

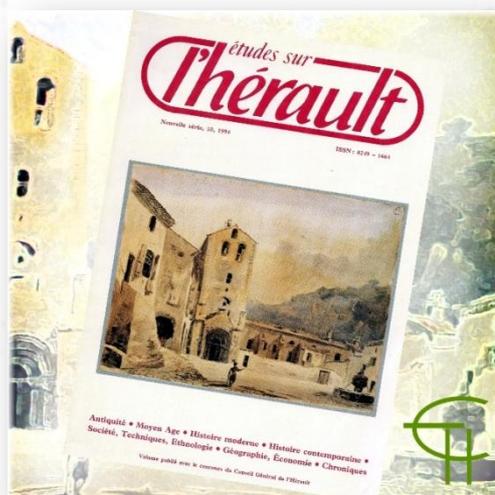
**Article : Sète, naissance d'un port au XVII<sup>e</sup> siècle Le peuplement de Sète de 1666 à 1715**



Auteur (s) : ..... Claude BOYER

Nombre de pages : ..... 6

Année de parution : 1994





## *Sète, naissance d'un port au XVII<sup>e</sup> siècle*

### *Le peuplement de Sète de 1666 à 1715*

Claude BOYER

Colbert a voulu créer un port de commerce dans la partie occidentale du Golfe de Lion. Il semble bien, de ce qui ressort de la correspondance consultée, que le ministre de Louis XIV n'ait pas eu pour le port de projet urbain. Seuls les travaux de l'infrastructure portuaire, aspect technique et financement, le préoccupaient. Le port devait tout particulièrement permettre de charger les produits de la draperie languedocienne à destination des Échelles du Levant et en même temps donner une impulsion commerciale au Languedoc en lui donnant un accès à la mer digne de ce nom. Il s'agissait en même temps de créer une rade sûre et spacieuse où les galères des escadres de la Méditerranée stationnées à Marseille pourraient faire escale<sup>1</sup>.

Pierre Paul Riquet, qui devient l'entrepreneur de Sète en 1669, veut faire de Sète l'aboutissement en mer du Canal de Jonction des Deux Mers. Sète deviendrait ainsi l'accès naturel de tout le Languedoc, jusqu'à Toulouse, au commerce en Méditerranée.

Il a fallu l'entêtement de Riquet pour mener presque à son terme l'entreprise dont les difficultés techniques et le coût ont toujours été mal évalués. Il ne peut réaliser son désir d'en faire une vraie ville structurée. Malgré les aléas des chantiers, une communauté d'hommes venus d'horizons divers s'est fixée là, vivant d'abord exclusivement des chantiers.

La fin des grands travaux au milieu des années 1680 coïncide malheureusement pour le nouveau port avec une conjoncture économique désastreuse. La population, en ces temps difficiles, est stabilisée. Elle arrive durant cette quinzaine d'années difficiles (1682-1698) à survivre d'un trafic portuaire réduit et de quelques maigres chantiers.

A partir de l'extrême fin du XVII<sup>e</sup> siècle, l'activité du port s'intensifie. La situation de la population s'améliore. La seconde impulsion donnée à l'activité de la petite ville est paradoxalement une conséquence directe de la guerre.

---

#### *I - Un village vivant au rythme d'un chantier (1666-1682)*

---

Durant les premières années qui suivent la fondation officielle du port, en juillet 1666, volume de population et rythme des travaux entrepris sont étroitement liés.

Le site choisi en 1665 par le chevalier de Clerville pour établir le port n'était pas inhabité. Le lieu était alors bien isolé : une colline (180 m) entre mer et étang reliée à Agde à l'ouest et à Frontignan à l'est par un mince cordon littoral. De chaque côté de l'« île », le cordon sableux était coupé par un grau souvent impraticable tant à la navigation qu'aux transports terrestres. Le chemin le plus facile pour gagner l'île de Sète était la traversée de l'étang de Thau en barque.

Aussi les premiers propriétaires et exploitants agricoles venaient-ils pour beaucoup de Bouzigues. Une quinzaine de familles d'agriculteurs, une centaine de personnes en tout,

vivaient dispersées dans quelques mas sur la petite plaine donnant sur les rives de l'étang de Thau, face à Bouzigues et à Mèze.

Sète semble avoir été un exutoire pour certaines familles larges et ramifiées de la petite bourgeoisie bouzigoise, comme les familles Benezech ou Goudard.

C'est sur le versant de l'île aux falaises donnant sur la mer que le port est construit. En 1666, sous la conduite d'obscur entrepreneurs, deux chantiers sont lancés simultanément. Le curé de la paroisse Saint-Joseph distingue généralement le personnel employé sur le chantier du môle (ou jetée) et celui occupé par le creusement du canal entre la mer et l'étang de Thau<sup>2</sup>. L'idée de départ était de créer un port abrité des tempêtes terribles du Golfe de Lion dans les eaux profondes de ...

l'étang de Thau relié à la mer par un canal. Le môle construit en pleine mer ne servirait qu'à briser les lames et créer un avant-port. Guère plus d'une quarantaine d'hommes en tout sont occupés à la construction de la grande jetée de pierre. Le creusement du canal ne demande pas comme le môle de main-d'œuvre qualifiée (maçons, tailleurs de pierre, pétardiers, ...) et pouvait certainement recourir aux services de saisonniers ou de la main-d'œuvre féminine fréquemment utilisée pour l'évacuation des déblais dans des paniers. Les travaux durant ces trois premières années sont modestes, piétinent et s'arrêtent même franchement en 1668.

Pierre Paul Riquet, l'entrepreneur du Canal de Jonction des Deux-Mers a obtenu en 1668 conjointement à l'adjudication du deuxième tronçon du Canal Trèbes-Agde celle du port de Sète. La notoriété de Riquet et ses relations suivies avec Colbert et Clerville, contrôleur général des fortifications, donnent une certaine impulsion aux chantiers sétois.

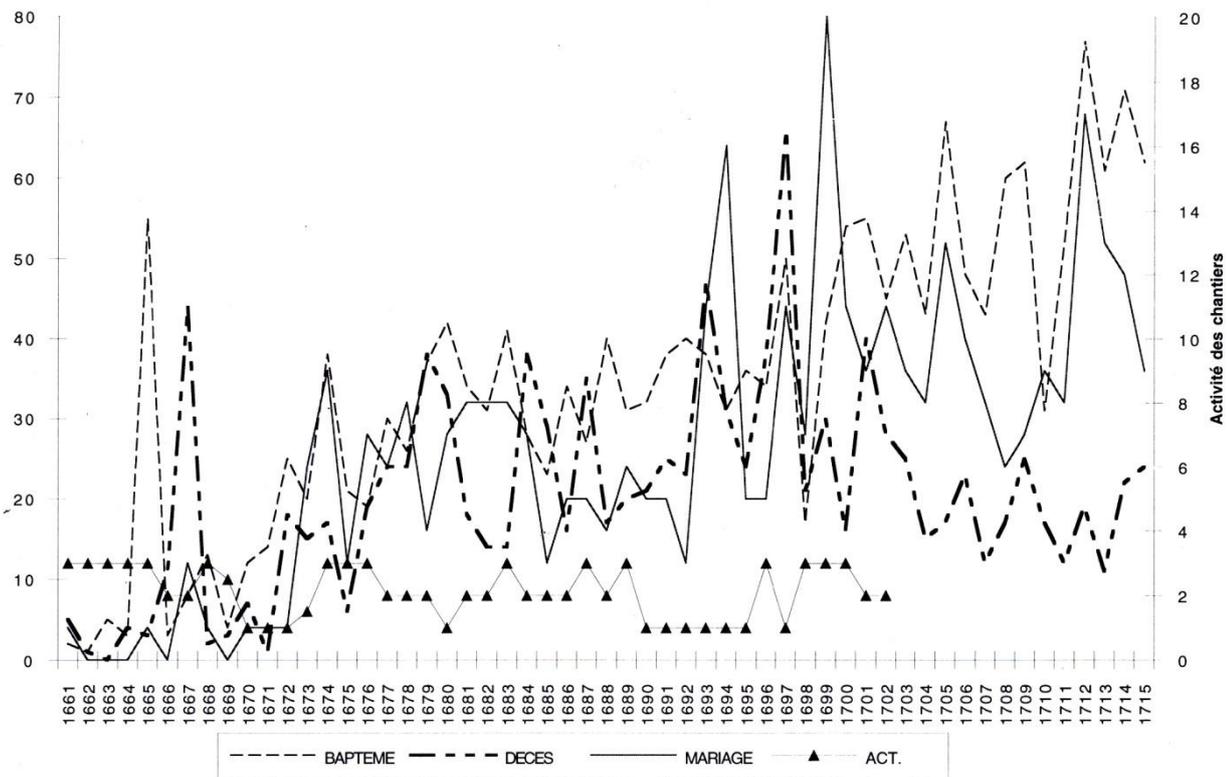
La courbe des baptêmes à Sète<sup>3</sup> s'envole nettement après 1670 jusqu'à une sorte de palier en 1683-1684 qui correspond à la fin des grands chantiers sétois. Malgré ce phénomène qui marque bien une augmentation de la population liée au développement nouveau pris par les chantiers, le village créé au-dessus de la carrière du Souras d'où était extraite la pierre pour le môle croît lentement.

Le rythme irrégulier des travaux de construction du canal et du port a certainement perturbé à la fois la fixation précoce d'une population importante et l'exploitation commerciale du port. Les périodes de guerre (surtout la guerre de Hollande de 1672 à 1678) coupaient le robinet à finance pour le port à destination commerciale et réduisaient presque à

néant la progression des chantiers. Les années fastes où plus de régularité dans le versement de fonds fait tourner les chantiers, sont peu nombreuses (1670-71, 1679-1681). Les sépultures sont alors plus nombreuses. Non que les chantiers soient meurtriers (le curé précisant généralement lorsqu'il s'agit d'une mort accidentelle) mais l'afflux de population attirée par les besoins en main-d'œuvre gonfle naturellement la proportion des décès dans le village. La proximité de nombreux villages ou bourgs susceptibles de fournir de la main-d'œuvre en en assurant le logement pourrait aussi être un frein au peuplement plus dense et plus rapide de l'île.

La croissance démographique de Sète a été très lente. D'une centaine d'habitants réguliers en 1666, à la fondation du port, Sète atteindrait à peine le millier d'habitants en 1695, date du dénombrement des chefs de famille réalisé par le maire de Sète<sup>4</sup> (coefficient 4 pour 256 chefs de famille). En fait, le système de recrutement alliait l'utilisation d'une main-d'œuvre permanente, stable, compétente par sa pratique, qui suffisait aux chantiers les années ou les saisons à faible rythme d'activité et une main-d'œuvre mobile, occasionnelle, dont on n'aurait aucune trace sans les comptes conservés aux Archives du Canal du Midi<sup>5</sup>. Sur 335 noms de travailleurs portés sur ces listes en 1680-1682, on croise seulement 66 d'entre eux dans les autres sources consultées pour Sète (registres paroissiaux essentiellement, registres notariaux, listes des propriétaires de maisons entre 1666 et 1687). Seuls 44 sur les 335 (soit 13%) ont fait souche à Sète avec certitude.

Sète n'est pas un simple campement provisoire de travailleurs mais bien un vrai village construit en dur (les maisons construites entre 1666 et 1687 ont fait l'objet d'un dénombrement<sup>6</sup>, regroupant familles et hommes seuls). La moitié



Courbes démographiques (baptêmes, mariages, sépultures) de la population sétoise de 1661 à 1715.

des simples travailleurs et la quasi-totalité des artisans et petits commerçants étaient mariés. A leur arrivée, les migrants sont même souvent insérés dans une structure familiale large intégrant frères et sœurs, parents quelquefois, cousins. Ce maillage familial est particulièrement sensible chez les Provençaux et les migrants venus d'horizons très proches (Frontignan, Bouzigues...). Les femmes adultes, généralement mariées ou veuves (peu nombreuses), forment dans ce village-chantier presque 40% de la population. La présence de la famille, loin de constituer une charge pour les travailleurs et les artisans, permettaient une organisation en équipe de travail intégrant femmes et enfants.

Les hommes du XVII<sup>e</sup> siècle n'hésitent donc pas à se déraciner avec tous les leurs. Contrairement aux chantiers du Canal du Midi aux besoins énormes (5 ou 6 000 hommes et femmes selon Riquet) qui embauchaient une main-d'œuvre locale au fur et à mesure de l'avancée du tracé, à Sète, on peut trouver de l'embauche sur plusieurs années et espérer avoir un avenir après le démarrage commercial du port.

La population de Sète vit presque exclusivement des chantiers. L'agriculture occupe à peine 10% des hommes. Les artisans ou les simples manœuvres sont tous payés par l'entrepreneur Riquet. Beaucoup d'artisans, commerçants et autres fournisseurs de produits de consommation (boulangers) et de matériaux pour les chantiers (tuiliers, marchands fournissant du foin, du bois...) vivent des commandes de l'entrepreneur ou subviennent aux besoins de la population.

Riquet entretient aussi aux frais du chantier une maison à Sète pour ses nombreux séjours (plusieurs mois parfois comme en 1677) et ceux de visiteurs de marque (délégués des

États du Languedoc, Clerville, Seignelay, fils de Colbert...) avec un personnel domestique permanent (gouvernante, cuisinier, valets).

La population du nouveau port semble presque tourner le dos à la mer. Les métiers de la pêche sont inexistantes. Sète est devenu très vite le point d'ancrage d'une partie de la flotte frontignanaise mais les patrons ne se fixent pas à Sète. Ils louent souvent leurs services aux chantiers pour manœuvrer les pontons de dessablement.

La prise en charge d'une partie de la vie quotidienne par les entrepreneurs est un moyen pour attirer et fixer la main-d'œuvre compétente. Riquet ou ses commis assurent le ravitaillement et le logement d'une partie des travailleurs (comme d'ailleurs à la manufacture de Villeneuve ou à Rochefort par exemple). Des magasins sont prévus pour le pain et les vivres ainsi qu'un four. Le boulanger, Marse, et le boucher sont les employés de l'entrepreneur<sup>7</sup>. Le village qui vit près du chantier n'a aucun statut légal jusqu'à la fin des chantiers. Il est directement administré par l'entrepreneur. Riquet a fait construire une petite église très modeste dont le desservant est rémunéré par le chantier. Riquet fait entretenir un petit hôpital (deux petites pièces) par le chirurgien, Etienne Peyre pour 30 livres tournois mensuelles. Le prélèvement direct sur les salaires des travailleurs par le trésorier du chantier sert plutôt au règlement des frais d'hospitalisation dans les hôpitaux des villes voisines. Toute la vie des Sétos entre 1666 et 1682 dépend des chantiers.

---

## *II - Une communauté dans la crise de la fin du XVII<sup>e</sup> siècle (1682-1698) les espoirs déçus*

---

Le port est en principe achevé au milieu des années 1680. Pierre Paul Riquet est mort en octobre 1680. Son fils et successeur, Riquet de Bonrepos, réussit à se désister du chantier en mai 1682. Sans entrepreneur d'envergure et sans volonté politique claire de la part des États de Languedoc sur qui le roi s'est déchargé des travaux de Sète, les chantiers de perfectionnement du port (construction de quais, achèvement du canal, construction du pont sur le canal, ...) traînent en longueur.

La population pour qui les chantiers constituaient souvent l'unique moyen d'existence, doit se reconverter. Le commerce devait en principe relayer les grands travaux pour la subsistance de la population.

Les espoirs de développement commercial ont été déçus en cette fin de siècle. Sète pâtit d'un faisceau d'éléments négatifs qui empêche le décollage du port. Sète subit d'abord la conjoncture économique générale de la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, catastrophique pour le commerce maritime en général liée en grande partie à la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1689-1697) Marseille en ces temps difficiles défend bec et ongles ses privilèges commerciaux. En 1669, Colbert lui a accordé la perception d'un droit de vingt pour cent sur tout fret en provenance des Échelles du Levant (Empire Ottoman) qui ne transiterait pas par Marseille. Le vieux port provençal entend bien

étouffer dans l'œuf ce jeune concurrent et se réserver le commerce avec le Levant en prélevant réellement ce droit élevé.

Les compagnies commerciales dominées par des Montpelliérains, qui devaient faire de Sète la base de leur commerce s'éteignent en même temps que les chantiers (la Seconde Compagnie du Levant est liquidée en 1691 après des difficultés commencées dès 1685).

Le trafic portuaire est bien maigre. En 1688, les services fiscaux du port n'enregistrent que 50 mouvements de bâtiments (tous types de bâtiments confondus du vaisseau aux tartanes et allèges) dont aucun vaisseau, moins d'un bâtiment par semaine en moyenne. En 1696, vers la fin de la guerre, on arrive à 77 entrées dont un vaisseau, et en 1697, 150 (un vaisseau).

Les imbroglios administratifs gênent aussi considérablement le développement commercial. Les services de la foraine interdisent la construction d'entrepôts sur les quais à Sète. Le prétexte invoqué est que le port n'est fermé ni par des murailles, ni par des chaînes durant la nuit, rendant tout contrôle douanier inefficace. L'absence d'un véritable décollage économique de Sète a de notables répercussions sur l'évolution de la population du port. L'année 1684 marque bien le début d'une sorte de palier dans l'évolution du peuplement de Sète. On rencontre cette année-là le premier clocher de morta-

lité d'ampleur depuis celui de 1667 (lié à la mortalité sur les chantiers). Entre cette première crise et celle de 1684, Sète avait connu un excédent constant des naissances sur les décès. Entre 1684 et 1698 en revanche, le niveau des naissances stagne tandis que plusieurs années (1687, 1693, 1697 et 1698) accusent des pointes de mortalité considérables. Ces clochers de mortalité correspondent à des crises relevées dans de nombreuses autres communautés languedociennes<sup>8</sup>. Ce sont là les crises de subsistance.

En ces temps de stagnation économique, la population s'est stabilisée. La mortalité touchait jusqu'en 1683 surtout les adultes, signe de l'activité du chantier et de l'apport de population adulte qu'il générait. Entre 1666 et 1683, 72% des morts (239 sur 332 décès enregistrés) étaient des adultes de plus de 15 ans. Entre 1684 et 1699, la moitié des décédés (265 sur 526) ont moins de quinze ans.

Les mariages concernent de plus en plus des jeunes gens nés à Sète (des filles surtout). Ceci confirme à la fois l'enracinement d'une population à Sète mais peut aussi indiquer une stagnation de la population et une limitation des apports de population extérieure.

L'absence de décollage commercial du port transparait bien dans la structure même de la société sétoise où les métiers de la mer et du négoce restent rares. En 1695, 6 patrons et 18 matelots ou marins sont chefs de famille à Sète.

Le petit noyau des travailleurs ou des petits artisans installés souvent de longue date assurait la marche régulière des quelques chantiers sétois de la fin du siècle. Le dessablement du port en 1686-1687 par exemple ne mobilisait qu'une machine à cuillère et trois pontons. Du temps de Riquet, un ponton nécessitait une équipe de 25 personnes environ. Si on ajoute à cette petite centaine de travailleurs, le personnel d'encadrement et le personnel assurant l'entretien du matériel (forgeron pour les parties métalliques, charpentier ou charpentier de marine pour le bois, calfat pour le radoub des pontons et autres bâtiments flottants), on peut généreusement porter à cent cinquante personnes les besoins en main-d'œuvre régulière du seul chantier de dessablement du port, principal chantier permanent.

La population s'est si bien stabilisée qu'on arrive parfois à une pénurie de main-d'œuvre. L'Intendant doit même en 1690 obliger Frontignan à dépêcher des calfats à Sète qui en manque<sup>9</sup>. En 1697, la fin de la guerre redonne un peu de vigueur aux chantiers avec, enfin, trente ans après la fondation du port, le creusement du canal entre la mer et l'étang de Thau. L'ingénieur responsable du port, Antoine Niquet, constate que le chantier du canal manquera de main-d'œuvre. Il faudrait selon lui 400 hommes alors qu'il en emploie 250<sup>10</sup>. Il demande l'appoint de l'armée pour activer les travaux durant l'été.

Ce port sans rempart qui végète n'est pas une vraie ville. Sète n'a ni bourgeoisie marchande, ni bourgeoisie d'office. Les marchands ou négociants d'envergure ne jugent pas indis-

pensable de s'installer dans ce gros village sans confort. Montpellier est aussi suffisamment proche de Sète pour qu'on puisse faire le voyage à Sète dans la journée si besoin est. La médiocrité du trafic ne justifie pas non plus leur implantation sur place. Sur quatre marchands dénombrés comme chefs de famille en 1695<sup>11</sup>, trois sont des *mangoniers* c'est-à-dire des revendeurs, des détaillants d'importance locale. Quelques personnes de par leurs fonctions sont appelées à résider plus longtemps dans le port comme l'entrepreneur, les ingénieurs, le capitaine du port ou les quelques employés de la foraine. Tous semblent avoir laissé leur famille dans leur ville d'origine (souvent Montpellier). Même le lieutenant de l'Amirauté créée à Sète en 1691, n'y réside pas.

Cependant, en vingt ans d'existence du port, les habitants de Sète ont acquis une conscience communautaire très forte. Pour Sète, la fin des chantiers et donc de la direction de la communauté par des entrepreneurs marque l'accès à une certaine autonomie de la communauté en 1684, la petite église Saint-Louis créée par Riquet devient une véritable paroisse et l'année suivante, Sète est érigée en communauté. L'administration municipale est immédiatement prise en main par la petite et moyenne bourgeoisie sétoise issue souvent elle-même de la petite bourgeoisie des localités voisines. Les ménagers et propriétaires terriens, les plus anciens habitants de l'île, les boulangers et les chirurgiens (le maire perpétuel de Sète, Etienne Peyre, est chirurgien) dominent le corps municipal.

L'étude de l'origine géographique de la population sétoise est plus aisée que celle des milieux sociaux. 805 migrants recensés entre 1666 et 1700 se recrutent dans trois grands bassins géographiques tous situés dans le Sud de la France. La plaine du Bas-Languedoc fournit presque la moitié des migrants (48,95%). Et encore 60% d'entre eux viennent d'un rayon de 20 kilomètres seulement autour de Sète avec la prépondérance de Montpellier (57 individus en sont originaires), Bouzigues (38), Frontignan (29), Agde (29) et Mèze (21). On a là souvent une main-d'œuvre qualifiée. Les diocèses du Massif Central donnent à Sète le cinquième de sa population (21,86%), une main-d'œuvre généralement masculine (2/3 des migrants) et sans qualification professionnelle le plus souvent. La descente des gens des hautes terres pour les travaux agricoles dans la plaine était un phénomène saisonnier normal. Certains de ces hommes étaient déjà fixés dans la plaine (Frontignan surtout) par leur mariage avant de choisir Sète. La Provence fournit elle aussi presque le cinquième du peuplement de Sète (20,50%). La majorité sont des hommes qualifiés dans les métiers de la mer ou de la construction. Les Arlésiens, nombreux (46 migrants), sont les seuls à se regrouper en famille.

Le peuplement de Sète est donc d'abord un peuplement de proximité, familial, avec un pourcentage non négligeable de travailleurs qualifiés, artisans, commerçants, membres des administrations, ou employés des entrepreneurs. Le gros village d'un millier d'habitants a traversé quelques années difficiles.

---

### III - L'amorce du décollage économique à la fin du règne de Louis XIV (1699-1715)

---

Sète émerge lentement du marasme économique à l'extrême fin du XVII<sup>e</sup> siècle. Dès le début du XVIII<sup>e</sup> siècle, une amélioration de la situation démographique s'opère en parallèle avec quelques modifications dans la structure socioprofessionnelle de la population perceptible au travers du rôle de

capitation de 1705<sup>12</sup> et confirmé dans le compoix de 1713<sup>13</sup>. Le décollage économique tant attendu s'amorce.

Le trafic (celui des vaisseaux en particulier) avait progressé dans les quelques années de répit entre la guerre de la Ligue

d'Augsbourg (1696) et le début de la guerre de Succession d'Espagne (1701). Dès 1697, le port enregistre 150 entrées (un seul vaisseau), 199 entrées en 1698 (12 vaisseaux) et 215 en 1699 (25 vaisseaux).

La longue guerre de Succession d'Espagne (1701-1712) semble moins affecter le port que les guerres précédentes. Et même, paradoxalement, le débarquement des Anglais à Sète en 1710 avec la prise de la ville a été une bouée de sauvetage économique pour le port. Les Anglais se sont emparés de la ville qui était sans aucun moyen de défense réel. L'événement a été si brutal et inattendu qu'en un temps record (moins de quatre mois) les décisions mettant en chantier tout un système de fortifications de la ville sont prises. Dès 1711, les travaux de l'enceinte fortifiée de la ville, ceux d'un fort dominant le port (le Fort Saint-Pierre) et d'autres de moindre envergure donnent de l'ouvrage à une partie de la population.

Les États de Languedoc se préoccupent de plus en plus du devenir du port. Il faut aussi poursuivre le dessablement du port et le sur-creuser pour pouvoir y accueillir des bâtiments plus importants. Depuis les années 1690, les requêtes des États auprès du conseil royal pour obtenir des avantages pour le port se multiplient cherchant à briser l'état du privilège de Marseille. Ils cherchent à obtenir pour Sète - sans succès d'ailleurs - le statut de port franc comme Dunkerque, Bayonne, Marseille ou Lorient et divers autres mesures d'allègement fiscal. Enfin en 1711, les utilisateurs de Sète obtiennent le droit de construire des entrepôts et des magasins à marchandises le long des quais, car le canal et port sont enfin fermés par des chaînes. Il faut surtout accepter de changer radicalement l'orientation économique du port. Sète était depuis ses débuts le port d'exportation des vins et eaux-de-vie du Languedoc. Les États font une croix sur les prétentions de Sète sur le commerce avec le Levant. En 1717, Sète obtient le droit de commercer avec les Antilles.

La population régulière du port en 1705 avec 1 032 habitants estimés paraît stationnaire par rapport à 1695. Pourtant la courbe démographique laisse transparaître un certain essor démographique à Sète à partir de 1699. La ville s'étend aussi spatialement, déplaçant son centre du quartier primitif surplombant le port vers les rives du canal mer-étang le long des quais enfin achevés et les zones basses plus facilement aménageables. La reprise de l'activité du port a sans doute aussi attiré une main-d'œuvre d'appoint non comptabilisée dans le rôle de capitation (parce que trop pauvres).

L'excédent des baptêmes sur les sépultures devient très net et régulier. Le nombre de décès (sauf en 1701) est plus bas que celui des quarante premières années de Sète alors que la population a globalement cru. L'augmentation des naissances démontre la présence d'une population adulte plus nombreuse. La première génération de Sétois arrive à l'âge du mariage. Sète paraît avoir eu peu de « pauvres » totalement dépendants de la charité publique même si la plupart des travailleurs

gagnaient péniblement leur vie. Selon les recensements de la municipalité, les pauvres sont peu nombreux (17 pauvres dont 5 enfants en 1709) et on ne juge pas nécessaire l'établissement d'un hôpital général<sup>14</sup>. Le terrible hiver 1709-1710 se fait peu sentir sur la courbe de mortalité. Pourtant le chômage et le froid étaient présents dans le port. L'année 1710 connaît une nette diminution du nombre des naissances. La ville réussit, semble-t-il, à les secourir. Le départ du port de la frange mobile de la population qui ne trouvait pas d'embauche durant les années difficiles peut aussi expliquer la faible mortalité et le petit nombre des « pauvres ». Tous les décédés de ces deux années difficiles sont parfaitement identifiés. Le port en permettant le ravitaillement plus régulier de la population a sans doute évité la famine.

La palette professionnelle s'étoffe déjà en quelques années. Sète est toujours une ville de travailleurs (82 travailleurs et domestiques en 1705 sur 258 contribuables, plus de 30%). Elle ne possède toujours pas de riche bourgeoisie. Les plus aisés si l'on en croit leur part d'imposition supérieure à 20 lt. (seuil de l'aisance selon Pierre Goubert)<sup>15</sup> sont pour la moitié (7 sur 14) des étrangers à la ville (5 officiers des fermes, le greffier de l'Amirauté et le commis du vingt pour cent marseillais). Les sept autres sont 3 propriétaires fonciers des Métairies, 3 boulangers et un marchand (par ailleurs gendre d'un des boulangers). Le port n'a toujours pas de bourgeoisie marchande

1 marchand installé à Sète en 1695, 3 en 1705. Certains des 12 marchands inscrits dans le compoix de 1713 ne sont que propriétaires de magasins ou d'entrepôts. La petite et moyenne bourgeoisie à l'échelle de la ville s'étoffe. Le nombre de ceux qui se font qualifier de bourgeois augmente (7 en 1713).

Les métiers de la mer et du commerce sont mieux représentés dans ce qui devait tout de même être le grand port commercial du Languedoc. On passe de 6 patrons domiciliés à Sète en 1695 à 14 en 1705 et 16 (propriétaires du moins) en 1713. Le salage des sardines occupe quelques personnes. Les fabricants de barils (les « barilhas ») passent de 1 en 1695 à 4 en 1705 et 6 en 1713. Un saleur est même recensé en 1705 et 1713.

Petit à petit, les familles s'adaptent aux nouvelles conditions économiques. Certaines familles qui étaient venues travailler sur les chantiers, voient leurs enfants tourner leurs activités vers la mer. Les fils des boulangers Bernard Pioch et Charles Garonne sont marchands négociants au début du XVIII<sup>e</sup> siècle.

La reprise des chantiers publics pour la défense de la ville après 1710, remparts et forts, se répercute sur la structure professionnelle de la ville par l'augmentation des métiers du bâtiment (7 maçons en 1705, 11 en 1713, un architecte de modeste envergure).

---

## Conclusion

---

Parmi les villes créées sous Louis XIV, c'est Sète qui a connu le développement le plus lent et le plus difficile. La croissance rapide de Brest (qui passe de 2 500 habitants en 1670 à 6 000 en 1681)<sup>16</sup> et de Rochefort tirent leur origine de leur rôle militaire (arsenaux). Même un port purement commercial comme Lorient, créé la même année que Sète sur une initiative semi-privée (celle de la Compagnie des Indes Orientales), malgré la conjoncture économique qui lui a valu aussi

des débuts délicats, a en 1700 entre 4 et 6 000 habitants<sup>16</sup>. Sète n'a eu ni un rôle stratégique, ni la protection de la puissante Compagnie des Indes Orientales pour accélérer sa mise à flot. Il faut réellement attendre le courant du XVIII<sup>e</sup> siècle pour que Sète devienne une vraie ville tant dans son aspect (avec un vrai hôtel de ville en 1724, des rues pavées, des égouts,...) que dans la composition de sa société (diversification sociale).

*Notes*

1. Cl. Boyer, *Sète, naissance d'un port au XVII<sup>e</sup> s. (1666-1715)*, Montpellier, 1993. 2 vol. (Université P. Valéry, Thèse d'histoire, sous la direction du professeur A. Blanchard).
2. Sète, A.M., CG 1, registres paroissiaux.
3. Cf. les courbes démographiques (baptêmes, mariages, sépultures) de la population sétoise de 1661 à 1715.
4. Sète, A.M., GG 16 = dénombrement des chefs de familles en 1695.
5. Toulouse, Archives du Canal du Midi, comptes des travaux du port de Sète de 1677 à 1682 - cotation provisoire.
6. Sète, A.M., DD 10, dénombrement des habitants du nouveau port de Sète et des maisons qui y ont été construites depuis l'année 1666 jusqu'en 1687.
7. Toulouse, Archives du Canal du Midi.
8. Hélène Berlan, Frédéric Bocage, Élie Pélaquier, Frédéric Rousseau, *Démographie et crises en Bas-Languedoc (1690-1890)*, Montpellier, I.R.H.I.S., 1992.
9. Frontignan, Archives Municipales, FF 4, Ordonnance de l'Intendant, Lamoignon de Basville.
10. Archives départementales de l'Hérault, C835.
11. Sète, A.M., GG. 16.
12. Sète A.M., CC 189, rôle de capitation de 1705.
13. *Ibid.*, CC 188, compoix de 1713.
14. GG 23, Extrait du registre de délibérations prises par le bureau de l'Hôpital St-Charles-de-Sète depuis le 19/12/1700 au 2/8/1787.
15. Pierre Goubert, *Cent mille provinciaux au XVII<sup>e</sup> siècle, Beauvais et le Beauvaisis de 1600 à 1730*, Paris, Flammarion, 1968.
16. Ph. Hendrat, J. Hugueney, P. Lavedan, *L'urbanisme à l'époque moderne (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)*, Genève, Droz, 1982.

Année de parution : 1994

AU SOMMAIRE DU VOLUME 1994



**HISTOIRE ANCIENNE ET MÉDIÉVALE :**

*Jacques BRIARD*, Thésaurisations et paléomonnaies du Bronze final méridional et du Launacien ;

*Jean-Louis ANDRIEU, Jean-Luc ESPÉROU, Jean-Pierre MAILHE*, Les aqueducs romain et médiéval de Gabian.

**Les cloîtres de l'abbaye de Gellone**

*Jean-Claude RICHARD*, 1985-1994, incertitudes, hypothèses et recherches en cours ;

*Gabriel VIGNARD et Alii*, Détermination de l'origine des matériaux du cloître de l'abbaye de Gellone ;

*Lore L. HOLMES, Garman HARBOTTLE, Annie BLANC*, Limestone Sculpture from the Abbey at Saint-Guilhem-le-Désert Compositional Analysis.

**HISTOIRE MODERNE ET CONTEMPORAINE :**

*Xavier AZEMA*, Alexandre de Toulouse et de Lautrec, seigneur de Montfa 1632-1698 ;

*Claude BOYER*, Sète, naissance d'un port au XVII<sup>e</sup> siècle Le peuplement de Sète de 1666 à 1715 ;

*Pierre DAVID*, L'autorité de l'abbaye de Saint-Guilhem-le-Désert contestée dans sa seigneurie ;

*Dominique BILOGHI*, Logistique et Ancien Régime les étapes du roi et de la province de Languedoc aux XVIII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècles ;

*Roland GALTIER, Jean-Claude RICHARD*, L'orgue de Notre-Dame des Tables à Montpellier Jean-Pierre Cavallé et l'orgue Dom Bedos.

**SOCIÉTÉS, TECHNIQUES, ETHNOGRAPHIE :**

*Nadine BOUDOU*, L'exploitation salinière dans l'Hérault le salin de Villeneuve-lès-Maguelone ;

*Jacques BASSET*, Le barrage de la Meuse à Gignac Hérault 1860-1964 Un exemple d'équipement hydraulique en Languedoc ;

*Pierre TRINQUIER*, Sobriquets du Lodévois ;

*Jean-Pierre BESOMBES-VAILHE*, Pieds-Noirs en Biterrois Analyse des pratiques associatives et de l'identité collective des pieds-noirs ;

*André SOUTOU*,

Notes de toponymie I-Montferrand et Roque Farran sur la montagne du Pic Saint-Loup ;

Notes de toponymie II-Le nom de lieu Le Vignogoul, commune de Pignan (Hérault).

\*\*\*

**CHRONIQUES, ACTUALITÉS :**

*Claudie DUHAMEL-AMADO*, La féodalité autour de Béziers-un cas particulier de transition ;

*Jean NOUGARET*, Archéologie médiévale Histoire de l'Art Bibliographie 1992-1994.

<http://www.etudesheraultaises.fr/>

