

Revue d'histoire maritime

24

Buti & Raveux – 979-10-231-1895-7

Gestion et exploitation
des ressources marines de
l'époque moderne à nos jours



Revue
d'histoire
maritime

Dirigée par
Olivier Chaline
& Sylviane Llinares

n° 24
Gestion et exploitation
des ressources marines
de l'époque moderne
à nos jours

Gilbert Buti,
Christophe Cérino,
Daniel Faÿet
& Olivier Raveux

Cueillis au fil des littoraux tantôt européens (goémon, barilles), tantôt lointains (wakame), prélevés au fond des mers (corail, éponges, fruits de mer), nombreux sont les organismes marins exploités par l'homme. S'ils arrivent souvent dans nos assiettes, ils entrent aussi dans des circuits commerciaux complexes et dans des chaînes de transformation artisanales ou manufacturières sous l'Ancien Régime, industrielles à l'époque contemporaine.

Ces ressources sont désormais au cœur de nos préoccupations, que l'on s'inquiète de leur épuisement ou que l'on en prospecte de nouvelles. Elles stimulent aussi les convoitises et renforcent le mouvement de territorialisation des mers et océans. De tels enjeux, si actuels, n'en sont pas moins à considérer dans une plus longue durée, ici depuis le XVIII^e siècle. C'est là tout l'intérêt de ce numéro 24 de la *Revue d'histoire maritime*, riche des analyses des spécialistes reconnus de plusieurs disciplines.

Depuis vingt ans, la *Revue d'histoire maritime* met en lumière la recherche des historiens du monde entier sur l'histoire des relations que les hommes ont entretenues, siècle après siècle, avec les mers et les océans.

Maquette de couverture : atelierpapier.fr

www.pups.paris-sorbonne.fr

25€
979-10-231-0578-0

FED
4124



Revue d'histoire maritime

24

Gestion et exploitation
des ressources marines
de l'époque moderne à nos jours

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2018
© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN PAPIER : 979-10-231-0578-0
PDF complet – 979-10-231-1890-2

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1891-9
Présentation du dossier – 979-10-231-1892-6
Charpentier – 979-10-231-1893-3
Sintès – 979-10-231-1894-0
Buti & Raveux – 979-10-231-1895-7
Faget & Carroll – 979-10-231-1896-4
Rivoal – 979-10-231-1897-1
Ferrière & Prima – 979-10-231-1898-8
Fichou – 979-10-231-1899-5
Améziane – 979-10-231-1900-8
Geistdoerfer & Fichou – 979-10-231-1901-5
Geistdoerfer – 979-10-231-1902-2
Mariat-Roy – 979-10-231-1903-9
Varia Schnakenbourg – 979-10-231-1904-6
Varia Boureille – 979-10-231-1905-3
Chronique Bon Djemaa – 979-10-231-1906-0
Chronique Cloutour – 979-10-231-1907-7
Chronique Péton – 979-10-231-1908-4
Comptes rendus – 979-10-231-1909-1

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois (Issigeac),
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

SUP

Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (22-23) était consacré à « L'économie de la guerre navale », de l'Antiquité au ^{xx}^e siècle.

Le prochain numéro (25) portera sur « Le navire à la mer ».

Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Mathias Tranchant, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, Louis Sicking.

Secrétariat de rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier est à adresser à
Olivier Chaline
Sorbonne université
1 rue Victor Cousin
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à
Caroline Le Mao
université Bordeaux-Montaigne
UFR d'Histoire
33607 PESSAC cedex

Sommaire

Éditorial

Olivier Chaline.....	8
----------------------	---

DOSSIER

GESTION ET EXPLOITATION DES RESSOURCES MARINES DE L'ÉPOQUE MODERNE À NOS JOURS

Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours

Gilbert Buti, Christophe Cérino, Daniel Faget & Olivier Raveux	13
----------------------------------------------------------------------	----

La gestion d'une ressource maritime: le goémon en Bretagne (fin XVII^e-XVIII^e siècle)

Emmanuelle Charpentier	17
------------------------------	----

Exploitation, production et commerce des Soudes naturelles en Méditerranée occidentale au XVIII^e siècle

Nicole Sintès	37
---------------------	----

Une intégration marseillaise dans la filière corail:

la manufacture royale Miraillet, Rémuzat & C^{ie} (1781-1792)

Gilbert Buti & Olivier Raveux.....	55
------------------------------------	----

La base de données Histospongia. Exploitation des éponges en méditerranée au XVIII^e siècle: sources, méthodologie, premiers résultats

Daniel Faget & Éric Carroll	73
-----------------------------------	----

Gérer les ressources lagunaires. La pêche locale dans l'approvisionnement de Venise (XVIII^e siècle)

Solène Rivoal	97
---------------------	----

La culture du wakamé en France. Diffusion des savoirs et multiplicité des acteurs dans une controverse scientifique autour d'une ressource marine végétale

Hervé Ferrière & Véronique Prima	113
----------------------------------------	-----

L'industrie de l'iode de la mer, un produit stratégique (1820-1945)

Jean-Christophe Fichou.....	127
-----------------------------	-----

Fruits de mer méconnus : quelles utilisations ? quels impacts sur la ressource ? Nadia Améziane	139
La mer et les ressources marines : pratiques et vertus thérapeutiques Alette Geistdoerfer & Jean-Christophe Fichou	157
L'exploitation des ressources océaniques profondes : les rêves et la réalité Patrick Geistdoerfer	169
Hommage à Alette Geistdoerfer Émilie Mariat-Roy	183

VARIA

Bonne prise ou mainlevée ? Pratique et cadre juridique de la navigation neutre au XVIII ^e siècle Éric Schnakenbourg	191
L'implantation de la base opérationnelle de l'île Longue : un enjeu local vite oublié Patrick Boureille	207

CHRONIQUES

Position de thèse. Le port en Mésopotamie aux III ^e et II ^e millénaires av. J.-C. Hommes, activités, techniques et structures Maëva Bou Djemaa	227
Position de thèse. Les relations entre l'homme et la mer dans « le pays des Isles de Xaintonge » au XVII ^e siècle Marie Cloutour	233
Position de thèse. Penser l'existence de vie dans les profondeurs marines au XIX ^e siècle : d'un abîme impossible à l'origine du vivant (1804-1885) Loïc Péton	239

COMPTES RENDUS

Éric Rieth, <i>Navires et construction navale au Moyen Âge. Archéologie nautique de la Baltique à la Méditerranée</i>	245
Yannis Suire, <i>Le Marais poitevin des origines à nos jours</i>	247
Yannis Suire (éd.), <i>La Côte et les marais du Bas-Poitou vers 1700</i> <i>Cartes et mémoires de Claude Masse, ingénieur du roi</i>	249
Olivier Chaline, <i>Les Armées du roi. Le grand chantier (XVII^e-XVIII^e siècle)</i>	251
Silvia Marzagalli, <i>Bordeaux et les États-Unis, 1776-1815. Politique et stratégies négociantes dans la genèse d'un réseau commercial</i>	255
Hervé Pichevin & David Plouviez, <i>Les Corsaires nantais pendant la Révolution française</i>	260
Alain Gérard (éd.), <i>Mes Aventures. Journal inédit de Paul-Émile Pajot (1873-1929), marin-pêcheur et peintre de bateaux</i>	263
Guillemette Crouzet, <i>Genèses du Moyen-Orient. Le golfe Persique à l'âge des impérialismes (vers 1800-vers 1914)</i>	265
Thomas Vaisset, <i>L'Amiral d'Argenlieu. Le moine-soldat du gaullisme</i>	269

Gestion et exploitation des ressources maritimes

de l'époque moderne à nos jours

UNE INTÉGRATION MARSEILLAISE DANS LA FILIÈRE CORAIL :
LA MANUFACTURE ROYALE MIRAILLET, RÉMUZAT & C^{ie}
(1781-1792)

Gilbert Buti & Olivier Raveux
Aix-Marseille université, MMSH, CNRS
UMR 7303 TELEMME

Parmi les ressources de la mer, le corail rouge (*Corallium rubrum*) occupe dans les activités maritimes de Marseille une place discrète malgré une présence attestée sur la très longue durée¹. Dans une histoire complexe de la production et des usages de ce produit, le xvii^e siècle constitue une sorte d'apogée pour sa transformation, tandis que le xviii^e siècle semble davantage un temps de repli sinon de déclin. Aussi, l'ouverture en 1781 d'une manufacture de corail par Joseph Miraillet et Jacques-Vincent Rémuzat, deux entrepreneurs issus de grandes familles négociantes de la place, apparaît comme une tentative pour relancer une industrie marseillaise déprimée. Cet établissement n'a toutefois qu'une brève activité dans la mesure où la tourmente révolutionnaire met fin à son existence en 1792². Pourtant, malgré ce cadre doublement limité (une entreprise, une décennie) l'étude de la société Miraillet, Rémuzat & C^{ie} fournit des éclairages intéressants sur ce secteur d'activité à la fin du xviii^e siècle.

Les deux associés ont en effet opté pour une intégration verticale de la filière du corail et effacé la segmentation qui existait jusqu'alors à Marseille entre activité de pêche, fabrication et commercialisation. Dès 1781, la dimension productive est dépassée au profit d'engagements parallèles, tant en amont dans la collecte de la matière première qu'en aval dans la distribution des produits à l'étranger. Les deux Marseillais s'efforcent de lutter contre leurs rivaux livournais, en déployant la stratégie utilisée par ces derniers pour s'imposer dans le secteur et confisquer des débouchés internationaux³.

- 1 Gilbert Buti et Olivier Raveux, s. v. « Corail », dans Dionigi Albera & Maryline Crivello (dir.), *Dictionnaire de la Méditerranée*, Arles, Actes Sud, 2016.
- 2 Jacques-Vincent Rémuzat est alors placé sur la liste des émigrés. Voir archives communales de Marseille (désormais ACM), HH 402, dossier Rémuzat, 1792.
- 3 Francesca Trivellato, *The Familiarity of Strangers. The Sephardic Diaspora, Livorno and Cross-Cultural Trade in the Early Modern Period*, New Haven, Yale UP, 2009.

Les moyens d'action sont-ils pour autant les mêmes, alors que les composantes de la filière du corail sont en mutation dans le dernier tiers du XVIII^e siècle et que les troubles révolutionnaires atteignent la grande place marchande ? Suivre le destin de cette entreprise permet de dessiner la trajectoire d'une expérience originale et d'apporter une contribution à l'étude de l'exploitation d'une ressource maritime emblématique de l'espace méditerranéen.

Les archives de la manufacture ont certes disparu, mais les fonds de l'intendance de Provence, ceux de la Compagnie royale d'Afrique et les actes des notaires marseillais livrent de nombreuses pièces, qui permettent de reconstituer en partie l'existence de l'entreprise. Les résultats sont néanmoins incomplets et d'importantes zones d'ombre demeurent. Sans disposer de l'acte de fondation de la société, les termes de l'association entre les deux partenaires sont davantage devinés que réellement connus⁴. La question des capitaux investis dans l'affaire reste mystérieuse et le manque de registres de comptabilité jette un voile opaque sur les bénéficiaires et la clientèle de l'entreprise. Aussi, conscients de ces lacunes, nous limiterons notre propos au décryptage de la filière du corail voulue par Miraillet et Rémuzat en suivant en toute logique leurs approvisionnements, la transformation du produit brut et sa commercialisation.

S'APPROVISIONNER : DES LIVRAISONS CONTRACTUELLES À LA PÊCHE

L'assurance d'un approvisionnement régulier en matière première a été l'élément déterminant de la fondation de cette manufacture de corail à Marseille. L'entreprise a d'abord cherché à contractualiser dans la durée ses achats auprès de la Compagnie royale d'Afrique, détentrice depuis sa création en 1741 de l'exploitation des riches gisements coralligènes de la côte algérienne⁵. Cependant, très rapidement, le problème récurrent de la quantité et de la qualité des livraisons a poussé la société Miraillet, Rémuzat & C^{ie} à élargir ses capacités d'action en amont de la filière, en s'engageant dans la pêche du corail.

Le bail avec la Compagnie royale d'Afrique

La possibilité d'obtenir un approvisionnement régulier en matière première se présente pour Joseph Miraillet en 1780. Depuis la fin du XVII^e siècle, le corail pêché en Méditerranée était largement destiné à Livourne. Le port franc toscan dominait alors le secteur comme en témoigne la célèbre foire

4 Jacques-Vincent Rémuzat semble surtout s'occuper des approvisionnements et de la fabrication, tandis que Joseph Miraillet se consacre plutôt aux ventes.

5 Olivier Lopez, « Vivre et travailler pour la Compagnie royale d'Afrique en Barbarie au XVIII^e siècle », *Rives Méditerranéennes*, n° 45, 2013, p. 91-119.

annuelle ouverte pour ce seul produit après la saison des pêches⁶. Les récoltes de la Compagnie royale d'Afrique y trouvent d'ailleurs un débouché naturel après la disparition de son principal client historique, la Compagnie française des Indes orientales, suspendue en 1769. La Compagnie royale, dont le siège est à Marseille, a cherché, sans succès, un partenaire avec un bail à long terme pour écouler ses coraux bruts et a finalement passé un contrat avec Joseph et Georges Audibert⁷. Liés au Livournais Giuliano Ricci, ces deux négociants marseillais deviennent, dans les années 1770, les intermédiaires attirés pour la réexportation du corail nord-africain vers le grand-duché de Toscane. La satisfaction est limitée pour la Compagnie royale d'Afrique car les baux ne sont que quinquennaux. La position dominante des négociants de Livourne et la pression qu'ils exercent en bonne entente sur le marché ont contribué à tirer les prix des coraux à la baisse⁸.

La fin du dernier bail concédé aux frères Audibert permet à Miraillet de proposer un bail de dix ans et un surenchérissement de 10% du montant qui était payé habituellement⁹. Bail à long terme, meilleurs prix : la Compagnie royale d'Afrique accepte la proposition lors de son assemblée générale de février 1781¹⁰. L'affaire a été conclue par l'entremise d'un des courtiers de la Compagnie, Jacques-Vincent Rémuzat, celui-là même qui rejoindra officiellement Joseph Miraillet dans l'aventure de la manufacture quelques semaines plus tard¹¹ (fig. 1). Les deux hommes ont-ils décidé de s'associer à ce moment précis ? Avaient-ils planifié l'opération ? La Compagnie a-t-elle favorisé leur rapprochement ? Les documents manquent pour le dire.

Accroître la qualité des pêches

Le bail signé avec la Compagnie royale d'Afrique ne suffit pourtant pas à assurer la sécurité des approvisionnements. Les entrepreneurs de la manufacture royale

6 Francesca Trivellato, « La fiera del corallo (Livorno, secoli XVII^e-XVIII^e) : istituzioni e autoregolamentazione del mercato in età moderna », dans Paola Lanaro (dir.), *La pratica dello scambio. Sistema di fiere, mercanti e città in Europa (1400-1700)*, Venezia, Marsilio Editore, 2003, p. 111.

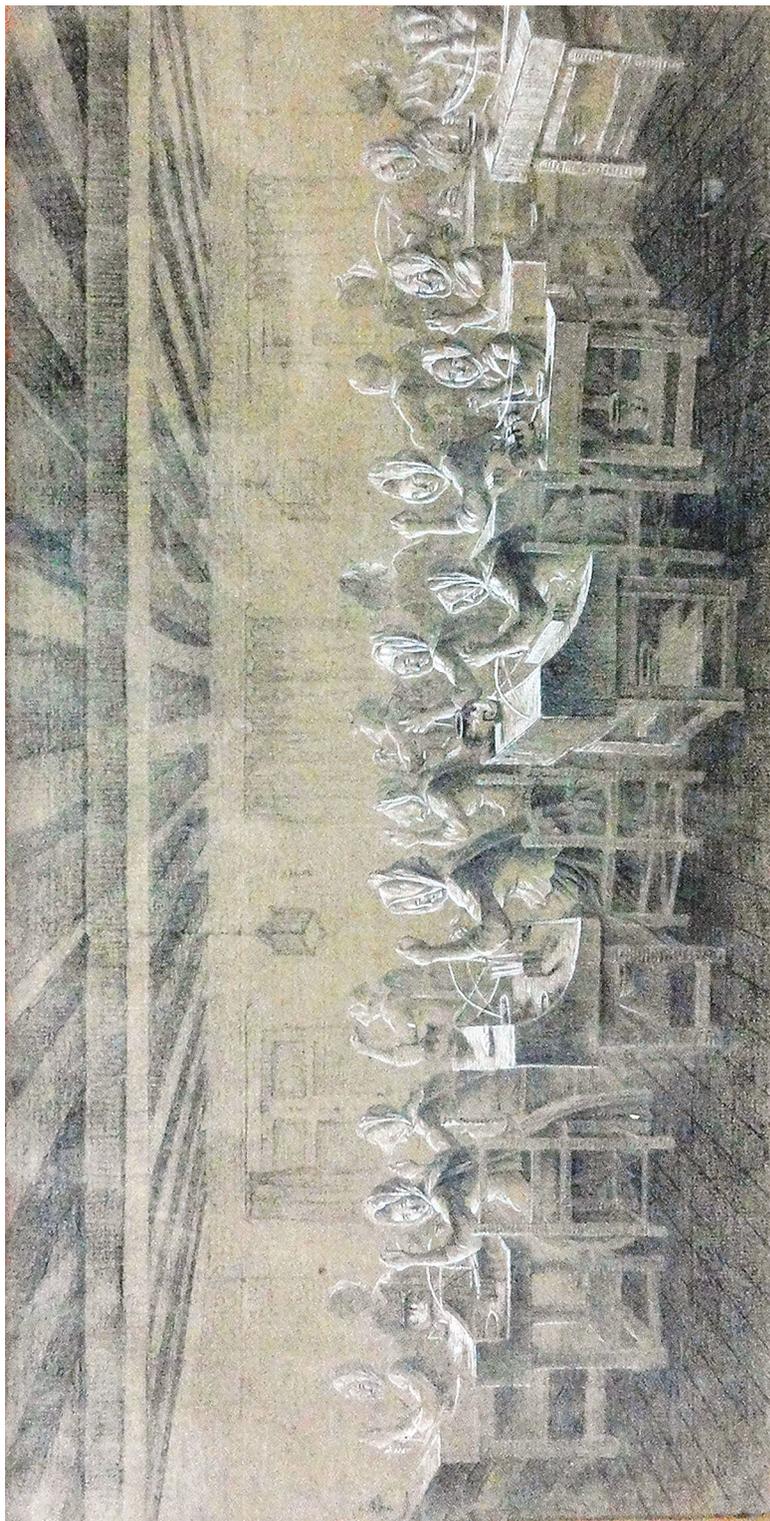
7 Paul Masson, *Histoire des établissements et du commerce français dans l'Afrique barbaresque (1560-1793)*, Paris, Hachette, 1903, p. 521 ; Francesca Trivellato, « La fiera del corallo (Livorno, secoli XVII^e-XVIII^e) », art. cit., p. 121.

8 Claude Fouque, *Histoire raisonnée du commerce de Marseille*, Paris, Roret, 1843, t. II, p. 144.

9 *Ibid.*, p. 144-145.

10 Archives départementales des Bouches-du-Rhône (désormais AD13), C 2467. Assemblée générale de la Compagnie royale d'Afrique du 14 février 1781.

11 Paul Masson, *Histoire des établissements et du commerce français dans l'Afrique barbaresque (1560-1793)*, op. cit., p. 522. Jacques-Vincent Rémuzat apparaît en avril 1781, avec sa présentation à l'intendant de Provence (AD13, C 2467, lettre du 23 avril 1781). Il est à noter que Paul Rémuzat, oncle de Jacques-Vincent, est caissier de la Compagnie royale d'Afrique dans les années 1780.



1. *La manufacture de corail* Miraillet, Rémuzat et C^{ie}, Musée de la Marine, chambre de commerce et d'industrie Marseille-Provence
(avec l'aimable autorisation de Patrick Boulanger, directeur des Affaires culturelles de la chambre de commerce et d'industrie Marseille-Provence)

se plaignent régulièrement de l'insuffisance des livraisons de coraux bruts. En suivant les propos des régisseurs des comptoirs de la Compagnie royale d'Afrique, quelques historiens ont soutenu que cette situation résultait d'un épuisement des gisements nord-africains à la suite d'une pêche intensive pratiquée depuis la fin du xvii^e siècle¹². Les années précédant la Révolution auraient alors enregistré une forte réduction de la ressource. Cette affirmation doit toutefois être nuancée sinon corrigée. Les méthodes de collecte ont certes fait des ravages, mais les quantités récoltées durant la première moitié du xix^e siècle sur côtes nord-africaines mettent en doute l'épuisement signalé. Au vrai, le pire était à venir¹³. En revanche, les archives de la Compagnie royale d'Afrique soulignent l'importance de la contrebande et son accélération après l'admission des corailleurs corses dans les pêcheries de la concession à partir de 1780¹⁴. Envoyé à La Calle, en 1785, pour inventorier la flore des côtes de Barbarie, l'abbé Poiret résume la situation : ces corailleurs « gardent & cachent les plus belles branches de corail pour les vendre secrètement en Corse et en Sardaigne 50 ou 60 livres [la livre-poids]¹⁵ ». Dans ces conditions la Compagnie royale d'Afrique ne parvient pas à fournir en quantité suffisante du corail de qualité supérieure indispensable à la confection des gros grains recherchés pour les ventes à l'étranger.

Aussi, la manufacture tente de trouver des solutions en s'intéressant à la pêche. En 1786, sous l'autorité de l'académie de Marseille, Rémuzat finance un prix de 600 livres pour l'invention d'une « machine plus propre à la pêche du corail que celles dont on se sert à présent¹⁶ ». Le prix est attribué en 1787 à Jean-Jacques Béraud, professeur de mathématiques et de physique au collège de Marseille¹⁷, qui a su pointer les défauts des engins traditionnels employés pour cette pêche. La technique employée par les corailleurs de la Compagnie royale d'Afrique, à savoir la croix de Saint-André, était gourmande en filets et brisait le corail par les branches et non par les tiges (fig. 2). La pêche était non seulement coûteuse, mais ne livrait pas une matière première de grande qualité. L'engin à salabres, utilisé par nombre de pêcheurs des côtes nord-

12 AD13, C 2471, Mémoire de 1785 ; Francesca Trivellato, *The Familiarity of Strangers*, op. cit., p. 226.

13 Paul Masson, *Histoire des établissements et du commerce français dans l'Afrique barbaresque (1560-1793)*, op. cit., p. 508.

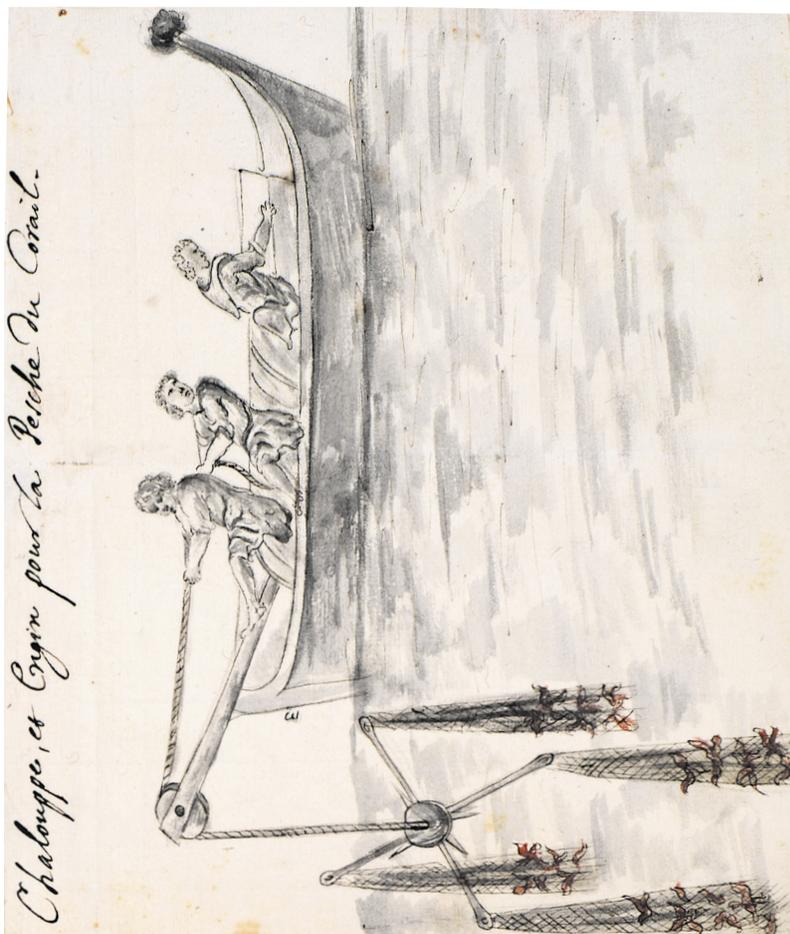
14 Claude Fouque, *Histoire raisonnée du commerce de Marseille*, op. cit., t. II, p. 142.

15 Abbé Poiret, *Voyage en Barbarie ou Lettres écrites de l'ancienne Numidie pendant les années 1785 & 1786*, Paris, chez J.-B.-F. Née de La Rochelle, 1789, t. II, p. 316.

16 *Journal général de France*, 1^{er} avril 1786.

17 Jean-Jacques Béraud, « Mémoire sur la description d'une machine propre à pêcher le corail en le détachant des rochers aussi près qu'il est possible sans en casser les branches », dans *Observations sur la physique et sur l'histoire naturelle et sur les arts*, Paris, juillet 1792, p. 21-29.

Chaloupe, et Cygne pour la Pêche du Corail.



2. Pêcheurs de corail avec croix de Saint-André, Muséum national d'histoire naturelle (Paris), ms. 432, Salvador Juan, Réponse aux mémoires qu'on a envoyé à Barcelone à Jean Salvador apotecaire et correspondant de l'Académie royale des sciences de Paris, sur les pesches qui se font aux côtes de Catalogne, XVIII^e siècle.

méditerranéennes, était lui bien adapté pour arracher les coraux des voûtes et des parois des grottes sous-marines, mais offrait de médiocres capacités de récupération (fig. 3). Béraud imagina deux nouvelles méthodes de pêche. Pour les corallines de la Compagnie royale d’Afrique, il conçut un système avec une lame taillée en scie, avançant sur les coraux pris dans un filet et coupant leur tige à la base. Pour les pêches effectuées sur les littoraux français et italiens, Béraud pensa un engin offrant une grande maniabilité avec un jeu de trois cordes et une grande capacité de ramassage grâce à une surface de filet agrandie. La description de ces engins fut diffusée auprès des acteurs de la pêche, mais les résultats s’avèrent décevants. Si, comme certains l’affirment, la seconde méthode a été utilisée par les pêcheurs provençaux, aucun document ne l’atteste¹⁸.

La manufacture ne se contente pas de chercher à améliorer la pêche en stimulant l’innovation technique. Elle entend aussi la faire pratiquer pour son compte, en premier lieu sur les côtes provençales et corses, en utilisant les méthodes les plus réputées résultant d’un transfert de technologies et d’équipements. Sur les conseils d’un des employés de la manufacture, Laurent Bartro, deux corallines avec leurs engins « inconnus en France » sont achetées en 1786 en Sicile, à Trapani, haut lieu de la pêche du corail¹⁹. L’affaire ne débouche pourtant pas car Bartro décède entre l’achat des corallines et leur arrivée à Marseille²⁰. Les embarcations finissent par être proposées à la Compagnie royale d’Afrique. L’implication de la manufacture dans la pêche n’est pas abandonnée pour autant car les deux associés se lancent quelques années plus tard dans un nouveau projet, sur les côtes sardes cette fois. En octobre 1792, Rémuzat demande la ferme de la pêche du corail dans le royaume de Piémont-Sardaigne et propose d’entretenir une flottille de corallines à cet effet. La guerre vient interrompre son initiative²¹.

La fin du monopole de la Compagnie royale d’Afrique

Ce dernier échec s’inscrit dans une période délicate pour l’entreprise dans ses approvisionnements. La société Miraillet, Rémuzat & C^{ie} a certes obtenu du pouvoir royal, en 1787, l’affranchissement du droit de 20 % sur les coraux importés de l’étranger, mais cette mesure ne règle pas le problème de ses fournitures de coraux bruts tant en quantité qu’en qualité. Dès 1787, Rémuzat

18 Jean-Baptiste Lautard, *Histoire de l’Académie de Marseille depuis sa fondation jusqu’en 1826*, Marseille, Achard imprimeur, 1826, p. 425.

19 Archives de la chambre de commerce et d’industrie de Marseille-Provence (désormais ACCIMP) L. III 348, lettre de Rémuzat à la Compagnie royale d’Afrique, 29 avril 1786.

20 AD13, 2 B 895, dossier Bartro.

21 Charles-Nicolas-Sigisbert Sonnini, *Histoire naturelle, générale et particulière*, Paris, F. Dufart, 1799, t. XIII, p. 332.

« Les pêcheurs emploient pour cette pêche deux sortes d'instruments. Les Provençaux appellent l'un *engin* et l'autre *salabre*. Le premier qui est celui dont ils se servent en haute mer pour fouiller sous l'eau dans le rocher est composé de deux poutres en croix ayant, dans l'intervalle de l'angle, un boulet de canon qui en facilite la submersion, et aux extrémités une masse de rets, faites en partie de mailles fortes et chargées et d'autres plus serrées. Les grandes servent pour arracher les rameaux et les petites pour les envelopper. Le second est une espèce de cuiller, composée d'un cercle de fer, d'un pied et demi de diamètre, ayant au fond un sac de rets, qui aux deux côtés en a aussi un groupe. Le tout est attaché à une poutre plus longue même que la barque et qui a un boulet de fer pour sa prompte immersion, et pour la conduire dans les antrès qui sont au rivage du continent » (*ibid.*, p. 110).



3. *Engin et salabre pour la pêche du corail au XVIII^e siècle*, d'après : Louis Ferdinand Marsilli, *Histoire physique de la mer*, Amsterdam, aux dépens de la Compagnie, 1725, table XXIII, p. 203.

essaie d'anticiper une prolongation de dix ans du contrat passé avec la Compagnie royale d'Afrique. En vain. Même couronnée de succès, la manœuvre n'aurait cependant pas assuré l'avenir de l'entreprise. Le décret de la Constituante des 21 et 29 juillet 1791, prononçant la liberté de commerce en Barbarie et la marche vers la suppression de la Compagnie royale d'Afrique, place la manufacture devant de grandes difficultés. En 1791, avec la fin du monopole de la pêche sur les côtes nord-africaines, cinquante-six corallines corses sont admises pour une pêche de cinquante-cinq jours²². Ces pêcheurs se rendent maîtres de récoltes qu'ils dirigent de nouveau vers l'Italie, court-circuitant ainsi Marseille et la société Miraillet, Rémuzat & C^{ie}. À partir de cette date, Rémuzat doit se rendre régulièrement en Italie pour alimenter sa fabrique en coraux. Ces voyages font d'ailleurs partie des arguments brandis pour le placer sur la liste des émigrés et décréter en 1792 la confiscation de ses biens²³.

PRODUIRE : CONTRE LIVOURNE... GRÂCE À LIVOURNE

La création de la manufacture royale a marqué la fin de la décadence de l'industrie provençale du corail. La dernière manufacture marseillaise, celle des Bartro, avait fait faillite en 1778²⁴ et, dans le petit port voisin de Cassis, seule la fabrique Brunet reste active dans les années 1780²⁵. À son ouverture, la manufacture Miraillet, Rémuzat & C^{ie} est donc préservée d'une concurrence régionale. Comme pour les approvisionnements, les difficultés que l'entreprise doit affronter se situent au niveau international. La manufacture doit s'efforcer de trouver sa place dans une activité dominée depuis plusieurs décennies par les Livournais²⁶. Dans le port toscan qui abrite alors une dizaine d'ateliers, le travail du corail doit sa réputation aux établissements détenus par quelques séfarades²⁷. La nouvelle manufacture marseillaise cherche à affirmer sa présence sur le marché, contrôlé par les Livournais, par sa politique en matière de main-d'œuvre.

La main-d'œuvre : recruter et former

La décadence de l'industrie du corail dans la région marseillaise constituait pour la société Miraillet, Rémuzat & C^{ie} un obstacle au recrutement de travailleurs

22 Claude Fouque, *Histoire raisonnée du commerce de Marseille*, op. cit., t. II, p. 142.

23 ACM, HH 402, dossier Rémuzat, 1792.

24 Charles Carrière, « Le travail des hommes dans la cité des temps modernes (xvii^e-xviii^e siècles) », dans Édouard Baratier (dir.), *Histoire de Marseille*, Toulouse, Privat, 1973, p. 204.

25 ACCIMP, L. IX/1. 214, lettre de Brunet l'Aîné aux frères Roux, 2 août 1790.

26 Sur l'industrie du corail à Livourne, voir Francesca Trivellato, *The Familiarity of Strangers*, op. cit., p. 231-238.

27 Pour le xviii^e siècle, les Franco, Attias, Suarès, Villareal... (voir notes 31 et 43).

qualifiés. Néanmoins, ainsi que le relève le poète et moraliste provençal Bérenger, en 1787, « le peu de fabricants et d'ouvriers qui restaient encore à Marseille [...] passèrent au service de la nouvelle compagnie²⁸ ». La société Miraillet, Rémuzat & C^{ie} put recruter des corailleurs locaux, et non des moindres, comme des membres de la famille Bartro, originaire de Begur en Catalogne, et animatrice de ce secteur d'activité à Marseille et Cassis depuis les années 1730²⁹.

Cependant, la bonne marche de la fabrique exigeait davantage que cet apport. L'entreprise développa parallèlement une autre stratégie pour recruter une main-d'œuvre qualifiée suffisamment nombreuse et capable d'assurer la pérennité d'une production de qualité. Afin d'affronter la concurrence livournaise en matière de savoir-faire, les entrepreneurs marseillais firent le choix de lutter avec les mêmes moyens que leurs rivaux en recrutant des corailleurs dans le port toscan. Dans un secteur où l'empirisme technique domine et dans lequel les savoir-faire voyagent avec les hommes qui les détiennent, la migration de ces travailleurs devait assurer le nécessaire transfert des technologies et la mise en place d'une formation interne à l'entreprise. Les deux associés firent jouer leurs réseaux. À Livourne, des travailleurs du corail furent débauchés par des intermédiaires locaux, Giancarlo Giera et Bartolomeo Vigo. Si la nature des liens entre les Marseillais et ces négociants demande à être précisée, le moyen d'action pour le recrutement des ouvriers est en revanche bien connu. Miraillet et Rémuzat leur ont envoyé de l'argent au printemps 1781 pour une opération de séduction des travailleurs sous la forme d'avance de salaires. Les résultats ne tardèrent pas. Dans la liste des ouvriers de la manufacture de décembre 1781, on compte déjà une trentaine de Livournais et seize sont attendus³⁰. La suite fut plus délicate car la manœuvre des entrepreneurs marseillais finit par être démasquée. En juillet 1781, sur demande du grand-duc, le gouverneur de Livourne ordonne à Giancarlo Giera de ne plus favoriser les départs vers une place concurrente³¹. Toutefois, selon Rémuzat, la lutte pour contrôler cette main-d'œuvre émigrée qualifiée reste vive. Ainsi, en 1787, alors que le Marseillais tente de renouveler par anticipation le bail liant son entreprise à la Compagnie royale d'Afrique, les Livournais auraient propagé la rumeur d'un échec de la négociation, dans l'espoir de mettre leurs compatriotes travaillant à Marseille sur le chemin du retour³².

28 Laurent-Pierre Bérenger, « Sur le corail », dans *Les Soirées provençales*, Marseille, Masvert, 1819, t. II, p. 331.

29 Charles Carrière « Le travail des hommes dans la cité des temps modernes (xvii^e-xviii^e siècles) », art. cit., p. 204.

30 AD13, C 2467, tableau des ouvriers de la manufacture de corail, décembre 1781.

31 Clara Errico & Michele Montanelli, *Il corallo. Pesca, commercio e lavorazione a Livorno*, San Giuliano Terme, Felici Editore, 2008, p. 167.

32 AD13, C 2647, lettre de Rémuzat, 7 novembre 1787.

La production manufacturière ne se résume pas à l'administration de la main-d'œuvre et au contrôle d'un savoir-faire. Elle est aussi affaire d'équipements et de gestion de l'entreprise. Les locaux de la manufacture situés « vis-à-vis le couvent des Picpus, non loin de l'abbaye Saint-Victor », sont loués, en 1781, pour dix années car la précarité des approvisionnements a dissuadé les entrepreneurs à faire construire un bâtiment³³.

La fabrication lancée, l'entreprise part en quête de faveurs pour obtenir le statut de « fabrique privilégiée par le roi³⁴ ». La communauté de Marseille et l'intendance de Provence lui apportent un soutien sans faille. Tout semble concourir à ce que la demande soit acceptée. La manufacture ne tente-t-elle pas de reprendre une branche d'industrie presque totalement tombée entre les mains des Toscans ? Ne donne-t-elle pas du travail à des familles marseillaises ? Intérêts nationaux et locaux se combinent au profit de la société Miraillet, Rémuzat & C^{ie}. Il est vrai également que le soutien de l'intendant ne relève pas uniquement d'une volonté de favoriser l'économie locale. Le représentant de l'administration royale en Provence est aussi le président de la Compagnie royale d'Afrique, principal fournisseur de l'établissement. En novembre 1781, le roi accorde à l'entreprise marseillaise le titre de manufacture royale³⁵. Les avantages attribués par l'arrêt du Conseil d'État sont néanmoins assez limités et les contraintes élevées. Il s'agit, pour l'essentiel, d'une exemption pour quinze ans de tour de guet et de garde pour les deux associés et les trois principaux ouvriers de la manufacture, avec pour contrepartie l'obligation « d'y entretenir habituellement le nombre de 150 ouvriers au moins ». Qu'importe finalement car l'entreprise compte se servir de ce titre pour obtenir par la suite des avantages plus substantiels auprès de l'Administration, notamment dans le domaine de la fiscalité. Elle y parvint pour la pêche, nous l'avons vu, avec l'affranchissement des droits sur les coraux venus de l'étranger.

Les actions engagées pour la fabrication connaissent en revanche moins de réussite. En juin 1782, Rémuzat, qui a acheté des outils en Italie et demandé leur admission en franchise dans le royaume, essuie un refus du contrôleur général des Finances³⁶. Quelques mois plus tard, en février 1784, les pouvoirs publics sont de nouveau sollicités à propos d'une concurrence dans le royaume³⁷. L'entreprise demande l'établissement d'un droit de 20 % *ad valorem* sur

33 *Ibid.*

34 AD13, C 2467, lettre de Miraillet, Rémuzat & C^{ie} à l'intendant de Provence, 15 octobre 1781 ; certificat de la communauté de Marseille, 16 octobre 1781.

35 AD13, B 3457, arrêt du Conseil d'État du 6 novembre 1781.

36 AD13, C 2619, lettre du contrôleur général des Finances, 4 juin 1782.

37 AD13, C 2621, lettre du contrôleur général des Finances, 25 février 1784.

les coraux ouvrés importés de l'étranger. Là encore, l'échec est au rendez-vous car le contrôleur général des Finances n'a pas l'assurance que la manufacture marseillaise peut répondre, à elle seule, à la totalité de la demande du commerce français pour l'Inde et la Guinée. Une unique requête trouve une issue favorable : en novembre 1781, la société obtient l'interdiction d'un appel dans le royaume pour une levée de fonds, destinés à la création d'une manufacture de corail avec une entreprise de pêche à Nice³⁸.

Un façonnage limité pour des produits simples

66 Plusieurs récits de visites des ateliers de la manufacture marseillaise, comme ceux laissés par Bérenger et l'abbé Poiret, et nombre d'actes notariés précisent la nature des produits fabriqués³⁹. Pour l'essentiel, la main-d'œuvre, forte de 157 personnes en décembre 1781, et d'au moins trois cents à la fin de la décennie, s'attache à couper, tailler, polir et percer⁴⁰. Elle est en majorité composée de femmes, comme le montre le tableau de l'intérieur de la manufacture conservé au musée de la Marine à Marseille (voir **fig. 1**). Le gros de la production consiste en « boutons, tubes, grains et olivettes ». Certains ouvriers ont des compétences pour des tâches plus fines, notamment dans le domaine de l'incision, ainsi que le prouve la bague offerte au ministre de la Marine, ornée d'une pièce portant le portrait de Louis XVI⁴¹. Ces talents sont néanmoins très peu mis à contribution. La demande asiatique et africaine en coraux ouvrés est composée de produits simples, servant à la confection de chapelets (« patenôtres »), colliers, bracelets et pendentifs.

En l'absence d'archives d'entreprise, l'estimation de la valeur annuelle de la production de la manufacture est hasardeuse. Le mémoire de Jean-Jacques Béraud avance un montant de 400 000 francs au cours des années 1780, chiffre qui aurait brusquement chuté à 100 000 francs en 1791⁴². Pour Béraud, l'effondrement serait lié au problème d'approvisionnement en matière première et à la libéralisation du commerce avec la Barbarie. Il ne résulterait donc pas d'un quelconque problème de débouchés pour les coraux ouvrés dans la manufacture marseillaise. De la création de la manufacture, en 1781, au début de la période révolutionnaire, la demande, qui reste un des rares éléments de stabilité dans l'évolution de l'entreprise, dépasse les limites du royaume.

38 AD13, C 2619, lettre du contrôleur général des Finances, 15 novembre 1781.

39 Laurent-Pierre Bérenger, « Sur le corail », art. cit., p. 332 ; Abbé Poiret, *Voyage en Barbarie*, op. cit., t. II, p. 317.

40 Claude Fouque, *Histoire raisonnée du commerce de Marseille*, op. cit., t. II, p. 142 ; AD13, C 2647, lettre de Rémuzat, 7 novembre 1787.

41 AD13, C 2646, lettre du secrétaire d'État à la Marine, 1^{er} avril 1782.

42 Jean-Jacques Béraud, « Mémoire... », art. cit., p. 21.

La demande européenne n'ayant pas cessé de baisser depuis le XVII^e siècle, les entrepreneurs marseillais entendent orienter leur production vers de plus lointains débouchés, en direction notamment de l'Afrique et l'Asie. L'accès à des circuits d'expédition et de vente à longue distance conditionne le dynamisme de l'entreprise. De proches exemples le démontreraient. Ainsi, des négociants juifs de Livourne ont su débiter leurs coraux ouvrés en Inde, grâce à des diasporas familiales et à leur capacité à travailler avec divers acteurs : compagnies à monopole, comme la British east India company, marchands italiens de Lisbonne ouverts sur la *carreira da India*, marchands hindous de Goa⁴³. Pour vendre à l'étranger, Miraillet et Rémuzat ont sollicité la collaboration de plusieurs partenaires et délégué des actions à des commissionnaires ou représentants. Les contextes économiques et politiques de cette fin de siècle les ont cependant parfois poussés à adopter d'autres stratégies.

L'Afrique : un débouché lié à la traite négrière

Comme ses devancières provençales⁴⁴, la manufacture marseillaise entend tirer profit de la traite négrière sur les côtes occidentales et orientales de l'Afrique. Là, ainsi que le note Louis de Grandpré, dans son *Voyage à la côte occidentale d'Afrique fait dans les années 1786-1787*, les Africains « sont excessivement avides de corail rouge ; c'est le comble du luxe ; ils le recherchent avec ardeur pour leur parure⁴⁵ ». En réponse à ce goût, des observateurs rappellent, comme le fait de l'abbé Poiret, que le corail est « poli, [qu'] on en forme des grains de collier, des pendans d'oreilles, des glands & autres ornemens, qui servent de parure aux habitants des côtes de la Guinée⁴⁶ ». Écrivant sur le commerce de l'Amérique par Marseille, Augustin Chambon résume parfaitement la situation dès le début des années 1760 :

Tous les Noirs sont passionnés pour le corail rouge. Ils le regardent comme la production la plus précieuse de la terre [...]. C'est la meilleure de toutes les marchandises qui entrent dans la cargaison d'un négrier [...] & puisque les principales fabriques de corail sont établies à Marseille ou aux environs, nos armateurs doivent profiter de cette faveur pour acheter le plus beau⁴⁷.

43 Gedalia Yogeve, *Diamonds and Coral: Anglo Dutch Jews and Eighteenth-century trade*, Leicester, Leicester University Press, 1978 ; Francesca Trivellato, *The Familiarity of Strangers*, *op. cit.*

44 Pour la description des fabriques de Cassis dans les années 1770, on se reportera à Charles-Nicolas-Sigisbert Sonnini, *Histoire naturelle, générale et particulière*, *op. cit.*, p. 332-333.

45 Louis de Grandpré, *Voyage à la côte occidentale d'Afrique fait dans les années 1786-1787*, Paris, Dentu, 1801, p. 71.

46 Abbé Poiret, *Voyage en Barbarie*, *op. cit.*, t. II, p. 317.

47 Auguste Chambon, *Le Commerce de l'Amérique par Marseille*, Avignon, 1764, t. II, p. 381.

La valeur du corail rouge en Afrique, le nombre croissant d'armements marseillais pour la traite négrière et l'absence de concurrence dans la production française incitent les entrepreneurs marseillais à se tourner vers ce marché⁴⁸. Toutefois, examinant, en 1784, la requête de Miraillet et Rémuzat visant à imposer un droit de 20 % sur les coraux ouvrés à l'étranger, le contrôleur général des Finances demande prudemment à l'intendant de Provence si les productions de la manufacture marseillaise « peuvent remplacer entièrement celles de l'étranger, et suffire pour compléter les assortiments nécessaires au commerce de l'Inde et de la Guinée⁴⁹ ».

68

Les ventes africaines de la manufacture restent encore mystérieuses mais deux actes notariés ouvrent des pistes de recherche prometteuses pour saisir les réseaux de vente. Le premier souligne l'importance des armements marseillais pour les côtes de l'Afrique orientale. En 1786, Miraillet et Rémuzat chargent pour 5 746 livres tournois de coraux sur la *Conception*, navire armé par Baptiste Martin à destination de l'île de France et du Mozambique, avec un retour par les Antilles⁵⁰. La gestion de la marchandise est confiée au capitaine en second du navire, Pierre Sapet, commissionné à 5 % pour l'occasion.

Le second document permet d'entrevoir le système des représentants dans les ports de l'Atlantique, dont on connaît le rôle dans la traite négrière. En mai 1785, Joseph Miraillet fait établir une procuration pour « retirer des mains du sieur François Borel, négociant à Bordeaux, tous les coraux des envois de ladite maison de commerce Miraillet, Rémuzat & C^{ie}, en donner décharge et exiger le montant des parties des dits coraux que le sieur Borel peut avoir vendues⁵¹ [...] ». Un dépouillement des registres des notaires marseillais permettrait sans doute de préciser l'ampleur de cette pratique. Nous sommes en revanche mieux renseignés au sujet des marchés orientaux, qui forment le socle des ventes de l'entreprise.

Inde et Mascareignes : tirer avantage des dynamiques marseillaises

Sur le marché indien, les manufacturiers français et italiens semblent enregistrer des profits comme l'évoque le capitaine Blancard qui signale, en 1784, un gain de 41 % sur la vente à Pondichéry d'un assortiment de corail brut de différentes couleurs⁵².

48 Entre 1783 et 1793, soixante-dix-sept navires ont été armés à Marseille pour les côtes occidentales et orientales de l'Afrique. Voir Gilbert Buti, « Marseille, port négrier au XVIII^e siècle », *Cahier des Anneaux de la Mémoire*, 2007, t. II, p. 163-178.

49 AD13, C 2621, lettre du contrôleur général des Finances, 25 février 1784.

50 AD13, 380 E 288, fol. 180 v^o, 8 février 1788.

51 AD13, 380 E 282, fol. 305 v^o, 11 mai 1784.

52 Pierre Blancard, *Manuel du commerce des Indes orientales et de la Chine*, Marseille, Sube et Laporte, 1806, p. 414.

Dans ses envois au-delà du cap de Bonne-Espérance, la société Miraillet, Rémuzat & C^{ie} est touchée par les turbulences qui affectent l'accès à ces marchés lointains. Ainsi, quand la manufacture marseillaise débute son activité, la route de l'Asie est ouverte au commerce privé car le monopole de la Compagnie française des Indes orientales est suspendu depuis 1769 mais, en 1785, ce monopole est rétabli au profit d'une nouvelle Compagnie des Indes, avant que la Constituante ne libère de nouveau le commerce des Indes en 1790⁵³. Les associés de la manufacture ont su s'adapter à ces modifications pour participer à ce « commerce des Indes qui est un commerce de riches », un commerce pour ceux qui ont des « capacités » (financières) et peuvent attendre deux ou trois ans un retour sur investissement⁵⁴. Ainsi en est-il des grands noms du négoce marseillais comme les Audibert, Rabaud et Solier.

Aussi, pour vendre dans l'océan Indien, la société Miraillet, Rémuzat & C^{ie} s'est rapprochée de pareilles maisons de commerce engagées dans les trafics lointains⁵⁵. Ce rapprochement fut d'abord scellé par une union, en septembre 1782, entre Jacques-Vincent Rémuzat et Marie-Reine Martin, fille du négociant Jean-Paul Martin associé aux Solier, dans la société Solier, Martin, Salavy & C^{ie}⁵⁶. En 1783, cette société qui arme le vaisseau le *Consolateur* pour l'île de France, puis la côte de Coromandel et le Bengale a, parmi ses cargaisons, du corail ouvré de Miraillet, Rémuzat & C^{ie} pour une valeur de près de 35 000 livres⁵⁷. Les « manufacturiers » renforcent leur participation aux « cargaisons indiennes » des Solier – Antoine-Jean Solier et de Martin fils – lorsqu'en 1788, une convention est signée pour que le produit de la vente des dix-sept caisses de corail chargées sur le vaisseau le *Roy-de-Sardaigne* se rendant en Inde soit intégré aux fonds de la société pour effectuer les achats de retour⁵⁸. Par ailleurs, Miraillet et Rémuzat ont activé également les réseaux d'« amis » des Solier, Martin et Salavy, réseaux faits de commissionnaires et représentants établis dans des comptoirs de l'océan Indien. C'est le cas à Pondichéry, avec le Marseillais Félix Victor Amalric engagé, au moins depuis les années 1770, dans la vente du corail dans cette ville et à Madras, comme avec Hyppolyte Collique, originaire d'Eyguières, établi sur l'île de France, procureur

53 Philippe Haudrère, *La Compagnie française des Indes au XVIII^e siècle (1719-1795)* [4 tomes], Paris, Librairie de l'Inde, 1989 ; René Estienne (dir.), *Les Compagnies des Indes*, Paris, Gallimard-SHD, 2013.

54 Gaston Rambert, *Histoire du commerce de Marseille*, t. VI, *Les Colonies, 1660-1789*, Paris, Plon, 1959, p. 531.

55 Joseph Miraillet qui possède un navire, la *Jeune-Camille*, est également armateur, mais engagé dans des espaces moins lointains.

56 AD13, 361 E 363, fol. 526, 11 septembre 1782.

57 Louis Dermigny, *Cargaisons indiennes. Solier et C^{ie}, 1781-1793*, Paris, SEVPEN., 1960, t. II, p. 145 et sq.

58 *Ibid.*

et commissionnaire avec son frère de la Manufacture royale de corail de Marseille dans l'océan Indien au moins jusqu'en 1790⁵⁹. Ces deux représentants se connaissent et sont partenaires en affaires⁶⁰.

Le rétablissement du monopole de la Compagnie des Indes ne brise pas les expéditions marseillaises de corail qui empruntent simplement des chemins détournés. Grâce au « port permis » et au droit de pacotille des personnels embarqués, onze caisses de corail ouvré d'une valeur de 83 971 livres sont chargées, en 1789, sur le *Necker* pour la côte de Coromandel, avec Désiré Guyot, capitaine du vaisseau, intéressé à l'affaire⁶¹. Il perçoit un tiers des bénéfices sur la vente des coraux communs et une commission de 5 % pour les coraux supérieurs. Au reste, les Marseillais s'affranchissent du retour obligatoire à Lorient en faisant un passage par les Antilles, en recourant à d'autres pavillons – savoyards, toscans, autrichiens – et en s'appuyant sur des ports étrangers – Nice, Ostende et Livourne⁶².

70

Le retour de la liberté du commerce marque un nouvel élan des armements marseillais vers l'océan Indien : vingt-trois expéditions pour les années 1790-1792. Cependant en avril 1793, la guerre brise net cet élan.

Parallèlement à ces opérations dans le monde indien, les manufacturiers marseillais ont tenté de se frayer un chemin en Chine. Les choses ont-elles été différentes en Extrême-Orient ?

La Chine : un marché difficile d'accès

Le grand éloignement, la concentration des affaires des Européens à Canton et l'absence d'une base relativement proche pour traiter avec les marchands chinois hors de Chine – comme Manille pour les Espagnols ou Macao pour les Portugais – sont des obstacles majeurs pour le commerce français dans cette direction⁶³.

Aussi, Miraillet et Rémuzat saisissent la première occasion sérieuse qui se présente pour vendre en Chine. Celle-ci se produit en 1783. Afin d'organiser le commerce vers la Chine, l'État, qui écarte l'idée d'une compagnie privilégiée, incite les principales villes maritimes du royaume à créer une société par actions d'un fonds de six millions de livres chargée de gérer l'expédition

⁵⁹ AD13 380 E 293, fol. 1.132, 6 septembre 1790.

⁶⁰ Juliana Neumuller, « Acteurs et réseaux ultramarins. Provençaux et Languedociens dans l'espace indien (seconde moitié du XVIII^e siècle) », mémoire de master 2, Aix-Marseille université, 2013, t. I, p. 79-80.

⁶¹ AD13, 380 E 292, fol. 600, 7 mai 1790.

⁶² Louis Dermigny, *Cargaisons indiennes*, op. cit., t. II, p. 301.

⁶³ Sur le commerce « à la Chine » voir Louis Dermigny, *La Chine et l'Occident. Le commerce à Canton au XVIII^e siècle, 1719-1833* [3 tomes et 1 album], Paris, SEVPEN, 1964.

de trois vaisseaux prêtés par l'État : le *Sagittaire*, le *Triton* et la *Provence*⁶⁴. Les 1 200 actions de 5 000 livres chacune sont délivrées par les chambres de commerce et juridictions consulaires des sept principales places maritimes du royaume, à savoir : Marseille, Bordeaux, Nantes, Saint-Malo, Lorient, La Rochelle et Le Havre⁶⁵. Avec quatre cents actions, soit le tiers de la totalité, Marseille reçoit la plus belle part, juste devant Bordeaux. Localement, Miraillet, Rémuzat & Cie se taillent la part du lion avec 134 titres – soit plus de 10 % de la totalité –, pour 670 000 livres⁶⁶, ce qui leur vaut d'être élus députés de Marseille pour la direction de l'affaire. Les associés ont chargé leurs marchandises sur les trois navires. Nous ne connaissons pas la valeur des coraux placés dans les cales du *Sagittaire* et du *Triton*. En revanche, la *Provence* quitte la France en mars 1784, avec plus de 75 728 livres de coraux ouverts⁶⁷. Malgré une lente liquidation des affaires, l'opération s'avère rentable. En investissant directement dans l'affrètement de navires, les entrepreneurs marseillais ont poussé loin l'intégration en aval de la filière.

L'affaire ne devait toutefois pas être renouvelée car en 1785 l'État se décida finalement à créer la troisième Compagnie des Indes orientales. Pour une destination si lointaine et mobilisant d'importants capitaux, le choix de l'investissement dans l'armement et/ou l'affrètement de navires ne pouvait être durable et le retour de la Compagnie au monopole permit à Miraillet et Rémuzat de faire au plus simple pour leurs envois vers la Chine.

Après 1785, la manufacture royale recourt soit à des expéditions depuis la France et l'île de France sur des vaisseaux de la Compagnie française des Indes orientales, soit à des envois sur des navires battant pavillon anglais ou hollandais⁶⁸. À Canton, à l'image de ce qu'elle fait dans l'océan Indien, la manufacture vend son corail par le biais de représentants établis sur place, comme le négociant français Bourgogne ou le Hollandais Frederik Benthén, agent local de la Compagnie hollandaise des Indes orientales (*Verenigde Oost-Indische Compagnie* ou *VOC*)⁶⁹. Les actes notariés sur ces collaborations font état de difficultés dans le suivi des opérations. Le vivier des commissionnaires est trop étroit et les liens semblent très lâches. Les affaires en Chine sont assurément différentes de celles observées en Inde.

64 Arrêt du Conseil d'État du roi, concernant l'expédition du commerce à faire à la Chine, de 1783 à 1784, du 21 juillet 1783, Paris, 1783.

65 *Ibid.*

66 Miraillet en détient quinze par son commis et trois par son beau-père (AD13, C 2566).

67 Louis Dermigny, *Cargaisons indiennes*, *op. cit.*, t. I, p. 91.

68 Sur le *Dauphin* pour la Compagnie française des Indes orientales en 1787, sur le *Royal-Elizabeth* et le *Washington* en 1788 (AD13, 380 E 292, fol. 751 v^o, 30 mai 1790).

69 *Ibid.*

L'histoire de la société Miraillet, Rémuzat & Cie est exemplaire des capacités d'action nécessaires pour œuvrer dans l'industrie du corail au siècle des Lumières. Les deux associés ont su remettre la main sur une ressource de la mer que Marseille avait en partie négligée, revivifier des savoir-faire sur le point d'être abandonnés et s'inscrire dans la dynamique locale des expéditions transocéaniques vers l'Afrique et l'Asie.

72 Bien que de courte durée, cette aventure montre comment ces deux hommes ont réussi à travailler avec des acteurs multiples et évoluer simultanément au sein d'environnements complexes allant du secteur primaire, avec la pêche, à l'économie urbaine avec le travail en manufacture et au capitalisme commercial avec la participation directe à la diffusion de leurs produits vers de lointains espaces. La brève histoire de la manufacture royale de Marseille permet également de saisir une facette de l'intégration de la Méditerranée dans les grands courants d'échanges intercontinentaux du XVIII^e siècle et de pointer les diverses connexions sollicitées pour assurer la diffusion sur de larges espaces d'un produit très localisé⁷⁰.

Force est de reconnaître que dans cette mondialisation n'intervient pas encore, malgré certaines inquiétudes au sujet des approvisionnements, la question de l'équilibre entre la satisfaction de la demande et la préservation de la biodiversité. La situation paraît autre aujourd'hui, comme le prouverait le cas du thon rouge pêché en Méditerranée pour le marché japonais.

70 En 1804, Jacques-Vincent Rémuzat forma une société par actions au fonds capital de 300 000 francs pour reconstituer son ancien établissement. Deux ans plus tard, à l'Exposition des produits de l'industrie française, le *Moniteur universel* distingua ses coraux pour « leurs formes agréables et le fini de leur travail ». Néanmoins, en 1814, cette manufacture fut conduite, pour des raisons financières, à fermer définitivement ses portes.