient un vaisseau de 2.500 quintaux, construit à La Seyne depuis deux ans et demi et commandé par le sieur J.-B. Brun, natif d'Hyères en Provence (Arch. départ. des B.-du-Rh., série B).

— Association maritime composée des armateurs, en copropriété : Magdeleine Lanffran, mère du commandant du navire, Pierre Pourquoiier, capitaine marin ; François et Pierre Sénès, François Décugis, négociant en blé.

Moyens d'exploitation : vaisseau *La Marie-Magdeleine*, de 125 tonneaux, deux mâts, deux ponts, de 53 pieds, 4 pouces × 19 pieds, 2 pouces ; hauteur entre les ponts : 11 pieds, 6 pouces. Construit à La Seyne en 1784.

— Constitution d'union d'armateurs : Jeansolenq, de La Seyne, Fournier, de Toulon ; capital-navire : la *Vierge-de-Grâce*, senault de 100 tonneaux, construit à La Seyne en 1767.

— Cession de parts du brigantin le *Nouvel-Auguste*, faite par Claire Denans, de La Seyne, veuve de F.-A. Eyffren, capitaine de vaisseau, à son beau-frère Pierre Eyffren, capitaine de vaisseau marchand, au prix de 3.225 livres payables en assignats sur la Caisse des Comptes des Biens nationaux (acte du 13 septembre 1790, notaire Cousinéry, de Marseille).

Les équipages :

Les ports français de la Méditerranée offraient au XVIII^e siècle de grandes ressources pour les armements des navires. Les hommes ne faisaient nullement défaut pour servir aussi bien sur les navires de guerre que sur ceux du commerce et, comme nous l'avons dit, notre port de La Seyne ne faisait, en ce domaine, pas d'exception à la règle. Les hommes de mer qu'il fournissait étaient valeureux et expérimentés, hardis et vaillants ; pourtant le métier était rude et les dangers certains. Avec les tempêtes, il y avait l'insécurité de la guerre navale, en temps d'hostilités ; celle due aux pirates et aux corsaires ennemis.

114. C'est en avril 1717 que fut fondée la Compagnie des Indes, société française comptant 14 à 20 navires de 700 tx, de 155 hommes d'équipage chacun.

De fait, les Seynois de cette époque étaient non seulement appréciés des armateurs locaux mais encore de ceux de Marseille ou d'autres ports qui les employaient volontiers tant leur réputation était bonne.

Pour donner au lecteur une idée de la composition de l'équipage d'un bateau marchand, au XVIII^e siècle, peu d'années avant la Révolution, nous indiquerons que la composition normale d'un vaisseau de 400 tonneaux, destiné au long cours, était la suivante :

Un capitaine, quatre officiers, dont un écrivain, un chirurgien ¹¹⁵, une trentaine de matelots de toutes spécialités et deux pilotins ; cet effectif étant celui du temps de paix. Pour le temps de guerre, il était porté à quarante-deux matelots et mousques en sus de l'encadrement renforcé.

Pour un bâtiment de plus fort tonnage (600 tonneaux), il était prévu, en dehors de son commandant :

Cinq officiers, soixante-six matelots, vingt-trois novices et neuf mousques, et pour un bateau de beaucoup plus faible tonnage, inférieur à 100 tonneaux, on comptait deux officiers et quinze hommes d'équipage (matelots, novices et mousques).

Afin de se procurer tous les cadres indispensables pour une marine marchande en pleine renaissance, on recourut aux mesures ci-après :

- Autorisations, par le roi, accordées aux Français établis à l'étranger, qui y étaient mariés ou nés, pour commander des navires de nationalité française ;
- Amnistie dont le bénéfice était étendu à des anciens marins ayant été privés du commandement ou du service à bord par mesure disciplinaire ;
- Faculté exceptionnelle de servir donnée à des sujets étrangers, à des gens ayant quitté la flotte, à des naturalisés français.

Dans ce monde rude de la mer d'autrefois, une sévère discipline était nécessaire pour assurer la bonne marche de la navigation, de la tenue des équipages à bord et dans les ports ; aussi, les infractions étaient-elles l'objet d'inflexibles sanctions, même de condamnations pour les cas les plus graves. Nous en avons des exemples aux XVII^e et XVIII^e siècles : en 1683, le capitaine Jean Audibert, de Six-Fours, qui, lors d'une attaque de son bâtiment, *Le Prophète-Daniel*, par trois corsaires, avait abandonné son navire, fut condamné à l'amende et mis au fers ; le même délit fut reproché au capitaine Jean Fougasse, de La Ciotat, pour avoir quitté sa barque, *Notre-Dame-de-Grâce*. Cette dernière affaire donna lieu à une longue procédure qui dura de 1693 à 1696.

Encore au XVII^e siècle, vers 1680, une amende fut infligée au patron Clapin pour avoir abandonné le convoi dont son bateau faisait partie ; ledit convoi étant pourtant escorté par des vaisseaux de guerre. Au XVIII^e, en 1728, ce fut le capitaine François

115. Des certificats de chirurgien-navigant furent délivrés à Marseille, de 1675 à 1691, par le lieutenant du 1^{er} chirurgien du Roi, et, à partir de 1692 (septembre), par les chirurgiens-jurés de ce port. (Arch. départ. des B.-du-Rh., série B).

Boissier, commandant *Le Joseph-Triomphant*, sanctionné pour avoir mis à la voile avant le départ d'un convoi protégé.

AFFRÈTEMENTS ET CARGAISONS

Il existait plusieurs sortes d'affrètements :

- sous la forme d'un prix forfaitaire pour le voyage d'un navire à l'allée et au retour ;
- sous la forme de location de bateaux loués, au mois, barques et tartanes en Méditerranée ;
- par application d'un droit fixe par tonneau pour les bâtiments réquisitionnés par la Marine de l'État ; ce qui se rencontra assez souvent pour les armateurs seynois ;
- par l'estimation basée sur le prix tarifé des produits et des denrées, d'une nature donnée, répondant à des conditions analogues de logement et de manipulation, ou bien par l'établissement d'un chiffre de revient de transport d'une cargaison d'après les usages locaux. Les mesures les plus en vigueur étaient : la charge, le quintal, la livre, la millerole (pour les liquides), etc.

Deux exemples, pris au XVII^e siècle, nous renseignent :

- le 9 mars 1698, la tartane *L'Annonciade*, du port de 1.500 quintaux, c'était donc un bateau assez gros, est affrétée pour le prix de 1.700 livres pour un voyage de Marseille à Dunkerque, avec escale à Cette pour y prendre un chargement d'eau-de-vie ¹¹⁶ ;
- connaissance de juillet 1678 délivré à la barque *Notre-Dame-de-Bon-Rencontre*, capitaine Simon Reynaud, qui doit aller prendre à Smyrne (Turquie) une cargaison de ballots de soie pour le compte d'un négociant de Marseille, le sieur Jean-Louis Guieu ¹¹⁷.

En Méditerranée, à l'importation ou à l'exportation, les marchandises transportées consistaient principalement dans les matières ci-après : vins, huiles, céréales, gommes, draps et toiles, coton, soie, tapis, légumes secs, cuir, parfums, bois, objets manufacturés, etc. Cette énumération suffit à indiquer l'importance du trafic de nos ports avant la Révolution ¹¹⁸.

Pour les passagers, il était moins étendu car ils n'étaient admis à bord des navires qu'en nombre limité et selon les possibilités de logement du bord.

ASSURANCES MARITIMES ET TAUX DE GARANTIE DES CHARGEMENTS

Dès le XVI^e siècle, marquée par une forte renaissance de l'activité commerciale maritime en Méditerranée, celle de l'Espagne de Philippe II, des associations de

116. Archives de la Chambre de Commerce de Marseille, Fonds des courtiers.

117. Archives de la Chambre de Commerce de Marseille.

118. Aux éléments les plus courants des cargaisons, que nous indiquons, il faut ajouter les denrées exotiques telles que les épices, le riz, le café, les tabacs, le sucre, le papier, les fruits secs.

particuliers s'étaient formées afin de venir en aide aux armateurs victimes d'actes de piraterie ou de naufrages en mer. Nous avons, au cours de la présente histoire, décrit l'organisation d'une semblable société chez la communauté de Six-Fours.

Mais ce fut surtout le XVIII^e siècle qui assista à la véritable constitution des assurances maritimes destinées à garantir les propriétaires de vaisseaux, particuliers ou compagnies, contre les risques divers de la mer et autres aléas des longs voyages.

Cependant, vers la fin du XVII^e siècle, nous avons connaissance déjà d'une « Compagnie générale pour toutes assurances et grosses aventures »¹¹⁹.

Les taux fixés par ces organismes étaient variables selon que l'on se trouvait en temps de paix ou en temps de guerre, suivant aussi l'itinéraire de la traversée. Nous en donnons, ci-dessous, quelques exemples :

— En 1736, au mois d'avril, on note, au départ de Marseille, un taux de deux pour cent pour la cargaison du vaisseau *La Vierge-de-la-Garde* partant pour Constantinople ; au cours du même mois, ce taux est porté à quatre pour cent pour celle du bateau *La Sénecterre* qui appareille pour les îles d'Amérique.

Par contre, le taux descend à nouveau à deux pour cent pour le navire *Le Postillon-de-Smyrne* qui se rend à Marseille au mois d'août de la même année.

— En mars 1741, le taux d'assurance est fixé à deux et demi pour cent pour la pinque *La Vierge-de-Grâce*, à destination d'Alexandrie, en Égypte, et en 1742, au départ de Marseille également, il revient à deux pour cent pour une autre pinque, *La Vierge-de-Miséricorde*, qui, au mois de mai, part pour Ancône (Italie) ; même taux pour la polacre *La Vierge-du-Rosaire* qui fait le voyage de Barcelone (Espagne) à Messine (Italie).

— Année 1745 : les taux d'assurances se sont élevés fortement pour les voyages dans l'Océan ; c'est le cas pour la pinque *La Vierge-de-La-Cadière* (trente pour cent) et pour le vaisseau *Le Solide* qui vient des Antilles pour apporter des marchandises à Marseille (vingt-cinq pour cent).

— Année 1748 : on note, au cours de cette année-là, un taux exceptionnel de un et demi pour cent pour le chargement du *Saint-Vincent-de-Paul* qui effectue un voyage à Alger tandis que les taux d'assurance couvrant les cargaisons de la *Thétys*, allant de Portsmouth à Marseille, et de *L'Espérance*, quittant Marseille pour l'Amérique, sont fixés respectivement à trois et à huit pour cent.

Il arrivait que ces assurances garantissaient fréquemment des chargements d'une très haute valeur. Ce fut le cas, certainement, pour le convoi de vingt-quatre bâtiments devant arriver à Marseille en janvier 1748 et dont le fret global était évalué à 7 millions et demi de livres, soit, pour chaque navire, 300.000 livres environ.

Toutefois, si lesdites assurances garantissaient les armateurs, capitaines ou négociants pour la perte de leurs navires ou pour celle de leurs cargaisons, elles ne

119. Edit royal, daté de Versailles, mai 1686, portant création à paris d'une « Compagnie générale pour toutes assurances et grosses aventures (Arch. départ. des B.-du-Rh., série B, Amirauté de Marseille et des mers du Levant).

pouvaient protéger les armements des bords et leurs passagers contre les dangers et les aléas de la mer, et ces derniers étaient grands à l'époque.

On s'efforçait d'assurer la défense des bateaux marchands, quand ils n'étaient pas escortés par des vaisseaux de guerre ou armés en guerre, par quelques canons installés à bord, ou des pierriers ; par des armes individuelles (fusils, pistolets, sabres) distribués aux gens de l'équipage. Ainsi, par exemple, une polacre de 250 tonneaux recevait six pièces d'artillerie et dix mousquets, la dotation en munitions, calculée en conséquence, se trouvait généralement assez forte.

LES DERNIÈRES FORMALITÉS AVANT L'APPAREILLAGE

Quand tout était paré à bord du bâtiment en partance, les passagers embarqués, le chargement soigneusement arrimé dans les cales et dans l'entrepont, un délégué de l'Amirauté et un chirurgien du service de Santé venaient effectuer leur visite et se rendre compte que la permission de départ pouvait être accordée.

Ils s'assuraient, en particulier, que l'équipage et les marchandises étaient effectivement conformes au rôle et au manifeste de chargement que, le cas échéant, l'artillerie et les armes étaient en état de servir si besoin était.

En outre, on ne manquait pas de rappeler au capitaine et à ses hommes les devoirs qui leur incombait et les règlements régissant la navigation : sur la contrebande, l'usage du pavillon, la discipline, etc.

Ensuite, on exigeait la présentation des papiers réguliers : congé pour le commandant et son navire, passeport pour la cargaison devant prouver aux agents du roi, aux lieux de destination, que le chargement qu'il indiquait était loyal et de bon commerce.

Alors seulement, quand tout était vérifié, le beau navire, toutes voiles dehors, quittait la terre de France pour accomplir son long périple.

DURÉE DES VOYAGES MARITIMES, LEUR ORGANISATION

La durée des traversées était naturellement variable, dépendant des conditions atmosphériques et des circonstances de la navigation. Les capitaines devaient bien connaître leur métier, la mer et ses caprices, les courants et marées, les récifs et les côtes ; il leur fallait prévoir le temps et les vents. De plus, il devaient être familiarisés avec les routes les meilleures à suivre et les plus directes.

En principe, la durée normale d'un voyage de Marseille ou d'un autre port de la côte provençale au Levant était de quinze jours à un mois, temps considéré, comme satisfaisant. Les vaisseaux mettaient parfois moins de jours que cela, parfois davantage ; certains accomplissaient de vraies performances mais c'étaient de fins voiliers, très bons marcheurs, bien commandés. En Méditerranée, il existait de

véritables rotations car, en général, les navires touchaient à un grand nombre de ports, notamment à ceux dit des « Échelles ¹²⁰ ».

Mais les rotations en question se trouvaient limitées quant à leur nombre par les caprices du temps ou autres circonstances ; s'y ajoutaient les changements apportés par les navires dans la desserte des lignes et aussi une absence d'organisation de l'ensemble de ces circuits de navigation durant l'année ¹²¹.

Le brick *L'Union*, par exemple, fait en 1785, époque prospère du trafic maritime avec les pays de l'Orient, deux aller-retour complets et, en sus, un voyage Marseille-Smyrne. Un autre bateau, *La Tour-Magne*, effectue la même année deux aller-retour Grèce-Tunisie, un retour de Crète et un voyage Marseille-Constantinople ; la corvette *La Paix*, elle, accomplit deux aller-retour Marseille-Seyde et Tripoli de Syrie, plus un voyage à Chypre.

En fait, la durée des traversées des ports occidentaux au Levant était, au XVIII^e siècle, de vingt-cinq à quarante et un jours pour le voyage aller et de soixante-dix-huit à cent trente-cinq jours pour celui du retour, cette durée étant expliquée par la longueur des relâches qu'y faisait le bâtiment sur le retour.

Au reste, il y avait plusieurs manières de naviguer ; nous les mentionnons ci-après :

- La « Caravane » : par ce titre, on désignait les bateaux marchands qui desservaient les ports tout autour de la Méditerranée, allant de havre en havre, sorte de grand cabotage ;
- Le « Long Cours » : système auquel se livrent les navires bons marcheurs rapides et tenant bien la mer. Ils suivent des itinéraires plus directs que ceux de la « Caravane » ¹²² ;
- Les « Convois » : ces derniers groupent un certain nombre de vaisseaux escortés par des bâtiments de la Marine de guerre royale, lesquels les dirigent et les protègent contre toutes attaques des croiseurs et corsaires ennemis, surtout Anglais.

Ces protecteurs de convois réalisent parfois des exploits remarquables, tels celui de l'amiral Massiac qui devint secrétaire d'État à la Marine : en 1746, avec deux navires de soixante canons et une frégate, il escorte vingt-trois bateaux de commerce

120. Aux XVII^e et XVIII^e siècles, on nommait « Échelles du Levant et de Barbarie » les ports marchands de la Méditerranée soumis à la domination turque. Les « Grandes Échelles » étaient : Constantinople, Smyrne, Alep. Chypre, Le Caire, Alexandrie, Tripoli de Barbarie, Tunis et Alger. La France y jouissait d'une grande influence découlant des anciennes « capitulations » du roi François I^{er}.

121. Cependant, par la suite, on perfectionna l'ordre de la navigation commerciale et on put voir, lors de la guerre de l'Indépendance américaine, des systèmes de convois très importants, bien conçus et dirigés, effectuant des traversées nombreuses en dépit de l'état d'insécurité créé par la guerre navale.

122. En cours de route, il arrivait — comme de nos jours — que les navires recevaient un ordre de changement de destination. Au XVII^e siècle, en 1690, une déclaration de Paris, en date du 30 septembre, de B.-L. de la Mathe, avait prescrit à *La Bonne-Aventure* de changer de route et de se rendre à Marseille au lieu d'aller au Havre. (Arch. départ. des B.-du-Rh., série B).

jusqu'à l'île de Cérigo (l'antique Cythère, au sud du Péloponnèse), bouscule les Anglais au cap Matapan et leur prend une grosse frégate.

Lors du voyage de retour, le même amiral prit en charge quarante-deux transports français à La Sude (Crète) et, à cet énorme convoi, il ajouta encore d'autres navires qui se trouvaient dans le port de La Valette (Malte). Ayant appris que les vaisseaux britanniques croisaient à l'est de Toulon et sur sa route, il décida de regagner Marseille en effectuant un large mouvement tournant le long des côtes de l'Afrique du Nord et de la Catalogne.

Ce beau marin avait tout simplement sauvé des cargaisons évaluées à 5 ou 6 millions de livres (près de 1.800.000.000 d'anciens francs d'aujourd'hui) et, en outre, quelque dix mille charges de blé infiniment précieuses pour le ravitaillement du pays.

Aussi les négociants de Marseille lui offrirent-ils, en reconnaissance, un cadeau de 7.000 livres et, à chacun des officiers de son escadre, une somme de 3.500 livres.

Ajoutons que pendant la guerre d'Amérique, on vit arriver à Marseille des convois de trente-deux, soixante-cinq, soixante-douze et même cent dix-sept bateaux qui avaient été accompagnés par de vaillants escorteurs, lesquels avaient détruit en route de nombreux corsaires ennemis. Parmi les noms des commandants français des navires de l'État, citons les Provençaux : de Missiessy, d'Entrecasteaux, de Fabry, de Montgrand, etc.

Nous retrouverons d'autres magnifiques exploits de nos marins dans les pages que nous consacrons plus loin à nos navigateurs seynois pour les XVII^e et XVIII^e siècles.

PAVILLONS ET MARQUES DES NAVIRES FRANÇAIS AUX XVII^e ET XVIII^e SIÈCLES DE QUELQUES USAGES DE LA MARINE DE CE TEMPS

Autrefois, les bateaux marchands portaient, à leur poupe, un pavillon bleu carré barré d'une croix blanche, les fleurs de lys brochant sur le tout. Pour les fêtes et les réjouissances, tous les bâtiments présents dans un port ou sur une rade se pavoisaient de flammes de toutes couleurs, garnissaient leurs bordages d'une palissade bleue fleurdelysée.

C'est vers l'année 1765 qu'ils furent autorisés à arborer le pavillon blanc en y mettant une marque apparente qui permettait de les distinguer des vaisseaux royaux ; ainsi, on remplaçait une foule de pavillons de tous genres que les restrictions d'ordonnances antérieures avaient fait naître.

Par exemple, un pavillon marchand était rouge, garni de fleurs de lys, tandis qu'un autre pavillon se trouvait composé de bandes horizontales, bleues et blanches.

Sur les galères, l'étendard fut de couleur rouge semée de fleurs de lys d'or. Par contre, le pavillon royal proprement dit était blanc mais semé également de fleurs de lys d'or avec, au centre, les armes du roi couronnées avec deux anges en support.

Au XVII^e siècle, en 1696, un ordre du roi (Louis XIV) daté de Versailles, 17 mars, avait prescrit aux commandants des vaisseaux de la Marine royale ou marchands, armés en course, d'arborer le pavillon français (celui du royaume) avant de

tirer un coup de canon de semonce ou d'assurance ; il leur avait défendu aussi de tirer étant sous pavillon étranger ¹²³. Une autre ordonnance, du 9 décembre 1661, avait auparavant interdit à tous les vaisseaux du commerce d'arborer, à leur mât d'artimon, le pavillon blanc réservé aux navires de Sa Majesté ; la même ordonnance rendit obligatoire le port uniforme, pour la même catégorie de bateaux, de l'ancien pavillon de la nation française qui était celui de la croix blanche dans un cadre d'étoffe bleue comportant l'écusson aux armes du roi ¹²⁴.

Il faut noter cependant une ordonnance du duc de Beaufort, grand maître de la navigation, datée de Toulon le 3 juin 1669, qui autorise le capitaine Pierre Ficher à arborer le pavillon blanc sur son navire, *La Sainte-Marguerite* ¹²⁵.

À cette époque, il existait de touchants usages chez les marins. Retenons-en un : celui voulant que les équipages de tout bâtiment passant raz de Sein, sur la côte bretonne, se missent à chanter un *De Profundis* lorsque le bateau était par le travers de la baie des Trépassés ¹²⁶.

À bord, on pouvait fumer sur le pont pendant le jour seulement, cela par mesure de précaution car l'incendie pouvait trop facilement se déclarer sur des vaisseaux construits entièrement en bois. Quant au passage sous la ligne de l'équateur, il était accompagné d'une grande fête et de coutumes bizarres ; cette tradition se maintient de nos jours sur nos paquebots, cargos ou autres.

Enfin, la nuit venue, il importait de veiller attentivement à la route à suivre par le bâtiment et au grain imprévu ; dans le lointain — quand on se trouvait à proximité des côtes — on apercevait les rayons lumineux des phares, gardiens vigilants du chemin maritime. L'Antiquité et le Moyen Âge les connaissaient mais le XVIII^e siècle avait augmenté leur nombre ; en effet, on comptait vingt-deux phares en activité sur le littoral français en 1789 et un projet avait été élaboré, la même année, pour porter leur effectif à quarante unités, leur pouvoir éclairant étant notablement perfectionné.

Ainsi, le phare de Planier, à l'entrée de la rade de Marseille, fut reconstruit en 1774 avec quatorze réverbères ; il en sera muni de vingt-huit en 1784 ¹²⁷.

123. Arch. départ. des B.-du-Rh, antér. à 1790 (série B, Amirauté de Marseille et des mers du Levant ; Arch. civiles).

124. La croix blanche des pavillons des navires marchands est, peut-être, l'emblème qui, à La Seyne a donné l'idée de baptiser, de son nom, un hôtel qui se trouvait sur le port de cette ville au XVII^e siècle : « Hôtel de la Croix-Blanche ».

125. Arch. départ. des B.-du-Rh. série B.

126. Mémoires du duc des Cars : tome I.

127. Au Moyen Âge, les phares étaient éclairés à l'huile ; en outre, sur le littoral existaient des tours de guet où les communautés entretenaient des surveillants et des feux de signaux. Ces sortes de sentinelles guidaient les navigateurs et alertaient, en cas de danger d'invasion, les populations des lieux ; elles étaient échelonnées tout au long de la côte provençale depuis Fos jusqu'à Antibes. Pour la Provence orientale, c'étaient les vigies de Faraman, du cap Couronne, de Notre-Dame de la Garde (Marseille), de Croisette, de l'île de Riou, de Marseille-Veyre, de La Ciotat, des Embiez, de Six-Fours et de Sicié.

LE TRAFIC COMMERCIAL MARITIME À LA SEYNE ET EN PROvence LA GUERRE DE COURSE

Afin de donner au lecteur un aperçu de la physionomie générale de la vie maritime avant 1789, nous nous sommes trouvé dans l'obligation de lui en décrire les principaux caractères, les lignes les plus essentielles, tout au moins pour la Méditerranée ; en un mot, de lui montrer le cadre historique où s'est manifestée la propre existence de La Seyne en ce qui touche le domaine de la mer et ses relations obligées avec la terre.

Il convient, maintenant, de parler davantage de ce que fut l'activité de cette communauté, de ses marins, de ses navigateurs, de ses corsaires, non seulement au cours des siècles précités mais encore pendant le XIX^e siècle qui, comme nous l'avons dit, marquera le ralentissement et le déclin de sa prospérité maritime.

Les archives disent que, tout au début du XVII^e siècle, le port de La Seyne était déjà très actif ; en 1633, en effet, appartenant à des armateurs seynoïses ou six-fournais, il armait : dix vaisseaux, dix polacres, soixante tartanes et cinquante à soixante bateaux de pêche, ce qui n'était pas tellement mal pour un havre de second rang.

Le trafic de cette époque est surtout axé sur l'Italie, la Grèce et l'Orient ; la région seynoïse et son arrière-pays fournissent principalement à ces pays des vins, de l'huile, du savon, des eaux-de-vie, des câpres, des amandes, des bois. Elle en reçoit, en retour, des céréales, des parfums, de la cire, des étoffes, des soieries, des vins aussi (des îles grecques et de la Sicile).

Venus des pays du Nord, ce sont des navires qui apportent des métaux (plomb, étain, cuivre), des harengs (de Terre-Neuve), du sucre et des colorants (d'Amérique), des bois exotiques, etc., une partie de ces marchandises étant réexportée sur le Levant.

Il s'agit là de ce qu'on peut appeler la grande navigation mais, à côté d'elle s'effectue un cabotage très animé avec les autres ports de Provence ou avec les proches contrées.

Dans les environs de 1630, on signale parmi les arrivages au port de Marseille, les cargaisons suivantes, provenant toutes de la côte provençale : bois de construction, huile d'olive et savons (de Bandol et Saint-Nazaire), savons et câpres (de La Seyne et Six-Fours), denrées diverses (de Toulon), bois à brûler (de Saint-Tropez), etc.

En 1647, des bâtiments de Marseille portent à La Seyne des marchandises en transit pour Six-Fours. Un peu plus tard, en 1651, on enregistre des expéditions marseillaises de panes (raisins de table) pour La Seyne, Martigues, Toulon et Antibes.

De fait, en 1646 et en 1673, le port de La Seyne connut un mouvement considérable d'importations de vins provenant d'Espagne, d'Italie et de Grèce. Ces importations gênaient toutefois les producteurs locaux bien que ces vins étrangers fussent reçus en transit, aussi l'État imposait-il d'assez gros droits à l'arrivée au port.

Vers la fin du XVII^e siècle, entre les années 1680 et 1683 principalement, le trafic maritime devint encore plus dense à la suite des encouragements donnés par Colbert. Rien de surprenant à ce que nous enregistrons les mouvements suivants en

provenance de Marseille ou parvenus à cette ville, mouvements dans lesquels notre propre port de La Seyne est intéressé :

Ports d'attache	Nombre de bateaux	Observations
Marseille	261	
Martigues	25	
Cassis	16	
La Ciotat	14	
La Seyne	11	<i>Nota.</i> — Il s'agit seulement de bâtiments venus de Marseille dans les ports ci-contre ou partis de ces derniers pour le grand havre provençal, à l'exclusion du trafic avec les autres ports.
Toulon	8	
Saint-Nazaire		
Saint-Tropez	1 navire chacun	
Cannes		
Antibes		

Il faut nous faire l'écho, au passage, d'un curieux conflit surgi avec Toulon, en l'année 1645, à propos d'un navire chargé de blé, capitaine Estienne Guigou, lequel, venant de Tunis, était arrivé au port de La Seyne-lez-Six-Fours.

Le bureau de la Santé de Six-Fours, informé de l'arrivée de ce bâtiment, demanda aux intendants de santé de La Seyne de lui donner la libre pratique ; ce qui fut fait aussitôt les formalités sanitaires d'usage accomplies.

Mais Toulon ne l'entendit pas ainsi : le service de Santé de cette ville prétendit qu'il lui appartenait, de droit, de donner l'autorisation sur rade aux bâtiments arrivant du dehors ; et de faire entendre des plaintes pour un prétendu empiètement sur ses prérogatives ¹²⁸.

Six-Fours et La Seyne répliquèrent vigoureusement, firent valoir leurs titres devant lesquels Toulon dut s'incliner.

TROUBLES DANS LA NAVIGATION (XVII^e et XVIII^e siècles)

Des incidents survenaient parfois, troublant la navigation commerciale ; ils n'étaient pas toujours le fait des pirates ou des corsaires. Les deux premiers, que nous citons ci-après, voient encore des Toulonnais à leur origine.

En 1654, des gens de leur cité s'emparent tout simplement, par le travers des îles d'Hyères, d'un vaisseau hollandais, *Le Soleil-Doré*, qui, venant d'Amsterdam, se rendait à Livourne, en Italie ; ce qui était grave, c'est que cette capture était le fait des autorités locales de Toulon agissant en vertu de prétendus droits de réquisition ou de circonstance.

Une autre fois, ce fut une barque d'Antibes qui, en janvier 1655, revenait de Marseille avec un chargement de morues. Ce bateau fut saisi par les Toulonnais au large de Sicié sous prétexte de nécessité de ravitaillement, ce qui était quelque peu arbitraire.

128. Arch. du port de Toulon, correspondance de l'Intendance de Santé, rapport du 10 août 1645.

Par ailleurs, il arrivait que sur instructions des autorités du royaume, il était fait opposition à tel transport, à tel itinéraire.

Ainsi, tout au début du XVII^e siècle, des vaisseaux et des marchandises furent saisis par l'Amirauté pour contravention à la défense édictée de commercer avec l'Espagne. Un arrêt du Conseil du Roi, rendu sur la requête des États de Provence, accorda la mainlevée de ces navires et de leurs cargaisons en faveur des gens de mer de Toulon, La Seyne, La Ciotat, Martigues et autres villes du littoral (arrêt de Paris du 16 décembre 1604).

En 1605, une ordonnance du duc de Guise, datée de Marseille le 8 août, interdit tout commerce avec les côtes de Barbarie, mais, ce qui était louable, en raison de la peste qui y régnait dans ces endroits.

Il y eut d'autres motifs d'intérêt public : des lettres patentes du roi (de Paris, 17 juillet 1603) interdisant à tous les marchands de faire des voyages au Levant avec des navires portant moins de 7.000 quintaux pour la raison que des bateaux de trop faible tonnage devenaient facilement la proie des corsaires qui écumaient alors les mers orientales. D'autre part, un arrêt du Parlement d'Aix du 12 septembre 1678 porte interdiction de l'exportation du blé de la Provence ¹²⁹.

MESURES POUR ENCOURAGER LE MOUVEMENT COMMERCIAL MARITIME

Mais à côté de ces défenses et de ces restrictions, de ces abus de nature à gêner le trafic sur mer, des mesures furent, par contre, prises à certaines époques pour le faciliter, pour intensifier les relations commerciales sous le pavillon national comme sous celui de l'étranger ¹³⁰.

En outre, des congés en bonne et due forme permettaient à des capitaines ou à des patrons de bâtiments de conduire ces derniers dans divers ports de l'étranger ou de France parmi les bénéficiaires de ces congés, nous rencontrons des Seynois le sieur Mathieu Curet qui, en janvier 1740, va de Majorque à Marseille, et le sieur André Guigou qui se rend un peu plus tard de Gênes à Cadix (congé du 7 avril 1753).

Enfin, en 1722, la communauté de Toulon est autorisée à armer la flûte La Seyne pour aller chercher du blé dans le Levant ¹³¹.

Des formalités réglaient les exportations. C'est à propos de ces dernières qu'en 1700 les autorités firent obligation aux négociants et armateurs de produire des certificats constatant que les denrées, chargées sur des bâtiments en partance dans les ports de La Seyne et de Toulon, provenaient bien des villages et bourgs environnant les territoires de ces deux communautés.

Pour La Seyne, il s'agissait des bourgades de Six-Fours, d'Ollioules, du Beausset, du Castellet et d'Evenos.

129. Au cours de cette même année 1678, un procès-verbal est dressé contre Pierre Baume, patron de barque, pour avoir chargé du blé au port de La Seyne dans le but de l'exporter.

130. Arch. départ. des B.-du-Rh., Arch. civiles, série B.

131. Arch. comm. de Toulon antér. à 1790, CHHH, 12.

ÉVÈNEMENTS DIVERS ET SINISTRES MARITIMES AU XVIII^e SIÈCLE

Indépendamment des troubles ou difficultés que rencontrait parfois la navigation et dont nous avons fourni plusieurs exemples, pour le XVII^e siècle, nous devons faire une mention assez large des naufrages et des événements d'ordre maritime qui, eux, étant le fait des éléments et des violences de la nature, quelquefois des hommes, causaient la perte de nombreux navires et de leurs équipages ¹³².

En voici une liste concernant le XVIII^e siècle :

— 1709 : un jugement, prononcé par l'ambassadeur de France auprès de la Porte Ottomane (la Turquie) condamne Pierre Truc à restituer la barque *Saint-Pierre-et-Saint-Jean* au capitaine Joseph Martinenq, de La Seyne (Péra, Constantinople, le 10 juin 1709) ;

— 1708 : autre jugement de l'amiral de France déclarant « de bonne prise » la tartane *La Sainte-Croix*, de La Seyne, qui a été reprise à un corsaire anglais, l'amiral de France considérant cette reprise comme étant à son profit ; toutefois, cette décision fut modifiée par la suite (Fontainebleau, le 5 juillet 1708) ;

— 1709 : un ordre de l'Amirauté accorde, à titre exceptionnel, au capitaine Guillaume Barthélemy, la moitié du produit de la vente du bateau de La Seyne dont nous venons de parler, et de son chargement (Versailles, le 1^{er} février 1709) ¹³³ ;

— 1750 : naufrage de la pinque *L'immaculée-Conception*, brisée le 7 novembre 1750 sur les rochers de Porquerolles par la tempête ; trois hommes de son équipage sont inhumés à Hyères ;

— 1752 : une flûte hollandaise, chargée de bois du Nord pour mâtures, prend par défaut d'estime le cap Sicié pour le cap Cépet au moment de son entrée à Toulon et fait route, à pleines voiles, sur la plage des Sablettes où, heureusement, elle vient s'échouer sur le sable. On parviendra à la retirer de sa fâcheuse position après l'avoir déchargée de son chargement ;

— 1708 : le 3 novembre, un bateau russe fait naufrage sur l'île du Levant (groupe des îles d'Hyères) ;

— 1773 : la tartane *La Vierge-de-Grâce* se met à la côte de Six-Fours par gros temps d'ouest, dans les parages du cap Nègre. Le quartier de La Seyne est invité à fournir un état des personnes qui ont été employées pour le sauvetage de ce navire ;

— 1790 : le 16 avril, la barque de 158 tonneaux *Le Saint-Esprit*, du port de La Seyne, capitaine Coutelenq, se perd corps et biens dans le détroit des Dardanelles (d'après un certificat du chancelier de Constantinople du 16 avril 1790, présenté le 24 août 1791) ;

— La tartane *La Marie-Magdeleine*, de 76 tonneaux, construite à La Seyne en 1783, eut une destinée mouvementée : appartenant à des armateurs de La Seyne, elle

132. Signalons, parmi les sinistres locaux, au XVII^e siècle, le naufrage d'un navire, près du port de Bandol, en 1633 (Arch. départ. des B.-du-Rh.), et celui de *La Trébizonde*, en mer de Six-Fours, en 1665 (Arch. départ. des B.-du-Rh., Fonds de Saint-Victor, série H, notes concernant des droits de naufrage).

133. Arch. départ. des B.-du-Rh., série B (Arch. civiles).

fut convertie en brigantin mais désarmée à Marseille en 1789. Ensuite, on la retrouve au Levant, sous les ordres du capitaine Pourquier, de La Seyne, en fin de 1789 ; elle se trouvait encore en mer en 1790.

Ce bateau fut finalement pris par des pirates qualifiés de « forbans » dans le rapport officiel établi à ce sujet ; sa capture s'était produite par le travers de l'île de Caprera, sur la côte d'Italie, en l'an IX.

— C'est le senault *La Société*, construit à La Seyne en 1774, qui fait naufrage au Levant en 1791 ; de même la tartane *Le Postillon-des-Lèques*, construite à La Seyne en 1784, de 50 tonneaux, que l'on trouve en mer en 1789 et en 1790 mais qui se perd également sur la côte tunisienne la même année ;

— D'autre part, la corvette de 120 tonneaux *La Vierge-de-la-Garde*, du port de La Seyne, se trouva en mer de 1787 à 1792. Son commandant étant décédé, on resta sans nouvelles de ce bateau à partir de 1793. On croit cependant qu'il fut vendu à Smyrne. Il avait été construit à La Ciotat en 1774 ;

— Quant à *La Comtesse-de-Montault*, de 160 tonneaux, appartenant aussi au port de La Seyne, elle fit du long cours de 1788 à 1794. Elle fut probablement vendue à Malte pendant la Révolution. Ce fut le cas, également, du brigantin *La Vierge-de-Bon-Voyage*, de 90 tonneaux, de La Seyne qui fut vendu à Malte en 1794 ; il avait navigué de 1789 à 1793.

Il y eut encore, en fin du XVIII^e siècle, les sinistres suivants : celui du brigantin *La Jeune-Lise*, de 145 tonneaux, construit à La Seyne en 1787, perdu en 1789 ; ceux de la tartane *La Vierge-de-Grâce* (par voie d'eau le 8 juillet 1790) — il s'agit d'un autre navire que *La Vierge-de-Grâce* perdue sur la côte de Six-Fours en 1773 — et de la tartane *Le Comte-d'Artois*, de 40 tonneaux, naufragée en 1784. Ce dernier navire avait été construit à Sanary en 1776 pour le compte d'armateurs seynois.

PENDANT LA RÉVOLUTION (1789-1800)

La période cruciale de la Révolution fut préjudiciable à la flotte marchande seynoise, principalement celle du siège de Toulon et des années qui suivirent (1793-1798), soit que certains de ses navires eussent été coulés par fait de guerre, soit qu'ils eussent été vendus à l'étranger ou transférés sous d'autres pavillons. La liste de ces pertes est au reste assez longue et nous n'en donnons, ci-après, qu'un tableau succinct indiquant les noms des navires, leur tonnage et leur destin final :

Nom et tonnage du bâtiment	Observations
<i>Les Âmes-du-Purgatoire</i> (119 tonneaux)	Vendu à Constantinople en 1794
<i>La Vierge-de-Grâce</i> ¹³⁴ (100 tonneaux)	Réfugié à Toulon en 1793, cédé à l'étranger.

134. À propos du nom de ces bateaux, remarquez la fréquente similitude des baptêmes de navires sous l'Ancien Régime. *La Vierge-de-Grâce* d'ici n'a rien de commun avec les bâtiments, du même nom, naufragés en 1773 et en 1790. Même observation pour *Le Saint-Esprit*, dont l'homonyme de 158 tx se perdit sur les côtes de Turquie en 1790, et pour *La Marie-Magdeleine*, dont une sœur de 76 tx fut capturée par des pirates en l'an IX.

<i>Le Saint-Esprit</i> ¹³⁴ (100 tonneaux)	Réfugié à Toulon en 1793, il y fut coulé bas ; renfloué, il fut réarmé mais, ayant repris la mer, il fut porté disparu en 1796.
<i>La Claire-Anne</i> (200 tonneaux)	Coulée bas dans le port de La Seyne en 1794 et condamnée en 1795.
<i>L'Heureuse-Marianne</i> (136 tonneaux)	Coulée bas à Toulon en 1793.
<i>La Catherine</i> (61 tonneaux)	Désarmée à Malte en 1793.
<i>La Marie-Magdeleine</i> ¹³⁴ (54 tonneaux)	Coulée à Toulon en 1793.
<i>L'Émulation</i> (160 tonneaux)	Coulée bas pendant le siège, en 1793.
<i>La Marianne</i> (48 tonneaux)	Prise par les Anglais, au Levant, le 3 mai 1793.
<i>Le Succès</i> (143 tonneaux)	Parti avec les Anglais lors de l'évacuation de Toulon en 1793 ; en l'an IX, on ne possédait aucune nouvelle de ce bâtiment.
<i>La Fortunée</i> (88 tonneaux)	Même observation que ci-dessus pour ces deux navires.
<i>La Marie</i> (130 tonneaux)	
<i>L'Hirondelle</i> (131 tonneaux)	Capturée par l'escadre espagnole de l'amiral Langara en 1794.
<i>L'Union</i> (65 tonneaux)	Echouée sur les côtes de Corse en 1794, renflouée mais ne revint plus à La Seyne.
<i>L'Heureuse-Clairon</i> (99 tonneaux)	
<i>La Tourterelle</i> (68 tonneaux)	Bâtiments pris par les Anglais en revenant d'Égypte en 1795.
<i>Les Deux-Cousins</i> (95 tonneaux)	
<i>Sainte-Marguerite</i> (120 tonneaux)	
<i>La Vierge-de-Bon- Voyage</i> (90 tonneaux)	Vendue à Malte en 1794.

APERÇU DU TRAFIC MARITIME
INTÉRESSANT LE PORT DE LA SEYNE
AVANT LA RÉVOLUTION

Les relations et statistiques concernant la navigation, où le port de La Seyne eut sa place avant la Révolution et que nous publions ci-après, sont destinées à souligner combien fut grande l'activité maritime de nos ports méridionaux sous l'Ancien Régime ; nous l'imaginons mal aujourd'hui à la vue de leur faible mouvement commercial en entrées et sorties de navires. Évidemment, nous écartons de cette réflexion les grands ports toujours très vivants et laborieux de Marseille, Sète, Port-Vendres, Martigues et Port-Saint-Louis-du-Rhône et, dans une certaine mesure, celui de Toulon.

Années	Nature des relations	Observations
1717	Voyage de <i>L'Annonciade</i> aux Antilles françaises après escales à La Seyne et à Marseille ; capitaine Vaccon.	Navire construit à Saint-Tropez.
1736	Le vaisseau <i>Le Sénécterre</i> va aux îles d'Amérique avec des marchandises d'exportation.	
1737	Le bâtiment <i>Le Chasseur</i> , capitaine Dugué-Lambert, arrive à Marseille,	Les équipages de ces bateaux comprennent des marins seynois.
1739	venant de la Martinique. C'est <i>L'Intrépide</i> qui vient aussi d'Amérique.	
1745	On annonce l'arrivée du senault <i>La Parfaite-Union</i> , en provenance de Saint-Pierre de la Martinique, avec un chargement de sucre, café et rhum.	
1771	Le brigantin <i>L'Aimable-Cécile</i> , capitaine Godin, de même provenance, est attendu aux ports provençaux, dont La Seyne.	
1768	La barque <i>Les Âmes-du-Purgatoire</i> , du port de La Seyne, apporte à Marseille une cargaison de vins et de liqueurs (septembre). C'est un bon navire qui a fait de multiples traversées.	
1761	Entre aussi au port phocéén <i>L'Heureuse-Clairon</i> (sept.). Ayant La Seyne pour port d'attache, elle apporte à Marseille un lot de vins rouges de Cadix (Espagne) pour le compte de négociants marseillais. Capitaine Michel Foucard.	Bateaux construits à La Seyne.

Il faut signaler la brillante carrière de *L'Espérance*, d'un port de 8.000 quintaux, lancée en juillet 1749, qui effectua maints voyages entre Marseille et les Antilles (années 1751-1753) ; capitaine M.-A. Icard, un Ciotaden, et celles du *Saint-Jean-Baptiste* (commerce avec le Mexique), de la *Marie-sans-Pareille*, de la polacre *La Vierge-de-la-Garde*, respectivement de 3 et 4.000 quintaux de port, etc.¹³⁵.

Années	Nature des relations	Observations
1771-1792	La barque <i>La Julie-Bien-Aimée</i> , armateurs seynois, navigue en Méditerranée entre 1786 et 1791, notamment au Levant où elle figure dans un convoi en 1786. Elle sera démolie dans le port de La Seyne en 1792.	
1775-1793	Le brigantin <i>L'Eclair</i> , capitaine Vicard, de La Seyne, fait du service actif à la mer de 1787 à 1790. Revenu des mers du Levant vers 1792, il se trouvait en rade de Toulon en 1793.	
1787	Le brigantin <i>La Probité</i> et la tartane <i>La Charmante-Villageoise</i> font de nombreuses traversées en Méditerranée vers la même époque, pour le compte du port de La Seyne.	Construits à La Seyne en 1785
1786-an IX	Les mêmes services sont rendus par la corvette <i>La Joséphine</i> qui navigue de 1787 à 1791. Rentrée en rade de Toulon vers 1793, elle fut coulée bas au début de 1794 mais, renflouée par la suite, elle reprit son service de navigation. En l'an IX, elle était encore armée à La Seyne ; elle y sera démolie en l'an XII.	Construite en 1786 par des chantiers seynois
Fin XVIII ^e siècle	Le cutter <i>Le Saint-Roch</i> et la corvette <i>La Marie-Scolastique</i> , cette dernière acquise par les armateurs seynois, les sieurs Beaussier et Ventre, font du service commercial en Méditerranée. Ils sont signalés présents au port de La Seyne en 1793.	
Fin XVIII ^e siècle	Le brick <i>La Jeune-Union</i> , de l'armement seynois, après une longue et fructueuse navigation, vint finir ses jours à Marseille où il fut désarmé en l'an XI. Ce fut une carrière analogue	Construit à La Seyne

135. Cf. *Hist. du Commerce de Marseille*, par G. Rambert (t. IV, 1954).

que remplit le brick *Le Désiré* qui fit
honneur au commerce maritime seynois.
Une même mention doit être faite de la Marie-Catherine, brigantin de 101 ton-
neaux, du port de La Seyne.

Construit
à La Seyne

Une activité aussi grande, pour un port secondaire comme celui de La Seyne, incitait les particuliers de l'endroit à s'y intéresser et à réunir les capitaux nécessaires à l'exercice du négoce maritime. À ce sujet, on peut citer le cas du sieur Caire, riche négociant de La Seyne et de Toulon, qui acheta deux vieux navires, *L'Altier* et *L'Aventurier*, les fit radouber et armer pour les mettre sur la ligne d'Amérique et des Antilles ; il eut toutefois des difficultés avec la Marine pour obtenir la cession des agrès nécessaires à ces bâtiments car c'était en 1772, à la veille de la guerre de l'Indépendance des Etats-Unis ¹³⁶.

QUELQUES STATISTIQUES DU MOUVEMENT COMMERCIAL MARITIME AU XVIII^e SIECLE

Elles concernent Marseille, principal port méditerranéen français, et d'autres havres de la côte provençale.

En 1766, sur vingt navires venus au port d'Alger, on compte :

14 bateaux ayant	Marseille comme port d'attache,
2 —	Toulon —
1 —	Saint-Tropez —
3 —	La Seyne —

Sur les vingt capitaines qui les commandent, on en trouve trois de Marseille, deux d'Antibes, trois de La Seyne, deux de La Ciotat, deux d'Agde ; le reste de Saint-Nazaire, Bandol et Saint-Tropez.

Entre 1737 et 1774, on note les origines suivantes des bâtiments qui sont entrés à Marseille en provenance du Levant (ports d'attache) :

1.971	navires appartiennent au port	de Marseille,
1.639	— — —	de La Ciotat ¹³⁷ ,
236	— — —	de La Seyne

(à ces 236 bateaux, il faut ajouter 16 navires appartenant à des armateurs de Six-Fours, soit, au total, pour le port de La Seyne : 251 bâtiments).

101 navires appartenant au port de Toulon

136. Ce sieur Caire (Laurent) était propriétaire à La Seyne et possédait la colline, située entre cette ville et Tamaris, qui supporte aujourd'hui l'ouvrage militaire dit Fort Napoléon. Emigré le 28 frimaire, an II, Laurent Caire décéda à Livourne (Italie), au cours de l'an VIII.

137. Vers le milieu du règne de Louis XV, le port et le quartier de La Ciotat arrivèrent à fournir plus de capitaines et de navires marchands à la navigation du Levant que la grande rivale marseillaise. Ce quartier de La Ciotat fournissait alors plus de 2.000 matelots ; quant aux capitaines ciotadens, c'étaient de véritables spécialistes de navigation en « Caravane » employée surtout entre l'Égypte, la Syrie et Constantinople.

(on touche ici la supériorité de l'armement commercial de La Seyne sur celui de Toulon).

Pour la même période 1737-1774 entrèrent à Marseille, venant de Barbarie : 123 navires appartenant à La Seyne contre 117 seulement de Toulon.

Les plus forts de tous ces arrivages maritimes au port de Marseille, intéressant La Seyne, s'établissent comme suit :

Année 1752 : 14 bâtiments

Année 1753 : 29 bâtiments tous ces navires proviennent du

Année 1754 : 20 bâtiments Levant.

Année 1771 : 23 bâtiments

Année 1772 : 11 bâtiments en provenance de Barbarie.

Année 1773 : 13 bâtiments

Outre ces mouvements, pour ou de Marseille, d'autres bateaux seynoïses fréquentaient d'autres ports ; ainsi, en 1721-1722, sur une cinquantaine de navires arrivés à Sète du Levant, plusieurs appartiennent au port de La Seyne. Ces bateaux touchaient au Languedoc en raison de la peste régnant sur le littoral provençal ¹³⁸.

CORSAIRES SEYNOIS ET AUTRES DE PROVENCE

LA GUERRE « DE COURSE », DU XVII^e AU XIX^e SIÈCLE

Ici s'ouvre un chapitre particulièrement intéressant de l'histoire maritime de notre cité. Il est consacré à la part importante que prirent les marins seynoïses à cette lutte faite d'audace, de vigueur et d'habileté nautique qui, avec ses périls multiples, caractérisa la guerre dite « de Course », celle qui eut pour objet de capturer ou de détruire les navires marchands ennemis, les corsaires adverses, de désorganiser les convois rivaux, enfin de protéger nos nationaux et d'aider la flotte de guerre.

Cette sorte de guerre obéissait à des règles particulières et exigeait beaucoup de vaillance et de hardiesse. Nous verrons que les Seynoïses qui la pratiquèrent rendirent, au cours des XVII^e, XVIII^e et du début du XIX^e siècle, les plus grands services au pays. Les affaires auxquelles les corsaires de notre port participèrent le plus peuvent se placer surtout dans le cadre des campagnes suivantes : guerre de la succession d'Autriche (1740-1748), guerre de Sept ans (1756-1763), de l'Indépendance américaine (1778-1783), campagnes maritimes du Consulat et du premier Empire (1801-1815).

Quand l'état d'hostilités était proclamé entre des puissances, un certain nombre de leurs marins recevaient, pour la durée de la guerre, des lettres dites « de Marque » ou de « Commission » qui leur conféraient officiellement le droit de saisir des bateaux de commerce ennemis, de mettre en vente les cargaisons qu'ils portaient et de

138. D'après Louis Dermigny : « Armement languedocien et trafic du Levant et de Barbarie », 1681-1795 (Prov. Histor., 1^{er} trim. 1956)

recevoir, au profit des équipages, une bonne partie du produit de ces ventes, bénéfice que l'on nommait « la part de prise ».

Les lettres de marque, appelées aussi lettres de représailles, étaient délivrées dans les ports de France par les soins du ministre de la Marine ou de ses représentants ; aux colonies, par leur gouverneur ¹³⁹.

On donnait le nom de « Corsaire » au bâtiment de commerce préalablement armé en guerre, appartenant à un ou à plusieurs armateurs, parfois au propre commandant de ce navire. Du reste, cette sorte d'activité tentait de nombreux armateurs locaux qui y voyaient une source fructueuse de profits.

La course était réglementée par les usages et un tribunal spécial devait, sous les deux mois, trancher les contestations issues de la campagne

Tout au début du XVII^e siècle, un arrêt du Parlement d'Aix, en date du 22 mai 1625, ordonnait à tous les navigateurs de remettre à l'Amirauté toutes les prises qu'ils feront sur mer. Ces prises, faites ou à faire, seront remises entre les mains des officiers de l'Amirauté et conduites au port le plus proche, les bâtiments capturés étant accompagnés de leurs papiers, procès-verbaux de marchandises, prisonniers, etc.

Cet arrêt fut remplacé, plus tard, par l'ordonnance maritime de 1681.

Les combats de corsaires se livraient parfois fort proche de la côte. Ainsi, en 1741, deux corsaires de Majorque (îles Baléares) s'engagèrent, sous le cap Cépet, avec un vaisseau anglais qui prit feu et sauta en l'air, ébranlant les environs d'une violente déflagration.

On sait qu'à cette époque l'insécurité maritime était grande en Méditerranée car elle était favorisée par son état de bassin fermé, par ses îles nombreuses, surtout du côté de l'Italie et de la Grèce, par les passes et les dentelures du littoral. Jusqu'aux portes de Toulon, aux îles d'Hyères, en dépit de la protection de la marine militaire, des bateaux ennemis venaient menacer nos nationaux ; à maintes reprises, des divisions anglaises croisèrent au large de Cépet, de Sicié, de Porquerolles.

En 1744, l'année de la bataille du cap Sicié, les bâtiments de l'amiral britannique Matthews, celui qui combattit La Bruyère de Court, bloquent Marseille et enlèvent, en un mois, vingt-huit navires de commerce qui reviennent du Levant avant que les dépêches de la Chambre de Commerce de Marseille n'aient pu prévenir leurs capitaines de s'arrêter à Malte pour attendre de nouvelles instructions.

139. Exemple de Lettre de Marque, pour corsaire, tiré du Premier Empire : elle spécifie, selon la formule réglementaire : « Napoléon, par la grâce de Dieu, Empereur des Français, etc., permet au titulaire de cette Lettre de faire armer et équiper en guerre le corsaire (ici le nom du navire) avec (nombre) de canons qu'il juge nécessaire pour le mettre en état de course sus à tous les ennemis de notre Empire et aux forbans, pirates et gens sans aveu, en quelque lieu que le dit titulaire pourra les rencontrer, de les prendre et de les emmener prisonniers avec leurs navires »... — « Faire également des descentes sur les territoires ennemis. Requérons de laisser passer librement et sûrement le dit Corsaire avec son bâtiment et ceux qu'il aura pu prendre sur nos ennemis, etc. »

Ce document, notifié par le ministre français de la Marine Decrès, en 1807, dit « que le présent est au coût de 7.000 livres françaises environ et établi pour une durée de six mois ». (Extrait du livre : *Il porto di Genova*, édité à Milan en 1953. Bibliothèque du Port de Toulon).

Mais c'était surtout les corsaires isolés qui faisaient le plus de mal à la navigation. Or, il se trouvait, au XVIII^e siècle, qu'une bonne partie de ces navires, en Méditerranée, appartenaient aux Anglais ; en 1745, leur gros patrouillait dans le triangle Sardaigne, Bône et Malte pour intercepter les convois en provenance d'Orient et voulant rallier les havres occidentaux ¹⁴⁰.

Des avis ou des ordres étaient donnés, en cas de nécessité, aux bâtiments corsaires français ou amis par les autorités, par les armateurs ou commettants de ces navires. Ainsi, une ordonnance du 20 février 1657, datée de Paris, du grand maître et surintendant de la navigation, ordonne à tous les capitaines ayant armé en course dans les ports français, de rallier Toulon entre le 15 et le 30 avril, et une lettre du 4 juillet 1711, du ministre M. de Pontchartrain, datée de Marly, prescrit aux officiers des amirautés d'informer les corsaires d'avoir à conduire leurs prises dans les ports français uniquement afin d'éviter de graves dangers.

Beaucoup plus tard, après la signature du premier traité d'amitié et de commerce avec les États-Unis, le ministre déclarait que le moment était venu d'avertir les armateurs et commandants au commerce de naviguer avec précautions.

CAS DE CORSAIRES « MARRONS »

Il y en eut parfois, mais fort rarement chez les marins du quartier maritime de La Seyne. Celui que nous allons citer ci-après est vraiment exceptionnel : le 17 mai 1762, un ordre émanant de M. de Vergennes, ambassadeur du roi à Constantinople, prescrit l'arrestation du sieur Béguin, de La Seyne, et celle du sieur Granet, de Saint-Nazaire (Sanary), lesquels embarqués sur le bateau « La Canarie », commandé par un Napolitain, pratiquaient la « Course » tantôt pour le compte des Turcs, tantôt sous pavillon français.

En outre, ces individus avaient pris part au pillage d'une bombarde danoise, acte qui aurait suscité de graves ennuis au gouvernement français si ce dernier n'avait pris la décision d'indemniser largement les armateurs victimes de cette piraterie ¹⁴¹.

CARACTÉRISTIQUES DU NAVIRE CORSAIRE

En Méditerranée, le bâtiment appelé à faire la « guerre de course » pouvait être soit une goélette, soit un cotre ou bien une tartane, parfois un brick. Chez les Anglais, on se servait, de préférence, du « sloop », bateau dérivé du type cotre (cutter) et aussi du brick.

Ces navires devaient posséder des qualités exceptionnelles de rapidité de marche et des dispositions propices à l'assaut, à l'abordage, à la lutte guerrière comme leurs ancêtres antiques, les galères des Grecs, des Romains et des Normands.

L'effectif de leur équipage devait être suffisant pour la mission à accomplir ; il devait être muni de haches d'abordage, de sabres et de fusils. En outre, le bord devait être doté d'une pharmacie, d'un vestiaire, d'un mobilier et d'une caisse d'outils et

140. Indications extraites de *l'Histoire du Commerce de Marseille - Le Levant*, par Robert Paris. Plon, 1957.

141. Archives des B.-du-Rh., série C : Consulats et police des Échelles, XVIII^e siècle.

médicaments pour chirurgien ; il devait également prévoir un nécessaire de toilette, des objets d'armement et des rechanges.

Dans son ouvrage sur les *Guerres maritimes de la France*, tome I, Vincent Brun dit qu'en 1747 plusieurs particuliers de Marseille, de La Seyne et de Toulon ayant armé des corsaires qui firent des prises, quelques-uns d'entre eux obtinrent de la Marine des agrès, des armes et des munitions à charge par eux de les rendre au retour de leur campagne, et sans indemnité en cas de capture ou de naufrage.

LES CORSAIRES D'AVANT 1789

Voici, pour cette époque, la liste des « Commissions » délivrées par l'Amirauté de Provence aux capitaines « de mer » autorisés à armer en « Course » ou en « Guerre » les bâtiments du commerce indiqués ci-après, appartenant au port de La Seyne ou armés par des équipages seynois :

BENEFICIAIRES	OBJET DE LA COMMISSION	DATE	OBSERVATIONS
Charles Gautier, de La Seyne	Pour armer une felouque (bateau à 2 mâts et à voilure latine).	13 mai 1678	
G. Enchirne, de Porquerolles	Pour armer le brigantin <i>N.-D. de Bon-Rencontre</i> .	14 juin 1678	
Laurent Tourteau, de La Seyne	Pour armer une felouque.	5 sept. 1689	
Antoine Curet, de La Ciotat	Pour armer le bateau <i>La Visitation</i> .	8 mai 1690	
Antoine Guigou, de La Seyne	Pour armer le navire <i>Le Saint-Sébastien</i> .	3 juin 1690	
Joseph Martinenq, de La Seyne	Pour armer <i>La Vélocité</i> .	6 nov. 1690	
André Daniel, de La Seyne	Pour armer le <i>Saint-François-Hirondelle</i> .	9 mai 1691	
Louis Daniel, de La Seyne	Pour armer le navire <i>L'Espérance</i> .	19 mai 1691	
Jérôme Vellin, de La Seyne	Pour armer le bateau <i>Les 3-Frères</i> .	16 juin 1691	
Étienne Ricard, de La Seyne	Pour armer <i>Le Saint-Roch</i> .	19 juin 1694	
Honoré Guigou, de La Seyne	Pour armer "en guerre et marchandises" le vaisseau <i>Le Comte-de-Toulouse</i> , de 40 canons, se trouvant à Péra (Constantinople, Turquie).	25 janv. 1698	Comme on le voit, ce navire est une forte unité de la flotte marchande d'alors.

BENEFICIAIRES	OBJET DE LA COMMISSION	DATE	OBSERVATIONS
Joseph Tortel, de La Seyne	Pour armer le bâtiment <i>Le Saint-Joseph - La Diligente</i> , de 18 canons, 2 pierriers.	12 mars 1707	Appartient au port de Marseille
J.-J. Isnardon, de La Seyne	Pour armer un navire (nom non désigné).	1 ^{er} juill. 1734	
Jean Caperlier, de La Seyne	Même observation.	7 nov. 1739 et 22 fév. 1741	
Jean Aycard, de La Seyne	Même observation.	12 nov. 1740 et 21 avril 1742	
André Guigou, de La Seyne	Même observation.	23 fév. 1745	
Victor Jouvin, de La Seyne	Pour armer le vaisseau <i>La Concorde</i> , de La Ciotat.	1 ^{er} avril 1690	

La liste ci-dessus ne donne pour La Seyne qu'une seule partie des navires armés pour la guerre de course, aux XVII^e et XVIII^e siècles ; d'autres bâtiments le furent encore, avant 1789, car le recours à ce genre d'outils navals pour lutter contre les Anglais et aider la Marine royale se poursuivit toujours davantage ¹⁴².

Ce fut ce courant d'idée qui incita la Chambre de Commerce de Marseille, indépendamment des intérêts matériels qu'elle avait à défendre, à encourager les armateurs de la cité à offrir des navires à l'État pour escorter les convois et effectuer des croisières de destruction des bateaux ennemis.

Elle-même, la Chambre, équipait une véritable escadre militaire en 1760 : quatre vaisseaux de soixante-quatre et cinquante canons qui furent baptisés *Le Fantasque* ¹⁴³, *Le Lion*, *L'Hippopotame*, *Le Fier* ; deux frégates de vingt-six canons, *La Chimère* et *L'Oiseau*, qui furent mis, à Toulon, sous le commandement de M. de Rochemore.

EXPLOITS ET FAITS D'ARMES

(XVIII^e siècle)

Ils furent nombreux et nous ne pouvons les citer tous ; nous nous bornons à parler des plus brillants qui firent honneur au courage et à la science nautique de nos marins seynois et provençaux ; ce fut l'époque où Rouden, de Cassis, commandant le *Roi Gaspard*, captura quatre bateaux anglais (mars 1757).

142. La liste fournie ici a été extraite, par nos soins, d'une longue nomenclature figurant à l'inventaire sommaire et analytique des Archives départementales des Bouches-du-Rhône antérieures à 1790 (Arch. civiles, série B). Cet inventaire a été établi en 1932 par M R. Busquet, archiviste en chef des Bouches-du-Rhône. (Fonds de l'Amirauté de Marseille et des Mers du Levant).

143. C'est le bâtiment sur lequel sera embarqué Suffren.

Dans le courant de la même année 1757, Durbec (Jules-Jean), sur le chebek *L'Audacieux*, de La Ciotat ; Gassin, de Martigues, sur le chebek *L'Aigle* ; Abeille, de Toulon, sur le *Télémaque*, firent de véritables ravages chez les marchands britanniques ; on dit que Gassin prit à lui seul, l'année avant, six bâtiments ennemis dont un anglais à la hauteur de Gênes.

Au début de 1758, le même commandant, qui a sous ses ordres le bateau *Le Fameux*, prend douze bâtiments à l'entrée du détroit de Gibraltar et les conduit à Cadix, en Espagne.

En 1760 (janvier), Tortel, de La Seyne, sur le brigantin *Sainte-Cécile*, franchit à son tour le détroit de Gibraltar et enlève trois navires anglais et leurs belles cargaisons. De leur côté, Honoré Martiche, de La Ciotat, sur le *Grand-Alexandre*, Claude Michel, dit « Rabateau », sur le *Mars*, de La Seyne, font des rafles appréciables ; le *Mars* était un assez gros corsaire qui avait un armement de dix canons et cinquante hommes d'équipage.

En 1761, c'est encore un marin seynois, Daniel, commandant le chebek *Le Requin*, qui capture un senault ennemi armé de dix-huit canons et venant de Smyrne avec un riche chargement de soie estimé à 600 à 700.000 livres, valeur considérable pour l'époque (environ 300 millions de francs 1950). Ce vaillant capitaine rentre à La Seyne en janvier 1762 mais ne tarde guère à se lancer dans une nouvelle campagne où il effectuera d'autres prises fort importantes puisque leur valeur s'élèvera à plus de deux millions de livres.

Quelle magnifique race que ces marins de la Provence d'autrefois ! N'omettons pas, en parlant d'eux, de rappeler le souvenir d'un Jean Arnoux, de La Ciotat, commandant *Le Victorieux*, celui du patron Chabats, du même port, avec son brigantin *La Vierge-Marie*, lequel ne possédant pas d'autres armes que des couteaux et des haches, enleva à l'abordage deux vaisseaux anglais à la hauteur de l'île de Malte ¹⁴⁴.

Que dire des exploits du corsaire de Toulon *Le Furet*, capitaine Roubaud, qui, au cours d'une croisière au voisinage de Gibraltar pendant l'automne et l'hiver de 1778, s'emparera de six gros bateaux anglais au large du littoral de Malaga (Espagne) ? Que dire aussi du *Fortuné*, de 16 canons et cent vingt hommes qui, après un dur combat, prendra à l'abordage un corsaire adverse et le conduira au port de Marseille ¹⁴⁵ ?

Toujours en ces dernières années de la monarchie, vers 1780, il faut noter un haut fait d'armes, celui de notre compatriote, le pilote Roubaud. Ce dernier commandait la tartane, armée en guerre, la *Notre-Dame*. Il escortait un convoi de vingt caboteurs quand il se heurta à quatre navires corsaires britanniques ; leur livrant un furieux combat, il réussit à les mettre en fuite et à sauver le convoi dont il avait la charge. C'était pendant la guerre de l'Indépendance des États-Unis.

144. Jean Arnoux eut, à son actif, des états de services splendides ; les prises qu'il fit, au cours de sa carrière, représenteraient, aujourd'hui, la valeur de plusieurs milliards de francs.

145. D'après P. Masson : *La Provence au XVIII^e siècle*, tome I, 1936.

Pour ce beau succès, Roubaud reçut, à titre de récompense, le brevet de lieutenant de frégate en pied, et bientôt un grade plus élevé.

APRÈS 1789
NOS CORSAIRES SOUS LA RÉVOLUTION,
SOUS LE CONSULAT
ET LE PREMIER EMPIRE (1789-1815)

Après la paix de Versailles (1783), qui consacra l'indépendance de la République américaine, paix qui avait relevé le prestige extérieur de la France humiliée par les revers de la guerre de Sept ans, notre pays ne connut pas de conflit jusqu'en avril 1792, année où, après une profonde évolution politique et sociale, la France déclarera la guerre à l'Autriche.

La guerre maritime de course ne fut donc à nouveau rétablie que le 31 janvier 1793, date du décret de la Convention nationale qui la recréa alors que les hostilités étaient déjà commencées avec l'Angleterre.

À la suite de ce décret et au cours de la période comprise entre le 11 février et le 1^{er} juillet de la même année, trente-neuf bâtiments provençaux reçurent des lettres dites « de Marque », ces dernières remplaçant les « Commissions » de l'Ancien Régime.

Les noms des bateaux que la Révolution autorisait à s'armer pour la course sont indicatifs des heures que l'on vivait : *La Sans-Culotte*, *Le Brave-sans-Culotte-de-Marseille*, *La Carmagnole*, *Le Vive-le-Son*, *le Ça-Ira*, etc. Parmi eux, il y eut d'assez gros navires : la frégate *Le Brave-Marseillais*, de 600 tonneaux et de cent quatre-vingt-sept hommes d'équipages, *L'Africain*, de 450 tonneaux, la corvette *La République* et le vaisseau *Le Club-de-Marseille*, de 380 tonneaux.

Mais les événements qui affectèrent le littoral provençal en cette année 1793, le siège de Toulon, l'émigration de nombreux gens de mer arrêterent l'armement et l'activité des corsaires de la région. Plus tard, le mouvement d'armement fut repris et, pendant les années qui suivirent 1793, un nombre assez important de prises ennemies fut effectué et un certain dommage causé aux bâtiments du commerce ennemi, aux corsaires anglais et alliés.

La Seyne, cruellement meurtrie à cette époque, ne prit qu'une part limitée à ces campagnes et il faudra parvenir aux temps du Consulat et du premier Empire, surtout après Trafalgar, pour connaître une nouvelle activité glorieuse des marins corsaires seynois ; le chapitre qui suit en témoignera.

ÉPOQUE DU CONSULAT (1800-1804)

Ayant déjà marqué une certaine reprise au début du Consulat, les armements et les campagnes de la « Course » s'étaient bientôt arrêtés en raison de la paix d'Amiens conclue avec l'Angleterre le 25 mars 1802.

La rupture regrettable de cette paix allait voir reprendre, et pour de longues années, ces armements et ces campagnes dans divers ports français ; toutes proportions gardées, le port de La Seyne y tiendra une place très honorable.

Antérieurement à 1802, nous avons une correspondance du citoyen Charanton, chef de l'administration maritime à Toulon, où, le 16 pluviôse an IX, écrivant au commissaire de la Marine, à La Seyne, il lui donne des instructions au sujet du corsaire *L'Abeille*, armé à Cadix sous pavillon français et commandé par le sieur J. Adrien, de Martigues. Ce bateau avait capturé en Méditerranée et conduit à la plage du Brusc une riche prise anglaise, le *Triumph*, de 380 tonneaux, capitaine Rich.

Le corsaire français proposant d'emmener sa prise à Marseille, il est prescrit au quartier de La Seyne de ne pas s'opposer à son départ et ne se livrer à aucune formalité à son égard.

La même correspondance nous apprend aussi (lettre du 8 thermidor an X) que le corsaire *L'Hirondelle*, capitaine Jeansolenq, armé à La Seyne, a fait, de concert avec un bateau de guerre espagnol, une prise qu'il a conduite à Algésiras ¹⁴⁶.

Ce sera surtout après le désastre de Trafalgar et après les succès relatifs mais limités des larges croisières de 1807, où de grandes frégates firent des courses fructueuses dans les océans, que le ministère français de la Marine encouragea l'emploi de navires corsaires et intensifia leur action en vue de causer le plus grand mal au commerce ennemi, puisque la supériorité navale de l'Angleterre ne permettait plus de compter sur une lutte heureuse d'escadres avec elle. C'est pourquoi nous allons voir, à partir de 1810, les armements pour la « Course » occuper une place de choix dans l'activité de notre port.

LES CORSAIRES SEYNOIS SOUS LE PREMIER EMPIRE

Année 1810 :

En février 1810, le port de La Seyne reçoit un « Lettre de Marque » n° 820 accompagnée des pièces accessoires, en vue de l'armement du bâtiment *L'Agathe* qui doit être poussé activement. L'attention du chef de quartier était attirée sur les formalités à remplir en exécution des règlements régissant la matière ; le commandement de ce navire devait être exercé par un chef de timonerie dégagé du service, en accord avec l'armateur et après approbation du préfet maritime.

Le même mois, c'est M. Gérard, négociant à La Seyne, qui reçoit la « Lettre de Marque » n° 974 pour procéder à l'armement en course du vaisseau *Le Prosper*, capitaine Boyer.

C'est le 2 avril 1810 que des ordres sont donnés pour l'armement du corsaire *Vice-Amiral-Allemand*. Au même moment, en mai 1810, le quartier de La Ciotat verse à celui de La Seyne dix capitaines au long cours, douze maîtres au petit cabotage pour aider ce dernier port à satisfaire les divers armements qui lui sont demandés.

En juin de la même année, nouvelle « Lettre de Marque » délivrée au Du Bourdieu, armateur François Aguillon ¹⁴⁷ pour entrer en campagne et prorogation de la

146. Arch. de la Marine, port de Toulon.

147. Ce navire portait le nom du vice-amiral baron Napoléon Du Bourdieu, sénateur de l'Empire, qui fut préfet maritime de Toulon. Mutilé de guerre, il mourut à Toulon le 28 juin 1857.

« Lettre de Marque » du *Général-Emeriau* pour lui permettre de continuer ses croisières en mer ; ces bâtiments appartiennent tous deux au port de La Seyne ¹⁴⁸.

Année 1811 :

4 janvier : le port de La Seyne reçoit, de l'administrateur de la Marine à Toulon, copie d'une D.M. du 24 décembre 1810 l'avisant que les navires anglais *L'Assistance*, *La Marguerite* et *La Louise* ont été capturés par le corsaire *Général-Emeriau* armé à La Seyne.

17 janvier : le consul de France à Tunis vient d'informer le préfet maritime à Toulon, que la prise britannique *L'Alerte*, capturée par le corsaire seynois *Général-Emeriau*, a fait naufrage le 8 décembre au cours de son acheminement sur Bizerte et que l'on a à déplorer la perte d'un prisonnier de guerre anglais et celle de quatre marins français qui se trouvaient à bord du bâtiment capturé.

Notons que le *Général-Emeriau* était commandé par notre compatriote le sieur François Durand, ancien officier de la Marine de l'État.

27 février - 17 mai : des captures de navires ennemis ont été faites par d'autres corsaires du port de La Seyne, *L'Ecureuil* et *La Caroline* ; ces derniers les conduisent à La Seyne. La prise de *La Caroline* se nomme *Le Saint-Jérôme* : c'est un bateau de commerce espagnol.

Par contre, le 24 juin, des nouvelles moins bonnes arriveront ; il s'agit de bruits qui circulent sur un naufrage possible de *L'Agathe*.

19 juin : le quartier de La Seyne est chargé de communiquer au préposé de l'Inscription maritime à Sanary que le bateau *La Vierge-de-Miséricorde*, du port d'Agde, est retenue à Bandol par la menace d'une croisière ennemie circulant au large de la côte, et, qu'en conséquence, ce navire sera déchargé par les soins de ce port. La cargaison de *La Vierge-de-Miséricorde* se compose de 64.981 kilos de blé destiné au Service des vivres de la Marine à Toulon ; elle sera transportée à Toulon par voie de terre et par des charrettes de l'entreprise Michel.

21 juin : des instructions analogues sont données par les autorités au sujet de quatre autres bâtiments du port d'Agde, également, chargés de blé eux aussi ; ils se trouvent retenus à Saint-Nazaire (Sanary) par la même cause et ils s'appellent *La Bonne-Mère*, *La Divine-Marie*, *Le Saint-Joseph* et *Le Bienfaisant*.

Vers la même époque, d'autres navires chargés de blé furent déchargés à La Seyne où ils étaient entrés, c'étaient : *La Félicité-Renouvelée*, *La Confiance* et la tartane *La Miséricorde*.

26 juillet : lettre de l'administrateur relative aux parts de prise acquises par des marins du quartier de La Seyne sur les chebeks de croisière de Sa Majesté, *Le Joubert*, *la Fortunée* et *La Turlurette*. Ces navires de guerre avaient à leur actif de belles actions d'éclat accomplies en l'année 1806 ¹⁴⁹.

148. Arch. de la Marine, port de Toulon.

149. Arch. du port de Toulon. — La part de prise est la portion calculée de la valeur de la cargaison d'un navire capturé qui doit revenir à l'équipage du corsaire.

Car déjà, en 1808, l'*Amiral-Ganteaume*, avec un équipage de Ciotadens et de Seynois, avait pris à l'abordage, malgré une vigoureuse résistance, deux bâtiments anglais avec lesquels il rentra triomphalement dans le port de Marseille. De leur côté, le *Général-Emeriau* et *L'Agathe*, de La Seyne, le *Jean-Bart*, envoyèrent plus tard à Marseille et à Cette deux captures, l'une anglaise et l'autre espagnole ; en outre, ils dirigèrent sur Ajaccio un autre transport anglais dont la cargaison fut estimée 700.000 francs (francs-or).

Mais revenons à 1811.

Le 14 août, l'administrateur de la Marine fait parvenir au commissaire chef de quartier de La Seyne, une copie du procès-verbal de vente d'un ballot de soie écrue qui a été débarqué par le *Du Bourdieu* dans le port de La Seyne. « Cette pièce, disait la note de l'administrateur, devra servir à la liquidation de la croisière de ce bâtiment ».

16 novembre : le quartier reçoit une réclamation émanant d'un matelot nommé Antoine Bigoye, originaire des Provinces Illyriennes (dépendant alors de l'Empire français). Cette réclamation portait sur ce qui lui était dû sur sa part de prise faite par le corsaire *Général-Emeriau*, navire sur lequel il était embarqué lors de la seconde croisière de ce bâtiment.

Après enquête, faite par le commissaire de la Marine à La Seyne, une suite favorable fut donnée à la requête dudit marin.

Année 1812 : une nouvelle « Lettre de Marque », n° 1330, renouvelle la commission du corsaire *L'Écureuil*, du port de La Seyne, en cours d'armement ; armateur J.-B. Simon.

Des lettres, des 1^{er} et 28 février 1812, signalent au quartier les prises faites en 1811 et conduites dans les ports du royaume de Tunis par le *Général-Emeriau*, armé à La Seyne, ainsi que celle du bateau espagnol *La Vierge-des-Carmes* dont un autre corsaire, du même port, *L'Agathe*, s'est emparé le 5 septembre 1810 mais qui s'est malheureusement échoué sur le littoral de Gruissan (Languedoc).

Année 1813 : d'autres lettres, en date des 3 et 7 avril, adressées par l'administrateur de la Marine au commissaire du quartier de La Seyne, font part de diverses captures opérées par les corsaires seynoïses : le brick anglais *Salein*, pris par le *Du Bourdieu*, et un chebek espagnol pris par *L'Écureuil*. S'y ajoute la polacre *Notre-Dame-des-Carmes* capturée par *L'Agathe*, capitaine Baud, qui dut procéder au sauvetage de cette unité, en danger de sombrer (lettre de l'administrateur du 16 mars et rapport du 9 avril 1813).

L'Écureuil fut à nouveau réarmé peu après son retour à La Seyne, suivant la « Lettre de Marque » n° 1638 délivrée au sieur Perret, de ce lieu ¹⁵⁰.

Avant de rentrer dans notre port, commandé par le capitaine Car, il captura encore sur le littoral espagnol, une grosse barque, *Le Joseph*, patron Juan Domenech ¹⁵¹.

150. Arch. de la Marine, port de Toulon.

151. Rapport du vice-consul de France à Barcelone, juillet 1813.

De son côté, le *Général-Emeriau*, capitaine François Durand, continuait à faire parler de lui ; dans le courant du premier semestre de cette même année 1813, il s'empare encore d'une bombarde, *La Sainte-Catherine*, et d'un navire anglo-maltais, *L'Elisabeth*, qu'il conduit à Alger (rapport du 11 mai et lettre de l'administrateur du 16 juin 1813).

De même *L'Automne*, appartenant à l'armateur Merle fils, poursuivait une heureuse carrière qui témoignait de la vigueur et de l'habileté manœuvrière des équipages seynois. En juillet 1813, *L'Automne* ayant rallié La Seyne, réarmera dès le 31 de ce mois et appareillera de la rade de Toulon le 2 août.

Malheureusement, un autre vaillant corsaire seynois, *L'Écureuil*, sera capturé vers le début de 1814 par le brick britannique *Le Céphalus* ; mais avant que l'Empereur n'abdique (avril 1814) notre héroïque *Général-Emeriau* s'empara encore de deux vaisseaux, *L'Océan*, anglais, et le *Strasbrock*, américain. L'acquisition de la cargaison de ce dernier par la régence de Tunis donnera lieu à un incident avec le gouvernement des États-Unis.

L'avènement des Bourbons en France ayant ramené la paix avec les puissances européennes, mit fin aux longues luttes terrestres et maritimes qui, presque sans interruption, se déroulaient depuis le milieu de la Révolution. Aussi, dès la fin des hostilités, tous nos corsaires survivants, avec leurs valeureux équipages, rentrèrent-ils au port de La Seyne où ils furent désarmés. Des parts de prises furent allouées à ceux qui avaient durement « bourlingué » à la mer, au combat, et le ruban rouge de la Légion d'honneur vint orner maintes vareuses des braves marins dont La Seyne doit conserver pieusement le souvenir.

Pendant l'éphémère période que connut encore le régime impérial, que l'on nomme les « Cent-Jours », de mars à juillet 1815, l'activité maritime ne se ralluma pas dans nos ports, à La Seyne ou ailleurs, car il ne fut guère possible de procéder à de nouveaux armements en corsaires, Napoléon ayant été contraint d'utiliser toutes les forces disponibles de la Marine pour le service des places fortes et la défense des frontières. La suprême partie devait se jouer, en effet, dans les plaines de Belgique.

Parvenu à cette époque, il nous faut tourner définitivement ici, en ce qui concerne le quartier de La Seyne, les pages de l'épopée qui fut celle de la guerre de course. Plus tard, au long du XIX^e siècle, viendront d'autres conflits ou expéditions mais il ne verront plus la participation de corsaires de ports provençaux ou languedociens.

Les grandes guerres du XX^e siècle connaîtront, elles, par les paquebots auxiliaires rapides, les bateaux-pièges, surtout par les sous-marins, une forme nouvelle

Rappelons ici que les corsaires seynois *Du Bourdieu*, *L'Agathe* et *Général-Emeriau* appartenaient à l'armateur Alexandre-François Aguillon, négociant à Toulon, où il était né le 25 mai 1765. Il avait émigré sous la Révolution en germinal, an II, mais y était rentré par la suite à la faveur des lois.

Le sieur Aguillon fut, sous la Restauration, conseiller d'arrondissement, sous-préfet provisoire de Toulon en 1816 et député du Var de 1824 à 1830. (Arch. comm. de Toulon post. à 1789. Inv. somm. Délib. du C.M.).

de la guerre « dite de Course » ayant pour but la destruction du commerce ennemi, de ses transports, de ses bâtiments de combat à travers les océans et en Méditerranée.

LA SEYNE ET LA VIE MARITIME AU XIX^e SIÈCLE

Après la chute définitive du premier Empire, tombé à Waterloo au début du XIX^e siècle, le port de La Seyne connaîtra, surtout dans la première moitié de ce siècle, une renaissance de son activité maritime commerciale du XVIII^e siècle, une activité non négligeable.

Mais, plus tard, cela ira en diminuant avec l'évolution moderne des moyens de transport, le développement des chemins de fer, la constitution des grandes flottes commerciales ; il sera devenu un havre bien modeste à l'aube du XX^e siècle.

Il arrivait cependant que les ressources de notre port, de ses chantiers fussent mises à contribution par l'État à certains moments et pour des fins militaires ; lors de l'expédition d'Alger et de la guerre de Crimée, par exemple.

Comme — par les tableaux de la construction navale consacrés à cette période que nous avons donnés précédemment — nous avons déjà fourni au lecteur un aperçu de l'armement seynoïse, de ses navires, de leur type et de leur utilisation, et que — par les pages relatives au quartier de La Seyne — nous lui avons montré bien des aspects de son existence maritime, nous devons nous borner désormais à l'entretenir de généralités et de choses non encore traitées telles que les troupes de la Marine et les sports de la mer. Ce qui constituera le dernier chapitre de la vie maritime de notre pays.

SOUS LA SECONDE RESTAURATION ET LA MONARCHIE DE JUILLET QUELQUES FAITS ET STATISTIQUES

En l'année 1827, la statistique de la flotte commerciale française indiquait, pour le royaume :

820 voiliers long-courriers naviguant sous pavillon national et dont la jauge moyenne ne dépassait guère 250 tonneaux ;

1.800 bâtiments employés au grand cabotage représentant une jauge moyenne de 150 tonneaux.

C'était le moment, il faut le noter, où naissait la navigation à vapeur dans le monde.

Les voiliers dont nous parlons étaient généralement commandés par de vieux lours de mer dont certains, surtout parmi ceux du grand cabotage, étaient presque illettrés. Ces derniers, cependant, étaient des hommes profondément instruits de leur métier et excellents marins.

Ce fut vers cette même époque, de la fin du règne de Charles X, que l'on inventa les « casiers dits de bord » qui devaient servir à conserver et à protéger les effets des matelots embarqués. La première application de ces casiers eut lieu en 1829 sur la frégate *La Didon*, par les soins de leur créateur, l'ingénieur du Génie maritime

Aza Vincent, père du futur inspecteur des Eaux et Forêts Émile Vincent qui sera, vers 1878, l'auteur du reboisement du mont Faron, à Toulon.

Dans les importations du port de Marseille, nous trouvons — vers 1829-1830 — que le port de La Seyne expédie, principalement à son grand voisin, du vin ordinaire et des cordages de chanvre tandis que ceux de Saint-Nazaire (Sanary) et Bandol lui envoient du bois à brûler, du vin ordinaire en grandes quantités.

De son côté, Toulon lui expédie, par mer, des planches de pin, du marc d'olives, de la verrerie, du bois à brûler, des pavés.

D'autre part, parmi les ports français de la Méditerranée recevant des exportations marseillaises, nous voyons que La Seyne reçoit les tonnages ci-après de marchandises au cours des années 1837, 1838, 1839 et 1840 : 619 quintaux, 1.703, 1.669 et 1.234 (il s'agit de quintaux métriques de 100 kilos exprimant le poids des cargaisons) ¹⁵².

Dans l'armement du port de La Seyne, on notait la présence d'un beau trois-mâts de 262 tonneaux et à deux ponts. Ce bâtiment, de construction espagnole, provenait d'une prise de guerre. Il s'appelait primitivement *L'Aimable-Céleste* mais, après sa capture, il avait été francisé et attaché au port de La Seyne en 1815.

Acquis par le sieur J.-B. Moutte, armateur seynoïse, il fut rebaptisé *L'Honorine*.

Malheureusement, ce bateau figura, plus tard, parmi les six navires francisés au port non rentrés depuis longtemps (rapport de l'administrateur des Douanes de Paris au directeur de Toulon en date du 22 mai 1832). Dans ce rapport, le directeur des Douanes de Toulon fut invité à transmettre les certificats de la Marine réglementaires à produire par le sieur Moutte, armateur, sauf pour les bateaux *L'Adolphe* et *La Seyne*, tous deux perdus corps et biens en mer.

Les documents devaient établir la preuve que les bâtiments signalés absents avaient cessé d'appartenir au port de La Seyne, et qu'ils n'existaient plus (démolis ou naufragés). En outre, il devait être prescrit au sieur Moutte de remettre les titres de nationalité desdits navires Si ces derniers venaient à rentrer en sa possession (ordre donné, pour exécution, au receveur des Douanes de La Seyne le 28 mai 1832 ; pour le directeur des Douanes en tournée, le premier commis de direction. Signé : Invernizio ¹⁵³).

SECOND EMPIRE ET TROISIÈME RÉPUBLIQUE

Le grand événement auquel nous faisons allusion dans le préambule précédant la dernière partie de cette histoire fut, sans contredit, l'apparition du chemin de fer sur le littoral varois au cours de l'année 1859. Nous avons parlé ailleurs et plus en détail de cette conjoncture qui eut une influence considérable sur le trafic maritime des ports secondaires provençaux.

152. Indications extraites de l'ouvrage *Le Commerce de Marseille*, par Julliany.

153. Archives des Douanes de La Seyne-sur-Mer. Au bas et à gauche de l'instruction en question du service des Douanes, figure une déclaration de l'armateur Moutte s'engageant à rapporter les pièces de nationalité si ces dernières venaient à revenir en sa possession.

De fait, ce fut à partir de ce moment-là que, graduellement, l'importance de ces ports fut en décroissance bien que, jusqu'au début du XX^e siècle, la navigation au cabotage et quelque peu au long cours y fit encore figure.

Des trois-mâts appartenant à des armateurs seynois apportaient, des bois du Canada et de la Norvège nécessaires à la construction navale et autres besoins locaux ; ces navires étaient de bons marcheurs ; l'un d'eux s'appelait *Le Roi-des-Bricks*. Les bois étaient entreposés dans de vastes hangars situés au lieu dit La Muraillette, sur la route de Toulon. D'autre trois-mâts, dont maints étrangers, venaient de Finlande avec de lourdes cargaisons de madriers également ; c'était la fréquentation des balancelles espagnoles avec leurs chargements d'oranges et de primeurs, des bateaux grecs avec leurs vins et leurs huiles, des tartanes provençales avec des poteries de Vallauris embarquées à Antibes ou à Cannes, d'autres tartanes apportant des fournitures diverses en provenance de Saint-Tropez, de La Ciotat, du Lavandou et de Toulon tout proche.

De la Corse, destiné à la clientèle seynoise, c'était du charbon de bois tiré des forêts de l'île tandis que des vapeurs débarquaient sur le quai de la houille pour l'usine à gaz et aux chantiers des machines pour les navires en construction.

Les oranges d'Espagne étaient débarquées au quai Regonfle.

Enfin, nombreux furent, au début du XX^e siècle et jusqu'à la veille de la Seconde Guerre mondiale (1939), les voiliers italiens, trois-mâts, bricks et balancelles, qui vinrent charger la ferraille des bateaux démolis à La Seyne, ferraille indispensable à la sidérurgie de la péninsule.

Ajoutons à cette physionomie du port la présence familière des bâtiments câbliers attachés à La Seyne dont nous avons longuement parlé, celle du bateau ravitailleur de phares des Ponts et Chaussées, le *Fresnel*, qui sera coulé par fait de guerre en 1944, de barques de pêche, de remorqueurs et de quelques plaisanciers. N'oublions pas nos bons steam-boats de la Compagnie La Seyne - Toulon si regrettés de bien des Seynois.

Tout cela donnait encore à notre havre un visage coloré, gai et vivant.

Enfin, nous achèverons cette narration de l'existence maritime de notre pays par une dernière rubrique consacrée aux troupes de la Marine que notre cité connut au titre de ville de garnison durant près de trente ans, et aux sports nautiques auxquels elle demeure toujours fidèle ¹⁵⁴.

Ce faisant, nous ne pouvons nous empêcher de ressentir un souvenir ému pour ces Seynois du temps passé, gens courageux, vaillants marins et hardis navigateurs, pêcheurs énergiques qui aimaient leur métier ingrat de la mer, adoraient ses harmonies et ses caresses sans redouter pour autant ses colères et ses tempêtes.

154. Nous parlons ici de la ville proprement dite, comme cité de garnison, mais le territoire de la commune de La Seyne connut la présence d'unités de la Marine pendant beaucoup plus longtemps.

LA SEYNE ET LES TROUPES DE LA MARINE

LES ORIGINES DES RÉGIMENTS DE LA MARINE

C'est en 1628 que le cardinal de Richelieu créa le premier régiment dit « de la Marine ». Ce régiment servit en Méditerranée et fut à la prise des îles de Lérins. Sous Louis XIV, il fut intégré au régiment de Normandie avec lequel il se confondit jusqu'en 1791, année où il devint le 11^e de ligne.

Au XVII^e siècle, ses soldats portaient l'habit gris clair, à longues basques, le chapeau galonné d'argent. L'uniforme devint blanc en 1720 comme celui du reste de l'armée française (infanterie) ; son drapeau étant : « à la Croix blanche écartelée d'azur, les 1^{er} et 4^e quartiers, vert clair qui est de mer, les 2^e et 3^e d'azur, qui est de ciel ».

Cette unité combat devant Toulon en 1707 et participe à la guerre d'Amérique, avec les 2^e et 4^e bataillons en 1778.

Mais, entre-temps, en 1635, on avait créé le régiment des vaisseaux que Colbert transforma (ordonnance du 24 décembre 1669) en régiment royal de la Marine. Ce fut le 60^e de ligne en 1791. Le libérateur de Toulon en 1707, le maréchal de Tessé, servit en qualité d'enseigne à ce régiment.

En 1675, le même ministre forme les Compagnies franches de la Marine que l'on rencontre à Toulon en 1680 et en 1707, où elles défendirent le fort Sainte-Catherine.

Enfin, ce fut le 18 décembre 1772 que fut réalisée la création du Corps royal de la Marine, composé de huit régiments qui furent répartis entre les divers ports de guerre. L'uniforme de ce corps était fait d'un habit bleu de roi aux boutons de cuivre ornés d'une ancre, d'une veste et d'une culotte blanche, d'un chapeau à galons blancs ; la couleur des revers variant selon les régiments.

LE CORPS ROYAL DE L'INFANTERIE DE LA MARINE

Toutefois, l'ordonnance du 26 décembre 1774 réorganisa ces unités qui devinrent le Corps royal de l'infanterie de la Marine. Toulon en reçut trente compagnies ayant l'habit bleu de roi aussi, doublé de serge bleue, revers et collet rouge, veste et culotte bleu de roi ; le chapeau était à galons jaunes.

Ces formations se distinguèrent particulièrement en Amérique au cours de la campagne, de 1778 à 1783.

ESSAIS ET ERREMENTS

Cependant, au cours de ce même XVIII^e siècle, l'existence des troupes de la Marine, créées par la monarchie, connut bien des errements et des fluctuations, pas toujours heureuses d'ailleurs. Ainsi, en 1762, par exemple, on voulut verser des troupes d'infanterie et d'artillerie métropolitaines dans les ports militaires et à bord des vaisseaux en les faisant dépendre du ministère de la Guerre réuni alors à celui de la Marine ; opération peu rationnelle et illogique qui prit heureusement fin en 1766 grâce au duc de Praslin.

Le ministère de la Guerre ayant été séparé à nouveau de celui de la Marine en 1786 (ordonnance du 1^{er} janvier), on assista alors à la création de neuf divisions de canonniers matelots tirées du précédent corps d'infanterie de la Marine.

Il faut signaler, à ce propos, que l'année 1766 avait vu la naissance d'unités d'apprentis canonniers sous le commandement de lieutenants et d'enseignes de vaisseau (ordonnance du 5 novembre 1766). Les quartiers maritimes de Toulon et de La Seyne, qui possédaient de bons éléments, se prêtèrent aisément pour les composer mais, pour les autres quartiers, il fallut recourir aux levées ; quant au détail de l'artillerie, il fut rendu à la Marine à compter du 1^{er} janvier 1767 ¹⁵⁵.

LA RÉVOLUTION

Mais en 1791, année de grandes modifications dans l'armée royale française, les troupes de la Marine passent à la Guerre, les milices des colonies, dont la partie centrale se trouvait à l'île de Ré, comprises.

Malgré cela, quatre régiments d'infanterie et d'artillerie de marine furent organisés entre 1792 et 1794 ; hélas ! la Convention nationale crut bon de les supprimer.

Ces régiments étaient répartis par bataillons et par compagnies entre les ports de guerre où se trouvaient embarqués sur les bateaux de l'État. On rencontre à Toulon, en 1792 et 1793, le 3^e régiment avec ses 1^{er} et 2^e bataillons. Il est composé d'officiers, sous-officiers et soldats de nationalité française, engagés ou enrôlés ; la plupart de ces hommes ont généralement servi dans les formations de la royauté avant 1789 ¹⁵⁶.

— Lors du siège de 1793, des canonniers de l'artillerie de marine servirent dans les batteries d'attaque républicaines en position dans le secteur de La Seyne.

L'EMPIRE

Les troupes de la Marine voient d'autres changements mais l'Empereur leur rend hommage en créant le bataillon des marins de la Garde impériale et en instituant les régiments dits de la Méditerranée chargés de la défense des côtes et des îles provençales et languedociennes. Cette défense sera renforcée, vers 1810-1811, par du matériel tiré de l'arsenal de Toulon (100 affûts confectionnés par cet arsenal en 1810 dont 40 de 36, 40 de 24, 20 de 18, plus des affûts et des pièces de 30 provenant de navires russes, reconnues bonnes pour ce service).

155. V. Brun : *Guerres maritimes de la France*, tome I. C'est pourquoi l'on trouve à Toulon, en 1789, un Corps royal de canonniers-matelots possédant un cadre d'officiers, de sous-officiers et de canonniers comprenant les 6^e et 7^e divisions ; chaque division étant à 9 compagnies.

156. Un exemple : le caporal Antoine Graciet, né en 1753, rengagé pour huit ans, a servi dans le Régiment royal de la Marine, du 3 avril 1769 au 3 avril 1777 ; décédé à l'hôpital de Draguignan le 1^{er} décembre 1792 étant encore aux armées. (Arch. du Port de Toulon ; *Revues, Troupes Marine*). Le lieu d'origine des hommes, ce que nous nommons aujourd'hui le lieu de recrutement, était ainsi indiqué avant la Révolution - « Un tel natif de Dijon, Evêché dudit, Province de Bourgogne », ou bien : « Un tel, natif de Cogolin, Evêché de Fréjus, Juridiction de Cogolin, province de Provence ». (Arch. marine port de Toulon, registre des *Revues* pour 1789).

LES « MARINES » DANS LES CAMPAGNES D'ALLEMAGNE (1813) ET DE FRANCE (1814-1815)

On sait qu'à la suite du désastre de Russie, Napoléon fut dans l'obligation de reconstituer l'armée française appelée à entrer en campagne et à défendre le sol national. Pour cette réorganisation, il demanda le concours des troupes de la Marine ; de nombreux marins des équipages de haut-bord, canonniers et fusiliers, des fantassins et artilleurs de marine furent versés dans les corps d'armée en formation tout en conservant leurs propres cadres et règlements, ce qui s'avéra excellent.

Beaucoup de ces hommes étaient d'anciens combattants de l'armée de la monarchie et de la Révolution, animés d'un puissant esprit de corps, ayant fait leurs preuves dans maintes batailles.

C'est pourquoi qu'en dehors d'autres unités fournies par son port, Toulon fit débarquer de l'escadre de la Méditerranée, sur les ordres du ministre, le 2^e régiment d'artillerie de la Marine (D.M. du 1^{er} février 1813). Ce régiment, fort d'environ quatre mille hommes, fut mis immédiatement à la disposition du ministre de la Guerre, et le 18 mai de la même année une centaine de matelots canonniers furent versés dans les rangs de la Garde, cent cinquante marins étant affectés au bataillon des pontonniers de Turin.

En ces heures graves, la participation de la Marine, comme personnel, se monta à douze mille hommes (officiers, sous-officiers, marins et soldats) ; la contribution en matériel fut également très importante.

On connaît trop la part glorieuse qu'ils prirent à la lutte pour y insister ; que l'on veuille bien, toutefois, se souvenir de la tenue splendide des quatre régiments de Marine, à quatre bataillons, appartenant à l'armée d'Allemagne, notamment aux affaires de Lutzen et de Bautzen (mai 1813) et de la défense héroïque du 2^e de Marine à Mackern (division Lagrange).

Au cours de cette bataille, le 4^e de Marine, l'ancêtre de notre glorieux 4^e de Toulon) et le 35^e léger, tous deux de la 2^e brigade de la division Lagrange, reprirent ce village de Mackern dans une charge furieuse à la baïonnette.

Belle fut la conduite aussi des autres formations Marine des divisions Compans et Bonnet (corps du maréchal Marmont).

Enfin, en 1815, les marins de la Garde marchèrent en Belgique avec les sapeurs et le génie de la Garde dans le 3^e corps du général Vandamme.

LA RESTAURATION (1815-1830)

En 1816, un an après Waterloo, le corps de l'artillerie de Marine fut rétabli sous le titre de « Corps royal de l'artillerie de Marine » ; ses 3^e et 7^e bataillons vinrent tenir garnison à Toulon de 1816 à 1821. Au cours de cette même année 1821, une ordonnance du 7 août créa deux régiments d'infanterie de Marine ainsi qu'un régiment d'artillerie. À cette occasion, le 2^e de l'Arme, stationné à Toulon, reçut solennellement, sur le « Champ-de-Bataille » (place d'Armes), son drapeau (27 juillet 1823).

Cette enseigne de l'infanterie de Marine était blanche, parsemée de fleurs de lys d'or, portant au centre l'écusson de France et une ancre d'or à chacun de ses angles.

Les deux régiments se distinguèrent dans la guerre d'Espagne.

LA MONARCHIE DE JUILLET (1830-1848)

Un an après l'avènement de Louis-Philippe, le 27 mai 1831, on reconstitua les deux régiments en question, dissous antérieurement, en leur affectant un dépôt commun à Landerneau, dans le Finistère.

Le 20 novembre 1838 voit la fondation d'un 3^e régiment d'infanterie de Marine à Toulon (quinze compagnies et dépôt) ; cette unité devait détacher six compagnies à Cayenne (Guyane), trois au Sénégal et six à l'île Bourbon (La Réunion). Le nouveau 3^e de Marine reçut son drapeau le 14 février 1840 ; vers 1843, il comptait jusqu'à quarante-six compagnies.

L'année 1845 arrivant marquera une date importante de l'histoire de nos fantassins de la Marine.

Ils reçurent, cette année-là, l'uniforme qu'ils conserveront, sauf quelques détails, pendant longtemps, jusqu'au milieu de la Grande Guerre 1914-1918 ; il sera même ressuscité quelque peu avant le second conflit mondial. L'uniforme créé en 1845 comportait : tunique et veste de drap bleu, pantalon gris-fer bleuté, schako ou képi en drap bleu ; les épaulettes, qui furent d'abord rouges pour les compagnies ordinaires, deviennent bientôt « jonquille » pour les compagnies d'élite et, détail auquel les soldats de la Marine tiennent particulièrement, on conserve la cravate noire du matelot ¹⁵⁷.

LE SECOND EMPIRE (1852-1870)

En 1852, toutes les compagnies de l'infanterie de Marine arboraient le pompon et les épaulettes jonquille, sauf les musiciens qui gardent la contre-épaulette et le pompon tricolore. Le 13 juin 1852, le 3^e reçut son aigle sur la place d'Armes de Toulon.

Enfin, par son décret du 31 août 1854, l'empereur Napoléon III réorganise le corps de l'infanterie de Marine qui s'élèvera à près de quinze mille hommes ; ce décret crée le 4^e régiment qui sera notre glorieux 4^e de Toulon et de La Seyne, lieux avec lesquels il contractera de durables liens d'affection ¹⁵⁸.

Cette belle troupe des « Marines » français connaîtra les campagnes du second Empire, c'est-à-dire celles de Crimée, du Sénégal, d'Italie, de Cochinchine, du Mexique et, hélas ! celle aussi de 1870-1871. Au cours de cette dernière, tout le monde sait la page glorieuse de notre histoire militaire qu'ils écrivirent avec la superbe et héroïque défense du village de Bazeilles, lors de la bataille de Sedan (1^{er} septembre 1870), mais ce que l'on sait moins généralement, c'est la part très belle qu'ils prirent

157. La tradition qui veut que cette cravate noire soit portée en signe de deuil, depuis Bazeilles, est donc erronée.

158. Le 4^e a été rétabli et son dépôt est à Toulon (1961).

aux opérations du siège de Paris, de l'armée de la Loire, sous d'Aurelles de Paladines, et du Nord, sous Faidherbe, opérations au cours desquelles la victoire sourit un instant à nos drapeaux.

III^e RÉPUBLIQUE (1870-1940)

Sous la III^e République, ce sera le Tonkin, la Chine avec l'amiral Courbet, Madagascar, l'Afrique et à nouveau la Chine (1900).

Mais les belles troupes de la Marine, convoitées par la Guerre, passeront à ce ministère le 1^{er} janvier 1901 (loi du 7 juillet 1900). Elles deviennent les troupes coloniales, appellation sous laquelle elles s'illustreront encore magnifiquement au XX^e siècle, continuant ainsi les plus pures traditions des « Marsouins », des « Bigors » des siècles précédents.

LA SEYNE ET SON TERRITOIRE : LIEUX DE GARNISON ET DE STATIONNEMENT

Par sa proximité d'une ville et d'un port militaires, par sa situation sur la frontière maritime de la Méditerranée, la commune de La Seyne connut durant longtemps, indépendamment de celle de ses propres enfants marins de l'État ou soldats, la présence d'unités militaires y tenant garnison ou y stationnant plus ou moins longuement.

C'est dire que, de bonne heure, notre terroir se familiarisa avec les soldats de la Marine, qu'il s'agisse de ceux du « Grand Cardinal » (Richelieu), du « Roi Soleil » (Louis XIV) ou de leurs successeurs.

Déjà, au XVII^e siècle, les ouvrages de Balaguier (1634) et de l'Éguillette (1672) possédaient une garnison de fantassins et de bombardiers des régiments de « Royal-Vaisseaux » et « de la Marine » ; certains de ces militaires se trouvaient logés dans des maisons de notre ville.

Vers 1663-1664, La Seyne vit le cantonnement dans ses murs, du régiment d'infanterie de Marine avec tout son état-major et, plus tard, de celui du régiment des vaisseaux.

On reverra, plus nombreux, les soldats de la Marine lors du siège de 1707 où, à côté de nos compagnies de paroisses et de nos gardes-côtes, ils lutteront pour défendre Toulon et interdire aux impériaux l'accès de Saint-Mandrier et du reste du littoral.

Au XVIII^e siècle sont en garnison à La Seyne, à Saint-Mandrier, à Saint-Elme et en divers forts existant à cette époque, des détachements du corps royal de l'infanterie de Marine et de celui de Marine-Artillerie.

Ces troupes avaient la charge de garder les points stratégiques du territoire avec le concours des canonnières matelots fournis par le quartier maritime. D'autres militaires de la Marine stationnaient en notre ville en attendant le jour de leur embarquement pour des terres lointaines, en 1778 pour la guerre d'Amérique (sur les navires de l'escadre du comte d'Estaing).

1793, rappelons-le simplement en passant car nous en avons longuement parlé, vit sur le sol seynois la présence et le patriotisme ardent des artilleurs de la Marine servant dans les batteries de Bonaparte, et, après la victoire, dans les ouvrages de Balaguier, de l'Éguillette et de la presqu'île de Cépet.

Sous le premier Empire, artilleurs ou fantassins, toujours de la Marine, sont en permanence dans les forts côtiers de la commune : ceux du régiment de la Méditerranée à Saint-Mandrier, à la Caraque, à Cépet, à la Coudourière, au Mord'huy, à Saint-Elme ; d'autres à la Verne, à Fabrégas, au Cap-Vieux, au fort Napoléon, partageant leur service avec les gardes-côtes.

Et ce fut, durant tout le XIX^e siècle, des allées et venues constantes de ces troupiers ayant généralement de bons rapports avec la population de la contrée qui en tirait des avantages.

L'ALERTE DE FACHODA (1898)

C'est précisément à la fin de ce XIX^e siècle, en des temps presque contemporains, en 1898, qu'éclata la grave crise, dite « de Fachoda », qui nous mit à deux doigts d'une guerre avec l'Angleterre. On connaît les faits.

La conséquence de la tension qui en résultat se fit sentir sans tarder chez nous, car elle amena dans les murs de La Seyne et sur son territoire la présence d'un assez grand nombre de militaires, ce qui provoqua un problème de locaux.

C'est alors que l'hôpital de la Gatonne, récemment construit, fut cédé au ministère de la Marine pour être converti en une caserne qui devait servir au logement des troupiers du 4^e de Marine ; tous les forts, batteries, ouvrages situés dans la commune de La Seyne et dans celle de Six-Fours reçurent une fraction de fantassins et d'artilleurs et furent renforcés dans leur armement.

Heureusement qu'on en resta là et que la guerre fut évitée, mais la France en connut une certaine humiliation par le fait de l'abandon du Nil par l'héroïque commandant Marchand, abandon exigé par la Grande-Bretagne.

LE XX^e SIÈCLE

À partir de cette époque et jusqu'au mois d'août 1914, la population seynoise vit, sur le boulevard du 4-Septembre, défilés et revues du 4^e, du 22^e et du 8^e régiments d'infanterie coloniale (ex-de Marine).

Sur le terrain d'exercices annexe de la caserne de la Gatonne, c'étaient des prises d'armes, présentation du drapeau et des exercices de l'école du soldat, tandis qu'au champ de tir de Janas s'effectuait l'instruction des fusiliers et, dans les forts et batteries, celle du tir au canon. En 1910, on vit même, à l'ouvrage du Peyras, l'empereur du Brésil assister à des tirs réels de pièces modernes de gros calibre.

N'oublions pas de dire qu'à l'occasion des grandes fêtes locales, au mois de juillet, et ce, depuis de nombreuses années, la chaloupe armée par les soldats de la Marine remportait souvent le premier prix de la série des régates à l'aviron des embarcations de l'État.

C'était l'époque où, en fin de journée, dimanche ou jours de fête, nos rues et nos places publiques, nos cafés se remplissaient de fantassins et d'artilleurs venant de la Gatonne, de Saint-Elme, du Lazaret, descendus de Six-Fours, du Peyras ou autres lieux. Flânant en ville ou se rendant à Toulon par le bateau, circulait tout un monde d'allure martiale de « Marsouins » aux épaulettes jaunes, à la vareuse bleu marine, au pantalon à passepoil rouge ; de « Bigors » (artilleurs de la Marine ou coloniaux) à la courte veste ayant la grenade rouge au collet et les canons entrecroisés sur les boutons, le pantalon aux larges bandes écarlates.

À cette foule pittoresque se mêlaient, les jours et aux heures de « quartier libre », d'autres militaires ; marins alertes, col bleu et pompon rouge, lignards au képi rouge, tunique bleue et pantalon garance, artilleurs de forteresse et tringlots.

Cette présence sur le sol de La Seyne de tant d'enfants de Mars avait bien quelques inconvénients, mais la vie et le commerce locaux n'y perdaient pas ; tout cela avait du caractère et de l'allure.

La nuit venue, des patrouilles passaient dans les rues et, à l'heure de l'extinction des feux, la brise du soir apportait, de la Gatonne, les notes claires et mélancoliques du clairon appelant les guerriers au sommeil.

Ce sera avec fierté et avec angoisse que La Seyne, en 1914, verra partir ses soldats de la Gatonne ainsi que les réservistes, de l'Éden-Théâtre, de la place de la Lune, que la mobilisation générale avait appelés.

Tous ces « Marsouins » de la « Coloniale », hier de l'infanterie de Marine, iront rejoindre les autres fils de France pour la défense de la patrie menacée. Pendant plus de quatre longues années, faites de craintes, de deuils et d'espoirs, notre cité les suivra avec une affectueuse sollicitude, applaudira à leurs succès et à leur gloire, pleurera leurs morts ¹⁵⁹.

C'est au lendemain de la Première Guerre mondiale que La Seyne verra la fin de la présence sur son sol des anciennes troupes de la Marine, les derniers représentants de ces dernières seront les télégraphistes coloniaux dont le détachement résida pendant quelques années encore à la caserne de la Gatonne. Puis, un jour, vers 1926-1927, la Gatonne sera rétrocédée à la ville qui en fera le bel établissement d'enseignement secondaire de jeunes filles que l'on connaît : le collège Curie, tandis que l'ancien terrain d'instruction militaire deviendra le champ d'éducation physique dispensée aux élèves de ce collège.

LES SPORTS NAUTIQUES À LA SEYNE

LES BATEAUX DE PLAISANCE

On sait que les jeux nautiques sont chose ancienne puisque les Romains organisaient, dans leurs cirques, ce qu'on appelait « les Naumachies », c'est-à-dire des simulacres de combats navals dont la première création a été attribuée à Jules César.

159. Regrettons encore que le boulevard du 4-Septembre n'évoque pas leur souvenir !

Chez nous, à La Seyne, il allait de soi que le voisinage de la mer, de même qu'il appelait les hommes à construire des engins destinés à la navigation et à la pêche, les engageait également à y trouver des motifs de plaisir et de compétition.

Dans le chapitre consacré aux fêtes et traditions locales, auquel nous renvoyons le lecteur, nous avons rappelé le souvenir, relativement récent, de ces courses à l'aviron auxquelles se livraient les armements des embarcations des vaisseaux de guerre présents à Toulon : légères baleinières ¹⁶⁰, lourds canots manœuvrés par les bras vigoureux d'équipes homogènes et disciplinées.

Que ces luttes pacifiques étaient belles, livrées sur les ondes bleues de la Petite rade lors des beaux jours de juillet. Elles constituaient vraiment « le clou » des réjouissances traditionnelles du pays car leur exercice sortait de la banalité des jeux ordinaires que l'on rencontre un peu partout ; cette sorte de sport ne pouvait, en effet, se pratiquer que dans une localité proche d'un port de guerre. C'était le cas à La Seyne.

La joute nautique, « la Targo » en langue provençale, était au contraire davantage répandue dans les ports de Provence et de Languedoc car elle n'exigeait pas la proximité d'une base maritime militaire et de son escadre. Des sociétés de « targaires » existaient un peu partout sur le littoral et, parmi les plus voisines de chez nous étaient celles de Saint-Mandrier et de La Ciotat, grandement réputées d'ailleurs.

Cette joute était riche de couleur et d'animation et nous l'avons aussi signalée dans nos réjouissances locales. Il faut noter, cependant, qu'elle demeure encore aujourd'hui inscrite au programme des festivités de notre cité établi par la municipalité.

Mais, en dehors de ces sortes de compétitions très goûtées du public se trouvaient en honneur d'autres luttes sportives maritimes : régates à la voile, concours de natation et autres jeux.

LES RÉGATES À LA VOILE

Les régates à la voile exigeaient du spectateur, pour être comprises, une certaine connaissance des règles qui les régissent.

Elles se disputaient, et se disputent encore, entre des séries de petits navires, taillés pour la course, en général d'un faible tonnage, ayant des formes bien dessinées, possédant une forte quille et une surface de voilure relativement considérable selon les types et les modèles.

Ces bateaux répondent au nom générique de « yacht », terme d'origine hollandaise.

À La Seyne, la société s'occupant de cette sorte de sport maritime est le « Club nautique seynois ».

160. Les baleinières sont des embarcations militaires à forme allongée, d'une allure élégante et d'une grande souplesse de nage ; elles sont à faible tirant d'eau.

LE « CLUB NAUTIQUE SEYNOIS »

Situés comme le lecteur le sait dans le fond ouest de la Petite rade de Toulon, qui est fermée presque complètement par de longues jetées et qui est abritée du ressac et de la houle, notre ville et son port sont parfaitement favorables aux divers genres de jeux et compétitions maritimes de même qu'aux mises à l'eau des navires de tous tonnages lancés par les chantiers navals.

Aussi, de nombreux types de yachts ont-ils été construits, gréés et armés par les soins des gens du pays, charpentiers de marine, anciens navigateurs, artisans ou retraités des ateliers de constructions navales ; ces petits bateaux, parfois assez gros, étant exécutés pour le compte d'amateurs de la navigation de plaisance ou de la pêche.

« Le Club nautique seynois », dont le but est de rassembler ces amateurs et d'organiser les régates, remonte à une date relativement récente. Il fut fondé vers 1905, au XX^e siècle, et, dès cette année-là, des courses solennelles d'inauguration furent effectuées ¹⁶¹.

On vit alors, dans la baie de La Seyne, une trentaine de navires, appartenant tous au club, prendre le départ. C'étaient des bateaux de différents modèles, de toute grandeur ; petits yachts de 5 mètres, houaris de 4,50 mètres, latins et tiers de 4,50 mètres également, yachts proprement dits d'une ou deux tonnes. Tous se trouvaient équipés exclusivement en vue des régates. À cette flottille, il faut ajouter des plaisanciers fort nombreux.

Au cours des années qui suivirent 1905, trois journées de régates furent régulièrement organisées : deux en juillet et une en août, cette dernière étant réservée à la baie de Tamaris. Il fut d'usage de clôturer ces grandes manifestations nautiques par une luxueuse fête de nuit au casino de Tamaris, sous un ciel d'été criblé d'étoiles, dans le plus merveilleux des cadres.

Dès la création de la « Série nationale », dite des « Chemins de fer », laquelle devint bientôt la « Série internationale » des 6,50 mètres, la flottille seynoise possédera d'abord deux, puis quatre des yachts de cette série. Elle s'enrichira encore, plus tard, de deux 8,50 mètres.

Les régates de notre « Club nautique seynois » connurent généralement un brillant succès ; nombreux étaient les yachts venus d'un peu partout, qui y participaient d'une manière assidue, de Nice, Cannes, Marseille, La Ciotat, Toulon, Monaco et Sanary.

Après le conflit mondial de 1914-1919, les deux associations nautiques de Toulon organisèrent, vers 1923, de concert avec le club seynois, la grande semaine dite « de la Rade de Toulon ». Cette fameuse « Semaine » comprenait diverses courses à Toulon et à La Seyne, des régates dans la baie de Tamaris, pour les embarcations de l'État (voile et aviron), des luttes à la nage auxquelles participaient les plus réputés nageurs de la région.

161. Le « Club Nautique Seynois » avait alors son siège au premier étage de l'immeuble du café de la Méditerranée, à côté de la mairie.

Ces compétitions diverses connurent un véritable succès dont l'apothéose se traduisit à Tamaris le jour de la clôture par, a-t-on dit, un important banquet de cent couverts. Ce banquet était mis sous la présidence du vice-amiral, préfet maritime de Toulon ; on constata la présence d'amiraux commandants d'escadre, de généraux, de représentants des municipalités de La Seyne, Toulon et autres personnalités dont un grand nombre de propriétaires de yachts. Durant le repas, la fameuse Musique des équipages de la flotte fit entendre ses plus beaux morceaux.

Complétant cette belle réunion, une fête de nuit de grande élégance s'ajouta au programme ; la baie de Tamaris étant littéralement embrasée par les flammes de quelque trois mille feux Coston allumés simultanément.

Ce sera en 1932 que la municipalité seynoise fera édifier pour notre club nautique un pavillon fort coquet construit à l'entrée du port de La Seyne ; de sa plateforme, le jury chargé des courses pouvait surveiller aisément le déroulement des régates.

APRÈS LA TOURMENTE 1939-1945

Mais hélas ! comme pas mal d'immeubles de notre localité, le pavillon du « Club nautique seynois » devait disparaître au cours de la Seconde Guerre mondiale ; le terrible bombardement aérien du 29 avril 1944 le détruisit entièrement.

L'orage passé, un temps plus clément est revenu. Aujourd'hui, un autre élégant pavillon a été construit en remplacement de celui disparu au jardin Aristide-Briand, à son angle sud-est, dominant la mer. Il abrite le C.N.S. dont le pavillon flotte encore fièrement lors des régates nationales et internationales auxquelles il continue de participer.

Parmi les Seynois qui, du « Club nautique seynois », firent une société maritime avantageusement connue et appréciée, il doit être permis de citer l'un de ses membres les plus éminents, les plus honorés ; nous voulons parler de Guillaume Besson, issu d'une digne et ancienne famille du pays.

Guillaume Besson, dont la physionomie était familière à ses compatriotes, fut un architecte naval réputé. Il fournit une longue et laborieuse carrière au cours de laquelle il étudia et réalisa un nombre considérable de bateaux de toute espèce, de tout type, d'installations de bord des plus variées, pour le service de la Marine. Il perfectionna, notamment, un nouveau système de porte-manteaux d'embarcations et un appareil très judicieux pour le filage de l'huile.

En divers concours ou expositions, il obtint les plus honorables récompenses, en particulier à l'Exposition universelle de 1900. Homme probe et modeste, il était estimé de la population seynoise ; il le fut aussi de ses anciens élèves car il exerça les fonctions de professeur de dessin de construction navale. On a dit que les bateaux de course qu'il étudia ne comptèrent plus leurs succès lors des régates, et que ses yachts de plaisance étaient hautement appréciés par une clientèle naturellement exigeante et désireuse d'être bien servie.

(Fin de l'*Histoire maritime de La Seyne-sur-Mer*)