

numéro

13

# *Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations internationales

*La Méditerranée  
dans les circulations atlantiques  
au XVIII<sup>e</sup> siècle*

PDF complet – 979-10-231-1778-3



# REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX<sup>e</sup> siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX<sup>e</sup> siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII<sup>e</sup> siècle*
12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

# Revue d'histoire maritime

13

La Méditerranée  
dans les circulations atlantiques  
au XVIII<sup>e</sup> siècle

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

Édition papier © Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2011  
Édition numérique © Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-755-0

**PDF complet – 979-10-231-1778-3**

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1779-0  
Bartolomei & Marzagalli – 979-10-231-1780-6  
Andersen & Pourchasse – 979-10-231-1781-3  
Müller – 979-10-231-1782-0  
Marzagalli – 979-10-231-1783-7  
Pfister-Langanay – 979-10-231-1784-4  
Le Gouic – 979-10-231-1785-1  
Corrales – 979-10-231-1786-8  
Bartolomei – 979-10-231-1787-5  
Buti – 979-10-231-1788-2  
Brilli – 979-10-231-1789-9  
Barazzutti – 979-10-231-1790-5  
Masters – 979-10-231-1791-2

Mise en page : Compo-Méca s.a.r.l (64990 Mouguerre)  
version numérique : 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

**SUP**

Maison de la Recherche  
Sorbonne Université  
28, rue Serpente  
75006 Paris  
tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

[sup@sorbonne-universite.fr](mailto:sup@sorbonne-universite.fr)

[sup.sorbonne-universite.fr](http://sup.sorbonne-universite.fr)

## SOMMAIRE

### Éditorial

Jean-Pierre Poussou.....	5
--------------------------	---

### Introduction

Arnaud Bartolomei et Silvia Marzagalli.....	7
---	---

### La navigation des flottes de l'Europe du Nord vers la Méditerranée (xvii<sup>e</sup>-xviii<sup>e</sup> siècles)

Dan H. Andersen et Pierrick Pourchasse.....	21
---	----

### Commerce et navigation suédois en Méditerranée à l'époque moderne, 1650-1815

Leos Müller.....	45
------------------	----

### Les États-Unis en Méditerranée. Modalités et enjeux d'une nouvelle présence atlantique dans la mer Intérieure

Silvia Marzagalli.....	71
------------------------	----

### De la Manche à la Méditerranée : la navigation du royaume de France (1781-1791)

Christian Pfister-Langanay.....	101
---------------------------------	-----

### De l'Atlantique à la Méditerranée :

#### La réorientation du commerce colonial de Lyon au xviii<sup>e</sup> siècle

Olivier Le Gouic.....	119
-----------------------	-----

### La Catalogne et l'Atlantique à l'époque moderne

Eloy Martín Corrales.....	139
---------------------------	-----

### Cadix et la Méditerranée à la fin du xviii<sup>e</sup> siècle

Arnaud Bartolomei.....	173
------------------------	-----

### Marseille, la péninsule Ibérique et les empires américains (1659-1793):

#### « *Le soleil des profits se lève aussi à l'Ouest* »

Gilbert Buti.....	211
-------------------	-----

<b>De Cadix à Buenos Aires : commerce et émigration génois dans l'Atlantique ibérique (1750-1830)</b>	
Catia Brillì.....	233
<b>Guerre de course et corsaires français dans le second tiers du XVII<sup>e</sup> siècle</b>	
Roberto Barazzutti.....	251
<b>Masters 1 et 2 d'histoire.....</b>	<b>287</b>
<b>Comptes rendus.....</b>	<b>291</b>

## ÉDITORIAL

L'objectif principal du comité éditorial et du comité scientifique de la *Revue d'histoire maritime* est de mettre l'accent sur des secteurs neufs du vaste domaine qui est le sien, autant que faire se peut en ayant recours à des participations de contributeurs étrangers. Le présent numéro en est une excellente illustration. Il est né à l'issue d'une discussion que nous avons eue, Silvia Marzagalli et moi-même, sur les considérables lacunes qui sont les nôtres quant aux liens et relations de tous ordres entre la Méditerranée et l'Atlantique. Maîtrisant parfaitement l'histoire de ces deux espaces maritimes, connaissant le mieux qu'il est possible les chercheurs qui s'y consacrent et la bibliographie issue de leurs travaux, Silvia Marzagalli, professeur à l'université de Nice, a accepté de prendre en charge la réalisation de ce numéro, en collaboration avec Arnaud Bartolomei, maître de conférences dans cette même université, tous deux y relevant du Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine (CMMC). La direction de la revue les en remercie très vivement, et le fait d'autant plus qu'il s'agit d'une véritable réussite.

Il ne me revient pas – c'est bien évidemment aux lecteurs de l'apprécier – d'évaluer la qualité des contributions ainsi réunies. Je veux seulement souligner qu'il s'agit de neuf contributions, précédées d'une introduction très éclairante des deux responsables du numéro, et présenter brièvement l'ensemble et leur intérêt. Quatre d'entre elles sont le fait de chercheurs étrangers. Celle de Catia Brillì frappe par sa totale nouveauté : fondée sur une thèse de doctorat récemment soutenue, elle nous montre la persistance de l'activité et des intérêts génois en Amérique du Sud, plus précisément dans la région du Rio de La Plata, avec Buenos-Aires comme centre principal. Les lecteurs français n'avaient guère non plus de connaissances, même si le sujet est moins radicalement neuf – il y avait des publications en anglais, en allemand et en suédois –, sur le commerce et la navigation suédois en Méditerranée du milieu du XVII<sup>e</sup> siècle au début du XIX<sup>e</sup> siècle ; Leos Müller en propose une substantielle synthèse. La contribution d'Eloy Corrales est un premier effort pour proposer une pareille synthèse sur la participation de la Catalogne aux trafics atlantiques à l'époque moderne ; neuf en lui-même, le sujet reste encore insuffisamment défriché : notre collègue catalan a donc privilégié la démarche documentaire pour construire le socle d'études à venir.

C'est une même volonté de synthèse que l'on trouve avec les textes de Gilbert Buti, de Dan H. Andersen et de Pierrick Pourchasse. Le premier nous montre le rôle puis l'élargissement de l'activité de Marseille dans les trafics de la péninsule Ibérique et des empires américains, du milieu du xvii<sup>e</sup> siècle à 1793. Les seconds, ce que fut la navigation des flottes du Nord en Méditerranée aux xvii<sup>e</sup>-xviii<sup>e</sup> siècles. Ceux qui s'intéressent à ces domaines retrouveront dans ces deux textes des ouvrages ou articles connus – notamment en anglais pour les flottes du Nord –, mais il fallait mettre à jour nos connaissances et en proposer donc une synthèse qui n'existait pas.

Pour le lecteur français, il n'y avait aucune présentation approfondie de la présence des jeunes États-Unis en Méditerranée, à la fin du xviii<sup>e</sup> et au début du xix<sup>e</sup> siècle ; c'est cette lacune que comble la contribution de Silvia Marzagalli, tout comme le fait Arnaud Bartolomei pour le rôle et l'activité de Cadix dans la mer Intérieure.

6 Deux textes, enfin, doivent, comme celui de Catia Brillì, être considérés comme l'aboutissement de recherches neuves. Il s'agit de celui de Christian Pfister-Langanay : « De la Manche à la Méditerranée : la navigation du royaume de France de 1781 à 1791 », et de celui d'Olivier Le Gouic sur « la réorientation du commerce colonial de Lyon », qui montre à la fois le trafic antillais de cette ville par Bordeaux, puis le développement d'un partenariat avec Marseille qui débouche sur une grande liaison avec Cadix. C'est également d'une recherche neuve qu'est issue la contribution de Roberto Barazzutti publiée en *Varia* : « Guerre de course et corsaires français dans le second tiers du xvii<sup>e</sup> siècle », au sein de laquelle on retrouve d'ailleurs et l'Atlantique et la Méditerranée.

Le numéro se termine par la publication de listes de mémoires (2006-2010) de maîtrise, masters ou doctorats, et par des recensions, comme il est d'usage, et comme nous le souhaitons<sup>1</sup>.

Jean-Pierre Poussou

---

1 Le numéro 14, « Marine, État et Politique » qui paraîtra à la fin de 2011, aura pour thème central « Marine et politique à l'époque contemporaine » préparé par Jean-Baptiste Bruneau, Martin Motte et Jean de Préneuf ; il s'y ajoutera quatre articles issus d'une table-ronde consacrée à la révolution militaire maritime à l'époque moderne.



## INTRODUCTION

*Arnaud Bartolomei et Silvia Marzagalli*  
*Université Nice-Sophia-Antipolis,*  
*Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine*

Les nombreux héritages qui rattachent inextricablement l'époque moderne au Moyen Âge finissant, ne doivent pas masquer trois transformations majeures qui ont marqué de façon décisive l'avènement d'une ère nouvelle : la rupture de l'unité confessionnelle en Europe, l'élargissement des horizons vers d'autres continents, et le renforcement des États modernes. Une des conséquences les plus remarquables de la complexe alchimie qui s'est alors réalisée entre ces différentes dynamiques réside dans le déplacement progressif de l'épicentre de l'économie européenne de la Méditerranée à l'Atlantique, du Sud catholique vers le Nord protestant, des cités-États et des États régionaux des péninsules méridionales vers les États « nationaux » en formation dans l'Europe de l'Ouest.

En accord avec cette vision générale de la redéfinition des rapports de force à l'œuvre dans l'espace européen du XVI<sup>e</sup> siècle, et avec une interprétation certainement trop rapide de la pensée braudélienne, s'est développée l'idée que l'essor atlantique avait entraîné l'éclipse de la Méditerranée et que donc, selon le principe des vases communicants, la prospérité de l'un s'était faite au détriment de l'autre. Trop rapide, parce que Fernand Braudel parlait, en fait, de façon plus nuancée d'une progressive émergence atlantique, en rappelant notamment que le siècle d'Anvers avait été, aussi, celui des Génois, avant de conclure que c'est au XVII<sup>e</sup> siècle que « l'Europe bascule alors vers le Nord, et cette fois pour des siècles »<sup>1</sup>. Force est cependant de constater qu'une telle vision des choses a contribué à fonder un double postulat scientifique que la génération d'historiens, qui s'était formée en lisant *La Méditerranée et le monde méditerranéen*, a largement entériné dans les années 1960-1970 : l'important dans l'économie maritime européenne de l'époque moderne se serait joué dans l'océan Atlantique, et notamment dans les relations entre les « empires coloniaux » européens et les ports métropolitains ; les autres trafics, ports et routes maritimes qui maillaient l'espace littoral européen

<sup>1</sup> Fernand Braudel, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle*, t. 3 : *Le temps du Monde*, Paris, Armand Colin, 1979, p. 130-144.

n'auraient, pour leur part, constitué que des réalités secondaires, ou mineures, par rapport à ces flux transatlantiques<sup>2</sup>.

8 Parmi les signes les plus révélateurs du processus de marginalisation de la Méditerranée par rapport au cœur de l'économie-monde, désormais situé sur la façade atlantique de l'Europe, Fernand Braudel avait notamment souligné le changement de nature de la présence des transporteurs nordiques en Méditerranée qui, d'abord timide, se serait vite transformée au cours du xvi<sup>e</sup> siècle en une véritable « invasion ». Les Nordiques se seraient alors emparés des trafics les plus lucratifs, au détriment des anciennes villes et républiques méditerranéennes, et n'auraient pas hésité, pour ce faire, à recourir à la violence. Fernand Braudel remarquait ainsi qu'« il y a eu, par la ruse, la force et la violence, par le jeu des différences économiques, une conquête de la mer Intérieure par les Nordiques »<sup>3</sup>. Dans la foulée de leur succès méditerranéen, ces mêmes Nordiques auraient ensuite entrepris de conquérir le monde. De fait, deux siècles plus tard, lorsque l'économie de plantation américaine bat son plein, c'est encore et toujours du côté de l'Atlantique que les regards se tournent en premier lieu et que l'on situe volontiers – et, pour ainsi dire, exclusivement – les centres moteur de l'économie européenne.

Ce numéro de la *Revue d'histoire maritime* n'entend pas proposer une remise en cause radicale de ce paradigme « atlantiste ». Nous souhaitons cependant rouvrir un dossier qui a peut-être été trop vite plaidé, en sollicitant pour cela des travaux historiques récents qui proposent, sous des angles d'attaque très différents, s'inspirant aussi bien des études macro-économiques les plus traditionnelles que des approches micro-historiques et prosopographiques les plus innovantes, des relectures diverses et complémentaires des différentes questions qui méritent d'être débattues : l'importance absolue et relative des flux d'échanges reliant les deux façades maritimes européennes, les modalités de la présence des Nordiques en Méditerranée et de leurs interactions avec les ports et les acteurs méditerranéens, et, enfin, le dynamisme, plus ou moins persistant, des négociants et des gens de mer méditerranéens dans une période traditionnellement considérée comme exclusivement dominée par des forces émanant de l'Atlantique<sup>4</sup>. Nous souhaitons

---

2 Sur les effets de distorsion provoqués dans nos connaissances actuelles, cf. Alain Cabantous, André Lespagnol, Françoise Péron (dir.), *Les Français, la terre et la mer, xiii<sup>e</sup>-xx<sup>e</sup> siècle*, Paris, Fayard, 2005 ; Silvia Marzagalli, « Les échanges maritimes à l'époque moderne : Bilan et perspectives de la recherche française », *Revue d'histoire maritime*, 2010, vol. 10-11, p. 31-42.

3 Fernand Braudel, *La Méditerranée : l'espace et l'histoire*, Paris, Flammarion, 1977, p. 180.

4 L'attention historiographique sur l'Atlantique a été fortement renforcée par les thèses de Jacques Godechot et Robert Palmer, « Le problème de l'Atlantique du xviii<sup>e</sup> siècle au xx<sup>e</sup> siècle », *Relazioni del X Congresso Internazionale di Scienze Storiche*, vol. 5 : *Storia contemporanea*, Firenze, Sansoni, 1955, p. 175-239 ; pour une lecture « atlantique » du 18<sup>e</sup> siècle, entre autres, le numéro « Atlantique » de la revue *Dix-huitième siècle* (n° 33, 2001).

donc confronter ici, à la réalité d'une connaissance factuelle profondément renouvelée au cours de ces dernières années, la vision communément admise d'une Méditerranée qui aurait été irrémédiablement marginalisée et assujettie aux intérêts de l'Europe atlantique<sup>5</sup>.

Si le fait de reformuler ainsi cette interrogation est aujourd'hui possible, c'est avant tout parce que l'historiographie récente fournit des outils pour repenser le rôle de l'Atlantique, ses relations avec la Méditerranée et la nature de la croissance de l'économie maritime européenne qui traverse, de part en part, l'époque moderne. Sans avoir l'ambition de retracer de manière exhaustive une bibliographie particulièrement riche, nous nous limiterons ici à esquisser trois lignes de force qui nous semblent s'en dégager et qui invitent aujourd'hui à s'interroger à nouveaux frais sur le rôle et la place de la Méditerranée dans ce qu'il est commun d'appeler le « système atlantique ».

L'idée que la façade atlantique était devenue à l'époque moderne le principal foyer du dynamisme de l'économie européenne a été entérinée par les nombreux travaux consacrés dans les années 1950-1970 aux trafics atlantiques, et tout particulièrement au commerce colonial. Ces travaux ont notamment contribué à installer l'idée que le négoce colonial avait été le principal moteur de la croissance européenne à l'époque moderne et que les grands ports de l'Ouest avaient été de véritables îlots de modernité au sein d'un continent demeuré sous la coupe des archaïsmes hérités de l'époque féodale. Dans cette optique, la tendance fut d'étudier en priorité – et presque exclusivement – les « grands » trafics transocéaniques des ports atlantiques. Une telle impulsion donnée à la recherche conduisit souvent à réduire Bordeaux à son commerce avec les « Îles », Nantes et Liverpool à leurs commerces négriers, et Séville et Cadix à leurs fonctions de tête de pont de la *Carrera de Indias*<sup>6</sup>. Ce faisant, on négligea de prêter la même attention à tout ce qui, en amont, en aval,

5 Cf. aussi, avec une approche similaire, le papier de Panayiotis S. Kapetanakis, « The Sound Toll Registers and the *Odyssey* Ionian Maritime History Database : a new comparative way to view north and south Mediterranean maritime trade, 18th–19th centuries », <http://www.soundtoll.nl/images/files/Kapetanakis.pdf> (consulté le 28 juin 2010).

6 Pour Bordeaux, cf. Paul Butel, *La Croissance commerciale bordelaise dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle*, Lille, Atelier national de reproduction des thèses de l'Université de Lille 3, 1973 ; pour Nantes, cf. Gaston Martin, *L'Ère des négriers (1714-1774), Nantes au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Karthala, 1993 (1<sup>ère</sup> édition : 1931), et Jean Meyer, *L'Armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, SEVPEN, 1969 (1<sup>re</sup> édition) ; pour Séville et Cadix, cf. Huguette et Pierre Chaunu, *Séville et l'Atlantique : (1504-1650)*, Paris, SEVPEN, 1956-1959, et Antonio García-Baquero González, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*, Sevilla, Escuela de estudios hispano-americanos, 1976.

ou indépendamment des échanges transatlantiques, avait pu contribuer à la dynamique d'ensemble des négoce maritimes européens. L'adoption de tels partis pris scientifiques accentua donc incontestablement l'idée de la marginalité de la Méditerranée dans l'économie européenne pour la simple et bonne raison que les échanges auxquels la mer Intérieure était intégrée n'étaient tout bonnement plus étudiés.

10 Le renouveau de l'historiographie maritime, qui s'est opéré dans les années 1980-2000 sous la férule de l'*Atlantic history*, vient indirectement modifier la vision que l'on avait des échanges des grands ports atlantiques, en attirant l'attention sur la diversité et la complexité des contacts et des circulations auxquels étaient intégrées ces places qui assuraient l'essentiel des échanges coloniaux. Il est ainsi évident que les principaux tenants de l'*Atlantic history*, que ce soit lorsqu'ils soulignent la présence simultanée de produits provenant du monde entier en un même lieu<sup>7</sup>, lorsqu'ils reconstituent, dans le sillage de l'histoire sociale des consommations, le cheminement de produits donnés, depuis leurs lieux de production jusqu'aux tables des consommateurs, ainsi que les rituels auxquels leur consommation donnait lieu<sup>8</sup>, ou encore lorsqu'ils retracent le va-et-vient d'hommes et de capitaux entre deux places inter-connectées<sup>9</sup>, proposent une histoire qui va bien au-delà de la seule prise en compte de la dimension transatlantique des échanges commerciaux de l'Europe. On pourrait certes reprocher à ces historiens d'avoir eu tendance, jusqu'à ce jour, à négliger l'étude quantitative des trafics, jugée sans doute trop aride, ou tout simplement trop chronophage. Mais il faut en revanche mettre incontestablement à leur crédit d'avoir produit un important travail de conceptualisation, qui permet aujourd'hui d'appréhender ces grands ports atlantiques comme des synapses entre les espaces coloniaux, d'une part, et des aires de production/consommation situées en Europe ou ailleurs dans le monde, d'autre part, ce qui ouvre ainsi la voie à une vision systémique et connectée du commerce colonial, prenant en compte tous les trafics, de toute

---

7 David Hancock, *Citizen of the World : London Merchants and the Integration of the British Atlantic Community, 1735-1785*, Cambridge, Cambridge UP, 1995, p. 1-2 : voir la magistrale description d'une partie de golf qui eut lieu en 1773 en Afrique, sur un comptoir de traite anglais proche de la rivière Sierra Leone qui ouvre son livre, avec les clubs de golf en bois d'Amérique centrale, les chemises et les pantalons de coton indien des joueurs européens, les tissus de laine produits à proximité de Glasgow qui habillent les porteurs noirs, le vin de Madère et le tabac de Virginie qui couronnent la soirée.

8 David Hancock, *Oceans of Wine : Madeira and the Emergence of American Trade and Taste*, New Haven/London, Yale UP, 2009.

9 Sheryllynne Haggerty, *The British-Atlantic Trading Community, 1760-1810 : Men, Women and the Distribution of Goods*, Leiden, Brill, 2006.

nature, qu'ils soient coloniaux, inter-européens ou de cabotage<sup>10</sup>. De fait, plus personne n'ignore aujourd'hui que les grands ports européens du xviii<sup>e</sup> siècle sont demeurés le siège d'un intense « petit commerce » de cabotage, qui n'a jamais disparu depuis le Moyen Âge et qui est demeuré largement autonome par rapport à la dynamique coloniale, et que leurs échanges ne se sont jamais limités aux seules transactions portant sur les denrées exotiques. C'est par ailleurs sur la préexistence de ces anciens courants d'échanges et savoir-faire marchands que s'est construite la prospérité « coloniale » de villes comme Bordeaux ou Hambourg qui, sans l'apport de cette première insertion dans les circulations marchandes européennes, n'auraient jamais connu la croissance qui fut la leur au xviii<sup>e</sup> siècle<sup>11</sup>. Notons que cette approche globale de la question a été grandement facilitée par l'attention qui a été portée, depuis une dizaine d'années, aux trafics de cabotage et aux « petits ports » aussi bien sur les côtes atlantiques que sur les côtes méditerranéennes<sup>12</sup> : la réévaluation de ces échanges devrait donc, à terme, permettre de réduire l'hypertrophie des études consacrées au grand commerce colonial<sup>13</sup>. Elle a d'ailleurs d'ores et déjà permis de mettre en évidence l'existence de multiples

- 10 Pour une présentation synthétique en français des paradigmes centraux de la *World connected History*, cf. Caroline Douki et Philippe Minard, « Histoire globale, histoires connectées : un changement d'échelle historiographique ? », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 54-4 bis, 2007, p. 7-21.
- 11 L'importance de ces liens anciens avait déjà été soulignée par Paul Butel comme l'un des facteurs de la suprématie bordelaise : voir *La Croissance commerciale, op. cit.* ; cf. aussi Silvia Marzagalli, « Hambourg 1750-1850 : l'adaptation d'une ville aux changements de l'activité portuaire », dans Josette Pontet (dir.), *Des hommes et des pouvoirs dans la ville, xiv<sup>e</sup>-xx<sup>e</sup> siècles. France, Allemagne, Angleterre, Italie*, Bordeaux, université Michel de Montaigne-Bordeaux III, 1999, p. 89-115 ; *id.*, « Hambourg, Bordeaux et les États-Unis dans les années 1790 : Quelques remarques à propos des circuits commerciaux en temps de guerre », dans Burgardt Schmidt et Bernard Lachaise (dir.), *Hamburg – Bordeaux, Zwei Städte und ihre Geschichte / Bordeaux – Hambourg. Deux villes dans l'histoire*, Hamburg, DOBU Verlag 2007, p. 389-398.
- 12 Gérard Le Bouëdec, « Le cabotage sur la façade atlantique au xviii<sup>e</sup> siècle », dans Denis Woronoff (dir.), *La Circulation des marchandises dans la France de l'Ancien Régime*, Paris, CHEFF, 1998 ; Gilbert Buti (dir.), « Cabotage et caboteurs de la France méditerranéenne (xvii<sup>e</sup>-xviii<sup>e</sup> siècle) », numéro thématique, *Rives nord-méditerranéennes*, 2003, vol. 13, et « Expédier à la côte et aller à la cueillette : le cabotage en Méditerranée aux xvii<sup>e</sup> et xviii<sup>e</sup> siècles », *Revue d'histoire maritime*, 2008, n° 8, p. 67-108 ; Gilbert Buti et Gérard Le Bouëdec (dir.), numéro thématique « Les petits ports, usages, réseaux et sociétés littorales (xv<sup>e</sup>-xix<sup>e</sup> siècle) », *Rives nord-méditerranéennes*, vol. 35, 2010.
- 13 Il faut par ailleurs souligner que la remise en cause d'une vision exclusivement coloniale des échanges a été renforcée par tout un courant historiographique qui, depuis Patrick O'Brien, a relativisé le rôle du commerce extérieur dans le progrès de l'économie de l'Europe occidentale. Pour une synthèse récente, voir Peter C. Emmer, Olivier Pétré-Grenouilleau et Jessica V. Roitman (dir.), *A Deus ex Machina Revisited. Atlantic Colonial Trade and European Economic Development*, Leiden-Boston, Brill, 2006.

dynamiques locales, régionales ou de plus large échelle, qui contribuèrent à l'animation des littoraux méditerranéens tout au long de l'époque moderne, notamment au XVIII<sup>e</sup> siècle, et permirent ainsi aux habitants des rives de la mer Intérieure de participer pleinement à l'élan généralisé de la croissance du continent européen.

Bien que marginalisée dans l'historiographie des années 1950-1970, les travaux phares consacrés à Marseille ou à la Catalogne dans ces années-là montraient déjà, de la plus belle manière, que la Méditerranée n'était pas restée étrangère à la croissance européenne du XVIII<sup>e</sup> siècle et qu'elle avait même pu y jouer les premiers rôles<sup>14</sup>. Michel Morineau avait de son côté insisté sur la force du négoce levantin et, prenant le contrepied de « l'invasion des Nordiques » braudélienne, il parlait même d'une « invasion commerciale des Provinces-Unies par les Grecs, les Arméniens et autres Orientaux »<sup>15</sup>. Contre l'image d'une crise fatale et soudaine liée aux grandes découvertes, plusieurs voix s'étaient par ailleurs levées, repoussant de plus en plus loin dans le temps le début de ce déclin<sup>16</sup>. L'importance de l'initiative des négociants méditerranéens sur des marchés de première importance, notamment des Marseillais, a par la suite été soulignée à de nombreuses reprises : par exemple les belles études réalisées à partir de l'observatoire de Smyrne en témoignent pour le Levant<sup>17</sup>. Mais l'entreprise n'a pas été menée systématiquement. Ainsi, la Gênes du XVIII<sup>e</sup> siècle continue à être perçue comme décadente par rapport

12

14 Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII<sup>e</sup> siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, Marseille, Institut historique de Provence, 1973 ; Pierre Vilar, *La Catalogne dans l'Espagne moderne*, Paris, SEVPEN, 1962. Mentionnons aussi, de façon succincte, l'abondante littérature portant sur le commerce catalan et la production des indiennes à Barcelone qui a prolongé l'œuvre de Pierre Vilar. Voir notamment Antonio García-Baquero González, « Comercio colonial y producción industrial en Cataluña a final del siglo XVIII », *Actas del I coloquio de Historia económica de España*, Barcelone, Ariel, 1975 ; José María Delgado i Ribas, *Catalunya y el sistema de libre-comercio, 1778-1818 : una reflexión*, thèse de doctorat, Barcelone, 1981 ; Carlos Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias, 1680-1756*, Barcelone, Crítica, 1981.

15 Michel Morineau, « Naissance d'une domination : marchands européens, marchés et marchands du Levant », *Cahiers de la Méditerranée*, 1976, p. 145-183, p. 155. Sur la présence des marchands arméniens en Europe, pour une première approche, nous renvoyons aux travaux récents d'Olivier Raveux, notamment « Les Arméniens et la Méditerranée, médiateurs techniques entre Orient et Occident dans l'indiennage au XVII<sup>e</sup> siècle », dans Gérard Le Bouëdec et Brigitte Nicolas (dir.), *Le Goût de l'Inde*, Rennes, PUR, 2008, p. 44-51.

16 Michel Fontenay, « La Méditerranée des Temps Modernes. Les étapes d'une marginalisation », dans M. Fontenay, *La Méditerranée entre la croix et le croissant (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles)*, Paris, Garnier, à paraître. Cet article avait été publié pour la première fois en 1993. Voir aussi Jacques Revel, « Au XVII<sup>e</sup> siècle : le déclin de la Méditerranée ? », dans Irad Malkin (dir.), *La France et la Méditerranée : vingt-sept siècles d'interdépendance*, Leiden, Brill, 1990, p. 348-361.

17 Elena Frangakis-Syrett, *The Commerce of Smyrna in the Eighteenth Century (1700-1820)*, Athens, Center for Asia Minor Studies, 1992.

au « siècle des Génois », alors que des recherches récentes pointent clairement, preuves à l'appui, la persistante vitalité des entreprises de navigation et de commerce ligures<sup>18</sup>. Si la percée de la marine grecque dans le bassin de la Méditerranée occidentale au XVIII<sup>e</sup> siècle est étudiée depuis quelques années par une équipe dynamique réunie autour de Gelina Harlaftis<sup>19</sup>, celle de Raguse (l'actuelle Dubrovnik) attend encore d'être réinsérée dans une histoire globale de la Méditerranée moderne<sup>20</sup>. Ces différents travaux pionniers ont néanmoins ouvert la voie à une réinterprétation globale des relations commerciales et maritimes en Méditerranée, et Molly Greene, la première, s'y est risquée en défendant l'idée que la présence des Nordiques n'avait pas tari la vitalité de la navigation et du commerce des rives de la mer Intérieure, en raison notamment des caractéristiques du contexte politique méditerranéen, marqué par l'absence d'États forts<sup>21</sup> et par la coexistence de

- 18 Luca Lo Basso, « Il Sud dei Genovesi. Traffici marittimi e pratiche mercantili tra l'Italia Meridionale, Genova e Marsiglia nel Settecento », dans *Piazze mercantili, mercanti e poteri sulle rotte tirreniche. I traffici marittimi fra Francia e Italia nell'età della 'grande trasformazione' (1700-1850)*, Bari, 2011 (sous presse) ; Catia Brilli, *La Diaspora commerciale ligure nel sistema atlantico iberico. Da Cadice a Buenos Aires (1750-1830)*, thèse de doctorat, Pisa, 2008. À partir de l'observatoire marseillais, Charles Carrière avait par ailleurs posé la question de l'importance persistante du négoce et des capitaux génois – « N'y aurait-il pas une internationale génoise ? » – dès les années 1960 : voir « Notes sur les relations commerciales entre Marseille et Gênes au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Actes du 1<sup>er</sup> Congrès historique Provence-Ligurie*, Aix-Marseille et Bordighera, Fédération historique de Provence - Institut international d'études ligures, 1966, p. 227-252, p. 251. La question se pose d'ailleurs aussi pour d'autres ports et espaces régionaux italiens, cf. Biagio Salvemini et Maria Antonietta Visceglia, « Pour une histoire des rapports économiques entre Marseille et le sud de l'Italie, XVIII<sup>e</sup>-début XIX<sup>e</sup> siècle », *Provence historique*, n° 177, 1994, p. 321-365.
- 19 Gelina Harlaftis et Carmel Vassallo (dir.), « New Directions in Mediterranean Maritime History », numéro thématique, *Research in Maritime History*, n° 28, 2004 ; Gelina Harlaftis et Maria Christina Chatzioannou (dir.), *Following the Nereids. Sea routes and maritime business, 16th-20th centuries*, Athens, Kerkyra, 2006 ; Gelina Harlaftis, « The 'Eastern Invasion'. Greeks in the Mediterranean trade and shipping in the eighteenth and early nineteenth centuries », dans Maria Fusaro, Colin Heywood, Mohamed-Salah Omri (dir.), *Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean : Braudel's Maritime Legacy*, London, I.B. Tauris, 2010 ; cf. aussi, sur la vitalité entrepreneuriale grecque, le dossier thématique « Economic and social development of the port cities of the sea of Azof and the Greeks in the long Nineteenth century », *International Journal of Maritime History*, XXII, 1, 2010. Pour les relations avec le Levant et l'importance des Grecs, les travaux de Michel Fontenay demeurent une référence indispensable, notamment *La Méditerranée entre la croix et le croissant (XV<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles)*, op. cit.
- 20 L'ouvrage récent de Robin Harris, *Dubrovnik, A History*, London, Saqi, 2003, ne consacre qu'une trentaine de pages au XVIII<sup>e</sup> siècle. On trouvera plus de renseignements, mais avec une couverture inégale des sujets, dans Antonio Da Vittorio, *Tra Mare e Terra, aspetti economici e finanziari della Repubblica di Ragusa in età moderna*, Bari, Cacucci, 1990, et Antonio Di Vittorio, Sergio Anselmi, Paola Pierucci (dir.), *Ragusa (Dubrovnik) una repubblica adriatica, saggi di storia economica e finanziaria*, Bologna, Cisalpino, Istituto Editoriale Universitario, 1994.
- 21 Molly Greene, « Beyond the Northern Invasion : The Mediterranean in the Seventeenth Century », *Past & Present : A Journal of Historical Studies*, n° 174, février 2002 : « *If in*

« rather striking relationships of convenience » voire, ajouterions-nous, de dynamiques économies interstitielles.

Les recherches menées depuis une vingtaine d'années par Biagio Salvemini et son équipe sur le commerce entre le sud de l'Italie et Marseille ont ainsi pu souligner la vitalité insoupçonnée des flottes « italiennes » : entre la première et la seconde moitié du siècle, la part des navires français arrivés à Marseille depuis le sud de l'Italie tombe de 61 % à 37 %, alors que celle des Génois monte de 12 % à 24 %, et celle des Napolitains de 18 % à 33 %<sup>22</sup>. Les travaux sur le terrain génois, entrepris par Luca Lo Basso, permettent, à travers l'étude des mécanismes de financement, de comprendre comment les marins ligures ont su créer des liens forts avec certaines places, comme celles de Calabre pour le commerce de l'huile d'olive, en dehors de toute concurrence de la part des marines nordiques, qui se cantonnent pour l'essentiel aux grands ports-entrepôts de la Méditerranée occidentale<sup>23</sup>, alors que Gilbert Buti a mis de son côté en évidence les capacités entrepreneuriales des gens de mer de Saint-Tropez, notamment dans les trafics de caravane déjà étudiés par Daniel Panzac, où les Français excellent<sup>24</sup>.

14

La redécouverte de cette vitalité économique de la Méditerranée rejoint finalement les constats dégagés depuis une trentaine d'années par les historiens de l'industrialisation européenne méridionale. Les grandes thèses réalisées sur les principaux pôles industriels méditerranéens – l'industrie textile catalane, l'industrie mécanique et chimique de Marseille, ou encore le pôle d'industrie diversifiée d'Hermoupolis en Grèce, pour ne retenir que les exemples les plus connus –, ont en effet conduit les historiens de la Révolution industrielle à reconsidérer la position de l'Europe méridionale au cœur de ce processus et à admettre qu'elle y a pleinement participé, et cela à tous les niveaux : comme centre fournisseur de matières premières et comme débouché pour les industries du

---

*the western Mediterranean historians have been distracted by the fireworks between the English and the Dutch on the one hand, and the Spanish on the other, further east the steady disintegration of Italian, and particularly Venetian, sea power worked slowly to reorganize commercial, and even social life... »*, p. 48.

22 Anastella Carrino et Biagio Salvemini, « Porti di campagna, porti di città. Traffici e insediamenti del Regno di Napoli visti da Marsiglia (1710-1846) », *Quaderni Storici*, 2006, n° 121, p. 209-254, en particulier p. 222-223.

23 Luca Lo Basso, « Il Sud dei Genovesi », art. cit. ; lorsque les Américains pénètrent en Méditerranée sous un pavillon indépendant, on constate qu'ils se concentrent, eux aussi, sur ces grandes places marchandes, laissant ainsi toute la place aux Méditerranéens pour les trafics de cabotage : Silvia Marzagalli, « Navires américains dans les routes tyrrhéniennes entre XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècle », dans *Piazze mercantili, mercanti e poteri sulle rotte tirreniche. I traffici marittimi fra Francia e Italia nell'età della 'grande trasformazione' (1700-1850)*, à paraître.

24 Gilbert Buti, *Les Chemins de la mer. Un petit port méditerranéen : Saint-Tropez (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)*, Rennes, PUR, 2010 ; Daniel Panzac, *La Caravane maritime : marins européens et marchands ottomans en Méditerranée (1680-1830)*, Paris, CNRS Éditions, 2004.



nord, naturellement<sup>25</sup>, mais aussi comme productrice de biens manufacturés<sup>26</sup>. À l'image d'une Méditerranée « en retard », ou marginalisée dans une situation périphérique<sup>27</sup>, se substitue donc peu à peu celle d'un espace qui, sans avoir joué le premier rôle, a été intégré à tout moment à la dynamique continentale<sup>28</sup>. Or, si l'on suit Patrick Verley dans sa magistrale démonstration sur les origines de la Révolution industrielle<sup>29</sup>, celle-ci, loin de n'avoir été qu'un fruit du hasard,

- 25 Sur le rôle joué par la péninsule Ibérique, notamment sa façade méditerranéenne, comme fournisseur de matières premières à l'Europe industrielle, nous renvoyons notamment aux célèbres thèses de Gérard Chastagnaret (soutenue en 1985, la thèse a été publiée en 2000 par la Casa de Velázquez sous le titre suivant : *L'Espagne, puissance minière dans l'Europe du XIX<sup>e</sup> siècle*) et d'Albert Broder (*Le Rôle des intérêts économiques étrangers dans la croissance de l'Espagne au XIX<sup>e</sup> siècle*, thèse de doctorat, université Paris I, 1981). Sur la fonction de débouché qu'a jouée la Méditerranée pour les industriels du nord, on peut se référer à l'ouvrage de Patrick Verley (*L'Échelle du Monde. Essai sur l'industrialisation de l'Occident*, Paris, Gallimard, 1997) pour une approche synthétique, ou à des travaux monographiques plus précis, comme ceux qui traitent, par exemple, du commerce de Gibraltar, véritable porte d'entrée des manufactures britanniques dans un bassin méditerranéen censé être protégé par de puissantes barrières douanières : cf. par exemple, Rafael Sánchez Mantero, « El contrabando de Gibraltar en la primera mitad del siglo XIX », *Moneda y Crédito*, n° 137, 1981, p. 19-40.
- 26 Nous ne reviendrons pas ici sur la question de l'indiennage catalan qui a donné lieu à une multitude de travaux depuis trente ans. Soulignons en revanche la thèse d'Olivier Raveux qui porte sur la construction mécanique marseillaise : *Marseille, ville des métaux et de la vapeur au XIX<sup>e</sup> siècle* (Paris, CNRS Éditions, 1998), celle de Christine Agriantoni sur la révolution industrielle grecque (*Les Débuts de l'industrialisation en Grèce (les années 1870-1880)*, thèse de doctorat, université Paris X-Nanterre, 1984), ou encore les travaux menés sur l'industrie sidérurgique de Malaga : Jordi Nadal, « Industrialización y desindustrialización del Sureste español (1817-1913) », *Moneda y Crédito*, 120, 1972, p. 3-80, et Cristóbal García Montoro, *Málaga en los comienzos de la industrialización : Manuel Agustín Heredia (1786-1846)*, Córdoba, Universidad de Córdoba, 1978. On trouvera, par ailleurs, des approches régionales plus synthétiques dans Louis Bergeron (dir.), *La Croissance régionale dans l'Europe méditerranéenne, XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Paris, Éditions de l'EHESS, 1992 ; Gérard Chastagnaret et Philippe Mioche (dir.), *Histoire industrielle de la Provence*, Aix-en-Provence, Presses universitaires de Provence, 1998, ou, pour l'Espagne, Jordi Nadal, *Moler, tejer y fundir. Estudios de historia industrial*, Barcelona, Ariel, 1992. Pour une synthèse historiographique sur la « redécouverte » de l'industrialisation méditerranéenne, cf. Gérard Chastagnaret, « La Méditerranée ou l'industrialisation masquée », *Alliages*, n° 24-25, 1995, p. 296-306 ; *id.*, « L'industrie en Méditerranée : une histoire en construction », *Méditerranée*, n° 3-4, 1997, p. 5-22.
- 27 En témoignent les titres d'ouvrages d'histoire économique marquants publiés dans les années 1980 : Jean-Pierre Almaric et autres (dir.), *Aux origines du retard économique de l'Espagne (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles)*, Paris, Éditions du CNRS, 1983 ; Ivan Berend, György Ranki, *The european periphery and industrialisation 1780-1914*, Paris-New York, Cambridge UP et Maison des sciences de l'homme, 1982.
- 28 On peut renvoyer, cette fois-ci, au titre tout aussi éloquent, dans leur version anglaise comme dans leur version espagnole, des ouvrages de David Ringrose, *Spain, Europe and the spanish miracle 1700-1980*, Cambridge-New York, Cambridge UP, 1996, et *España 1700-1900, el mito del fracaso*, Madrid, Alianza Editorial, 1996.
- 29 *L'Échelle du Monde, op. cit.*

toute droite sortie du cerveau de quelques techniciens britanniques ingénieux, ou qu'une simple conséquence de l'exploitation coloniale des régions tropicales du monde, a été avant toute chose une réponse apportée à la lente et silencieuse affirmation, en Europe et aux États-Unis, d'un marché de consommateurs, massif et intégré. Au cœur de ce processus, l'intégration de marchés de consommation, jusque-là fragmentés en de multiples sous-ensembles cloisonnés, par le biais d'une modernisation progressive des réseaux de transports et des mécanismes de l'intermédiation marchande, aurait joué un rôle bien plus décisif encore que l'enrichissement, somme toute très relatif, de la population européenne. Dans cette perspective, la redécouverte de l'industrialisation méditerranéenne invite donc bien à reconsidérer la position de la Méditerranée dans les circuits marchands de l'époque moderne : pourquoi ses principales places portuaires seraient-elles parvenues à s'insérer dans le processus de l'industrialisation si ce n'est parce qu'elles avaient déjà pleinement participé, au XVIII<sup>e</sup> siècle, à l'élan commercial européen et qu'elles avaient pris leur place, dès ce moment, dans le processus d'intégration du marché européen ? On pourrait dès lors avancer l'hypothèse que le succès de certains ports de la Méditerranée, de certaines régions bordant ses côtes, au XIX<sup>e</sup> siècle, a reposé sur une « *mémoire des trafics* », et sur la préexistence de réseaux de commerce et de financement qui auraient permis ces adaptations successives, via la transmission de capitaux, de savoirs et de savoir-faire humains.

C'est bien la conjonction de ces différents apports de l'historiographie récente qui nous a conduit à souhaiter une reconsidération de la position de la Méditerranée dans l'économie-monde du XVIII<sup>e</sup> siècle. Il semblerait en effet qu'elle ait non seulement joué un rôle notoire dans la dynamique des échanges coloniaux européens du XVIII<sup>e</sup> siècle – et qu'elle en ait tiré un profit certain – mais que, de plus, elle ait pleinement participé à la dynamique intégrationniste du marché européen – dont le cabotage a été l'un des principaux vecteurs<sup>30</sup> – qui a été un des facteurs clé de la Révolution industrielle. Il reste cependant qu'au-delà de telles suppositions, tirées de déductions raisonnées plus que de constats empiriquement démontrés, les études permettant d'apprécier pleinement le rôle qu'ont joué la Méditerranée et les Méditerranéens dans ces deux dynamiques font défaut. C'est donc bien pour pallier cette lacune historiographique que le présent dossier de la *Revue d'histoire maritime* s'est proposé de réunir toute une série de travaux susceptibles d'améliorer notre connaissance des trafics et des navigations reliant l'Atlantique et la Méditerranée, des centres situés au cœur de ces échanges et des acteurs de ces flux.

30 *Ibid.*, p. 228-233.

Loin de tout révisionnisme affiché – il ne s’agit pas ici de prendre systématiquement le contre-pied de la vulgate braudélienne, dont la pertinence demeure à bien des égards indiscutable –, nous avons plutôt souhaité multiplier les angles d’approche pour apprécier concrètement la position de la Méditerranée et dégager quelques interrogations fortes qui demeurent en suspens, et qui pourront servir de fil conducteur à des recherches futures. De fait, les différents auteurs sollicités ont tous accepté de relever ce défi et ont proposé une série d’articles inédits qui, en dépit de l’absence de toute « feuille de route » contraignante qui aurait fixé en amont les grandes lignes à suivre, se caractérisent par leur grande cohérence, tant au niveau des approches privilégiées que des conclusions dégagées.

Un premier constat peut être tiré de l’appréciation d’ensemble du présent dossier, c’est celui du retour en force d’approches relevant clairement de l’histoire quantitative. La preuve est ainsi faite que tout n’avait pas été dit dans les années 1960-1970 et que le recours à des sources nouvelles, ou délaissées au cours des dernières décennies en raison de la lourdeur requise par leur dépouillement – on pense aux manifestes, aux bulletins maritimes, aux fonds de la Santé, aux registres des passeports algériens... –, vient utilement compléter notre connaissance de flux commerciaux trop longtemps appréhendés à travers le seul biais de la documentation des administrations coloniales. Le cas de Cadix est de ce point de vue emblématique. Les éclairages qu’apportent les contributions d’Arnaud Bartolomei et d’Eloy Martín Corrales sur le port andalou ont en effet comme premier mérite de réunir une masse significative de données factuelles et quantitatives permettant d’en finir définitivement avec l’image d’un port strictement colonial : Cadix n’aurait certainement pas été Cadix sans son monopole colonial patiemment conquis puis jalousement défendu, mais la ville n’aurait jamais acquis une telle importance non plus – et n’aurait peut-être jamais obtenu le transfert du monopole – si elle n’avait pas été reliée à ses principaux fournisseurs et débouchés par une continuelle noria mobilisant des centaines de navires, armés souvent dans des grands ports méditerranéens comme Barcelone, Marseille et Gênes. On retrouve ce même souci pour la quantification chez les historiens des ports et des marines du Nord : il s’agit pour eux aussi d’évaluer avec précision ce que pèse pour les armateurs danois, suédois ou américains (Dan Andersen, Pierrick Pourchasse, Leos Müller, Silvia Marzagalli), ou ceux des ports français de la Manche (Christian Pfister), le partenaire méditerranéen. Or, on ne peut que s’étonner du résultat de la confrontation des conclusions de ces cinq contributions qui se rejoignent de façon saisissante : si les divers flux Atlantique-Méditerranée mis en évidence ne suffisent jamais à expliquer à eux seuls le succès de ces divers pôles de l’économie maritime européenne, on ne pourrait pas non plus comprendre

leur réussite sans les prendre en considération. La Méditerranée n'est jamais le partenaire unique des ports atlantiques, pas plus que l'Atlantique ne l'est pour les ports méditerranéens mais, dans tous les cas, ces échanges croisés ont pesé dans les réussites particulières des uns et des autres. Un tel constat vient donc bien confirmer la pertinence des approches systémiques promues par l'*Atlantic history* d'abord, par la *World Connected history* ensuite, que nous évoquions ci-dessus : une prospérité maritime, ou marchande, ne se fonde que rarement sur un partenaire unique mais repose plutôt sur la capacité à se situer au cœur d'un système unissant différents pôles complémentaires.

18

Une autre approche de la question, de nature plutôt qualitative cette fois, s'affirme par ailleurs dans plusieurs des articles qui ont été réunis : celle qui vise à suivre des circuits marchands de bout en bout afin de saisir, au-delà de la relation bilatérale entre deux pôles, les réels points de départ et d'arrivée des flux marchands. Ainsi, à travers les travaux de Catia Brilli, Gilbert Buti et Eloy Martín Corrales, on se rend bien compte que, pour les marchands génois, marseillais ou catalans, l'horizon ne réside pas tant dans Cadix, qui apparaît pourtant bien comme le partenaire principal de ces ports dans les sources sérielles dépouillées, que dans l'empire espagnol et sa vingtaine de millions de consommateurs au pouvoir d'achat plus ou moins élevé<sup>31</sup>. Pour les producteurs lyonnais étudiés par Olivier Le Gouic, Marseille et Bordeaux ne sont que des places intermédiaires ouvrant, l'une et l'autre, chacune avec leurs avantages et leurs inconvénients, les portes d'une économie à l'échelle du monde, la seule qui puisse convenir aux prestigieuses soieries lyonnaises. Par delà les trafics portuaires, ce sont donc bien les circulations des biens et des hommes qui sont mises en évidence par de telles recherches, dans toutes leurs dimensions. Encore limitées aujourd'hui par l'aspect rudimentaire des moyens disponibles pour mener de telles études, ces approches sont amenées à se multiplier et à se systématiser dans un avenir proche grâce à l'intensification des échanges entre les chercheurs en histoire maritime et à la construction d'un certain nombre d'outils sériels – Navigocorpus, Slavevoyages.org, Amphitriti, et bien d'autres en construction – permettant de dépasser le simple comptage des navires et d'aboutir ainsi à une réelle compréhension des logiques de navigation subjacentes.

Enfin, une dernière ligne de force traverse l'ensemble des articles : l'attention portée aux acteurs et, plus généralement, à la dimension humaine des flux décrits.

---

31 Les républiques issues de l'empire espagnol comptaient plus de 19 millions d'habitants en 1825, au moment de la fin des guerres d'indépendance qui avaient été particulièrement meurtrières. Le Brésil comptait, pour sa part, quatre millions d'habitants à cette date, et les îles des Caraïbes francophones et anglophones, un peu plus de deux millions d'habitants : voir José del Pozo, *Histoire de l'Amérique latine et des Caraïbes de 1825 à nos jours*, Paris, Nouveau Monde, 2006, p. 33.

Même lorsqu'ils ne sont pas sans évoquer les grandes études sérielles qui ont fait la gloire de l'école des Annales dans les années 1950-1970, les travaux ici réunis s'en distinguent cependant en ce sens qu'ils ne considèrent jamais les trafics décrits et les conjonctures qui les animent comme des réalités désincarnées, suivant des cheminements dictés par des logiques intrinsèques échappant à des logiques décisionnelles avant tout humaines, qu'elles soient d'ailleurs strictement individuelles ou collectives. Soulignons, parmi ces dernières, l'attention portée par Leos Müller aux « politiques » mercantilistes suédoises, ou par Silvia Marzagalli à l'effort diplomatique et militaire considérable consenti par les États-Unis pour assurer la sécurité de la présence américaine en Méditerranée. Ce sont autant d'aspects qui avaient été en partie délaissés ces dernières années, au profit d'études strictement centrées sur les acteurs – entendus dans un sens strict, comme des individus autonomes et déliés de toute contrainte institutionnelle et toute détermination culturelle – et leurs réseaux.

Ce sont notamment les inerties mises en évidence qui révèlent ce caractère éminemment humain de tout flux d'échanges. Par le biais des phénomènes de capitalisation et de transmission de savoirs et des expériences, de « mémoire des trafics », pour reprendre l'expression à laquelle nous avons déjà eu recours, on voit se maintenir au premier plan des pôles d'activité pourtant appelés à un déclassement rapide compte tenu de l'évolution de leur contexte institutionnel, belliqueux ou politique. Ainsi, plutôt que d'opter pour Barcelone au moment de la libéralisation du commerce espagnol de 1778, les négociants marseillais et génois préfèrent continuer à recourir au relais, pourtant plus distant, de Cadix où ils ont leurs habitudes. De même, c'est dans le laboratoire gaditan que les Catalans et les Génois ont acquis la connaissance des marchés américains qui leur permettra, le moment venu – en 1760 pour les premiers, après 1824 pour les seconds – de réussir leur « saut » par dessus l'Atlantique et d'entreprendre la conquête des marchés américains. L'intensité des flux unissant Barcelone à l'empire espagnol, le royaume sarde aux jeunes républiques indépendantes ne peut se comprendre sans la prise en compte de cette expérience humaine liminaire. Enfin, les logiques de pénétration des armateurs et capitaines scandinaves et nord-américains en Méditerranée se caractérisent par la continuité des ports méditerranéens fréquentés, qui ne se modifie que lentement sous le poids de l'évolution géopolitique et des marchés.

C'est cette alliance entre pesée globale et cas individuel, dans un jeu d'échelles bien compris, qui nous semble désormais donner une force inédite aux lectures des échanges maritimes à l'époque moderne et en faire un secteur de la recherche fort prometteur.



## LA NAVIGATION DES FLOTTES DE L'EUROPE DU NORD VERS LA MÉDITERRANÉE (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> SIÈCLES)

*Dan H. Andersen et Pierrick Pourchasse*  
*Copenhague – Université de Bretagne occidentale (CRBC)*

L'arrivée et la présence de plus en plus marquée des navires de la mer du Nord et de la Baltique en Méditerranée à partir des dernières décennies du xv<sup>e</sup> siècle à la fois traduit les faiblesses des marines méridionales sur les routes du grand cabotage européen et constitue un symbole du déclin économique et politique du Sud face aux puissances montantes du Nord.

Une vaste historiographie concerne l'invasion commerciale hollandaise et britannique en Méditerranée, véritable « conquête » des jeunes puissances européennes qui a lieu au cours des décennies encadrant 1600, à l'âge mythique de la Méditerranée braudélienne, quand le pouvoir passe des Habsbourg d'Espagne aux puissances du Nord, et que l'*emporium* maritime vénitien touche à sa fin. Les trafics méditerranéens sont profondément transformés par l'arrivée des flottes des mers septentrionales. Plus d'un siècle plus tard, dans la seconde moitié du xviii<sup>e</sup> siècle, une autre conquête, beaucoup plus pacifique, a lieu avec l'arrivée des flottes scandinaves en Méditerranée. Les petits États du Nord, le Danemark-Norvège, la Suède-Finlande, qui n'ont pas le statut de grandes puissances politiques, profitent de conditions économiques et politiques particulières pour prendre en mains les trafics entre le nord et le sud de l'Europe tout en jouant un rôle non négligeable dans le cabotage interne à la Méditerranée. Si l'arrivée des flottes hollandaises et britanniques en Méditerranée est bien connue, l'activité des Scandinaves, hormis quelques recherches récentes<sup>1</sup>, n'a pas fait l'objet d'autant d'attention. Cet article propose une comparaison générale entre ces deux « invasions » des marines du Nord en Méditerranée. Le royaume dano-norvégien sera au centre de notre propos, la Suède faisant l'objet de la contribution de Leos Müller dans ce recueil.

<sup>1</sup> D.H. Andersen, *The Danish Flag in the Mediterranean. Shipping and Trade, 1747-1807*, Ph. D. Thesis, université de Copenhague, 2000 ; Leos Müller, *Consuls, Corsairs and Commerce. The Swedish Consular Service and Long-distance Shipping, 1720-1815*, Uppsala, Studia Historica Upsaliensia, 2004.

Les premiers navires britanniques apparaissent en Méditerranée dans la seconde moitié du xv<sup>e</sup> siècle, mais leurs activités ne s'affirment véritablement qu'au début du xvi<sup>e</sup> siècle<sup>2</sup>. Ils y apportent des textiles et repartent vers le nord avec des épices, des soies, du coton, des vins, des huiles... Pour diverses raisons, le commerce anglais, tout comme celui des autres intrus d'outre-Gibraltar, s'interrompt entre 1552 et 1573<sup>3</sup>. Cependant, à partir de cette dernière date, Venise, comme la plupart des centres économiques méditerranéens, utilise de plus en plus les services des flottes étrangères – notamment anglaises – pour assurer les échanges avec le Nord. Au Levant, les Ottomans, très intéressés par l'étain anglais, produit nécessaire à la fonte des canons, signent leurs premières capitulations avec Londres en 1580. La *Levant Company*, organisée en 1581, prend en charge les trafics avec les ports de l'est de la Méditerranée. Elle devient une entreprise prospère, disposant d'environ vingt à trente navires pour effectuer ses trafics. Dans les années 1660, la Méditerranée est la première destination à l'exportation au départ de Londres ; 48 % des sorties<sup>4</sup>. La mise en place d'un ingénieux système de convois permet à la flotte d'atténuer les dangers du voyage tels que la piraterie ou l'agressivité de leurs concurrents vénitiens ou français. Les Britanniques répondent également par la violence, et l'affirmation de leurs activités en Méditerranée s'accompagne de voies de fait : « en 1601, un avis de Londres rapporte les lamentations vénitiennes, génoises et autres, au sujet des pilleries des voiles anglaises et de leurs reventes dans les cités de Barbarie »<sup>5</sup>.

Parallèlement à l'implantation des Britanniques dans les ports méditerranéens, une autre puissance commence à jouer un rôle de première importance dans les relations entre le Nord et le Sud de l'Europe : les Provinces-Unies. Très rapidement, la petite Hollande impose ses hommes et ses navires en Méditerranée. Pourquoi cette victoire face à la puissante Angleterre ? Selon Fernand Braudel, « une seule explication est plausible : la Hollande, grâce au voisinage des Pays-Bas catholiques et par son insistance à forcer les portes de l'Espagne, est restée mieux placée que l'île associée à la Péninsule sans quoi elle ne saurait animer ses propres commerces »<sup>6</sup>.

2 J.-P. Poussou et X. Labat Saint Vincent, « Les relations commerciales entre l'Angleterre et l'Italie à l'époque moderne », dans F. Livi et C. Ossola (dir.), *De Florence à Venise. Hommage à Christian Bec*, Paris, PUPS, 2005, p. 585-611.

3 F. Braudel, *La Méditerranée et le commerce méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin, 2<sup>e</sup> édition, 1966, p. 554-557.

4 R. Davis, « England's Foreign Trade 1660-1700 », *The Economic History Review*, 2<sup>nd</sup> ser., 7, 1954, p. 150-166.

5 F. Braudel, *La Méditerranée...*, op. cit., p. 566.

6 *Ibid.*, p. 572.



Dès le XVI<sup>e</sup> siècle, les commerçants des Pays-Bas s'intéressent au Sud de l'Europe. Selon les *Lettres marchandes d'Anvers* de Vasquez de Prada<sup>7</sup>, les navires hollandais et zélandais dominent le trafic entre la mer du Nord et l'Espagne dès les années 1530-1540<sup>8</sup>. Tout comme l'arrivée des Anglais est liée à des besoins en étain, l'entrée des Hollandais en Méditerranée est due à une forte demande en céréales. En 1590, dès la connaissance de mauvaises récoltes et de prix élevés sur les marchés en Italie, vingt-six bâtiments chargés de grains mettent immédiatement voile vers la Méditerranée mais, lors de leurs voyages retour, les autorités espagnoles en confisquent la plupart<sup>9</sup>. Ainsi, dès l'origine, les nouveaux trafics vers l'Europe du Sud sont perçus comme un affrontement avec l'Espagne, les États barbaresques et la *Levant Company* britannique. Tout comme les Anglais, l'expansion hollandaise se fait dans la violence : « ... bourdons actifs, un peu lourds, si lourds même que lorsqu'ils se heurtent à des vitres ils les brisent. Leur entrée est bruyante, brutale »<sup>10</sup>. Pour s'imposer sur les routes méditerranéennes, ils pratiquent la piraterie, s'associent avec les Barbaresques et « deviennent les plus cruels des pirates, au dire des Portugais »<sup>11</sup>.

Si la majeure partie de l'Italie est aux mains de l'ennemi espagnol, les Hollandais bénéficient de l'attitude du grand-duc de Toscane, Ferdinand 1<sup>er</sup>, qui a pour ambition de faire de Livourne une des places centrales du commerce méditerranéen. Pour ce faire, la ville devient un port franc et les marchands qui s'y installent reçoivent de nombreux privilèges. À partir de cet entrepôt, les Hollandais diversifient leurs exportations vers la Méditerranée, ajoutant aux traditionnelles céréales des textiles, du poisson, des produits asiatiques (poivre, épices) et russes (fourrures, cuir et caviar). Après 1600, le grain de la Baltique ne participe aux échanges que les années où les prix sont élevés sur les marchés du Sud. Les années de trêve avec l'Espagne sont particulièrement favorables au développement de la navigation. Au cours de ces années, les Hollandais dépassent leurs rivaux anglais en Méditerranée et ces deux flottes réunies affaiblissent d'une manière décisive la présence ancienne des Italiens et des Français<sup>12</sup>.

7 V. Vasquez de Prada, *Lettres marchandes d'Anvers*, Paris, EHESS, 1960.

8 M. Aymard (dir.), *Dutch Capitalism and World Capitalism. Capitalisme hollandais et capitalisme mondial*, Paris, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, 1982, p. 86.

9 J. de Vries et A. van der Woude, *The First Modern Economy. Success, Failure, and Perseverance of the Dutch Economy, 1500-1815*, Cambridge, Cambridge UP, 1997, p. 379.

10 F. Braudel, *La Méditerranée...*, *op. cit.*, p. 570-572.

11 *Id.*, p. 572.

12 J.I. Israël, *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740*, Oxford, Clarendon Press, 1989, p. 101 ; M.-C. Engels, *Merchants, interlopers, seamen and corsairs: the "flemish" community in Livorno and Genoa (1615-1635)*, Hilversum, Uitgeverij Verloren, 1997.

Au début du XVII<sup>e</sup> siècle, après leur ferme installation en Italie, les négociants hollandais recherchent de nouvelles opportunités vers le Levant qu'ils fréquentent déjà en utilisant des pavillons de complaisance, notamment français. Un traité de commerce est signé en 1612 avec la Sublime Porte, mais la balance des échanges est défavorable à la République qui doit exporter des espèces monétaires. Pour rétablir l'équilibre, les armateurs entrent en concurrence avec les Vénitiens et les Génois dans le commerce intra-méditerranéen en direction du Levant. Après avoir échangé leurs produits manufacturés contre de l'argent à Cadix ou Séville, les cales de leurs navires sont chargées de sel pour le Nord ou de céréales méditerranéennes (de Sicile, de Grèce ou d'Égypte) pour les régions déficitaires de l'Europe méridionale. L'argent espagnol obtenu par les ventes et les bénéfices sur les services de transport est utilisé pour acheter des produits du Levant à destination d'Amsterdam. Le consul de France à Alicante rapporte que, au cours de la période 1664-1669, trois convois d'environ quinze à vingt navires, représentant environ 12% du montant des importations, abordent chaque année dans le port espagnol. Ces flottes vont ensuite vers Marseille, Gênes, Livourne et Smyrne<sup>13</sup>. En Méditerranée, les navires hollandais bénéficient de leurs faibles coûts de fonctionnement qui leur permettent de saisir les opportunités et de s'imposer dans le cabotage régional.

En 1636, les États de Hollande estiment que 200 gros navires – soit 20% de la capacité de la flotte hollandaise – sont actifs dans le commerce avec l'Espagne et la Méditerranée<sup>14</sup>.

#### Navigation hollandaise vers la Méditerranée<sup>15</sup>

Période	Nombre de navires (moyenne)	Tonnage annuel (moyenne)	Tonnage par navire (moyenne)
1591-1600	19,1	4.129	216
1601-1610	66,2	15.789	238
1611-1620	56,6	15.121	267
1645-1648	97,5	22.142	227
1697-1700	123,0	28.200	230
1701-1710	48,9	9.298	190
1711-1720	109,6	13.952	122
1721-1730	70,5	14.036	198
1731-1740	72,9	non disp.	
1741-1743	58,7	non disp.	
1778-1790	59,0	non disp.	

13 H. Kamen, *Spain in the late Seventeenth Century*, London - New York, Longman, 1980, p. 120-122.

14 J. de Vries et A. van der Woude, *The First Modern Economy...*, *op. cit.*, p. 381.

15 *Ibid.*

Les risques encourus par le commerce en Méditerranée nécessitent une diplomatie active pour la défense des intérêts des marchands hollandais dans les ports de l'empire ottoman. Pour résoudre ces problèmes, les autorités d'Amsterdam établissent en 1625 un collège de marchands, appelé « Direction du commerce du Levant et de la navigation en Méditerranée »<sup>16</sup>, chargé de renforcer les règles concernant la sécurité des navires et de maintenir un réseau de consuls dans la région.

Le caractère du commerce de la République avec la Méditerranée dans les années 1650 est différent du commerce d'Anvers avec cette même Méditerranée un siècle plus tôt. L'Italie a cessé d'exporter des produits finis (textiles) et est de plus en plus dépendante de ses exportations de produits agricoles (vins, huile d'olive...) et de matières premières (alun, marbre, soie brute...). D'autre part, la route terrestre, jadis prédominante, est désormais abandonnée au profit de la route maritime. Enfin, le commerce est aux mains des marchands hollandais : à la place de la « nation italienne » à Anvers, des colonies de commerçants hollandais s'établissent à Livourne, Smyrne ou Alep. À la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, les marchands hollandais dominent les marchés méditerranéens (achat des produits du Levant, vente des textiles de Leyde et des épices asiatiques), mais cette prédominance est de courte durée face à la concurrence anglaise et à la très forte pression française. En 1715, les colonies de Livourne et de Smyrne sont réduites et celle d'Alep a disparu. L'affaiblissement des réseaux hollandais ne signifie pas pour autant la disparition des trafics. Au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, environ 60 à 70 navires de la République passent chaque année le détroit de Gibraltar, mais les échanges s'effectuent directement entre Amsterdam et les marchands levantins. Les Hollandais préfèrent traiter avec les marchands grecs, arméniens ou juifs plutôt que de prendre le risque de voir les trafics du Levant passer aux mains de concurrents hambourgeois<sup>17</sup> ou autres. Ainsi, tout au long du XVIII<sup>e</sup> siècle, Amsterdam reste un entrepôt pour les produits du Levant.

À partir de la fin du XVI<sup>e</sup> siècle et au cours du XVII<sup>e</sup> siècle, les marines anglaise et hollandaise se sont imposées en Méditerranée. Les armements du Nord bénéficient d'une excellente productivité : navires d'une forte capacité de charge et peu coûteux à la construction comme à la navigation, équipages réduits, système d'information très développé permettant de saisir les opportunités et de maximiser l'utilisation des navires. Selon l'historien Richard T. Rapp, cette

16 J. de Vries et A. van der Woude, *Directie van de Levantse Handel en de Navigatie op de Midedellandse Zee*, op. cit., p. 380.

17 Hambourg n'a pas de traité avec les États barbaresques et confie la plus grande partie de ses trafics en Méditerranée à des navires battant pavillon danois (Altona, port appartenant au Danemark, est contigu avec celui de Hambourg).

entrée très agressive sur les marchés traditionnels méridionaux est la véritable explication du développement du Nord et du déclin de la Méditerranée<sup>18</sup>. Pourquoi cette réussite ? D'une part, le Nord dispose de produits dont la demande est très forte dans le sud de l'Europe : étain pour les Britanniques, céréales pour les Hollandais. D'autre part, une fois installés, les Nordiques cherchent à étendre leurs activités et font une redoutable concurrence aux produits méditerranéens, bénéficiant de l'excellente compétitivité de leurs manufactures. L'arrivée des draps du Nord, de moindre qualité mais aussi moins chers et répondant à la mode nouvelle, est une véritable catastrophe pour le textile italien dont les industries s'éteignent progressivement<sup>19</sup>. Cette supériorité est aussi belliqueuse : les Britanniques et les Hollandais, tout en subissant les risques de la navigation sur la lointaine Méditerranée, usent de la même violence, et semble-t-il à un niveau supérieur, pour s'imposer face à leurs concurrents.

26

#### LA MÉDITERRANÉE ET LE MONDE MÉDITERRANÉEN DANS LES DERNIÈRES DÉCENNIES DE L'ANCIEN RÉGIME

Au cours de la période précédant la Révolution française, la Méditerranée n'a sans doute pas la grandeur du temps de Philippe II décrite par Fernand Braudel dans son œuvre magistrale, mais des similarités sont cependant frappantes. Les entités politiques et les caractéristiques économiques du XVI<sup>e</sup> siècle sont toujours en place au XVIII<sup>e</sup> siècle : le pape, le roi d'Espagne, le doge de Venise, le dey d'Alger, le sultan ottoman règnent sur des territoires dont les frontières ont plus ou moins changé, mais dont les limites générales restent approximativement les mêmes. De la même manière, les principaux caractères économiques du XVI<sup>e</sup> siècle restent identiques : les prêts bancaires génois, les trafics vénitiens, les marchés de céréales du Levant, de Sicile et d'Afrique du Nord ou les retours vers le Nord à partir des salines de Setubal et d'Ibiza. Quand le capitaine Adolf van der Moor, du navire danois le *Nesselblatt*, d'un port de 50 lasts, quitte Venise à la fin de 1747 ou au début de 1748 pour rejoindre Zante et prendre en charge une cargaison de raisins secs à destination de Hambourg, il exécute le même trafic que les premiers navires anglais deux siècles plus tôt<sup>20</sup>. La continuité est encore plus évidente

18 R.T. Rapp, « The Unmaking of the Mediterranean Trade Hegemony: International Trade Rivalry and the Commercial Revolution », *The Journal of Economic History*, XXXV, Sept. 1975, n° 3, p. 500-501.

19 I. Wallerstein, *Le Système monde du xv<sup>e</sup> siècle à nos jours*, t. 1 : *Capitalisme et économie-monde (1450-1640)*, Paris, Flammarion, 1980, p. 192.

20 F. Braudel, *La Méditerranée...*, *op. cit.*, p. 559.

dans le commerce des céréales. Alors que les stocks de grains des précédentes récoltes sont prêts à être exportés, les marchands attendent toujours avec une certaine anxiété les dernières informations sur les moissons en Sicile et les prévisions de récoltes en provenance de l'empire ottoman ou des États barbaresques. Si les récoltes sont mauvaises en Méditerranée, l'importation de la Baltique est la solution prise en dernier ressort, comme ce fut le cas dans les années 1590 et 1790. Bien que cela arrive rarement au XVIII<sup>e</sup> siècle, les États ont toujours la possibilité d'utiliser, en cas d'urgence, la vieille méthode de lutte contre les famines initiée au XVI<sup>e</sup> siècle qui consiste simplement à réquisitionner les navires chargés de céréales passant à proximité de leurs côtes<sup>21</sup>.

Certaines choses ont cependant changé. Comme on peut le lire dans les mémoires des voyageurs et les rapports consulaires du XVIII<sup>e</sup> siècle, il devient évident que la mer Méditerranée est une région où la violence est beaucoup moins importante qu'elle ne l'était deux siècles auparavant. Cette affirmation ne fait pas référence à un « processus de civilisation » tel que l'a énoncé Norbert Elias, mais repose sur le fait que la violence et l'utilisation de la force sont beaucoup plus organisées et prévisibles. Les États européens ont fait tout ce qui était en leur pouvoir pour créer des monopoles commerciaux et agir en appliquant des règles décourageant la pratique de la violence. La lecture de Braudel peut donner l'impression qu'il est difficile de distinguer les commerçants et les pirates, notamment en ce qui concerne ces nouveaux venus que sont les Anglais et les Hollandais, qui affirment leur présence en Méditerranée en faisant la chasse à tous leurs concurrents<sup>22</sup>. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, la distinction est claire entre navires de commerce et navires de guerre, et un bâtiment d'une nation en paix avec tout le monde a de bonnes raisons d'espérer exercer son activité en toute sécurité. Cela ne signifie pas que la violence et la guerre ont disparu, mais elles sont maintenant encadrées légalement. Robert Lopez a fait une distinction utile concernant la navigation au long cours, entre ce qu'il appelle les zones intérieures et les zones extérieures. Une zone extérieure est caractérisée par l'aventure, l'imprévisibilité, les risques et de bons profits, alors que dans une zone intérieure règnent la paix, la

21 Det Kongelige Bibliotek, Copenhague, *Handels- og Industritidende*, n° 17, 25 février 1793 : rapport en provenance de Malte daté du 31 décembre 1792. Le manque de grain est alors si grave que les autorités décident d'arrêter tous les navires entrant dans le port : *Handels- og Industritidende*, n° 4, 11 janvier 1805 : à la fin de 1804, le dey d'Alger, qui est traditionnellement un exportateur de céréales, ordonne que tous les navires transportant des grains soient arrêtés et amenés à Alger en raison des récoltes catastrophiques. Voir à ce sujet, Fernand Braudel, *La Méditerranée...*, *op. cit.*, p. 575.

22 F. Braudel, *La Méditerranée...*, *op. cit.*, p. 634-635.

stabilité et une bonne gestion des affaires<sup>23</sup>. La Méditerranée du XVI<sup>e</sup> siècle présente quelques caractéristiques d'une « zone extérieure », alors qu'au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, elle est totalement bien contrôlée et devient une « zone intérieure » pour la plupart des navires, un peu comme la Baltique l'est depuis des siècles.

En Méditerranée, le petit cabotage reste important malgré l'évolution du transport maritime. Les navires se déplacent encore de port en port comme aux temps anciens. À la date où se termine l'ouvrage de Braudel, les gros navires du Nord se sont imposés sur les routes méditerranéennes mais, malgré cela, il existe toujours un grand nombre de petits navires qui sillonnent les mers du Sud, de port en port. En septembre 1764, l'écrivain voyageur Tobias Smollett voyage entre Nice et Gênes sur un de ces navires qui accoste dans plusieurs havres au cours de la nuit<sup>24</sup>. Au cours des conflits, le commerce à partir des ports français peut continuer malgré le blocus britannique parce que les petits maîtres des navires prennent leurs chargements sur les plages hors d'atteinte des vaisseaux de guerre anglais<sup>25</sup>.

28

Une des caractéristiques de la Méditerranée au XVIII<sup>e</sup> siècle est l'existence d'un réseau développé et bien structuré de services financiers et d'aides diverses. Il n'est pas nécessaire de naviguer avec des sommes d'argent, et les armateurs acceptent sans aucun problème des lettres de changes tirées sur Amsterdam, Hambourg et sur presque toutes les places où ils savent que celles-ci seront acceptées. Les anciens réseaux ethniques ou religieux existent toujours, mais leur importance est réduite et leur fonctionnement s'exerce principalement entre l'Europe chrétienne, le Levant et l'Afrique du Nord.

Au cours de la dernière décennie précédant 1807, alors que la guerre s'étend, qu'apparaissent de nouveaux foyers de pestilence et que la piraterie redevient présente, et la Méditerranée prend à nouveau les caractéristiques d'une « zone extérieure », avec le développement de l'insécurité et de la violence. Les États et les villes passent continuellement de main en main, les monnaies varient considérablement. En mars 1803, à Messine, le capitaine norvégien Christian Haiberg n'arrive pas à acheter une lettre de change sur l'Europe du Nord et décide, en désespoir de cause, de naviguer avec ses piastres espagnoles jusqu'à Barcelone<sup>26</sup>.

23 R.S. Lopez, « The Trade in Medieval Europe: the South », dans Postan et Reich (dir.), *Cambridge Economy of Europe*, Cambridge, Cambridge UP, vol. 2 ; R. I. Menard, « Transport Costs and Long-Range, 1300-1800. Was there a European Transport Revolution in the early Modern Era? », dans J. Tracy (dir.), *The Political Economy of merchant Empires*, Cambridge, Cambridge UP, 1991.

24 T. Smollett, *Travels through France and Italy, 1766*, The World's Classics, Oxford, Oxford UP, 1979, p. 198-205.

25 Det Kongelige Bibliotek, Copenhague, *Handels- og Industritidende*, n°78, 3 octobre 1800.

26 Bergens Universitetsbibliotek, *Det Krohnske Forrettingsarskiv, Skipperbreve*. Christian Heiberg à Wollert D. Krohn, de Messine le 20 mars 1803.

Les puissances méditerranéennes sont encore capables de surprenants défis dans la construction navale militaire. Ainsi, en 1784, les forces navales réunies par l'Espagne pour partir à la conquête d'Alger ne sont en aucune manière inférieures à celles de Lépante en 1571. Mais la différence majeure est que la première puissance navale en Méditerranée provient d'un pays situé au-delà du détroit de Gibraltar. À l'exception de courtes périodes, la Navy britannique garde en effet le contrôle de la Méditerranée à partir de ses bases de Gibraltar et de Port-Mahon.

Le vaste canevas construit par Braudel présentait la Méditerranée au crépuscule de sa gloire avant qu'elle ne perde sa prééminence militaire, commerciale et politique en faveur des puissances montantes de l'Atlantique. Deux siècles plus tard, ce monde a presque disparu. En 1815, au retour de la paix après des décennies de conflits, la carte politique et économique de la Méditerranée est irrévocablement transformée. Les républiques marchandes de Venise, Gênes et Raguse n'existent plus, tout comme les chevaliers de Saint-Jean à Malte. Les États barbaresques doivent finalement renoncer à la piraterie, ne pouvant rivaliser avec les techniques militaires des puissances chrétiennes, et ensuite ils succombent rapidement au flot montant de l'impérialisme alors qu'au même moment leur souverain en titre, le sultan ottoman, affronte le nationalisme grec. Très rapidement, la baisse du coût du fret et l'amélioration des communications rendent obsolètes les entrepôts comme Livourne et Gênes et, dès lors, à la place de la Sicile, de l'Afrique du Nord, du Levant et de la Baltique, les États méditerranéens se tournent vers l'Amérique ou l'Ukraine pour leur approvisionnement en céréales<sup>27</sup>.

Au cours de cette période, à la fois immobile et transitoire, les marines scandinaves profitent de leurs avantages, notamment leur neutralité, pour jouer un rôle de plus en plus important dans les trafics méditerranéens.

#### L'INVASION SCANDINAVE AU XVIII<sup>e</sup> SIÈCLE

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, le royaume de Suède regroupe la Suède proprement dite, la Finlande et la Poméranie suédoise. Sa population totale est légèrement inférieure à 2 millions d'habitants en 1720 et est de 3 250 000 en 1800. Le royaume ne possède pas de colonies outre-mer hormis l'île de Saint-Barthélémy, aux Caraïbes, qui appartient à la couronne entre 1784 et 1878. Le royaume du Danemark, quant à lui, est un état regroupant plusieurs territoires et un

27 Det Kongelige Bibliotek, Copenhague, *Handels- og Industritidende*, n°20, 27 février 1804. Selon un rapport en provenance de Dantzig, les importations croissantes de la mer Noire ont profondément touché les exportations de la Baltique.

empire maritime. Le cœur du pays est composé du Danemark, de la Norvège et des duchés allemands de Schleswig et de Holstein. De plus, l'empire danois regroupe l'Islande, les îles Féroé et le Groenland dans l'Atlantique Nord, ainsi que quelques petites colonies et forteresses en Amérique, en Afrique et en Asie. La population totale du royaume, qui était d'environ 1 750 000 habitants en 1720, passe à 2 500 000 en 1800. En 1721, après la fin de la Grande guerre du Nord, les deux pays s'engagent dans des politiques commerciales très similaires, tout d'abord la Suède puis, une vingtaine d'années plus tard, le Danemark. Ces politiques consistent en la mise en place de barrières douanières, la prohibition des importations, le remplacement des produits étrangers par des productions domestiques, la publication d'actes de navigation, la signature de traités de commerce, l'ouverture de nouveaux consulats et la création de compagnies à monopole<sup>28</sup>.

30

Il existe d'anciens et d'importants courants d'échanges de marchandises entre le Nord et le Sud de l'Europe, et pas seulement des céréales ou des produits stratégiques de la Baltique pour les constructions navales. Les métaux, le bois, le lin, les grains et le poisson sont transportés vers les pays du Sud et les navires repartent vers le Nord chargés de sel, de vin, d'huile d'olive et de produits de luxe. La Suède et la Norvège ont une production intérieure de métaux, de goudron, de bois et de poisson suffisante pour organiser une flotte marchande autour de l'exportation de ces produits. Par contre, le Danemark proprement dit, ainsi que les Duchés, n'ont pas de produits à vendre dans les pays méditerranéens, mais ils peuvent offrir leurs services de transport maritime pour l'acheminement des marchandises de la Baltique vers l'Europe du sud et la Méditerranée<sup>29</sup>.

Au cours du xvii<sup>e</sup> siècle, les armateurs scandinaves créent des liaisons maritimes avec le Portugal et l'Espagne atlantique et, à l'occasion, quelques navires entrent en Méditerranée, mais ces bâtiments doivent être fortement armés ou protégés par des navires de guerre. Si les navires scandinaves naviguent en très grand nombre vers la péninsule Ibérique ou pénètrent en Méditerranée, ils doivent être protégés des Barbaresques. Depuis le xvi<sup>e</sup> siècle, les Régences d'Alger, Tunis et Tripoli sont les foyers d'une intense activité corsaire. Leur but, hormis la prise des navires, est la capture de chrétiens soit pour leur valeur d'usage – ils deviennent alors des esclaves –, soit pour leur valeur d'échange – ils sont alors des captifs pouvant servir de rançon.

---

28 O. Feldbæk, *Danmarks økonomiske historie 1500-1840*, Herning, Forlaget Systime, 1993 ; E.F. Hecksher, *An Economic History of Sweden*, Cambridge, Cambridge UP, 1941.

29 En raison de l'organisation des informations dans les sources danoises, la côte atlantique de la péninsule Ibérique au sud du Cap Finistère ne peut pas être distinguée de l'aire méditerranéenne.



En conséquence, des traités de commerce sont signés avec Alger, Tunis, Tripoli et le Maroc. Puis un traité de paix et de commerce est conclu avec le souverain en titre des États barbaresques c'est-à-dire le sultan ottoman d'Istanbul.

Les traités de paix entre les Scandinaves et les États barbaresques

Traités	Danemark	Suède
Alger	1746	1729
Tunis	1751	1736
Tripoli	1752	1741
Maroc	1753	1763
Sublime Porte	1756	1763

À l'origine, la signature des traités donne lieu à la création de compagnies à monopole : la Compagnie du Levant (1738-1756) pour les Suédois, la Compagnie générale du commerce (*Almindeligt Handelskompagni*, 1747-1774) et la Compagnie du Maroc (*Afrikanske Handelskompagni*, 1755-1768) pour les Danois. Toutes ces compagnies réduisent rapidement leur activité en raison de résultats décevants. Ensuite, le commerce et l'armement vers la Méditerranée s'organisent préférentiellement autour de petites associations caractérisées par leur souplesse<sup>30</sup>. Pour les autorités scandinaves, ces traités avec les États barbaresques sont fondamentalement des accords de protection de type mafieux, par quoi ceux-ci s'engagent à envoyer chaque année un cadeau (tribut) constitué de produits pour la construction navale en échange de la garantie de leur sécurité contre toute attaque<sup>31</sup>. En 1770, devant les exigences accrues d'Alger, les autorités de Copenhague envoient certes une escadre pour faire le blocus du port maghrébin, mais l'aventure, fort coûteuse, se solde par un échec<sup>32</sup>. L'ensemble des problèmes concernant la sécurité et les coûts de protection est essentiel pour le Danemark et la Suède, et l'est aussi pour notre compréhension de la mise en place d'une organisation permettant d'exercer avec succès des activités dans l'espace méditerranéen.

30 D.H. Andersen, « Danske handelsforsøg på Levanten », *Erhvervshistorisk Årbog*, vol. 42, 1992 ; D.H. Andersen, *The Danish Flag...*, *op. cit.*, p. 55-77. En 1763, la Compagnie Générale de Commerce cesse son activité en Méditerranée et concentre ses armements maritimes vers les possessions danoises de l'Atlantique. Au Levant, une association fonctionne sous le contrôle de la Compagnie entre 1757 et 1764.

31 Les États barbaresques n'ont pas la même perception du tribut. À ce propos : C. Windler, *La Diplomatie comme expérience de l'autre. Consuls français au Maghreb (1700-1840)*, Genève, Droz, 2002.

32 D.H. Andersen, « La politique danoise face aux États barbaresques (1600-1845) », dans Gérard Le Bouëdec et François Chappé (dir.), *Pouvoirs et Littoraux du xv<sup>e</sup> au xx<sup>e</sup> siècle*, Rennes, PUR, 2000, p. 243-250.

La pacification et la sécurisation relative de la Méditerranée au XVIII<sup>e</sup> siècle sont favorables aux États scandinaves qui n'ont pas la possibilité de vaincre les États barbaresques ou de faire escorter leurs navires dans les mers méridionales. La Suède renforce cependant régulièrement ses traités avec les Barbaresques en organisant des convois jusque et au départ du Portugal<sup>33</sup>. Au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, la diplomatie suédoise réussit à éviter tout conflit avec les États barbaresques. En revanche, le Danemark est en guerre avec Alger en 1769-1772, avec Tripoli en 1795-1797, et a des problèmes que l'on peut qualifier d'escarmouches avec Tunis en 1800-1802. Tous ces conflits sont très coûteux pour le royaume scandinave et aboutissent au même résultat : la navigation est très perturbée, et le Danemark doit finalement accepter de payer un tribut plus élevé. Financièrement, il est avantageux de payer : le coût de fonctionnement d'un vaisseau de ligne à la mer est d'environ 5 000 rixdalers par mois alors que les cadeaux annuels à Alger varient entre 25 000 et 40 000 rixdalers, sauf dans un petit nombre de cas isolés où ils s'élèvent à des montants plus importants. Généralement, le gouvernement danois a une position très pragmatique face aux exigences des autorités barbaresques. Ainsi, en 1789, le dey d'Alger fait une demande de canons qui ne respecte pas les termes du traité conclu entre les deux États. Le ministre des affaires étrangères du Danemark, A.P. Bernstorff, écrit calmement au Bureau du Commerce que le dey peut réduire ses demandes concernant des choses secondaires mais pas pour celles qu'il considère comme primordiales. Ainsi, l'on peut supposer que cette affaire est importante pour le souverain barbaresque car, bien que les canons soient réservés à une frégate en construction, le roi décide leur livraison en Barbarie. Après réflexion, Bernstorff ajoute que le Danemark est la seule nation qui a bénéficié de la paix avec Alger pendant une longue période, « un avantage qui n'a pas de prix »<sup>34</sup>. Cette dernière phrase présente une autre raison concernant la bonne volonté des États européens pour payer le tribut. Ces derniers ne sont pas en guerre contre les États barbaresques au même moment : pendant que l'un gagne, l'autre est perdant. C'est peut-être pourquoi, malgré différents appels à une action commune au cours de la période, aucun front unifié ne voit le jour entre les nations chrétiennes avant le XIX<sup>e</sup> siècle.

Le principal problème pour les États européens, comme le Danemark, n'est probablement pas la dépense résultant du paiement du tribut aux Barbaresques, mais le caractère imprévisible de leurs demandes et l'absence d'un mécanisme

33 L. Müller, *Consuls, Corsairs and Commerce*, op. cit., p. 65-68.

34 C.F. Wandel, *Danmark og Barbareskerne*, Copenhagen, J. Lund, 1919, p. 56-57 ; Rigsarkivet Copenhagen, *Kommercekollegiet*, 1149, A.P. Bernstorff au Bureau du Commerce du 6 décembre 1789.

automatique de régularisation du tribut. Le système est très différent du passage du Sund à Elsinore où le roi du Danemark a installé un péage depuis le xv<sup>e</sup> siècle. En Méditerranée, une nation ne peut obtenir une réduction de son tribut annuel en cas de réduction de sa navigation et, en conséquence, la somme à payer est la même chaque année. En 1798, un contemporain calcula par ailleurs que les tributs annuels versés entre 1778 et 1787 représentaient le double de ce qui avait été fixé dans les traités<sup>35</sup>. Mais, au cours de la même période, la navigation danoise avait triplé, tout particulièrement au cours des guerres, et les tarifs du fret avaient considérablement augmenté.

#### LA GUERRE ET LA NAVIGATION SCANDINAVE EN MÉDITERRANÉE (1738-1815)

Les pays scandinaves ont la possibilité de se tenir à l'écart des conflits de plus en plus violents qui éclatent entre la France, la Grande-Bretagne et leurs alliés ou, tout au moins, de limiter leur participation. Seuls la guerre russo-suédoise de 1788-1790 et le conflit entre le Danemark et la Grande-Bretagne en 1801 provoquent une baisse significative de leurs activités maritimes. Après le bombardement de Copenhague par la flotte britannique en 1807, le royaume entre dans la guerre aux côtés des Français et la navigation danoise vers la Méditerranée est interrompue pendant la durée du conflit.

La question se pose ainsi de savoir dans quelle mesure la guerre est un facteur déterminant dans le développement de la navigation scandinave. La neutralité est-elle rémunératrice, a-t-elle un effet durable, et ses avantages s'étendent-ils aux périodes de paix ? Le xviii<sup>e</sup> siècle connaît un développement significatif du commerce, et l'économie de l'Europe et de ses colonies se transforme de plus en plus par la spécialisation, l'interdépendance et l'utilisation de produits étrangers. Ceci rend le trafic neutre plus nécessaire alors que les guerres sont de plus en plus longues et concernent des espaces de plus en plus larges. Au cours de la période, il existe un accord général au niveau européen concernant les principes de la neutralité, les droits et les devoirs des flottes non belligérantes au cours des conflits, et les mécanismes pour faire appliquer la loi. Mais, malgré ces principes, il existe de larges possibilités d'interprétation. Comment définit-on une marchandise de contrebande ? Un port sous blocus est-il fermé à la navigation ? Les navires neutres peuvent-ils naviguer vers des zones qu'ils ne fréquentent pas en temps de paix ? Comment les tribunaux de prise peuvent-ils

35 Rigsarkivet, Copenhague, *DFUA barbareskerne 1773-1855*, n° 2863. Un mémoire anonyme datant probablement de 1798, qui répond à une demande du ministre des Affaires étrangères, donne une estimation du coût et du gain effectif des traités avec les États barbaresques. Une partie de ce mémoire est transcrite dans C.F. Wandel, *Danmark og Barbareskerne*, op. cit., p. 88-91.

juger, tout particulièrement quand ils sont confrontés à des documents douteux et à l'évidence utilisés de manière abusive par des armateurs ou des marchands neutres ? Tout ceci laisse aux États neutres un grand champ de manœuvre et la possibilité d'obtenir des concessions, notamment quand la puissance maritime dominante, c'est-à-dire la Grande-Bretagne, est sous pression.

On a une idée de l'évolution de ces trafics maritimes grâce aux chiffres des passeports algériens délivrés aux navires de ces deux pays.

Jusqu'à la guerre d'Indépendance américaine, l'armement suédois fait preuve d'une croissance dynamique tant en temps de paix qu'en temps de guerre, alors que l'armement danois chute de façon marquée au cours de la guerre de Sept Ans. Les deux pays connaissent une très forte croissance pendant la guerre d'Indépendance américaine, conséquence probablement liée à l'échec des Provinces-Unies dans leur volonté de maintenir leur neutralité pendant le conflit. Par la suite, la flotte danoise réussit à conserver les parts de marché

34

Nombre de passeports algériens délivrés, 1738-1815 (moyennes annuelles)

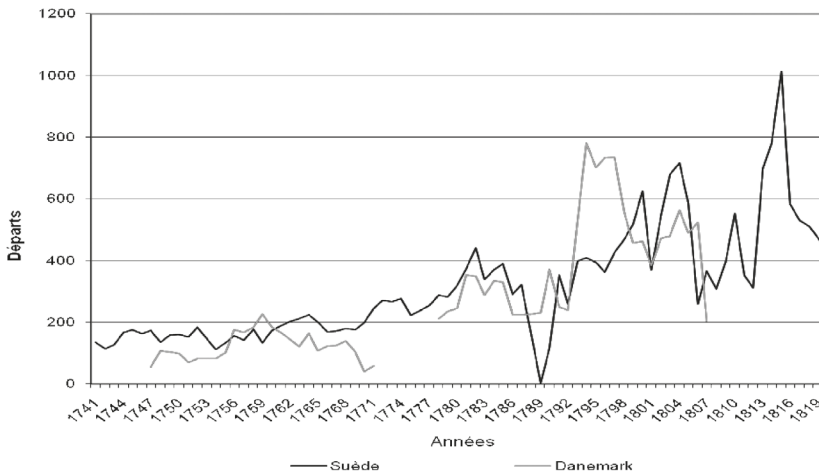
		Suède	Danemark
<b>Guerre de Succession d'Autriche</b>	<b>1738 (1740)-1748</b>	135	
% évolution entre les deux périodes		+10 %	
<b>Paix</b>	<b>1749-1755</b>	149	88
% évolution entre les deux périodes		+16 %	+94 %
<b>Guerre de Sept Ans</b>	<b>1756-1763</b>	173	171
% évolution entre les deux périodes		+20 %	-37 %
<b>Paix</b>	<b>1764-1777</b>	207	108
% évolution entre les deux périodes		+16 %	+161 %
<b>Guerre d'Indépendance américaine</b>	<b>1778-1783</b>	340	282
% évolution entre les deux périodes		-29 %	-4 %
<b>Paix</b>	<b>1784-1792</b>	243	270
% évolution entre les deux périodes		+95 %	+97 %
<b>Guerres révolutionnaires et napoléoniennes</b>	<b>1793-1815</b>	475	562

Source : D. H. Andersen, *The Danish Flag...*, *op. cit.* ; L. Müller, *Consuls, Corsairs...*, *op. cit.*

Remarques : les statistiques suédoises sont disponibles à partir de 1738, celles du Danemark à partir de 1749. Il n'y a pas de chiffres pour la navigation danoise entre 1772 et 1777 en raison de la perte du document recensant les passeports vers la Méditerranée. La guerre d'Indépendance américaine commence en 1776 mais ne touche l'Europe qu'en 1778 avec l'entrée de la France dans le conflit. En 1789, au cours du conflit russo-suédois, seuls trois passeports sont délivrés à des navires suédois : en incluant cette année particulière, la moyenne est de 216 navires entre 1784 et 1792. La brève période de paix entre la paix d'Amiens en 1802 et la déclaration de guerre en 1803 a été incluse dans les guerres napoléoniennes. En 1807, les navires danois ne viennent plus en Méditerranée et les Suédois profitent de cette disparition pour accroître leur activité : de ce fait, les 562 navires correspondent à la période 1793-1807. Au cours de la période 1747-1807, il y a environ 17 000 départs sous pavillon suédois et environ 16 000 sous pavillon danois.

qu'elle a gagnées durant le conflit alors que la Suède est touchée par la guerre qui l'oppose à la Russie en 1788-1790. Les conflits révolutionnaires sont une aubaine pour les deux pays, avec une croissance très marquée de leurs activités maritimes. Une analyse plus mathématique des revenus de l'armement danois confirme ces statistiques<sup>36</sup>. La guerre a des conséquences sur la croissance de l'activité et cet effet se poursuit au cours des périodes de paix qui suivent, mais une partie de ces gains est due à des avantages économiques particuliers, comme, par exemple, le faible coût des salaires, qui permettent de proposer des tarifs de frets avantageux aux négociants. Pour apprécier les conséquences des guerres et des menaces de guerres, un aperçu des voyages année par année est très éclairant.

Délivrance de passeports algériens (1741-1820)



Source : D.H. Andersen, *The Danish Flag...*, *op. cit.* ; L. Müller, *Consuls, Corsairs...*, *op. cit.*

Entre 1781 et 1785, les chiffres de la navigation danoise augmentent fortement, situation qui peut être liée à la crise entre Joseph II et les Pays-Bas concernant la réouverture de la Scheldt. La très forte hausse de la navigation danoise au début des années 1790 est probablement due à la crise du détroit de Nootka entre la Grande-Bretagne et l'Espagne, croissance qui se poursuit au cours des années suivantes avec le conflit franco-britannique. Les salaires des matelots anglais ont pratiquement doublé en 1790<sup>37</sup>, ce qui montre qu'il est difficile de différencier

<sup>36</sup> D.H. Andersen and H.J. Voth, « The Grapes of War : Neutrality and Mediterranean Shipping under Danish Flag, 1747-1807 », *Scandinavian Economic History Review*, 2, vol. 48, 2000, p. 5-27.

<sup>37</sup> S.P. Ville, *British Shipowning during the industrial Revolution: Michael Henley and Son, London Shipowners 1770-1830*, Manchester, Manchester UP, 1987, p. 164-66.

les facteurs politiques et économiques. Que ce soit durant les crises ou durant les guerres, les propriétaires de navires des États en conflit sont touchés de deux manières : d'une part, les marchands recherchent les navires neutres pour leurs cargaisons et, d'autre part, les matelots doivent partir sur les navires de guerre ou, s'ils sont disponibles, demandent des salaires plus élevés.

Le trafic commence à décliner en 1798, ce qui est probablement dû aux mesures prises en 1797 par la France contre la navigation neutre. Cette explication est en accord avec les rapports annuels du Bureau du Commerce concernant l'état de la navigation<sup>38</sup>. Le rapport de 1797 présente d'une façon très positive le succès de la navigation danoise alors que ceux des années suivantes sont beaucoup plus pessimistes. En 1799, le Bureau distingue quatre raisons spécifiques qui expliquent le déclin de la navigation nationale :

- 1) Les changements de la situation politique en Europe
- 2) Les mesures britanniques contre les neutres
- 3) Les États barbaresques
- 4) Les épidémies

36

La poursuite du déclin en 1799 et 1800, après l'assouplissement des mesures prises par la France, doit être liée aux difficultés avec Tunis en 1800-1802 et au fait que, désormais, les Britanniques commencent à appliquer des règles sévères contre la navigation danoise. La géographie politique de l'Italie est également profondément transformée avec l'invasion française. L'important entrepôt de Gênes tombe aux mains de la France et subit un déclin catastrophique, alors que Livourne est occupée par deux fois par les forces françaises. D'une manière générale, la lecture des rapports consulaires et des correspondances des capitaines en Méditerranée donne l'impression qu'au cours des dernières années du siècle la guerre a procuré une certaine liberté dans les échanges en général et que les trafics sont arrivés à une situation de blocage où la navigation, même neutre, a des difficultés pour se rétablir. L'intensification des conflits semble également avoir accru l'incidence des épidémies et il y a, à l'évidence, une augmentation des rapports concernant des navires touchés par la peste.

La capacité à rester neutre est un paramètre de compétitivité tout comme les bas salaires et le maintien d'une productivité élevée. C'est également un avantage qui s'accroît avec le temps. Les conflits deviennent de plus en plus longs et intenses, avec comme point culminant la période 1793-1815 quand l'Europe connaît un état de guerre quasi ininterrompu. Au cours de la guerre de Sept Ans, les Provinces-Unies étaient restées neutres et s'étaient emparées de la plus grande part des bénéfices de la neutralité mais, après leur entrée en guerre au cours de la guerre d'Indépendance

---

38 Rigsarkivet, Copenhague, *Forestillinger og resolutioner 1794-1800*, KK 1590, 1591, 1592.

américaine, puis leur occupation par les Français en 1795, la Suède et de Danemark restent les seuls pays neutres à disposer d'importantes marines marchandes.

#### LES CARACTÉRISTIQUES DE LA NAVIGATION DANOISE EN MÉDITERRANÉE

Les caractéristiques de la navigation danoise apparaissent comme relativement stables au cours du temps. Les cargaisons sont souvent composées de différents produits, notamment parce que les capitaines ont besoin d'équilibrer le poids et le volume. Les listes consulaires ne donnent pas des statistiques exactes car elles enregistrent les chargements sous des rubriques générales. Cependant, il est possible de relever quatre courants de navigation sous pavillon danois vers la Méditerranée :

1) Les plus gros navires, environ un tiers du total, domiciliés majoritairement dans les duchés, arrivent de la Baltique chargés de lin, de bois et de céréales.

2) Entre un quart et un cinquième du total vient de Norvège avec des poissons et du bois. Ce sont principalement des navires norvégiens alors que les bâtiments du Danemark proprement dit sont de moins en moins nombreux à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle.

3) Entre un quart et un cinquième arrive des îles Britanniques sur ballast en temps de paix. Ils sont chargés de métaux, de charbon et de produits alimentaires en temps de guerre. La plupart de ces navires sont norvégiens, et ce trafic résulte très probablement des énormes exportations de bois scandinave vers les îles Britanniques. Au retour, la flotte se disperse soit en recherchant une cargaison de retour vers la Norvège soit en participant à l'activité plus profitable de *tramping* entre les ports européens.

4) Environ un dixième des navires vient de Hambourg chargés des marchandises diverses et de produits manufacturés. Ces navires sont en majorité domiciliés à Altona, port des duchés. En février 1751, Hambourg a signé un traité de paix avec le dey d'Alger sur le modèle des traités passés avec les autres nations mais, sous la pression des Espagnols, la ville hanséatique a dû annuler l'accord durant l'été de 1752<sup>39</sup>. John, résident danois à Hambourg, connaissant la prochaine annulation du traité avec Alger, faisait remarquer que ceci serait un grand avantage pour la navigation danoise<sup>40</sup>. En effet, il est évident que le grand nombre de navires d'Altona correspond en réalité à des expéditions hambourgeoises : ce n'est pas un phénomène de temps de guerre mais une habitude, que ce soit la paix ou la guerre.

39 H. Pohl, *Die Beziehungen Hamburgs zu Spanien und der Spanischen Amerika zur Zeit von 1740-1807*, Wiesbaden, F. Steiner, 1963, p. 20 sq.

40 Rigsarkivet, Copenhague, *Kommercekollegiet* 363, Lettre de l'agent John à Hambourg du 23 mai 1752.

Selon l'historien J. G. Büsch, tout le transport de Hambourg est effectué par des navires danois car le pavillon hambourgeois n'est pas respecté par les Barbaresques<sup>41</sup>.

Deux changements importants sont à relever au cours de du XVIII<sup>e</sup> siècle. Tout d'abord, les cargaisons de céréales deviennent de plus en plus nombreuses au cours de la décennie encadrant 1800. La Baltique devient à nouveau un fournisseur important, comme elle l'était dans les années 1590, mais les produits arrivent de toutes les places disposant de stocks disponibles, et même d'Arkhangelsk, port de la mer Blanche. Les premières destinations sont Lisbonne et Barcelone. En outre, le poisson norvégien gagne des parts de marché en Méditerranée. Les plus importants ports d'arrivée sont italiens et espagnols, notamment Barcelone.

La croissance des transports de produits alimentaires vers la Méditerranée dans les années 1790, qui croît à un niveau jamais atteint jusque là, est évidemment liée aux guerres européennes, à la famine de 1793-1795 en France, et à la nécessité d'approvisionner les armées. Dans le cas de Barcelone et des autres ports qui se trouvent à proximité de la France et de l'armée française, la plus grande partie des céréales est probablement rechargée dans de petites embarcations et déchargée dans de petits havres côtiers, à l'insu de la Navy britannique. En 1798, il arrive 86 cargaisons complètes de grains à Lisbonne mais les cales de nombreux navires déclarant des marchandises diverses contiennent également en partie des grains.

Les arrivées de navires danois dans les ports du sud de l'Europe 1748-1806

Ports	1748	1758	1775	1785	1790	1798	1802	1806
Lisbonne	41	151	27	96	53	159	95	173
Setubal	11	5	47	67	73		42	25
Port à port <sup>42</sup>	9	10	17	21	26	24	27	25
Cadix			32	93	61	23	108	21
Malaga		29	20	65	66	246	125	71
Barcelone		9	21	68	42	174	171	164
Carthagène			3	7	14	13		10
Livourne	27	55	19	44	49	85	105	146
Gênes			21	39	60	41	76	13
Marseille	17	23	15	109	62	24	63	11
Sète			11	59		2		63
Venise	5	14	3	11	7	13	13	15
Trieste					9	10	18	

Source : Listes, correspondances consulaires et informations diverses publiées dans *Det Kongelige Bibliotek*, Copenhague, *Handels- og Industritidende*.

41 L. N. Henningsen, *Provinsmatadorer fra 1700-årene*, Flensborg, Studiefdelingen ved Dansk Centralbibliotek for Sydslesvig, 1985, p. 85.

42 L'expression "port à port" pose problème. Traditionnellement, elle signifie que les navires sont à destination de plusieurs ports différents (cf. les ouvrages d'O. Feldbæk). Dans les archives danoises, elle concerne plus vraisemblablement les navires à destination d'Oporto (Porto) comme le fait remarquer Ole Ventegodt (*Redere, Rejser og Regnskaber*, Flensborg, Studiefdelingen ved Dansk Centralbibliotek for Sydslesvig, 1989, p. 164).



La plus grande partie de la navigation sous pavillon danois s'organise dans un espace compris entre les ports portugais de la côte atlantique et les ports de Venise et Trieste sur l'Adriatique. La zone peut même être réduite et la limite fixée à Gallipoli, dans le sud de l'Italie, car le nord de l'Adriatique n'est fréquenté que par un très petit nombre de navires. Quelques bâtiments peuvent participer à des navigations plus lointaines : certains poursuivent leur voyage jusqu'à Constantinople, Alexandrie, Chypre et Salonique alors que d'autres se dirigent vers la côte de l'Afrique du Nord pour charger des céréales ou des produits exotiques, à l'exemple des plumes d'autruche, mais ces trafics sont marginaux. La ligne la plus importante pour la navigation danoise a pour départ la côte ouest de la Méditerranée et pour arrivée Livourne ou Naples et la Sicile. Cette seconde direction, plus au sud, est cependant de moindre importance. Environ 9/10<sup>e</sup> des navires pratiquent ces trafics très rentables.

Les arrivées en Méditerranée traduisent l'importance croissante des ports espagnols, notamment Barcelone. Le port catalan reçoit un nombre de plus en plus important de navires du Nord, principalement chargés de poisson norvégien. Cette progression des trafics est due à des causes naturelles comme les mauvaises récoltes ou l'abondance sur certains marchés mais, tout spécialement à la fin du siècle, la cause principale en est la guerre. Au moment où de grandes zones de l'Italie passent sous le contrôle des Français et où, en conséquence, leur commerce est réduit, ou est totalement arrêté en raison du blocus britannique, les ports espagnols jouent un rôle essentiel. Au cours des conflits, Gênes disparaît presque totalement des routes maritimes danoises alors que Barcelone accroît considérablement ses importations de *stockfish* et que d'autres ports, à l'exemple de Malaga ou de Cadix, cessent d'être uniquement des lieux de relâche en cas de mauvais temps ou d'avitaillement, et deviennent de véritables ports de commerce. Les changements de la navigation danoise au cours de cette période sont un exemple de la volonté du commerce de poursuivre son activité en temps de guerre. Alors que Marseille et Gênes sont réduits à l'inactivité en raison du blocus, les marchandises arrivent cependant au compte-gouttes vers leurs marchés habituels en France, transportés par des navires neutres vers des ports italiens ou espagnols, puis rechargés dans de petites embarcations locales qui naviguent en rasant les côtes.

Pour l'historien Ralph Davis, la navigation sans commerce n'est pas réellement profitable et le fait de naviguer entre différents points à la recherche de cargaisons n'est pas une activité très productive. Selon lui, il est préférable de s'en tenir à une route déterminée pour maximiser ses connaissances et utiliser au mieux l'information disponible<sup>43</sup>. L'armement danois en Méditerranée

43 R. Davis, *The Rise of the English Shipping Industry*, David & Charles, Newton Abbot, 1972, p. 361-362.

ne respecte pas ces deux règles. Bien que l'exportation de marchandises norvégiennes augmente beaucoup, la plupart des navires font du cabotage vers la Méditerranée à la recherche de frets. Dans les listes consulaires, il est parfois noté sous la rubrique destination : « à la recherche d'une cargaison ». Au cours des années précédant 1807, il est également stipulé de temps à autre dans la demande de passeport pour l'Europe du sud : « Vers la Baltique et ainsi de suite ». La cargaison de départ est généralement choisie par les propriétaires mais, à partir de là, le capitaine est laissé à sa propre initiative tout en bénéficiant des contacts de l'armateur dans les différents ports européens. Il peut choisir un chargement de produits coloniaux à Lisbonne pour Gênes, Livourne ou Marseille, prendre part au trafic des céréales siciliennes et, s'il n'y a pas d'autres possibilités, rechercher un chargement de retour vers le Nord consistant généralement en sel de Setubal, Ibiza et Trapani, accompagné de vin et d'eau-de-vie de Sète ou d'huile, de vins et de fruits de la côte génoise. La spécialisation des propriétaires des navires dans l'armement apporte de véritables avantages. D'une part, le négociant est sûr que l'armateur n'est pas négociant et ne va pas agir pas de manière opposée aux intérêts du chargeur<sup>44</sup>. D'autre part, l'activité d'armement demande moins de capital et est beaucoup moins risquée que le commerce. Cependant, dans quelques cas, on peut suspecter que les connaissances apportées en transportant pour les autres sont parfois utilisées par certains armateurs quand ceux-ci désirent pratiquer un peu de commerce pour eux-mêmes.

Les coûts du fret constituent une part importante dans le coût total d'une cargaison. En 1776, il a été calculé qu'une cargaison de 30 grands mâts pour la marine française coûtait 28 620 livres à leur départ de Saint-Petersbourg et 44 119 livres à leur arrivée à Brest<sup>45</sup>. Dans ce calcul sont inclus l'assurance et le droit du passage du Sund, mais la plus large part du coût vient du fret. Le transport de marchandises stratégiques de grandes dimensions, comme les mâts de la Baltique, est coûteux surtout après la révolte des colonies anglaises d'Amérique qui a considérablement accru les tarifs du fret en apportant l'insécurité sur les mers européennes. Le cas des céréales n'est guère différent : en 1793, un mémoire sur les exportations danoises de grains à Marseille fait remarquer que le coût du fret constitue environ 25% du prix de vente dans le port provençal. Cependant, les capitaines qui se lancent dans une activité de *tramping* ne recherchent pas leurs cargaisons de manière aveugle. Les

44 Le même souci d'éviter toute concurrence pousse parfois les négociants à refuser aux capitaines l'utilisation de leur droit traditionnel de transporter quelques marchandises pour leur propre compte.

45 P. W. Bamford, *Forests and French Sea power*, Toronto, University of Toronto Press, 1956, p. 167, note 39.

navires danois fonctionnent de façon très opportuniste, changeant de ports et de cargaisons selon l'évolution des conditions économiques. Derrière la myriade de ports et de cargaisons, un nombre limité de routes, présentant des caractéristiques bien définies, domine les trafics méditerranéens. Habituellement, les capitaines connaissent très bien les options disponibles et, dans le cas contraire, il existe un réseau parfaitement bien organisé d'agents chargés de les aider. Ainsi, les routes possibles ne sont ni nombreuses ni aventureuses.

Le voyage du navire *La Susanna* de Trondheim, commandé par Rolf Dirichsen, propriétaire Hans Horneman, offre un exemple de la manière dont un capitaine organise son voyage selon les possibilités qui s'offrent à lui<sup>46</sup>. Lorsqu'il quitte Trondheim, son navire est chargé de poissons et d'un peu de produits métallurgiques. Habituellement, le poisson est vendu selon un prix préétabli et adressé à un destinataire en Méditerranée par l'intermédiaire d'un agent qui reçoit la marchandise en consignation. Cependant, Rolf Dirichsen est sans doute un homme de confiance puisqu'il a la responsabilité de vendre la cargaison. *La Susanna* arrive à Marseille en juin 1757, mais le capitaine juge que les prix sont trop faibles pour écouler la marchandise même si aucun autre navire chargé de poisson n'est attendu. Il consulte quelques personnes recommandées par l'agent de son armateur (celui-ci réside à Amsterdam), mais il juge que leur offre est trop basse. Il écrit à Gênes et à Livourne et, après une escale d'une quinzaine de jours, il poursuit sa route vers le port toscan, bien qu'il n'ait pas reçu de réponses à ses demandes. Il arrive à Livourne au début d'août mais, là aussi, les prix sont trop bas et plusieurs cargaisons en provenance de Bergen sont attendues. L'état du poisson séché commençant à se détériorer, le capitaine le fait décharger et mettre à sécher à l'air libre, ce qui oblige ses hommes à travailler jour et nuit pour le retourner. Les prix ne sont toujours pas bons et sont même pires à Gênes, aussi Rolf Dirichsen décide-t-il de vendre ses poissons à Livourne car ses agents dans la ville peuvent lui procurer un chargement de grains au départ de la Sicile pour Lisbonne. Il a une autre possibilité de cargaison à destination de Hambourg, mais la saison est fort avancée et il risque de devoir hiverner dans le port de l'Elbe. À la fin d'août, il a vendu son poisson mais les prix chutent brusquement. L'acheteur lui offre alors une prime en espèces et le règlement de toutes ses dépenses s'il revient sur la vente. Rolf Dirichsen refuse et, après avoir déchargé, *La Susanna* arrive autour du 7 septembre à Naples, d'où elle continue

46 H. Berg, *Tronhjems Sjøfart under Eneveldet 1660-1814*, Trondheim, Tronhjems Sjøfartsmuseum, 1938-1941, p. 144-152. Le navire possède le passeport n° 208 du 31 décembre 1756. Les informations fournies par les consuls permettent de suivre avec précision le voyage du navire.

son chemin vers Trani pour charger des grains. Le reste du voyage la conduit à Carthagène, Lisbonne, Alger, puis enfin à Trondheim où elle revient avec un chargement de sel.

Les types de navires danois changent au cours de la période 1750-1807. Une recherche précise sur la flotte de Flensburg montre que l'ancien type de navire hollandais à fond plat disparaît au profit de navires plus rapides<sup>47</sup>. Ce changement est indispensable aux besoins d'une marine de commerce spécialisée dans le *tramping*, qui doit avoir la capacité de pouvoir naviguer par tous types de temps sur toutes les mers d'Europe, d'Arkhangelsk à Smyrne. Les Britanniques sont sceptiques face à l'évolution des navires scandinaves en raison de leur capacité de chargement moindre et ils restent fidèles plus longtemps au type de navire à fond plat. En 1813, un agent de l'armateur britannique Henley écrit que « les Danois construisent des navires qui n'ont pas beaucoup fait leurs preuves... », mais exprime cependant sa surprise quand il constate la très grande capacité de chargement d'une prise danoise<sup>48</sup>.

42

Ce changement du type de navires est lié à l'évolution du fonctionnement de l'armement, notamment la durée des voyages. En raison de la validité des passeports algériens limitée à deux ans – sauf si le navire retourne dans ses eaux nationales et doit, dans ce cas, prendre un nouveau passeport –, il est impossible de faire une étude détaillée de la longueur des voyages basée sur les dates de retour des passeports. Par ailleurs, des plaintes des consuls indiquent que certains capitaines poursuivent leurs trafics avec des passeports invalides<sup>49</sup>. Il est cependant évident que les voyages durent longtemps. Avant le début de la guerre de Sept Ans, la plupart des expéditions vers la Méditerranée sont de moins d'un an, un tiers d'entre elles étant de sept à huit mois. Ensuite, il semble que l'habitude traditionnelle de partir au début du printemps et de revenir avant les tempêtes d'hiver et la venue des glaces dans le Nord soit devenue trop contraignante. Pendant le conflit, environ la moitié des voyages s'effectue dans l'année, le reste des navires revenant l'année suivante. En 1763, après la fin de la guerre, de nombreux navires ne reviennent pas au modèle ancien. Environ les trois quarts d'entre eux retournent à leur port d'attache dans l'année mais un quart poursuivent leur activité. Plus tard, au cours

---

47 O. Ventegodt, « Flensburg's "flatgoing" and "sharpgoing" Ships between 1750 and 1807 », dans *5th International Congress of Maritime Museums. Proceedings 1984*, Hamburg, Museum für Hamburgische Geschichte, 1985 ; *id.*, « Tausend Schiffe aus Flensburg », dans *Flensburg 700 Jahre Stadt - eine festschrift*, vol. 1, Flensburg, Schriften der Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte, t. 36, 1, 1984.

48 S.P. Ville, *English shipowning ...*, *op. cit.*, p. 40-42.

49 Les autorités admettent qu'un problème se pose quand un capitaine perd un fret intéressant alors qu'il attend un passeport en provenance de Copenhague. C'est pourquoi, en 1759, un décret autorise les capitaines à régler un droit au consul local pour obtenir un nouveau passeport et pouvoir ainsi continuer leurs voyages.

du conflit avec Alger, un retour aux anciennes habitudes de voyages d'une durée de moins d'une année peut être constaté. De nombreux navires ne passent pas le détroit de Gibraltar par crainte des pirates et choisissent de retourner vers le Nord avec un chargement de sel portugais. Entre 1778 et 1782, la guerre d'Indépendance américaine semble avoir entraîné un changement important et durable vers de plus longs voyages. Cependant, les bâtiments naviguent rarement pendant plusieurs années sans revenir à leurs ports d'attache. Le voyage du bâtiment *La Fidentia*, d'un port de 102,5 last, qui quitte Flensburg (Schleswig) en juin 1800, est un exemple de ces nouveaux trafics. Le navire va tout d'abord à Memel, puis de Memel à Lisbonne, de Lisbonne à Arzou en Afrique du Nord, d'Arzou à Lisbonne, de Lisbonne à Venise, de Venise à Zante en Grèce, de Zante à Hull en Angleterre, et enfin de Hull à Flensburg où il revient en avril 1806<sup>50</sup>.

Ces trafics procurent un gros profit. L'historien danois Ole Ventegodt a montré, dans une remarquable étude basée sur deux livres de comptes d'un armement de Flensburg concernant trois navires, que, pendant les guerres révolutionnaires et napoléoniennes, un navire effectuant ces longs voyages pouvait atteindre une rentabilité annuelle de 20 %<sup>51</sup>.

Les marines danoises et suédoises ont su profiter des opportunités qui s'offrent à elles au cours des dernières décennies de l'Ancien Régime. Les multiples guerres entre les grandes puissances européennes ainsi que la perte de la neutralité des Provinces-Unies pendant la guerre d'Indépendance américaine ont permis aux deux puissances moyennes du Nord, les seules qui à la fois avaient une flotte d'importance et qui étaient neutres, de s'emparer de multiples trafics, notamment en Europe du Sud. Les Danois se sont lancés dans une intense et très lucrative activité de *tramping* entre l'Europe atlantique et la Méditerranée, ainsi qu'à l'intérieur de la Méditerranée. L'importance de la neutralité, tout comme le rôle des guerres dans les changements commerciaux, ont sans doute été sous-estimés dans de nombreuses études portant sur le commerce européen. La croissance des activités scandinaves en temps de guerre n'est pas uniquement une période exceptionnelle entre deux périodes de paix : elle marque aussi une profonde transformation des activités maritimes en Europe occidentale.

50 Archive of Dansk Centralbibliotek for Sydslesvig, *Flensburg* (photocopie) : livre de bord de *La Fidentia*.

51 O. Ventegodt, *Redere, rejser og regnskaber, op. cit.*, p. 34-39.

## ANNEXE 1 : LES CARACTÉRISTIQUES DE LA NAVIGATION NEUTRE EN MÉDITERRANÉE

Les arrivées en Méditerranée selon les sources consulaires danoises 1747-1807  
(en pourcentage)

Zone de départ	1747-1771	1772-1807
Royaume du Danemark	22	26
Baltique	37	27
Hambourg	11	11
Europe de l'Ouest	26	31
Autres	3	5
	100 %	100 %
	2101 voyages	1773 voyages

Source : Rigsarkivet, Copenhague, Listes établies par les consuls danois en Méditerranée.

Note : Les statistiques sont basées sur les sources consulaires danoises qui ont été préservées pour différents ports de la Méditerranée. Les listes de Lisbonne et de Livourne sont très complètes alors que celles en provenance d'Espagne et de Sicile sont plus fragmentaires. Comme l'organisation des statistiques diffère entre les deux périodes, les chiffres donnent une représentation générale de la distribution des flottes et non les chiffres exacts.

44

## ANNEXE 2 : CARGAISONS ET ROUTES DE NAVIGATION DES NEUTRES EN MÉDITERRANÉE AU XVIII<sup>e</sup> SIÈCLE

Routes et cargaisons les plus fréquentes en Méditerranée

- De Lisbonne à Livourne et Gênes avec des produits coloniaux
- De l'Afrique du Nord, Morée et la Sicile vers Livourne avec des céréales
- De Livourne avec différentes marchandises vers d'autres ports méditerranéens
- De Gênes avec des céréales vers le Portugal et l'Espagne ou sur lest vers Naples et la Sicile pour prendre des chargements de céréales pour les mêmes destinations

Routes et cargaisons habituelles sortant de la Méditerranée

- De Gallipoli en Italie vers Hambourg et Brême avec de l'huile
- De la Sicile vers l'Europe de l'Ouest et du Nord avec de l'huile et des fruits
- D'Ibiza, Trapani et Setubal vers l'Europe du Nord avec du sel
- De la côte génoise vers l'Europe du Nord avec de l'huile, des fruits et des vins
- De Sète vers l'Europe du Nord avec des vins et de l'eau-de-vie
- De Barcelone vers l'Europe de l'Ouest et du Nord avec des vins et de l'eau-de-vie
- De Malaga vers l'Europe de l'Ouest et du Nord avec des fruits
- De Zante vers Hambourg avec des raisins secs.

## COMMERCE ET NAVIGATION SUÉDOIS EN MÉDITERRANÉE À L'ÉPOQUE MODERNE, 1650-1815

*Leos Müller*  
Uppsala University

Jusqu'à la fin du xvii<sup>e</sup> siècle, les contacts entre la Suède et le monde méditerranéen furent limités et s'effectuèrent par l'intermédiaire d'autres nations. Cette situation n'est pas surprenante : au début du xvii<sup>e</sup> siècle, la Suède était encore un petit État dans la périphérie septentrionale de l'Europe. Cette position, toutefois, fut modifiée par la guerre de Trente Ans (1618-1648), qui fit de la Suède un État d'envergure, avec une politique étrangère active et des ambitions commerciales majeures. La pleine intégration de l'État suédois dans le système étatique mis en place par la paix de Westphalie entraîna aussi des relations croissantes entre l'Europe du Sud et la Suède. Ces contacts avec le Sud reposaient sur deux facteurs : la politique étrangère suédoise et les intérêts commerciaux de la Suède.

Cette contribution analysera en premier lieu le rôle de la politique étrangère. Au cours de la guerre de Trente Ans, la Suède rechercha des alliés contre le Saint-Empire romain germanique et les trouva, entre autres, en France et au Portugal. Pendant la guerre, la France finança massivement les campagnes suédoises. En dépit de quelques inflexions dans la politique étrangère française et suédoise après 1648, les deux pays restèrent, en principe, des alliés jusqu'à la Révolution française<sup>1</sup>. Les relations diplomatiques avec le Portugal ont été établies après que ce dernier se soit émancipé de la tutelle des Habsbourg en 1640<sup>2</sup>. Dans le développement sur le long terme de la politique étrangère suédoise, une autre question joua un rôle déterminant, à savoir les relations complexes avec la Russie. Tout au long du xvii<sup>e</sup> siècle, la Suède fut sans doute

1 Sur la politique étrangère suédoise et les relations avec la France, cf. *Den svenska utrikespolitikens historia*, Stockholm, en particulier volumes 1:3 (1952), 2:1 (1952) et 2:2 (1957).

2 K. Mellander, « Svensk-portugisiska förbindelser under Sveriges stormaktstid », *Historisk tidskrift*, 1926, p. 109-139, et 1927, p. 337-405 ; L. Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce. The Swedish Consular Service and Long-Distance Shipping, 1720-1815*, Uppsala, Uppsala University, 2004, p. 38-39.

le plus puissant de ces deux États. Mais cette situation s'inversa en faveur de la Russie pendant la Grande guerre du Nord (1700-1721). À partir de 1721, la Russie fut donc la seule grande puissance en Europe du Nord et un ennemi potentiel de la Suède. Dans la recherche d'alliés contre l'expansionnisme de son voisin oriental, la Suède développa des relations diplomatiques avec l'Empire ottoman, ennemi traditionnel de la Russie. En ce qui concerne les relations à long terme avec les principaux États européens, la Suède, la France et l'Empire ottoman partageaient donc les mêmes intérêts de sécurité.

Par ailleurs, en sus des facteurs de politique étrangère, il y avait de forts intérêts commerciaux. Une attention particulière doit notamment être accordée au sel, en raison de son importance cruciale dans la configuration de la politique commerciale suédoise avec l'Europe du Sud. Mais il y avait aussi d'autres intérêts commerciaux. En premier lieu, la Suède avait l'ambition de participer au profitable commerce du Levant, ce qui entraîna la fondation de la Compagnie suédoise du Levant. Ce commerce cependant ne se développa guère et la Compagnie disparut peu après sa fondation en 1738. La stratégie consistant à développer les exportations suédoises de fer et de munitions navales vers l'Europe du Sud eut en revanche plus de succès. La part de la Méditerranée comme destinataire de ces exportations ne cessa de s'accroître tout au long du XVIII<sup>e</sup> siècle. Le troisième intérêt économique concernait le transport maritime : à partir du milieu du siècle, il fut de plus en plus évident que l'Europe du Sud était en train de devenir un marché important pour les affaires liées aux services de transport maritime. Vers la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, grâce à sa neutralité notamment, mais aussi pour d'autres raisons, le pavillon de la Suède faisait partie des pavillons les plus fréquents dans les ports méditerranéens.

Tous ces facteurs politiques et commerciaux ont donc façonné les liaisons entre la Suède et la Méditerranée dans la période examinée ici. Cet article ne vise cependant pas à présenter ces différents facteurs dans le détail, mais plutôt à les mettre en relation les uns avec les autres et à mettre en avant leur plus ou moins grande importance pour le développement sur le long terme du commerce et de la navigation entre la Suède et l'Europe du Sud.

Aussi, cet article comporte-t-il quatre sections. La première aborde les liens avec le Levant dans les relations de la Suède avec l'Europe du Sud, les relations diplomatiques entre l'Empire ottoman et la Suède, et l'insuccès de la Compagnie du Levant. La seconde s'attache à la question, politiquement complexe, du commerce du sel, qui comprend également des questions de politique de navigation de l'État suédois : la loi de navigation suédoise, le système des convois, les traités avec les États barbaresques et le service consulaire. Dans la troisième section, on passera de la politique aux échanges réels de biens, et on



dressera un tableau du développement quantitatif du commerce entre la Suède et l'Europe du Sud. Enfin, la quatrième section mettra en relation le boom de la navigation suédoise en Europe du Sud et la politique de neutralité suédoise à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle.

## LES LIENS AVEC LE LEVANT

L'émergence de la Suède au rang d'une grande puissance après la paix de Westphalie éveilla son intérêt pour le développement des relations commerciales et diplomatiques avec l'Empire ottoman. Dans les années 1650, Clas Rålamb, homme politique et diplomate suédois, fut envoyé à Constantinople, essentiellement pour obtenir l'appui ottoman pour la succession de Charles X Gustave en Suède après l'abdication surprise de la reine Christina<sup>3</sup>. Il y eut également des tentatives d'établir des liaisons commerciales, mais sans conséquences sur le long terme. Aussi longtemps que la Russie ne fut pas le principal ennemi de la Suède, il n'y avait pas un grand intérêt à établir de relations plus étroites avec la Porte. Par ailleurs, il existait une image négative des Turcs qui tenait à leur confession musulmane. Cela se modifia pendant la Grande guerre du Nord.

Après la bataille de la Poltava en 1709, Charles XII demeura sur le territoire ottoman sous la protection de la Sublime Porte. Le but de son séjour était de former une coalition avec les Turcs contre la Russie. Si ce projet n'aboutit pas, des liens multiples furent établis à l'époque où la cour suédoise résidait à Bender. Un grand nombre de voyageurs suédois ont examiné alors des aspects importants du commerce ottoman et proposé d'établir un commerce suédois avec le Levant<sup>4</sup>. Finalement, Charles XII, dont le séjour à Bender était payé par les Turcs, eut des problèmes avec les autorités ottomanes et dut rentrer en Suède en 1714<sup>5</sup>.

Après la guerre, la politique étrangère de la Suède, pendant le régime dit des « Bonnets », fut pro-russe, et il n'y avait donc pas de raison de s'allier à l'Empire ottoman. De plus, l'ambition d'établir des échanges commerciaux entre l'Empire ottoman et la Suède fut freinée par la dette de Charles XII vis-à-vis de la Sublime Porte. Au milieu des années 1730, toutefois, la situation politique changea. La question de la dette fut réglée : à la place de rembourser

3 E. Olán, *Sjörövarna på Medelhavet och Levantiska kompaniet. Historien om Sveriges gamla handel med Orienten*, Stockholm, Aktiebolag, 1921, p. 9-10 ; Clas Rålamb, *Diarium under resa till Konstantinopel 1657-1658* (ed. Christian Callmer), Stockholm, Historiska handlingar, 1963.

4 L. Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce*, op. cit., p. 56.

5 Un héritage inattendu du séjour de Charles XII à Bender est le nom turc donné à deux navires de guerre suédois, *Jarramas* et *Illerim*.

l'argent dû, la Suède promit de fournir à la Sublime Porte un vaisseau de guerre entièrement équipé, et une grande quantité de fusils et de poudre. Le traité avec la Sublime Porte fut ratifié en 1737<sup>6</sup>.

En parallèle de ces développements, se déroula la bataille politique entre les « Bonnets », prorusses, et les « Chapeaux », antirusse<sup>7</sup>. En 1738-1739, la victoire des « Chapeaux » entraîna la Suède dans une politique agressive antirusse qui se termina par la Guerre russo-suédoise de 1741-1743. La nouvelle politique d'amitié avec les Turcs en 1737 faisait pleinement partie des objectifs politiques des « Chapeaux », mais des considérations commerciales entraient aussi en jeu. Une année après la signature du traité entre la Sublime Porte et la Suède, la Compagnie suédoise du Levant fut fondée.

48

Il est évident, par ce qui précède, que la fondation de la Compagnie du Levant était une mesure politiquement controversée. S'ajoutaient à cela les problèmes liés à l'organisation du commerce du Levant. La proposition des « Chapeaux » de fonder une compagnie à charte suivait de près l'exemple de la Compagnie anglaise du Levant, et l'avis de plusieurs négociants suédois fut déterminant à cet égard. Les principaux négociants de Stockholm, par exemple Gustav Kierman, qui effectuait le paiement de la dette de Charles XII à Constantinople, étaient de grands partisans du modèle de compagnie à charte. En même temps, des voix se levèrent contre l'implication de la Suède dans un commerce de produits considérés comme des produits de luxe superflus (soieries) du Levant : plutôt qu'importer des produits de luxe, l'État aurait dû encourager la production nationale<sup>8</sup>. La charte de la Compagnie confirme que l'organisation de celle-ci résulta d'un compromis : elle ne concernait que la côte du Levant, laissant libre le reste du commerce suédois en Méditerranée. De plus, les particuliers pouvaient commercer avec le Levant en achetant une licence commerciale auprès de la Compagnie.

Le commerce de la Compagnie ne se développa cependant pas convenablement. La nature du commerce de la Suède au Levant était l'un des principaux problèmes. Alors que les négociants hollandais, français et anglais au Levant échangeaient des biens de grande valeur, les Suédois y apportaient des cargaisons volumineuses de fer en barres et de munitions navales. Alors que

6 L. Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce*, op. cit., p. 57 ; T.E. Westrin, « Anteckningar om Karl XII:s orientalska kreditorer », *Historisk tidskrift*, 1900/20, p. 1-56 ; Karin Ådahl (dir.), *Minnen av Konstantinopel : den osmansk-turkiska 1700-talssamlingen på Biby*, Stockholm, Atlantis, 2003.

7 Pour une synthèse utile sur l'histoire politique de la Suède en 1721-1772 et les luttes entre « Bonnets » et « Chapeaux », voir Michael Roberts, *The Age of Liberty. Sweden 1719-1772*, Cambridge, Cambridge UP, 1986.

8 L. Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce*, op. cit., p. 70-71.

les Hollandais utilisaient le fer comme lest – donc sans que celui-ci supporte le prix du fret – il constituait, pour les Suédois, le produit le plus vendu. De plus, le marché suédois pour les produits du Levant était trop limité en comparaison de ceux de la France, des Provinces-Unies, ou de l'Angleterre.

Une comparaison entre le capital de la Compagnie suédoise du Levant et celui de la seconde compagnie suédoise créée à cette époque, la Compagnie des Indes orientales, illustre clairement la différence dans l'ampleur de leurs affaires. Alors que le capital de départ de la Compagnie des Indes orientales, procuré par les actionnaires, était de 5,5 millions *daler silvermynt*, la Compagnie du Levant ne disposa que de 200 000 *daler silvermynt*<sup>9</sup>. Il faut toutefois souligner que les actionnaires de la Compagnie des Indes orientales suédoise étaient souvent de riches étrangers, alors que la Compagnie du Levant fut une affaire strictement suédoise. Par ailleurs, si les cargaisons de la Compagnie des Indes orientales suédoises étaient revendues dans toute l'Europe, la Compagnie du Levant revendait uniquement sur le marché suédois. En 1756, le monopole de la compagnie fut dissous et le commerce suédois avec le Levant placé sous un régime de liberté. Pendant les dix-huit années de son existence, la Compagnie suédoise du Levant ne réussit à envoyer que quatorze expéditions à Smyrne<sup>10</sup>. L'échec de la Compagnie suédoise du Levant contraste finalement avec le développement de la navigation et du commerce suédois dans d'autres régions du monde méditerranéen.

Dans la seconde moitié du siècle, les contacts entre la Suède et l'Empire Ottoman continuèrent à être animés. La Suède fut impliquée dans deux autres conflits majeurs avec la Russie, en 1788-1790 et en 1808-1809, et elle continua à rechercher l'appui ottoman : la représentation diplomatique suédoise à Constantinople comptait parmi les plus importantes<sup>11</sup>. Mais si les navires suédois qui effectuaient du tramping visitaient les ports du Levant, du point de vue des échanges de marchandises le Levant ne jouait pas un rôle très significatif.

9 E. Olán, *Sjörövarna på Medelhavet och Levantiska kompaniet*, *op. cit.*, p. 59 ; M. Åberg, *Svensk handelskapitalism—Ett dynamiskt element i frihetstidens samhälle? En fallstudie av delägarna i Ostindiska kompaniets 3:e oktroj 1766–1786* (licentiate, dactylographié), Göteborg, Gothenburg University, 1988, p. 31.

10 E. Olán, *Sjörövarna på Medelhavet och Levantiska kompaniet*, *op. cit.*, p. 63 ; L. Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce*, *op. cit.*, p. 71.

11 F. Thomasson, « With the sabre in one hand and the Koran in the other<sup>7</sup>. Turkish seamen in the Baltic and the decline of Swedish-Ottoman relations in the 1790s », *Forum navale*, n° 66, 2010.

Pourquoi le sel portugais et méditerranéen devint-il un article si important du commerce extérieur suédois ? La principale raison réside, naturellement, dans l'absence de ressources en sel de la Suède et, plus généralement, dans la quasi-impossibilité de produire du sel en Baltique. La Suède a donc importé depuis toujours de grandes quantités de sel. À l'époque hanséatique, le sel arrivait pour l'essentiel depuis l'espace allemand. Au xvi<sup>e</sup> siècle, de nouvelles modalités d'approvisionnement en sel furent établies en Baltique, lorsque les Hollandais échangèrent le sel de l'Europe du Sud contre des céréales de la Baltique<sup>12</sup>. Même si la Suède n'exportait pas de céréales, elle s'habitua au sel importé par les Hollandais. Vers le milieu du siècle, on retrouve beaucoup de contrats d'affrètement concernant l'importation en Suède du sel de l'Europe du Sud qui attestent de la suprématie hollandaise dans ce secteur du transport maritime.

50

La consommation suédoise de sel méridional ne peut pas être expliquée par des facteurs économiques : il y avait d'autres sources de sel plus proches, et les autres pays de la Baltique n'achetaient pas leur sel en Europe du Sud. Un mélange particulier de dépendance de l'habitude<sup>13</sup>, de culture de consommation, de politique mercantiliste et de modalités d'échanges semble concourir pour faire de la Suède un consommateur très important du sel du sud de l'Europe<sup>14</sup>.

À partir du milieu du xvii<sup>e</sup> siècle, la Suède introduisit une nouvelle politique commerciale visant à réduire la domination hollandaise sur son économie. L'un des principaux objectifs du mercantilisme suédois fut de construire sa propre flotte marchande pour le long cours. Après la ratification d'un traité de commerce avec le Portugal, les convois suédois du sel commencèrent à se rendre au Portugal<sup>15</sup>. Ces navires du sel étaient les plus gros bâtiments de commerce en Suède. À la fin du xvii<sup>e</sup> siècle, une vingtaine environ d'entre eux allaient chaque année au Portugal<sup>16</sup>.

Pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697), qui vit s'affronter l'Angleterre, la France et les Provinces-Unies, la Suède, neutre, profita d'un véritable boom de sa navigation. Les transporteurs neutres s'occupèrent du commerce hollandais et anglais en Baltique, et des navires suédois entrèrent de manière plus

12 J.I. Israël, *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740*, Oxford, Clarendon Press, 1989, p. 49-51.

13 Nous avons traduit ainsi la notion de *path dependency*, ou « effet de sentier » [N.d.T.].

14 S. Carlen, *Staten som marknadens salt. En studie i institutionsbildning, kollektivt handlande och tidig välfärdspolitik på en strategisk varumarknad i övergången mellan merkantilism och liberalism 1720-1862*, Stockholm, Almqvist & Wiksell International, 1997, p. 48-56.

15 O. Bjurling, « Stockholms förbindelser med utlandet under 1670-talets växlingar », *Forum Navale*, n° 10, 1951, p. 6-7.

16 E. Ekegård, *Studier i svensk handelspolitik under den tidigare frihetstiden*, Uppsala, Uppsala University, 1924, p. 70-71.

régulière en Méditerranée, à la recherche de nouvelles sources d'approvisionnement en sel et de nouveaux marchés pour les produits suédois. Le comité de commerce suédois discuta non seulement du commerce du sel, mais aussi du commerce du Levant et de la nécessité de signer des traités de paix avec les États barbaresques<sup>17</sup>.

Pendant la Grande guerre du Nord, la situation s'inversa. Après l'entrée en guerre du Danemark en 1709, les navires suédois disparurent du détroit du Sund et des eaux à l'ouest de celui-ci. Le transport de et pour la Suède fut à nouveau aux mains des Hollandais, neutres dans ce conflit. Les Hollandais dominaient les importations stratégiquement importantes de sel depuis le Portugal, mais cela entraîna des prix élevés et des approvisionnements incertains, du moins d'après les autorités suédoises. De plus, les Hollandais empochaient les frets pour les transports entre l'Europe du Sud et la Suède. Après la guerre, cette situation fut donc considérée comme inacceptable. La protection de la navigation suédoise fut débattue dès 1721. En 1724, après des débats interminables, le *riksdag* suédois vota la loi de Navigation suédoise (appelée *produktplakatet*), qui est la plus importante mesure de la politique de navigation suédoise au XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>18</sup>.

Cette Loi était calquée sur le modèle anglais des *Navigations Acts*. Elle interdisait l'importation de produits sur des navires n'appartenant pas au pays producteur. Par conséquent, le sel portugais et méditerranéen ne pouvait parvenir en Suède que sur de navires suédois, portugais ou méditerranéens. Comme il n'y avait pas de transports réguliers vers la Suède assurés par les navires portugais, espagnols ou français, la navigation avec l'Europe du Sud devint de facto un monopole suédois. Conséquence immédiate de la loi de Navigation suédoise, la navigation hollandaise vers la Suède s'effondra, alors que le tonnage suédois employé dans le commerce extérieur augmenta rapidement. Le registre du détroit du Sund pour 1719 et 1720 signalait une centaine de navires hollandais se rendant en Suède. En 1725 et 1726, leur nombre chuta respectivement à six et à trois<sup>19</sup>. Le nombre de navires suédois enregistrés dans le commerce extérieur s'accrut de 228 en 1723 à 480 en 1726, c'est-à-dire qu'il fit plus que doubler en seulement trois ans<sup>20</sup>.

17 L. Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce*, op. cit., p. 51.

18 Il existe une littérature abondante sur la loi de Navigation suédoise. En se limitant aux travaux essentiels : E.F. Heckscher, « Produktplakatet: Den gamla svenska sjöfartspolitikens grundlag », *Ekonomi och historia*, Stockholm, Bonnier, 1922 ; *id.*, « Den svenska handelssjöfartens ekonomiska historia sedan Gustaf Vasa », *Sjöhistoriska samfundets skrifter*, n° 1, 1940 ; S. Carlén, « An institutional analysis of the Swedish salt market, 1720-1862 », *Scandinavian Economic History Review*, 1994, p. 3-28 ; *id.*, *Staten som marknadens salt*, op. cit. ; plus récemment, E. Lindberg, « The Swedish Salt Market during the Great Northern War », *Scandinavian Economic History Review*, 2009/2, p. 191-206.

19 L. Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce*, op. cit., p. 62.

20 E.F. Heckscher, « Den svenska handelssjöfartens », op. cit., p. 22 ; L. Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce*, op. cit., p. 142, table 5.5.

La Loi et ses bienfaits retinrent beaucoup l'attention dans les débats politiques et économiques suédois au XVIII<sup>e</sup> siècle et, de nos jours, parmi les historiens. On s'est interrogé, en particulier, sur son impact bénéfique à long terme sur la navigation suédoise. Mon intention n'est pas d'évaluer les effets de la Loi sur l'évolution des prix en Suède, ou son influence générale sur l'économie. Je souhaite uniquement souligner qu'indépendamment de ses effets positifs ou négatifs, elle a eu un impact crucial sur les modalités du commerce et de la navigation suédoise vers l'Europe du Sud.

52

Le nombre croissant de navires suédois se rendant en Méditerranée a requis aussi d'autres dispositifs institutionnels. Tout d'abord, il y avait le problème de la sécurité des navires et des sujets suédois dans les eaux méditerranéennes fréquentées par les corsaires barbaresques. Deuxièmement, il y avait la question de la promotion des intérêts suédois dans la région, puisque les importations du sel n'étaient pas très profitables, d'autant plus que l'État voulait maintenir les prix du sel aussi bas que possible. Comme c'était le cas pour d'autres nations naviguant en Méditerranée, il arrivait en outre que des navires suédois soient capturés par les corsaires barbaresques et que des sujets suédois soient réduits en esclavage en Afrique du Nord. D'après un rapport de 1691, il y avait au moins une centaine d'esclaves suédois à Alger et à Tunis<sup>21</sup>. L'une des manières d'assurer plus de sécurité à la navigation suédoise était de convoier les navires suédois à travers le détroit de Gibraltar. En 1724, l'année même de la promulgation de la loi de Navigation, un nouveau bureau des convois (*Konvojkommisariatet*) fut fondé à Göteborg, le principal port occidental suédois, et l'on inaugura alors un système de paiement basé sur une taxe spéciale sur le commerce extérieur. Le système des convois était toutefois trop onéreux et inefficace. La Suède essaya alors d'établir des relations avec les États barbaresques. L'idée n'était pas nouvelle, car au XVII<sup>e</sup> siècle déjà on avait élaboré des projets de traité entre la Suède et les États barbaresques. Les traités de paix étaient une manière établie de garantir la sécurité de son pavillon. Comme dans d'autres domaines, la Suède ne fit que suivre les exemples français, anglais et hollandais.

Les négociations avec Alger débutèrent en 1726. Les Suédois étaient représentés par George Logie, un négociant écossais ayant une grande expérience du commerce et de la politique méditerranéens. Le traité de paix et le traité de navigation entre la Suède et Alger furent finalement ratifiés par l'émissaire de la Suède, Jean von Utfall, et par le dey d'Alger<sup>22</sup>. En

21 C.V. Jacobowsky, *J.G. Sparwenfeld. Bidrag till en biografi*, Stockholm, Lindberg, 1932, p. 168.

22 L. Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce*, op. cit., p. 59 ; *Sveriges Traktater med främmande magter. Jemte andra dit hörande handlingar*, vol. 8, 1723-1771, Stockholm, P. A. Norstedt, 1922, p. 99-106.

pratique, le traité autorisait l'établissement d'un consulat suédois à Alger, le système appelé des passeports algériens, et l'échange de présents – qu'on peut considérer comme une forme de racket de la Suède par la régence d'Alger. Le système des passeports reprenait une pratique prévue par les traités avec d'autres États maritimes. Ces passeports spécifiques attestaient que le navire et son équipage étaient suédois, et donc protégés par les termes du traité. Les présents suédois à Alger consistaient essentiellement en armes, poudre et munitions navales, donc en produits très utiles à la flotte d'Alger. George Logie négocia aussi le traité avec Tunis en 1736, et celui avec Tripoli en 1741. Il fallut presque trente ans de plus pour aboutir à un traité avec le plus grand État barbaresque, le Maroc ; il fut signé en 1763, dans des termes très onéreux pour la Suède<sup>23</sup>. Il convient de souligner que le système suédois des traités de paix avec les États barbaresques fut lancé avant le système danois, et que les Suédois furent plus actifs en Méditerranée que le Danemark dans la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>24</sup>.

Parallèlement aux traités de paix avec les États barbaresques, le comité de commerce suédois continua à construire un réseau de consulats suédois sur la côte septentrionale de la Méditerranée. Entre 1700 et 1750, des consulats suédois furent établis à Cadix, Livourne, Marseille, Venise, Smyrne (voir la Compagnie du Levant), Malaga, Alicante, Tripoli, Cagliari, Barcelone, Gênes, Naples, Cette et Montpellier<sup>25</sup>. L'objectif était naturellement de promouvoir le commerce et la navigation suédois, d'aider les équipages suédois en difficulté, et d'envoyer des informations à Stockholm.

En somme, il paraît logique que la politique commerciale et de navigation de la Suède après 1721 ait été très dynamique et qu'elle ait été étroitement liée aux intérêts suédois en Europe du Sud. Son principal objectif était d'assurer l'approvisionnement en sel, mais les marchés pour les produits nationaux et la protection de la navigation suédoise en Europe du Sud étaient des aspects tout aussi importants. Dans ses grandes lignes, elle était typiquement mercantiliste. Du point de vue théorique, elle comportait le transfert des coûts de protection et de transaction d'individus isolés – négociants et armateurs suédois – à leur État protecteur, via l'institution de la loi de Navigation, du bureau des convois et du comité de commerce.

23 L. Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce*, op. cit., p. 60.

24 Sur le système danois, voir D.H. Andersen et H.-J. Voth, « The Grapes of War: Neutrality and Mediterranean Shipping under Danish Flag, 1747-1807 », *Scandinavian Economic History Review*, 2000/1, p. 5-27 ; D.H. Andersen, *The Danish Flag in the Mediterranean. Shipping and Trade, 1747-1807*, université de Copenhague, Ph.D, 2000.

25 L. Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce*, op. cit., p. 42.

Il est possible que ce transfert ait réduit les coûts de transaction et de protection par rapport à ceux des autres nations commerçantes, mais il demeure difficile de le calculer et de le prouver<sup>26</sup>. La comptabilité du bureau des convois et les vifs débats sur les bénéfices et les coûts de la politique de navigation en Suède au XVIII<sup>e</sup> siècle suggèrent cependant une autre direction<sup>27</sup> : une autre manière de concevoir la politique commerciale de la Suède est en effet de la considérer comme une stratégie de rente d'une élite marchande capable de donner forme à une politique étatique conforme à ses intérêts<sup>28</sup>. L'élite marchande de Stockholm, liée à la faction politique des « Chapeaux », constitue le groupe de négociants et d'armateurs qui ont profité de cet ensemble institutionnel. D'ailleurs, de nombreux marchands et les négociants du reste du pays étaient très critiques vis-à-vis de cette politique.

#### LE DÉVELOPPEMENT DU COMMERCE AVEC L'EUROPE DU SUD

Les deux sections précédentes de cet article se sont penchées sur les aspects événementiels de cette histoire, à savoir les objectifs et les priorités diplomatiques et commerciaux de la politique suédoise. Cette section analyse les données relatives au commerce et à la navigation de la Suède avec l'Europe du Sud. Il est peu probable que l'expansion du commerce et de la navigation ait été un simple produit des politiques qu'on vient de décrire : la relation entre le développement réel du commerce et les ambitions mercantilistes est bien plus complexe, spécialement dans le cas d'un petit État avec des moyens limités de faire appliquer sa politique à d'autres acteurs.

Dans le cas du sel, il est évident que d'autres forces que la politique protectionniste de la Suède ont joué un rôle important : on constate une augmentation significative des importations suédoises de sel et un déclin relatif des prix tout au long du siècle<sup>29</sup>. Entre 1740 et 1800, les importations de sel se sont accrues de 150 000 barils environ à 300 000 barils environ. Presque la totalité de ce sel arrivait de l'Europe du Sud : une moitié du Portugal et l'autre moitié de la Méditerranée. La part du sel français et britannique n'a pas cessé de diminuer dans le temps.

---

26 *Ibid.*, p. 159-166.

27 K. Åmark, *Sveriges statsfinanser 1719-1809*, Stockholm, Norstedt, 1961, p. 762-775.

28 E. Lindberg, « The Swedish salt trade... », art. cit. ; *id.*, « Mercantilism and urban inequalities in eighteenth century Sweden », *Scandinavian Economic History Review*, 2007/1, p. 1-19.

29 S. Carlén, *Staten som marknadens salt*, *op. cit.*, p. 255-262.



**Tableau 1. Les importations de sel à Stockholm et à Göteborg  
pendant la Grande guerre du Nord, 1714-1721 (en milliers de barils)**

Année	À Stockholm	À Göteborg
1714	74.5	8.1
1715	26.8	27.4
1716	21.9	38.5
1717	17.1	29.5
1718	63.1	27.7
1719	79.9	18.8
1720	29.2	13.1
1721	32.3	13.6

Source : Erik Lindberg, « The Swedish Salt Market during the Great Northern War », *Scandinavian Economic History Review*, 2009/2, p. 199 et 201.

**Tableau 2. Importations annuelles de sel en Suède d'après leur origine  
(en milliers de barils)**

Années	Sel français ou britannique	Sel de la Méditerranée	Sel portugais	Total
1738-1740	23.4	41.2	72.1	138.4
1741-1745	23.9	47.0	73.3	146.1
1746-1750	26.4	77.1	76.2	180.8
1751-1755	21.2	95.2	66.1	183.1
1756-1760	27.6	34.0	133.9	195.8
1761-1765	30.4	89.4	171.8	292.1
1766-1770	16.1	104.4	81.3	202.4
1771-1775	11.4	189.2	70.1	271.0
1776-1780	8.5	128.3	105.3	242.3
1781-1785	8.9	123.1	199.0	331.2
1786-1790	13.2	169.3	101.4	284.2
1791-1795	2.4	142.6	163.3	309.7
1796-1800	0.8	118.0	186.9	308.1

Source : *Historisk statistik för Sverige*, del 3, *Utrikeshandeln 1732-1970*, Stockholm, Statistiska centralbyrån, 1972, p. 141, tableau 1.11.

On remarque une modification structurelle importante dans les importations suédoises de sel : à partir du milieu du siècle, des quantités de plus en plus importantes de sel arrivent à Göteborg. Dans les années 1790, un tiers environ des importations du sel y sont stockées. Ce phénomène est clairement lié à l'explosion des industries de pêche à Bohuslän entre 1750 et 1800, et il s'agissait ainsi d'un processus commandé par la demande. Ce n'était pas le résultat de la politique mercantiliste et de la loi de Navigation, dont il a été question dans la section précédente. De manière significative, une large partie du poisson salé

était exportée depuis Göteborg et Bohuslän, même vers l'Europe du Sud et les Indes occidentales<sup>30</sup>. Parallèlement à l'augmentation de la demande de sel à Göteborg et Bohuslän, la Suède devint au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle un important ré-exportateur de sel à l'intérieur de la Baltique.

Le sel demandait des capacités de transport importantes. Une comparaison entre le tonnage entré depuis l'Europe du Sud et les volumes de sel importés en Suède montre que presque la totalité de la capacité de transport était occupée par des barils de sel<sup>31</sup>. En même temps, la valeur du sel était minime. Dans les statistiques commerciales, à partir des années 1770, une période où les importations de sel étaient bien plus importantes qu'au début du siècle, le sel ne comptait que pour 5 % seulement de la valeur totale des importations suédoises. En comparaison, les céréales comptaient pour 30 %, les denrées coloniales (tabac, sucre, café, coton, etc.) pour 17 %, et même la soie représentait 4 % des importations<sup>32</sup>. Bien évidemment, le sel n'était pas le seul produit provenant de l'Europe du Sud : vins, fruits, huile d'olive, textiles et autres produits de luxe se trouvaient également à bord des navires qui revenaient de Lisbonne, Marseille ou d'autres places méditerranéennes, mais ils ne comptaient pas beaucoup. Le décalage entre les fortes capacités de transport requises et la faible valeur du sel témoigne des difficultés de rendre viable le commerce avec l'Europe du Sud.

56

Les exportations suédoises vers l'Europe du Sud consistaient en un nombre limité d'articles volumineux : fer, munitions navales, et bois sciés. Le fer en barre était l'article le plus important mais, en comparaison avec les autres, aussi le moins dynamique. Depuis le début du XVII<sup>e</sup> siècle, le fer en barres constituait la colonne vertébrale du commerce d'exportation suédois. Il représentait au moins la moitié de la valeur des produits exportés au XVIII<sup>e</sup> siècle, la majorité du fer étant exportée vers l'Angleterre. L'Europe du Sud était néanmoins considérée comme un marché prometteur et l'ambition de vendre du fer en barre en Europe du Sud rentrait dans les objectifs de la politique mercantiliste. La part de l'Europe du Sud sur le total du commerce de fer de la Suède fut d'environ 10 % du début du siècle aux années 1760. Elle monta à 20-30 % entre 1770 et 1800. Cette augmentation compensa le déclin du commerce de fer vers l'Europe occidentale, en particulier vers les Provinces-Unies.

30 S. Högberg, *Utrikeshandel och sjöfart på 1700-talet. Stapelvaror i svensk export och import 1738-1808*, Stockholm, Bonnier, 1969, p. 174-177.

31 L. Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce*, op. cit., p. 140, tableau 5.4.

32 *Historisk statistik för Sverige*, del 3, *Utrikeshandeln 1732-1970*, Stockholm, Statistiska centralbyrån, 1972, tableau 1.24.

Tableau 3. Le commerce de fer suédois vers l'Europe du Sud, 1725-1799  
(moyenne annuelle en *shippounds*)

Années	Total des exportations suédoises de fer	Europe du Sud, y compris la France	% sur le total des exportations	Portugal	Espagne	France	Autres pays de la Méditerranée	Levant
1725-1728	255 000							
1730-1734	276 000							
1738-1739	302 000	29 000	10					
1740-1744	310 000	44 000	14	26 500	800	6 500	8 700	1 200
1745-1749	317 000	32 000	10	15 700	200	4 000	10 800	1 300
1750-1754	302 000	37 000	12	18 100	1 000	7 200	8 700	700
1755-1759	302 000	30 000	10	15 700	1 400	3 700	7 100	
1760-1764	330 000	33 000	10	18 100	1 800	3 400	8 700	
1765-1769	309 000	39 000	12,5	19 500	2 600	8 400	8 000	
1770-1774	317 000	61 000	19,5	21 100	2 500	23 800	13 800	
1775-1779	332 000	71 000	21,5	24 900	1 800	22 000	22 600	
1780-1784	327 000	96 000	29	39 300	3 500	38 800	13 300	
1785-1789	379 000	121 000	32	25 900	2 900	72 100	18 900	
1790-1794	380 000	88 000	23	31 700	2 500	26 900	23 200	
1795-1799	324 000	66 000	20	28 900	3 800	12 300	14 000	

Source : Karl-Gustaf Hildebrand, *Fagerstabrukens historia. Sexton- och sjuttonhundraåren*, Uppsala, A Imqvist & Wiksell, 1957, p. 92, 96, et 134. L'addition des valeurs pour le Portugal, l'Espagne, la France, le Levant et les autres destinations de la Méditerranée est différente de la valeur pour l'Europe du Sud, mais la différence est marginale (1 tonne métrique = 7,4 *shippounds*).

Au début du siècle, le Portugal était le principal acheteur du fer en barre suédois en Europe du Sud, ce qui indique que, de toute évidence, une partie en repartait au Brésil. L'Espagne et la France jouaient un rôle bien moindre en raison de la protection donnée à leur propre industrie du fer. Cela changea dans les années 1770, et la France en particulier commença à importer de grandes quantités de fer en barre suédois. En fait, une grande partie de l'augmentation des importations de fer entre 1770 et 1800 est liée à la demande française. De moins de 1 000 tonnes au milieu du siècle, la France passa à 5 000 tonnes entre 1780 et 1784 et à presque 10 000 tonnes entre 1785 et 1790, lorsqu'elle acheta plus de la moitié du fer suédois exporté en Europe du Sud. Malheureusement, les statistiques publiées utilisées ici ne permettent pas de différencier les exportations destinées aux ports français de l'Atlantique de celles envoyées dans la France méditerranéenne.

En dépit de ces chiffres positifs des exportations de fer en barre, ce produit n'était pas facile à vendre. Il entra en concurrence non seulement avec les productions nationales protégées, mais aussi avec le fer en barre russe, à bon marché, qui arrivait en Méditerranée sur des navires anglais ou hollandais. Comme mentionné plus haut, les cargaisons des navires hollandais et anglais

avaient généralement une valeur bien plus élevée, et leur cargaison de fer pouvait être utilisée comme lest.

58 Le deuxième groupe d'articles d'exportation, en importance, était constitué par les munitions navales. La Suède, ou plus exactement, la Finlande, qui était alors une partie de la Suède, était l'un des principaux producteurs au monde de brai et goudron. Contrairement au fer ou aux marchandises qui pouvaient être produites dans beaucoup de pays, la Suède bénéficiait d'un avantage comparatif naturel dans la production du brai et du goudron. Par suite de l'importance croissante du commerce maritime avec les colonies et de celle des marines de guerre dans les conflits du XVIII<sup>e</sup> siècle, la demande en brai et en goudron paraissait insatiable. Les fluctuations de ce commerce semblent devoir être corrélées aux périodes de guerre. Ces munitions navales baltiques stratégiques expliquent aussi l'intérêt de la France et de l'Espagne pour le commerce avec la Suède<sup>33</sup>. Les exportations suédoises de goudron vers l'Europe du Sud ont triplé entre les années 1740 et 1800, passant de 10 000 à 30 000 barils environ. Les périodes de la guerre de Sept Ans, de la Guerre d'Indépendance américaine et des guerres révolutionnaires correspondent notamment à des augmentations significatives. Les ventes de brai augmentèrent de 5 000 à 10 000 barils environ au cours de la même période. L'Europe du Sud absorbait 20 à 30 % du total des ventes suédoises de goudron et 40 % de celles de brai.

Enfin, il y avait les bois sciés. Le volume de ceux exportés vers l'Europe du Sud augmenta de manière significative au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, passant de 30 000 douzaines de pièces à plus de 80 000 au milieu des années 1770, pour décliner ensuite pendant les guerres de la Révolution : de 40 000 à 60 000 douzaines. Comme pour le fer, Lisbonne fut initialement la principale destination, mais Marseille, Cadix et Livourne sont également devenues des marchés importants. La structure du commerce suédois à Lisbonne en 1750 montre que les bois sciés constituaient environ un quart du total des exportations suédoises sur cette place<sup>34</sup>. Pour les bois sciés suédois, l'Europe du Sud constituait le plus important marché. La logique de ce commerce est toutefois complexe : il y avait des destinations différentes depuis les différentes parties de la Suède où les bois étaient chargés. Depuis Stockholm, l'Europe du Sud absorbait la moitié du bois sciés, voire plus : 51 % en 1731-1735, 76 % en 1751-1755, 78 % en 1781-1785. Paradoxalement, les bois sciés exportés depuis Göteborg se dirigeaient

33 S. Högberg, *Utrikeshandel och sjöfart, op. cit.*, p. 145-146 ; L. Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce, op. cit.*, p. 137.

34 L. Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce, op. cit.*, p. 103.

pour l'essentiel en Angleterre, alors que les régions méridionales de la Suède (Småland, Gotland et Blekinge) exportaient leurs bois sciés principalement vers la rive sud de la Baltique<sup>35</sup>.

Le paradoxe de Stockholm peut être expliqué par deux caractéristiques du commerce du bois scié : il scié était en partie utilisé pour l'arrimage des cargaisons de fer. Le fer en barre étant tout simplement trop lourd pour en charger un navire en entier, il fallait rééquilibrer la cargaison avec une denrée plus légère. Mais cette explication est insuffisante, car de nombreux navires de Stockholm se rendaient en Méditerranée sans avoir chargé du fer, emportant seulement du bois scié.

Il y a une différence frappante dans l'organisation du commerce du fer en barre et celui des bois sciés. Pour le fer, le transport et la propriété de la cargaison étaient séparés, alors que pour les bois sciés, ils étaient généralement la propriété de l'armateur : environ 80 % des propriétaires du bois scié exporté au Portugal en 1760-1780 étaient aussi propriétaires du navire qui les transportait<sup>36</sup>. Cet élément semble indiquer que le commerce de bois scié était probablement en grande partie complémentaire du secteur du transport maritime. Les armateurs avaient du mal à trouver des cargaisons profitables lorsqu'ils expédiaient un navire en Europe du Sud. Aussi chargeaient-ils leurs navires avec du bois scié à bon marché, un produit apparemment pas très profitable, mais facile à écouler en Europe du Sud, ce qui explique ce commerce au long cours en bois scié depuis Stockholm. Le lien entre le commerce du bois scié et le *tramping* suédois en Europe du Sud peut également expliquer le rôle paradoxal de Stockholm dans ce secteur : Stockholm, avec ses grands armateurs et ses larges quais, était le centre des entreprises suédoises de transport maritime. De plus, les contacts entre les consuls suédois en Europe du Sud et l'élite négociante de Stockholm étaient étroits : plusieurs consuls étaient parents avec les principales familles négociantes<sup>37</sup>.

Le rôle des bois sciés dans le commerce suédois avec l'Europe du Sud souligne encore une fois les caractéristiques structurelles des échanges suédois avec cette aire. Cet échange portait sur des marchandises volumineuses et relativement bon marché, transportées sur de longues distances. Il y avait là une différence de taille par rapport aux échanges hollandais ou anglais, qui étaient dominés

35 S. Högberg, *Utrikeshandel och sjöfart*, *op. cit.*, p. 138

36 *Ibid.*, p. 126-129, tableau 4.7.

37 L. Müller et J. Ojala, « Consular Services of the Nordic Countries during the Eighteenth and Nineteenth Centuries: Did they really work ? », dans G. Boyce et R. Gorski (dir.), « Resources and Infrastructures in the Maritime Economy, 1500-2000 », numéro thématique de *Research in Maritime History*, n° 22, 2002, p. 23-41 ; L. Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce*, *op. cit.*, p. 80.

par des produits de grande valeur, comme la soie, le coton, le vin et le sucre, transportés sur des distances inférieures<sup>38</sup>.

Il n'y a malheureusement pas d'étude détaillée sur la rentabilité des maisons faisant du commerce avec l'Europe du Sud pouvant éclairer la logique entrepreneuriale de ce type de commerce. Le cadre global, les volumes et les directions de ce commerce sont connus, mais nous ignorons sa rentabilité ou si, au contraire, ce secteur entraînait de pertes. La somme des valeurs exportées et importées indique la faible valeur des biens échangés et une différence importante entre exportations et importations. Le tableau 4 est fondé sur les valeurs estimées des exportations et des importations suédoises avec l'Europe du Sud en 1770. Il montre que le commerce avec l'Europe du Sud représentait environ 20 à 25 % du total du commerce suédois : ce chiffre comprend tout le commerce avec la France. Si l'on ôte la France, les importations depuis l'Europe du Sud ne comptent que pour un maigre 5 %, et les exportations pour 13 % du total du commerce suédois.

60

**Tableau 4. Part du commerce avec l'Europe du Sud sur l'ensemble du commerce extérieur suédois (en milliers de riksdaler specie)**

	Importations	Exportations
France	367 (13 %)	330 (9.9 %)
Portugal	60 (2.1 %)	193 (5.8 %)
Espagne	33 (1.2 %)	33 (1 %)
Italie et Méditerranée	50 (1.77 %)	195 (5.8 %)
Total Suède	2 831 (100 %)	3 350 (100 %)

Source : *Historisk statistik för Sverige*, del 3, *Utrikeshandeln 1732–1970*, Stockholm, Statistiska centralbyrån, 1972, p. 155, tableau 1.23.

Bien que modeste en valeur, ce commerce demandait des capacités de transport considérables, en raison des volumes élevés. Dans la période 1740-1800, entre 25 % et 40 % de la flotte suédoise – en tonnage – naviguait vers et depuis l'Europe du Sud, en incluant dans celle-ci la France atlantique.

<sup>38</sup> R. Davis, *The Rise of the English Shipping Industry. In the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, London, Macmillan, 1962, p. 177.

Tableau 5. La navigation suédoise vers l'Europe du Sud, 1739-1753 et 1769-1813  
(France, Espagne, Portugal et Méditerranée)

Période	Entrées moyenne annuelle en <i>lasts</i> (poids)	Pourcentage du total du tonnage suédois	Sorties moyenne annuelle en <i>lasts</i> (poids)	Pourcentage du total du tonnage suédois
1739-1743	9 456	35.5	9 829	34.4
1744-1748	10 620	32.9	9 066	25.5
1749-1753	14 250	41.5	13 535	34.5
1769-1771	17 793	27.1	16 194	22.0
1774-1775	22 995	40.1	22 443	35.4
1776-1780	19 884	28.7	18 932	26.6
1781-1782	21 112	26.2	23 111	25.2
1787-1788, 1790	20 192	37.7	17 107	34.4
1791-1795	16 840	30.4	24 914	28.4
1796-1800	16 173	25.8	20 102	21.5
1801-1805	15 280	22.2	19 782	19.5

Source : Eli F. Heckscher, *Den svenska handelsjöfartens ekonomiska historia sedan Gustaf Vasa*, Uppsala, *Sjöhistoriska samfundets skrifter*, 1940, n° 1, p. 24 ; 1 last lourd = 2,448 tonnes métriques.

Il est évident que les échanges entre la Suède et l'Europe du Sud n'étaient pas très profitables. Il semblerait que la raison d'être de ce commerce était essentiellement la demande méditerranéenne de services de transport suédois. Les navires suédois effectuaient du tramping entre les ports de l'Europe du Sud et c'étaient les revenus du fret de ce tramping qui rendaient l'affaire rentable. En raison de l'absence d'études détaillées sur les compagnies de commerce, il ne s'agit là, pour l'heure, que d'une hypothèse plausible. La dernière partie de cet article s'intéressera donc de plus près aux logiques de ces affaires suédoises liées au transport maritime en Europe du Sud.

#### LA NEUTRALITÉ SUÉDOISE ET LA NAVIGATION SUÉDOISE EN EUROPE DU SUD

La loi de Navigation suédoise a été considérée comme un pilier de la politique de navigation suédoise du XVIII<sup>e</sup> siècle. Son objectif principal était de se substituer aux Hollandais dans le transport du sel portugais et méditerranéen vers la Suède après la Grande guerre du Nord. En ce sens, la principale mesure de la politique de navigation suédoise concernait bel et bien le commerce avec l'Europe du Sud. En elle-même, toutefois, la Loi était simplement l'expression du mercantilisme suédois et n'était pas liée aux raisons d'être de ce commerce. Les luttes prolongées et les tentatives réitérées pour abolir cette Loi tout au long du siècle indiquent en fait que la Loi était perçue par beaucoup comme un

dispositif inefficace et coûteux. Anders Chydenius, le plus ardent critique du mercantilisme dans les batailles politiques du milieu des années 1760, définit la loi de Navigation comme la source de la misère de l'État (*Källan till Rikets Wan-magt*) et son opinion a influencé par la suite de nombreux historiens, en particulier Eli F. Heckscher<sup>39</sup>.

62 Le développement à long terme de l'industrie de navigation en Europe du Sud, toutefois, ne se rapporte pas nécessairement à la loi de Navigation, comme le suggérait Heckscher. Il y avait deux autres facteurs qui n'avaient aucun lien avec le mercantilisme suédois. En premier lieu, les navires suédois avaient des coûts inférieurs à ceux des autres flottes. En 1768, un économiste suédois, Johan Westerman (Liljencrantz) écrivit un ouvrage intéressant sur les avantages et désavantages du transport maritime suédois en prêtant beaucoup d'attention aux conditions propres à la Méditerranée<sup>40</sup>. Cela s'explique naturellement par l'importance du transport méditerranéen pour la marine marchande suédoise. L'auteur se concentra fortement sur la question des coûts pour les équipages, de ceux de la construction navale et de ceux de fonctionnement et d'entretien. De toute évidence, les équipages et les navires étaient à meilleur marché. L'avantage était moins évident pour la construction navale, en dépit du fait que la Suède produisait des munitions navales et du bois scié. Mais Westerman analysa aussi beaucoup la structure des cargaisons transportées par les Suédois, les droits d'importation et d'exportation, etc. Malgré une comparaison intéressante effectuée par un contemporain de différentes flottes marchandes, l'auteur n'a toutefois pas fourni une explication convaincante des raisons du moindre coût du transport suédois.

Il me semble que, dans les conditions changeantes du commerce international du XVIII<sup>e</sup> siècle, le fait de se focaliser exclusivement sur la balance des coûts et des revenus du transport n'est pas d'un grand secours. À la place, je souhaiterais souligner le rôle des coûts de protection de la navigation comme le second facteur décisif pour comprendre la place des transports suédois en Méditerranée. Les navires sous pavillon suédois bénéficiaient de deux avantages majeurs par rapport aux coûts de protection : les traités de paix et de commerce avec les États barbaresques et la neutralité suédoise dans les conflits entre France, Espagne et Grande-Bretagne. La protection du pavillon suédois réduisait sans aucun doute le risque de perdre la cargaison du fait d'attaques corsaires ou de belligérance.

39 A. Chydenius, *Källan till Rikets Wan-magt*, Stockholm, s.n., 1765 ; voir aussi F. Heckscher, « Produktplakatet », *op. cit.*

40 J. Westerman, *Om Sveriges Fördelar och Svårigheter i Sjöfarten, i jämförelse emot andra Riken*, Kongl. Vetenskaps Akademiens handlingar för år, 1768, vol. XXIX, Stockholm, 1768 ; sur internet : <[www.bruzelius.info/Nautica/Maritime\\_History/SE/Westerman\(1768\).html](http://www.bruzelius.info/Nautica/Maritime_History/SE/Westerman(1768).html)> (consulté le 5 janvier 2010).



Cela comportait des primes d'assurance réduites par rapport aux concurrents. De plus, les frets doubleraient en période de guerre, ce qui multipliait par deux alors les revenus des navires neutres. La stratégie de réduction des risques et les coûts de protection réduits semblent alors constituer l'avantage compétitif par excellence de la navigation suédoise en Europe du Sud.

La corrélation étroite entre l'activité des navires suédois en Europe du Sud et les fluctuations entre la guerre et la paix dans cette région représentent une preuve en faveur de l'importance des coûts de protection. La meilleure source pour retracer cette corrélation est constituée par les registres des passeports algériens. Comme il a été dit plus haut, les passeports ont été introduits par les traités de paix entre la Suède et les États barbaresques. La délivrance des passeports était étroitement contrôlée pour éviter tout abus du pavillon suédois, neutre. Par conséquent, les registres représentent une source fiable.

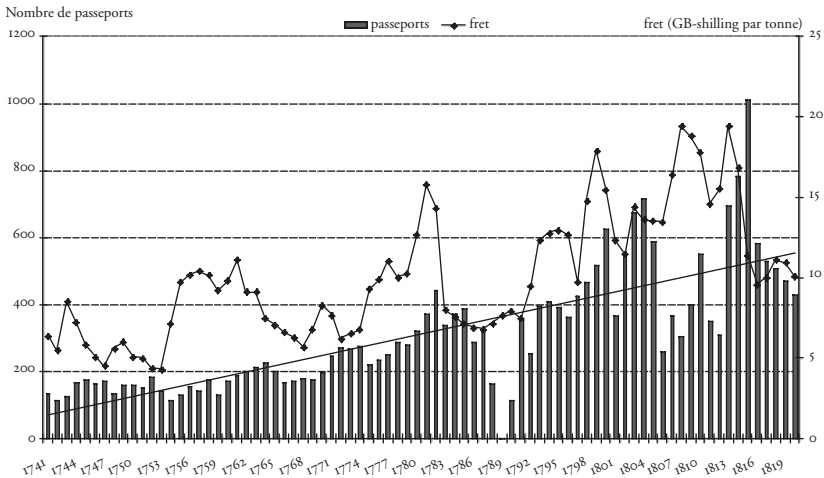
D'après les règlements, la notion « d'Europe du Sud » couvrait toute destination au-delà du Cap Finisterre dans l'Espagne du Nord-Ouest<sup>41</sup>. Cela signifie que tout navire suédois se rendant en Méditerranée, à proximité des la péninsule Ibérique, au-delà de l'Atlantique et dans l'océan Indien, est consigné dans les passeports algériens. Ces registres couvrent en Suède la période allant de 1739 à 1831 et ils contiennent des informations sur 30 546 passeports, chiffre qui représente le nombre de voyages suédois, réalisés ou envisagés, au-delà du Cap Finisterre. Les registres fournissent des informations sur le nom du navire, son tonnage, le capitaine, l'armateur, le port d'attache, le nombre de canons, la destination, la date de délivrance du passeport et celle de son retour.

Le graphique 1 fournit un aperçu général du développement global de la navigation suédoise vers l'Europe du Sud entre 1741 et 1820. La courbe indique qu'il n'y a pas eu une croissance importante de la navigation suédoise avant les années 1750 : à cette époque, environ 150 navires par an demandaient un passeport. Il paraît également, à partir de ces données, que la politique mise en place après 1721 n'a pas eu un impact majeur. La situation commença à changer pendant la Guerre de Sept Ans, qui vit la Suède s'engager en Prusse, mais pas dans un conflit sur mer. Les voyages passèrent alors de 156 en 1756 à 212 en 1764. Le bond significatif suivant se situa lors de la guerre d'Indépendance américaine : de 222 voyages en 1775 à 441 en 1782, et la troisième période de croissance pendant les *French Wars* : de 257 voyages en 1792 on passe à 717 en 1804. Les périodes de paix, 1763-1776 et 1783-1793, montrent une stagnation et un déclin. La chute en 1788-1790 est liée à l'interruption du commerce

41 *Reglemente om Algeriske Siöpass, 12 januari 1730* ; R.G. Modée, *Utdrag utur alle ifrån 1729 års slut utkomne Publique handlingar, Placater, Förordninga....*, Stockholm, Kongl. Tryckeri, 1804, p. 803-807.

extérieur suédois pendant le conflit russo-suédois. La corrélation entre périodes de guerre et croissance du nombre des voyages, leur stagnation ou leur déclin en période de paix, confirment que les Suédois ont effectivement exploité leur neutralité.

**Graphique 1. Évolution des voyages de navires suédois vers l'Europe du Sud et prix moyen du fret, 1741-1820**



64

Sources : pour les voyages suédois vers l'Europe du Sud (axe de gauche) : nombre de passeports délivrés d'après les registres des passeports algériens, Kommerskollegium (comité de commerce) Huvudarkivet, Sjöpassdiarier, 1741-1820, CIIb (Archives nationales de Suède, Stockholm) ; pour les taux de fret anglais pour les céréales (axe de droite), en shillings par tonne : C. Knick Harley, « Ocean Freight Rates and Productivity 1740-1913 : The primacy of Mechanical Invention Reaffirmed », *The Journal of Economic History*, 1988/4, p. 873-875, table 9.

Une preuve ultérieure de la corrélation étroite entre les activités de navigation suédoises et les conflits maritimes est fournie par les données relatives aux entrées de navires dans les ports méditerranéens. Les meilleures données à notre disposition sont celles relatives au port de Marseille entre 1710 environ et 1790<sup>42</sup>. Elles indiquent une intense activité de la navigation suédoise à partir des années 1730. Au total, 1 466 navires suédois ont été enregistrés à leur arrivée à Marseille entre 1709 et 1792, ce qui est un nombre relativement important comparés aux 3 363 hollandais et aux 2 749 anglais. Les deux pavillons scandinaves, danois et suédois, totalisent quelques 3 000 entrées. Il y a une corrélation évidente entre

<sup>42</sup> C. Carrière, *Négociants marseillais au XVIII<sup>e</sup> siècle, Contribution à l'étude des économies maritimes*, Marseille, Institut historique de Provence, 1973, p. 1061.

les activités scandinaves et les conflits franco-britanniques, avec une activité particulièrement intense pendant la guerre d'Indépendance américaine.

Ces données confirment que les services de transport suédois étaient de plus en plus importants, et que la neutralité du pavillon a joué un rôle majeur. Le nombre des voyages ou des entrées ne nous dit rien, toutefois, sur la manière avec laquelle ces affaires étaient organisées au quotidien, sur le type de navires employés, et sur la taille des équipages. Ces éléments sont pourtant importants pour comprendre le fonctionnement des services de transport.

Le tableau 6 indique la durée moyenne des voyages suédois vers l'Europe du Sud ; il a été réalisé à partir des passeports algériens délivrés entre 1777 et 1785, autour donc de la guerre d'Indépendance américaine, et il comprend des données relatives à plus de 3 000 voyages. Il montre aussi après combien d'années les passeports sont rendus.

Tableau 6. Temps de retour des passeports algériens, 1777-1785

Année de délivrance des passeports	Total de passeports délivrés	Retour l'année même	Retour l'année suivante	Retour année + 2	Retour année + 3	Retour année + 4	Retour ≥ année + 5
1777	253	29	162	44	8	3	1
1778	287	41	128	45	22	3	1
1779	282	40	122	67	20	6	5
1780	320	40	172	68	21	3	1
1781	373	49	190	85	22	4	3
1782	441	25	267	74	20	11	2
1783	339	35	208	50	23	4	2
1784	370	44	225	48	17	7	2
1785	389	49	192	96	10	3	4
<b>Total</b>	<b>3054</b>	<b>352</b>	<b>1666</b>	<b>577</b>	<b>163</b>	<b>44</b>	<b>21</b>
	100 %	11,5 %	54,6 %	18,9 %	5,3 %	1,4 %	0,7 %

Source : registres de passeport algériens, Komerskollegium (comité de commerce) Huvudarkivet, Sjöpassdiarier, C11b, (Archives nationales de Suède, Stockholm), 1777-1785. La différence entre le nombre total de passeports délivrés et le total des passeports rendus est due à l'absence de certaines dates de retour ; certains passeports n'ont jamais été rendus.

Seulement 11,5 % des navires sont rentrés rendre leur passeport l'année même de leur départ. Presque 90 % des navires sont restés en Europe du Sud la saison suivante, voire davantage. La moitié des navires n'est rentrée qu'après avoir passé un hiver en Europe du Sud, alors qu'un quart ont continué leur tramping trois ans ou plus. Cette typologie de tramping dans laquelle les navires suédois restaient à l'étranger pendant au moins une saison hivernale

reflétait aussi les différences entre les conditions saisonnières de la navigation en Baltique et en Méditerranée et le désir des armateurs et capitaines d'exploiter de manière efficace les saisons de navigation. Les navires de la Baltique (côte Est de la Suède et de la Finlande) partaient généralement de leur port d'attache dans les mois d'été ou au début de l'automne, suivant ainsi les conditions de transport intérieur. Le fer en barre de l'intérieur, par exemple, atteignait les ports exportateurs à la fin du printemps ou dans les premiers mois de l'été. Ces navires arrivaient à leur destination en Europe du Sud dans les derniers mois de l'été, trop tardivement pour pouvoir rentrer à temps : ils s'engageaient alors dans du *tramping* au moins pour un hiver<sup>43</sup>.

66

Toutefois, en raison des conditions saisonnières différentes, les côtes occidentales de la Suède et la Poméranie suédoise présentaient une autre typologie. Une partie assez considérable des navires sous pavillon suédois était d'ailleurs enregistrée en Poméranie suédoise. La majorité des navires de Poméranie quittait ainsi leur port d'attache – Barth, Stralsund, Wolgast – dans les quatre premiers mois de l'année, tout comme les navires d'Uddevalla sur la côte occidentale de la Suède. Ils rentraient en Suède, ou en Poméranie suédoise, dans la même saison de navigation.

Pour comprendre l'économie de la navigation suédoise dans l'Europe du Sud, la question de la productivité comparée des navires suédois est intéressante. Une mesure comparative standard de la productivité des armements maritimes est représentée par le nombre de tonnes par homme, ou par celui des hommes pour 100 tonnes. Ces rapports ont été calculés aussi bien pour mesurer l'augmentation dans le temps long de la productivité du travail dans la navigation européenne que dans un but comparatif, pour analyser la situation des différentes marines marchandes et des différentes aires<sup>44</sup>. Pour le calculer, nous avons besoin d'une vue d'ensemble du tonnage et des équipages moyens sur les navires suédois employés en Europe du Sud. Le tableau 7 fournit le port de la flotte suédoise d'après les passeports algériens de la période 1770-1800. Le tableau montre, sans surprise, une large dispersion entre les plus petits et les plus grands navires, mais la majorité absolue de navires a un tonnage compris entre 50 et 100 *lasts pesants*, soit entre 120 et 240 tonnes métriques.

43 Y. Kaukiainen, *A History of Finnish Shipping*, London-New York, Routledge, 1993, p. 41-42.

44 Voir par exemple J. Lucassen et R. W. Unger, « Labour productivity in Ocean shipping, 1450-1875 », *International Journal of Maritime History*, 2000/2, p. 127-141.

Tableau 7. Composition de la flotte suédoise d'après les passeports algériens, 1770, 1780, 1790 et 1800

Tonnage en lasts pesants	1770	1780	1790	1800
1-50	25	46	11	121
51-100	115	169	54	343
101-150	33	67	33	124
151-200	10	16	7	14
Plus de 200	15	22	10	22
Total de navires	198	320	115	624
Total du tonnage	18,748	29,845	12,534	53,127
Tonnage moyen	94.7	93.3	109	85.6

Source : Registres des Passeport algériens, Kommerskollegium (comité de commerce) Huvudarkivet, Sjöpassdiarier, CIIB, (Archives nationales de Suède, Stockholm), 1770-1800 – 1 last pesant = 2,448 tonnes métriques<sup>45</sup>.

Les navires suédois qui se rendaient en Europe du Sud étaient grands en comparaison avec les autres flottes. Le tonnage moyen de l'échantillon de 1 257 navires présenté dans le tableau 7 est d'environ 90 *lasts*, soit 220 tonnes métriques. Les navires suédois qui entraient en Méditerranée étaient encore plus grands. En comparaison, les navires anglais qui se rendaient en Méditerranée avaient une capacité comprise entre 100 et 150 tonnes<sup>46</sup>. Il faut toutefois signaler que la flotte anglaise présentait une grande diversité en fonction des destinations : par exemple grands le commerce de la mer du Nord, et en particulier le commerce du charbon, employait de navires nettement plus grands<sup>47</sup>.

Ces navires suédois, généralement de grande dimension, étaient équipés d'un équipage comparativement modeste d'environ 14 hommes, soit un rapport de 20 à 23 tonnes par homme<sup>48</sup>. Les moyennes des flottes anglaise, hollandaise et française variaient entre 10 et 18 tonnes par homme. La productivité du travail suédoise était donc plus élevée. Toutefois, cette productivité plus élevée ne peut pas être considérée comme un avantage compétitif majeur des Suédois. Elle

45 L. Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce*, op. cit., p. 242.

46 R. Davis, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, London/New York, Macmillan/St. Martin's Press, 1962, p. 243, 256.

47 Pour les détails de cette analyse voir L. Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce*, op. cit., p. 154-159.

48 Les données sont fondées sur un échantillon de 150 navires suédois entrés à Cadix en 1777, 1785 et 1795 : voir L. Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce*, op. cit., p. 157. Le chiffre précis est de 14,2 hommes par navire. Un échantillon de 117 navires suédois entrés à Marseille en 1750-1762 donne une moyenne de 14,7, avec un léger déclin dans le rapport d'hommes par navire entre 1750-1762 et 1777-1795. La base de données de navires suédois entrés à Marseille en 1750-1762 nous a été aimablement fournie par Xavier Labat Saint Vincent.

était clairement liée à la composition problématique des cargaisons suédoises, avec des denrées volumineuses qui nécessitaient de gros navires. De plus, les moyennes masquent les grandes variations dans les conditions de navigation. Il y avait de l'emploi aussi bien pour les navires relativement petits, qui effectuaient du *tramping* avec des cargaisons de forte valeur (paquets), que pour les grands navires, qui transportaient par exemple des céréales entre la Sicile et l'Italie du Nord ou du sel entre l'Espagne du Sud et l'Espagne du Nord.

68 Les moyennes pourraient indiquer que la navigation suédoise était compétitive, mais elles cachent aussi les problèmes de la composition des exportations et importations suédoises, ainsi que celui de la distance entre la Baltique et le Méditerranée. Les conditions de la demande étaient extrêmement volatiles et dépendaient fortement de la situation politique. Comme cela a été déjà indiqué, les périodes de guerre permettaient d'obtenir des frets deux fois plus élevés que ceux du temps de paix (*cf.* graphique 1). L'instabilité de la demande et des prix du fret d'une part, était assortie à des coûts de fonctionnement relativement stables et prévisibles pour les salaires et la construction navale, d'autre part.

Comme les navires avaient en moyenne une vie assez longue, d'une vingtaine d'années au moins<sup>49</sup>, les coûts pour amortir la construction du navire au cours de sa vie (dépréciation annuelle du capital) étaient en réalité faibles. La combinaison entre coûts prévisibles sur le long terme (salaires, frais de mise hors, coûts de réparation, primes d'assurance, charges et droits) et revenus spéculatifs et imprévisibles, est propre à toutes les activités de transport maritime. En ce sens, la situation des navires suédois qui naviguaient en Méditerranée avant et après la guerre d'Indépendance américaine n'est pas différente de la situation actuelle. Cela indique aussi que le transport maritime sous pavillon neutre était lui aussi une affaire fortement spéculative. Le peu d'études existantes sur des entreprises semblent confirmer ce cadre<sup>50</sup>. Pour obtenir une vision plus précise de la rentabilité, nous avons besoin de plus d'études aussi bien au niveau national qu'à celui des entreprises. Toutefois, il est certain que le revenu des activités de transport maritime était significatif, même au niveau de l'économie nationale. Le revenu des frets de la navigation suédoise représenta la moitié du

---

49 J. Kilborn, *Fartyg i Europas periferi under den industriella revolutionen. Den svenska utrikes handelsflottan 1795-1845* (licentiate, dactylographié), Göteborg, Gothenburg University, 2009, p. 47.

50 Pour les entreprises suédo-finnoises, voir J. Ojala, « Productivity and Technological Change in Eighteenth and Nineteenth-Century Sea Transport: A Case Study of Sailing ship Efficiency in Kokkola, Finland 1721-1913 », *International Journal of Maritime History*, 1997/1, p. 93-123. Pour les entreprises danoises, voir O. Ventegodt, *Redere, rejser og regnskaber. Et par flensborgske partrederiregnskaber 1783-1812*, Flensborg, Studiefdelingen ved Dansk Centralbibliotek for Sydslesvig, 1989.

total du revenu des exportations pendant les *French Wars*, la dernière phase de boom pour la navigation maritime dans le cadre de la période considérée dans cet article<sup>51</sup>.

En dépit de la distance géographique, les contacts économiques entre la Suède et l'Europe du Sud ont été importants pendant les XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles. L'histoire de ces contacts ne peut pas être expliquée simplement par une logique d'offre et demande. Les intérêts politiques ont joué un rôle crucial dans la détermination des conditions de ces échanges, même s'ils n'ont pas créé une base économique profitable pour ceux-ci. Il y a eu le facteur de la politique extérieure de la Suède, à la recherche d'alliés dans l'Empire ottoman, en France et au Portugal. Il y a eu la politique commerciale ambitieuse du mercantilisme suédois, avec son objectif d'éloigner les Hollandais, d'assurer un approvisionnement suffisant en sel, de promouvoir l'exportation du fer, du brai et du goudron, et de construire une flotte marchande nationale. Toutefois, même si les intentions politiques étaient nécessaires pour établir le cadre institutionnel du commerce suédois en Europe du Sud, elles n'offraient pas la garantie de sa rentabilité ni de la survie sur le long terme de ce commerce. La politique mercantiliste de l'État fut, par ailleurs, lourdement critiquée par les contemporains.

La dernière partie de cet article a ajouté à la description de la politique étrangère et de la politique commerciale des données sur le commerce. Si l'on regarde les volumes et la capacité de transport employée, les échanges de biens entre l'Europe du Sud et la Suède étaient considérables et orientés à la hausse. L'Europe du Sud est devenue à cette époque une destination importante pour les exportations suédoises, et la principale source des approvisionnements en sel. Mais ce commerce était dominé par des biens volumineux et de faible valeur, et sa valeur totale était limitée. Ce fut la combinaison du *tramping* et de l'achat et de la vente de produits qui rendit le commerce suédois avec l'Europe du Sud viable. Dans le *tramping*, la Suède pouvait profiter de ses relations pacifiques avec les États barbaresques et de sa neutralité pendant les guerres anglo-françaises. On peut en déduire que les coûts de protection suédois représentaient un avantage compétitif par rapport à d'autres nations. Cette stratégie n'était, d'ailleurs, ni exclusive ni originale. Les Hollandais furent les principaux transporteurs neutres pour une période beaucoup plus longue, et les Danois eurent encore plus de succès en exploitant cette stratégie.

51 L. Schön, *En modern svensk ekonomisk historia. Tillväxt och omvandling under två sekel*, Stockholm, SNS förlag, 2000, p. 60.

La neutralité fut un avantage compétitif jusqu'à la fin des *French Wars*. Avec l'avènement de la *pax britannica* en 1815, les marchés pour les transporteurs neutres disparurent, et il en alla de même pour la navigation de tramping suédoise en Méditerranée. Les modifications structurelles du commerce et de la navigation suédoises après 1815 confirment que les relations entre l'Europe du Sud et la Suède pendant le XVIII<sup>e</sup> siècle étaient liées à une situation internationale spécifique et à la neutralité suédoise.



LES ÉTATS-UNIS EN MÉDITERRANÉE.  
MODALITÉS ET ENJEUX D'UNE NOUVELLE PRÉSENCE  
ATLANTIQUE DANS LA MER INTÉRIEURE<sup>1</sup>

*Silvia Marzagalli*  
*Université Nice-Sophia-Antipolis,*  
*Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine*

Bien après « l'invasion » des Anglais et des Hollandais, fermement implantés dès le début du xvii<sup>e</sup> siècle, et la venue, plus discrète, des Scandinaves, qui percent dans la première moitié du xviii<sup>e</sup> siècle, un autre pavillon atlantique pénètre en Méditerranée, celui des États-Unis. Certes, John McCusker a récemment rappelé que ce n'est que d'un point de vue politique que la présence américaine en Méditerranée est un fait nouveau à la fin du xviii<sup>e</sup> siècle, car les capitaines et les navires de l'Amérique du Nord sillonnaient la Méditerranée depuis le xvii<sup>e</sup> siècle déjà, sous pavillon britannique<sup>2</sup>. Mais le positionnement d'un nouveau pays sur un échiquier international déjà rempli comme celui de la Méditerranée, n'est pas sans conséquence. En tant qu'État indépendant, les États-Unis doivent en effet trouver leur place dans un univers complexe, dont ils ne maîtrisent pas toujours les règles.

Privés de la protection offerte par la couronne britannique, les capitaines et les négociants nord-américains se heurtent désormais à des difficultés qui appellent une réponse politique de la part de leur gouvernement, qui se doit de garantir la sécurité de la navigation, notamment vis-à-vis de la course barbaresque, et de mettre en place des modalités de protection face aux aléas d'ordre administratif ou commercial que les capitaines rencontrent parfois dans les ports. Comme

1 Cet article reprend très largement le contenu de ma contribution en anglais « American Shipping into the Mediterranean during the French Wars. A first approach », publiée sous la direction de Silvia Marzagalli, John McCusker et Jim Sofka dans le numéro thématique « Rough Waters. The United States' Involvement in the Mediterranean, 18th-19th centuries », *Research in Maritime History*, 44, 2010, p. 43-62. Je remercie sincèrement l'International Maritime Economic History Association et son président, Lewis Fischer, qui m'ont accordé l'autorisation de traduire cette publication.

2 John McCusker, « Worth a War? The Importance of the Trade between British America and the Mediterranean », *Research in Maritime History*, 44, 2010, p. 7-24 ; cf. aussi James G. Lydon « Fish and Flour for Gold: Southern Europe and the Colonial American Balance of Payments », *Business History Review*, 39, 1965, p. 171-183.

les autres puissances atlantiques avant eux, les États-Unis procèdent ainsi à la ratification d'une série de traités avec les trois régences barbaresques entre 1795 et 1797, tout en bâtissant en parallèle un système consulaire destiné à assister les capitaines, les équipages et les voyageurs américains, et à diffuser à leurs compatriotes les informations jugées utiles. Si cela n'est pas en soi un gage de réussite, plusieurs indices attestent d'une présence américaine importante dans les navigations en Méditerranée au tournant du XIX<sup>e</sup> siècle et pendant les guerres du Premier Empire, lorsque la neutralité des États-Unis pendant une grande partie des conflits franco-britanniques permet aux capitaines de profiter pleinement de la demande de transport maritime.

72

Cette présence est toutefois passée largement inaperçue. Lorsqu'ils se sont penchés sur la Méditerranée au lendemain de leur indépendance, les historiens des États-Unis ont privilégié l'histoire diplomatique et notamment l'étude des tensions qui ont opposé la jeune république aux puissances barbaresques et qui ont débouché sur la guerre contre Tripoli (1801-1805), sans approfondir davantage les motivations économiques qui expliquent la volonté américaine de protéger leur navigation en Méditerranée. En effet, derrière la campagne que mène la toute jeune Marine américaine « *on the shore of Tripoli* » – et dont l'hymne entretient le souvenir –, il y a bien une foule prosaïque de capitaines marchands qui, après avoir longtemps assuré le transport de morues, de céréales, de tabac et de goudron, ont découvert les profits qu'ils pouvaient tirer d'un rôle d'intermédiaire dans le commerce en denrées coloniales antillaises et en assurant des services de transport à l'intérieur de la Méditerranée. Sur ce volet de la présence américaine en Méditerranée, nous savons encore peu de choses<sup>3</sup>. Les chercheurs européens, quant à eux, n'ont pas apporté davantage d'éléments, sans doute parce que la navigation américaine ne bouleverse pas les mécanismes connus du transport et du commerce qui relient les ports méditerranéens entre eux et à ceux de l'Atlantique. Pourtant, c'est bien entre la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle et le début du XIX<sup>e</sup> que se crée le contexte qui, de l'envoi des trois frégates en 1801 à celui de la sixième flotte un siècle et demi plus tard, explique pourquoi la présence militaire américaine a fini par s'imposer en Méditerranée.

Cet article s'intéresse à l'insertion en Méditerranée des États-Unis en tant que puissance indépendante. Il expose tout d'abord les conditions qui ont rendu possible la forte croissance de la navigation américaine dans cet espace. Il propose ensuite de recourir à une approche systémique des trafics afin de

---

3 Pour un bilan de nos connaissances sur le thème de la présence américaine en Méditerranée, se référer aux actes du colloque international organisé à l'université Nice-Sophia-Antipolis en octobre 2008 par le Centre de Méditerranée moderne et contemporaine, publiés dans le numéro thématique de *Research in Maritime History*, 44, 2010.

comprendre les logiques propres à cette navigation. Les données relatives à la navigation en 1807 permettent enfin d'esquisser une première typologie des modalités de la présence américaine en Méditerranée.

#### SÉCURISER LA PRÉSENCE AMÉRICAINE EN MÉDITERRANÉE

À l'époque coloniale, l'Europe du Sud et la Méditerranée<sup>4</sup> avaient une fonction importante pour la balance du commerce des Treize Colonies car, sans contrevenir aux *Navigation Acts* britanniques, les Américains y écoulèrent une partie significative de leur production et de leur pêche. Les capitaines embarquaient ensuite, à fret ou pour le compte de leur armateur, des produits méditerranéens destinés aux marchés britanniques. En Grande-Bretagne, ils se procuraient les biens manufacturés destinés aux colonies, dont le règlement était assuré par le produit de leur vente en Méditerranée, ou par le fret gagné lors du transport vers les ports anglais. La Méditerranée contribuait ainsi à rééquilibrer une balance du commerce qui était déficitaire avec la métropole et qui aurait pu, à terme, rendre impossible les achats que les colons effectuaient en Grande-Bretagne.

Au lendemain de l'Indépendance, la poursuite de ce courant traditionnel de commerce est compromise, car les *Navigation Acts* britanniques interdisent l'importation de produits sur des navires étrangers aux pays producteurs. Ne pouvant plus se rendre en Angleterre avec les produits méditerranéens, tout en voulant continuer à acheter les produits manufacturés britanniques, les Américains sont alors poussés à maximiser leurs profits en Méditerranée, avant d'en remettre le produit sur Londres. Ce faisant, ils suivent l'exemple des Suédois, qui engrangent l'essentiel de leurs profits non pas en misant sur le commerce d'importation-exportation réalisé depuis leur pays, mais en transportant des cargaisons à l'intérieur de la Méditerranée, en fonction de la demande locale<sup>5</sup>. Ce développement n'est toutefois possible que si les services de transport américains en Méditerranée sont compétitifs par rapport à ceux des autres acteurs présents depuis longtemps dans cet espace : il faut donc que les navires étasuniens arrivent régulièrement à destination et que les capitaines ne subissent pas de retards et de tracasseries d'ordre administratif, causés par leur ignorance de la législation locale, par exemple.

4 Il est impossible, dans les statistiques anglaises (comme dans les statistiques suédoises, cf. l'article de Leos Müller dans ce même numéro) de distinguer la part de la Méditerranée de l'ensemble du commerce avec le sud de l'Europe car les statistiques assemblaient les données vers la France et vers l'Espagne sans distinguer les ports méditerranéens des atlantiques.

5 Leos Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce. The Swedish Consular Service and Long-distance Shipping, 1720-1815*, Uppsala, Studia Historica Upsaliensia, 2004.

La progressive insertion des États-Unis dans le jeu complexe des relations méditerranéennes a donc eu des incidences sur les réponses apportées par la jeune république aux nouveaux défis nés de l'indépendance, qu'il s'agisse de la stratégie à adopter face à la course barbaresque et aux atteintes portées à sa navigation par les belligérants, ou de la mise en place des moyens – service consulaire et diplomatique, notamment – indispensables à sa politique. Si l'action politique du gouvernement américain était une condition nécessaire toutefois, elle n'était pas suffisante pour garantir l'essor du commerce américain : pour que celui-ci s'épanouisse, il fallait qu'un conflit international fasse fortement apprécier l'action d'intermédiaire des capitaines américains et de leurs navires neutres.

#### LA PAIX AVEC LES BARBARESQUES :

#### UNE CONDITION PRÉALABLE À L'ÉPANOUISSEMENT DE LA NAVIGATION AMÉRICAINE

74

Après la reconnaissance de leur indépendance par le concert des nations européennes, le problème principal pour les États-Unis vient des Barbaresques. Dès 1783, à leur retour de Marseille, les navires américains sont pourchassés par les corsaires algériens. En 1784, la *Betsey* est capturée par des Marocains, et les neuf membres de l'équipage sont gardés en captivité pendant neuf mois, avant que l'Espagne n'en obtienne la libération. Un traité entre les États-Unis et le Maroc est signé peu après, à des conditions particulièrement avantageuses pour les États-Unis, qui ne versent que 5 000 dollars : aucun tribut annuel n'est prévu. Entretemps, toutefois, de nouveaux problèmes surgissent du côté algérien : la ratification de la paix entre la Régence et l'Espagne prive en effet les États-Unis de la protection armée espagnole lors du passage du détroit de Gibraltar. En 1785, la *Maria* de Boston et ses six hommes d'équipage, et le *Dauphin*, commandé par le capitaine Richard O'Brian, avec 15 hommes à bord, sont ainsi capturés par les corsaires algériens. Les dissensions entre les trois diplomates qui avaient été chargés en 1784 par le Congrès américain de négocier des traités d'amitié avec les Barbaresques – à savoir Benjamin Franklin, John Adams et Thomas Jefferson – et le refus du Congrès de payer la rançon de 50 000 dollars exigée par les Algériens, retardent fortement la résolution du conflit par voie diplomatique : lorsqu'un accord est enfin conclu, onze ans plus tard, la moitié des hommes composant ces deux équipages sont décédés. Il faut en effet attendre 1792 pour voir le Congrès mener une action suivie pour libérer ses ressortissants encore en esclavage à Alger. Le consul américain à Lisbonne, David Humphreys, est alors chargé de la négociation, mais à son arrivée à Gibraltar en 1793, il apprend que les Algériens ont entretemps capturé 12 autres navires américains, en profitant de

la paix avec le Portugal et de la cessation du service de patrouilles portugais : en décembre 1793, il y a 119 marins américains dans les bagnes d'Alger<sup>6</sup>. Sans entrer dans le détail des difficiles pourparlers diplomatiques menant à la libération des captifs et à la ratification de trois traités – avec Alger (1795), Tripoli (1796) et Tunis (1797) – retenons l'essentiel : pour un temps, la sécurité de la navigation américaine en Méditerranée est assurée<sup>7</sup>. Afin de garantir le maintien de la bonne entente enfin établie, James Cathcart, l'un des tout premiers esclaves américains à Alger, qui avait été particulièrement actif dans les négociations menant à la paix, est nommé consul à Tripoli, alors que le capitaine O'Brien, qui avait été lui aussi en captivité pendant onze ans, est nommé à Alger<sup>8</sup>.

La résolution diplomatique du différend avec les Barbaresques intervient ainsi avant que les États-Unis n'aient eu le temps de mettre en service leur première flotte de guerre. En effet, pour faire face à l'éventualité d'un conflit maritime : le Congrès avait voté en 1794 un programme de construction de six frégates dont, faute de financement, seulement trois sont lancées en 1797. Elles sont alors utilisées contre la France dans le cadre de la Quasi-Guerre, le conflit avec les Barbaresques ayant trouvé, pour un temps, une solution diplomatique<sup>9</sup>. La Marine américaine était toutefois née et elle servit quelques années plus tard dans la guerre contre Tripoli.

- 
- 6 James A. Field, *From Gibraltar to the Middle East. America and the Mediterranean World, 1776-1882*, Chicago, Imprint Publication, 1991, p. 32-36. Sur le rachat des captifs, voir aussi Gary E. Wilson, « American Hostages in Moslem Nations, 1784-1796: The Public Response », *Journal of the Early Republic*, 2:2, 1982, p. 123-141.
- 7 Sur les relations entre les États-Unis et les régences barbaresques et sur la guerre de Tripoli, voir aussi Frank Lambert, *The Barbary Wars. American Independence in the Atlantic World*, New York, Hill & Wang, 2005. Sur la difficulté, pour les Américains, de comprendre la nature de la diplomatie barbaresque, voir Kola Folayan, « Tripoli and the War with the U.S.A., 1801-05 », *The Journal of African History*, 13:2, 1972, p. 261-270 ; Michael Kitzen, « Money Bags or Cannon Balls: The Origins of the Tripolitan War, 1795-1801 », *Journal of the Early Republic*, 16:4, 1996, p. 601-624 ; Frank E. Ross, « The Mission of Joseph Donaldson, jr., to Algiers, 1795-1797 », *Journal of Modern History*, 7:4, 1935, p. 422-433.
- 8 Pour une reconstruction minutieuse de leur vie à Alger, voir Christine Sears, « Slavery as Social Mobility? Western Slaves in Late-Eighteenth Century Algiers », *Research in Maritime History*, 44, 2010.
- 9 Sur ce conflit, voir Alexander De Conde, *The Quasi-War. The Politics and Diplomacy of the Undeclared War with France, 1797-1801*, New York, Scribner, 1966, et René Pillorget, « La France et les États-Unis en état de 'quasi-guerre', 1793-1801 », dans *La France de la Révolution et les États-Unis d'Amérique*, Paris, Masson, 1995, p. 50-68.

Tableau 1. Traités de paix entre les États-Unis et les États barbaresques avant 1800

Date	Traité de paix avec	Somme versée à la signature en nature ou en argent (en dollars américains)	Tribut annuel (en dollars américains)
1786	Maroc	5 000	Aucun
1795	Alger	642 500	21 600
1796	Tripoli	56 000	Aucun
1797	Tunis	107 000	Aucun

76

En dépit des traités et de l'établissement des consulats américains dans les États barbaresques, des tensions subsistent, notamment en raison des retards dans le paiement des sommes promises par les traités et des différences de taille entre les conditions stipulées avec chacun des États barbaresques, ce qui suscite des jalousies. C'est sur ce fond de mécontentement que le pacha de Tripoli exige en 1800 un nouveau traité et le paiement d'un tribut<sup>10</sup>. Ayant tout juste conclu la paix avec la France, le président Jefferson privilégie la « solution » armée : en juin 1801, trois frégates et un schooner sont envoyés en Méditerranée avec l'ordre de protéger le commerce américain et de « châtier leur [des puissances barbaresques] insolence, en coulant, brûlant ou détruisant leurs navires »<sup>11</sup>. Lorsque l'escadre arrive à Gibraltar, le pacha a déjà déclaré la guerre aux États-Unis et autorisé la course contre les navires américains : le *Franklin*, par exemple, en route pour Marseille depuis les Antilles, est ainsi amené à Tripoli en 1801<sup>12</sup>.

Après quatre années de guerre, la situation est dans une relative impasse : les Américains envisagent alors un putsch visant à remettre au pouvoir Ahmed Karamanli, qui avait été détrôné par son frère en 1795. Le commando américain, fort de l'aide de mercenaires recrutés sur place, s'empare de Derna mais sa marche sur Tripoli est contrée. Les négociations amènent alors à la ratification en 1805 d'un traité par lequel les Américains consentent au versement de 60 000 dollars pour la libération de leurs marins.

Le rétablissement de la paix avec Tripoli ouvre une période de paix avec l'ensemble des États barbaresques, qui dure jusqu'à la fin des guerres napoléoniennes<sup>13</sup>. Si les Américains n'ont plus rien à craindre de la rive sud

<sup>10</sup> Sur la dégradation progressive des relations entre les États-Unis et Tripoli, voir Michael Kitzon, « Money Bags or Cannon Balls », art. cit.

<sup>11</sup> Ordre du Secrétaire d'État à la Marine au chef de l'escadre américaine, 20 mai 1801, reproduit dans Charles W. Goldsborough, *The United States Naval Chronicle*, Washington, J. Wilson, 1824, vol. 1, p. 192.

<sup>12</sup> Kola Folayan, « Tripoli and the War », art. cit., p. 261-262.

<sup>13</sup> Sur la politique américaine vis-à-vis des Barbaresques après 1815, voir notamment Daniel Panzac, *Les Corsaires barbaresques. La fin d'une épopée 1800-1820*, Paris, CNRS Éditions, 1999.

de la Méditerranée, le développement de leur navigation en Méditerranée est toutefois fortement conditionné par l'état des relations internationales, au sein desquelles la nouvelle république américaine doit trouver sa place.

#### LA NAVIGATION DES ÉTATS-UNIS EN MÉDITERRANÉE : LA DÉPENDANCE DU CONTEXTE INTERNATIONAL

La volonté du gouvernement des États-Unis de promouvoir le commerce américain en Méditerranée au lendemain de l'indépendance s'explique aussi bien par le désir de soutenir les intérêts économiques des négociants et des armateurs, que par la conviction alors diffuse que l'augmentation des relations commerciales entre les pays représente un moyen de promouvoir des relations internationales moins conflictuelles. Concrètement, toutefois, ces aspirations se heurtent à la logique exclusive et mercantiliste adoptée par la plupart des pays européens, logique qui écarte les navires des États-Unis de certains ports ou de certains trafics. Ainsi, au lendemain de l'indépendance, les armateurs américains sont exclus des routes reliant entre eux les différents ports de l'empire de leur ancienne métropole, notamment ceux des Antilles britanniques, et ils ne sont admis qu'avec de fortes restrictions dans les colonies françaises en vertu de l'exclusif mitigé de 1784<sup>14</sup>.

En revanche, la Baltique, la Méditerranée et l'océan Indien leur sont désormais ouverts. Ces opportunités ne sont toutefois réellement intéressantes, du point de vue économique, qu'à condition de réussir à être compétitif par rapport à d'autres acteurs déjà présents dans ces régions. En d'autres termes, il faut que les conditions de navigation et de commerce dont bénéficient les Américains leur permettent de réduire les coûts et les risques à des niveaux acceptables. Au-delà de toute considération humanitaire ou politique, la capture des navires et des équipages en 1784-1785 a comme conséquence immédiate une hausse des taux d'assurance pour la navigation américaine, rendant leurs services de transport peu compétitifs par rapport à ceux des pays en paix avec les régences barbaresques<sup>15</sup>.

La présence commerciale américaine en Méditerranée ne peut reposer, à terme, que sur la capacité des États-Unis à établir des relations paisibles et des traités de commerce favorables avec les pays du pourtour méditerranéen, et sur une politique de neutralité. Les conditions concrètes de la navigation américaine et les possibilités d'opérer de manière profitable dans cette région dépendent toutefois, en partie, de facteurs qui échappent à la maîtrise du gouvernement des États-Unis. Au-delà des

14 Sur les conditions de leur admission dans les colonies françaises, et les abus qui en découlaient, voir Jean Tarrade, *Le Commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime : l'évolution du régime de l'exclusif de 1763 à 1789*, Paris, PUF, 1972.

15 Jean Lambert, *The Barbary Wars, op. cit.*, p. 56, p. 67-68.

relations bilatérales établies par la jeune diplomatie américaine, c'est le contexte international général qui influence de manière déterminante la situation des Américains, non seulement lorsque ceux-ci profitent de l'effet dissuasif offert par les marines des pays chrétiens à proximité de Gibraltar ou des côtes barbaresques<sup>16</sup>, mais aussi lorsqu'un conflit opposant les puissances européennes entre elles augmente la demande de services de transport neutre. C'est le cas, notamment, de 1793 à 1815, en dehors de la courte période de la paix d'Amiens.

La possibilité pour les Américains de profiter de ce contexte favorable est toutefois bridée, d'abord par le conflit avec les Barbaresques, ensuite, dans une moindre mesure, par la Quasi-Guerre contre la France. Ce n'est donc qu'à partir de la toute fin du XVIII<sup>e</sup> siècle et au début du XIX<sup>e</sup> que la navigation américaine en Méditerranée prend son véritable essor. L'élan est certes quelque peu gêné par la guerre qui oppose les États-Unis à Tripoli de 1801 à 1805 – cela d'autant plus que d'autres neutres, notamment les Danois et les Suédois, ne connaissent pas les mêmes difficultés – mais il est cependant bien réel. De fait, les années d'or de la navigation américaine en Méditerranée se situent incontestablement en 1806 et 1807, juste avant que la navigation de long cours ne soit fortement réduite, en 1808, par la convergence des législations prohibitives britannique, française et américaine. Une fois l'embargo de Jefferson levé, les navires américains se font à nouveau plus nombreux en Méditerranée, mais ils évitent désormais les ports sous contrôle français. Le conflit entre la Grande-Bretagne et les États-Unis, qui éclate en juin 1812, met toutefois fin, pour un temps, à toute présence commerciale américaine en Méditerranée<sup>17</sup>.

C'est sur ce fond contrasté, rythmé par l'évolution des relations internationales en Europe, que le gouvernement américain s'efforce de mettre en place les instruments pouvant soutenir l'essor du commerce et de la navigation des États-Unis en Méditerranée.

#### LA MISE EN PLACE D'UN RÉSEAU CONSULAIRE AU SERVICE DU COMMERCE

En se focalisant presque exclusivement sur les relations avec les Barbaresques et sur la politique internationale, l'historiographie américaine a négligé l'un

16 Pendant la guerre d'Indépendance américaine, les navires américains purent profiter de la protection offerte par la France. Après, alors que la situation avec les régences était encore incertaine, les Américains se servirent des convois danois et suédois. Entre 1790 et 1793, lorsque le Portugal était en guerre contre Alger, les navires américains bénéficièrent aussi de la protection des patrouilles de la Marine de guerre portugaise : Michael Kitzen, « Money Bags », art. cit.

17 Sur les effets de ce conflit pour le commerce américain, voir Donald R. Hickley, « American Trade Restrictions during the War of 1812 », *Journal of American History*, 1981, n° 68, p. 517-538.



des dispositifs mis en place par le gouvernement américain pour soutenir l'épanouissement des relations commerciales en Méditerranée, à savoir l'établissement de postes consulaires<sup>18</sup>. La géographie de ces postes reflète les perceptions des hommes politiques américains quant à l'importance de différentes places commerciales méditerranéennes, et son évolution dans le temps.

En 1785, le secrétaire d'État aux Affaires étrangères avait présenté au Congrès ses suggestions concernant les postes consulaires qu'il convenait d'ouvrir. Les seuls ports méditerranéens mentionnés étaient Malaga, Alicante et Barcelone : « *Whether the present commerce of the United States with [...] the islands of the Mediterranean, calls for Consuls immediately; your secretary cannot determine with certainty, he rather thinks they might at present be dispensed with* »<sup>19</sup>. La perception des marchés les plus importants se confinait ainsi à la péninsule Ibérique, débouché traditionnel pour la morue pêchée par les marins de la Nouvelle-Angleterre<sup>20</sup>. De toute évidence, cette vision est tronquée, car les recherches menées par Luca Codignola ont montré l'importance non négligeable de Naples et de Livourne pour la pêche nord-américaine dans les années 1760. De plus, les capitaines américains exportaient assez régulièrement munitions navales et céréales vers Marseille. Dix-huit navires nord-américains étaient arrivés, par exemple, à Marseille en 1774, à la suite d'une récolte céréalière particulièrement déficitaire. Bien que cela représente un pic – de 1710 à 1781, Charles Carrière n'a repéré, à l'entrée de Marseille, que 103 navires provenant de l'Amérique du Nord britannique, le plus souvent chargés de brai et goudron – les capitaines américains étaient de toute évidence habitués à fréquenter l'ensemble du bassin nord-occidental de la Méditerranée<sup>21</sup>. Néanmoins, le marché ibérique était probablement celui qui attirait alors le plus de navires<sup>22</sup>.

18 Sur le service consulaire américain, cf. Charles Stuart Kennedy, *The American Consul. A History of the United States Consular Service, 1776-1914*, New York, Greenwood Press, 1990.

19 *Journal of the Continental Congress*, vol. 29, p. 831-833, Jay au Congrès, 13 octobre 1785.

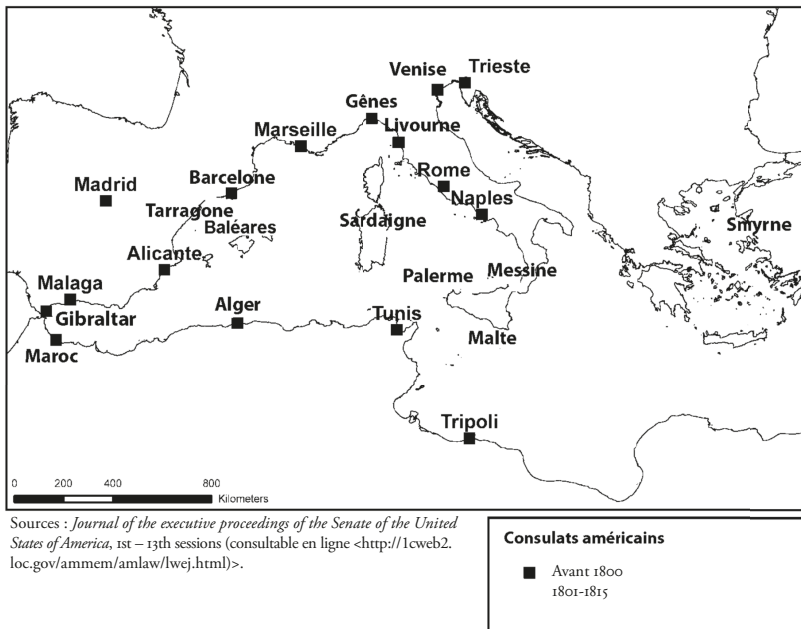
20 Entre le 1<sup>er</sup> juin 1772 et le 30 mai 1773, 20 navires sous pavillon anglais entrent à Barcelone en provenance de l'Amérique du Nord et de Terre-Neuve. D'autres navires nord-américains ont pu y parvenir après une autre escale en Méditerranée, car 12 autres navires anglais arrivent avec de la morue séchée depuis un autre port espagnol : Pierre Vilar, *La Catalogne dans l'Espagne moderne. Recherches sur les fondements économiques des structures nationales*, Paris, SEVPEN, 1962, t. 3, p. 76-78.

21 Cf. Luca Codignola, « Relations between North America and the Italian Peninsula, 1763-1799: Tuscany, Genoa, and Naples », *Research in Maritime History*, 44, 2010, p. 25-42. Pour Marseille, Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Marseille, Institut historique de Provence, 1973, t. I, p. 564.

22 Le nombre de navires américains entrés à Barcelone au début des années 1790 est toutefois modeste : un en 1790, aucun en 1792 et 1793, un en 1794, deux en 1795 : cf. Pierre Vilar, *La Catalogne, op. cit.*, t. 3, p. 85.

Lorsque les États-Unis établissent leurs postes consulaires dans les années 1790, leur localisation n'a rien de surprenant (*cf.* carte 1) : outre Malaga, Alicante, puis Barcelone, on retrouve les principaux ports du bassin occidental de la Méditerranée, à savoir Marseille, Gênes, Livourne, et Naples, ainsi que Gibraltar, utilisé comme escale après la traversée atlantique, ou avant le retour en Amérique. La décision d'ouvrir un consulat à Venise et à Trieste en 1797 témoigne par ailleurs des changements en cours provoqués par le conflit franco-britannique commencé en 1793 : l'expansion française en Méditerranée et l'établissement des républiques-sœurs dans la péninsule italienne ont déplacé les trafics vers l'Adriatique, par où l'on s'efforce d'introduire les produits manufacturés britanniques en Europe continentale. L'établissement des consulats à Tanger, Alger, Tunis et Tripoli, enfin, vise à sécuriser la navigation américaine en Méditerranée par une présence diplomatique permanente dans les régences et au Maroc<sup>23</sup>.

Carte 1. Consulats de États-Unis en Méditerranée (1790-1815)



23 Comme la plupart des puissances européennes – à l'exception de la France – les États-Unis ne rétribuent que les consuls en Afrique du Nord, car ils ne peuvent pas tirer un revenu convenable des activités commerciales : ce facteur témoigne à lui tout seul du caractère diplomatique de leur mission, alors que la fonction économique primait dans les consulats des pays chrétiens. Pour une vue d'ensemble des systèmes consulaires au XVIII<sup>e</sup> siècle, permettant de mettre en lumière la singularité du modèle français avec ses consuls salariés, voir Jörg Ulbert et Gérard Le Bouëdec (dir.), *La Fonction consulaire à l'époque moderne*, Rennes, PUR, 2006.

Les consuls sont en effet chargés d'assister les capitaines et les négociants, notamment dans leurs démarches auprès des autorités locales. En plus de l'aide apportée aux citoyens américains, ils fournissent au Secrétaire d'État et aux acteurs économiques en Amérique des informations sur la situation du commerce et les événements susceptibles de la modifier<sup>24</sup>. Ils sont également chargés de prêter main-forte à la Marine de guerre américaine, bien que, pour cette tâche, le service consulaire soit rapidement doublé par des commissaires de marine nommés dans des endroits stratégiques, comme Malte, Syracuse, Naples et Palerme (1803)<sup>25</sup>. En 1807, la logistique de la présence navale américaine en Méditerranée est réorganisée autour de Port-Mahon<sup>26</sup>.

Dans la première décennie du XIX<sup>e</sup> siècle, le réseau consulaire américain s'étend jusqu'à couvrir les îles de la Méditerranée occidentale : les consuls assistent alors les capitaines et marins des navires américains capturés par les belligérants. C'est le cas à Malte et à Palerme notamment<sup>27</sup>. Ces consulats, toutefois, peuvent aussi offrir un appui pour les activités commerciales se déroulant en dehors du regard des belligérants, à une époque où Napoléon contrôle le continent : c'est vraisemblablement le rôle du consulat établi en Sardaigne. Par ailleurs, Port-Mahon accueille à partir de 1809 une dizaine de navires américains par an, provenant en partie des îles Britanniques<sup>28</sup>.

Si la décision d'ouvrir un poste consulaire pouvait dépendre des priorités politiques ou de la vision peut-être erronée du gouvernement quant à la géographie des échanges, leur permanence découlait plutôt de la perception de leur utilité par les négociants et les armateurs. Les consuls se font en effet rétribuer pour tout acte, selon un tarif en vigueur, et le maintien du service consulaire dépend donc largement de l'usage que les acteurs économiques font de leurs services. Lorsque l'intérêt n'est pas

24 Sur la circulation des informations depuis Livourne et le rôle des consuls américains cf. Silvia Marzagalli, « La fonction de la place commerciale de Livourne dans l'appropriation de l'espace méditerranéen par les Américains (fin 18<sup>e</sup> s. -1815) », dans Wolfgang Kaiser (dir.), *Lieux, places, espaces. Pratiques marchandes en Méditerranée* (Paris, MSH/Karthala, 2011) à paraître.

25 James A. Field, *From Gibraltar to the Middle East, op. cit.*, p. 56-57.

26 Miquel Àngel Casasnovas Camps, « Minorca, the first U.S. naval base in the Mediterranean and the American consulate at Port-Mahon », *Research in Maritime History*, 44, 2010, p. 135-159. La frégate *Chesapeake* faisait justement route vers Minorque lorsqu'elle rencontra, en juin 1807, le *Leopard* : le célèbre accident dégrada de manière sensible les relations entre les États-Unis et la Grande-Bretagne, alors même que les retards dans le versement du tribut dû à Alger entraînaient des repréailles de la part de cette régence.

27 Les nouvelles rapportées par un capitaine rentré à Newburyport depuis Malte en septembre 1807 évoquaient : « *The Russian have blockaded the whole South coast of the Mediterranean [...] and a Russian court of prizes has been established at Palermo, for the Western part of the Mediterranean* », *Newbury Herald*, 29 septembre 1807.

28 National Archives and record Administration (désormais NARA), RG 84, Port-Mahon, t. 13, Arrivals and Departures of American Vessels, 1809-1832.

évident, les négociants n'hésitent pas à donner ordre aux capitaines d'éviter de passer par le consulat américain. Ainsi, les négociants américains découvrent rapidement qu'il est nettement plus profitable d'entrer à Smyrne sous pavillon britannique plutôt que sous pavillon américain, bénéficiant ainsi des avantages réservés par la Sublime Porte aux Anglais : faute de « clients », le consul américain abandonne son poste une année à peine après l'ouverture du consulat<sup>29</sup>.

82

On peut donc considérer globalement que la géographie des postes consulaires reflète en gros celle des places où les navires américains sont les plus susceptibles de faire escale. Pour confirmer cette hypothèse et comprendre les modalités de la présence commerciale américaine en Méditerranée, il faut toutefois essayer d'en reconstruire l'ampleur et l'évolution, puis saisir les logiques de navigation subjacentes. Une simple approche « politique » des questions commerciales et de navigation, fondée sur les traités et l'établissement des postes consulaires, ne permet pas en effet de rendre compte de l'usage que font les acteurs des opportunités qui se présentent, et qui sont déterminées tout aussi bien par le contexte normatif dicté par les États que par les besoins propres à l'économie.

#### LE COMMERCE ET LA NAVIGATION AMÉRICAINS EN MÉDITERRANÉE : SOURCES ET ASPECTS MÉTHODOLOGIQUES POUR UNE PREMIÈRE PESÉE GLOBALE

Au lendemain de l'indépendance, le commerce en Méditerranée ne représente qu'un parmi de multiples secteurs de développement pour le commerce extérieur américain, qui peut désormais jouer sur un échiquier mondial. Vue depuis la Méditerranée, leur présence est clairement secondaire par rapport à la multiplicité des acteurs et à l'importance de la navigation d'autres pays nordiques. La navigation américaine, toutefois, s'accroît considérablement après la résolution des problèmes avec les régences au milieu des années 1790. Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, des centaines de navires américains sillonnent la Méditerranée. Les profits sont d'autant plus élevés que la forte demande des négociants des pays européens belligérants en services de transport sur des navires neutres entraîne une augmentation considérable des prix du fret<sup>30</sup>.

29 Samuel Eliot Morrison, « Forcing the Dardanelles in 1810: With Some Accounts of the Early Trade of Massachusetts », *The New England Quarterly*, 1:2, 1928, p. 208-225.

30 Le même phénomène est signalé par Leos Müller dans ce numéro en ce qui concerne la marine marchande suédoise. L'étude du prix du fret en Méditerranée reste à faire. À Bordeaux, la guerre de 1793 entraîne une hausse de 300 % des frets pour les traversées transatlantiques : Silvia Marzagalli, « Establishing Transatlantic Trade Networks in Time of War: Bordeaux and the United States, 1793-1815 », *Business History Review*, 79, 2005, p. 811-844, voir p. 826-827.

Pourtant, en dépit de l'importance évidente de la navigation et du commerce américains en Méditerranée au début du XIX<sup>e</sup> siècle, il manque à ce jour une étude globale permettant d'en suivre l'évolution pendant le demi-siècle qui suit la déclaration d'Indépendance américaine<sup>31</sup>. Une telle recherche requiert un long travail de dépouillement des archives consulaires, des sources administratives, des fonds notariés et des papiers privés. Mais, surtout, elle nécessite l'abandon des approches linéaires, nationales et bilatérales qui dominent encore trop souvent les études sur le commerce, au profit d'une approche systémique embrassant l'ensemble des relations dans lesquelles les échanges américains en Méditerranée étaient insérés. En se cantonnant aux balances commerciales et aux relations bilatérales entre les États-Unis et chacun des États riverains de la Méditerranée, l'on n'obtient en fait qu'un cadre tronqué et inexact de la présence américaine en Méditerranée.

#### APPORTS ET LIMITES DE LA BALANCE DU COMMERCE AMÉRICAIN

Tout comme les historiens aujourd'hui, les hommes politiques des États-Unis ont souhaité par moments avoir un aperçu global de l'importance du commerce et de la navigation américains en Méditerranée. En 1790, le Congrès demande par exemple à Thomas Jefferson un rapport sur ce commerce. Dans celui-ci, le Secrétaire d'État estime que la Méditerranée absorbait avant la guerre d'Indépendance environ le sixième du total des exportations nord-américaines de céréales et farine, un quart de son poisson, et une partie de son riz<sup>32</sup>. Ces exportations demandaient, d'après les données que Jefferson avait pu recueillir, entre 80 et 100 navires par an. Jefferson affirme : « *Our navigation... into the Mediterranean, has not been resumed at all since the peace* ». En dépit de cette note pessimiste, en réalité la navigation américaine en Méditerranée n'était pas négligeable : les exportations vers « l'Europe du Sud » – une catégorie qui comprend l'ensemble de la péninsule Ibérique mais pas la France méditerranéenne – sont en moyenne de 4 millions de dollars par an entre 1790 et 1793 – soit le double de la valeur calculée par John McCusker pour les Treize Colonies pour la période 1768-1772, mais l'équivalent en pourcentage, car l'ensemble du commerce extérieur américain avait lui aussi entre temps doublé de valeur. Par ailleurs, d'après James A. Field, au moins 80 navires des États-Unis franchissent le détroit de Gibraltar en 1790<sup>33</sup>, ce qui impliquerait une navigation d'un niveau comparable à celui de la fin des années 1760.

31 Il n'y a pas non plus d'études globales sur le commerce américain à l'époque de guerres de la Révolution et de l'Empire hormis celle, déjà ancienne, de Anna C. Clauder, *American Commerce As Affected by the Wars of the French Revolution and Napoleon, 1793-1812*, Clifton (N.J.), A. M. Kelley, 1972 (1<sup>ère</sup> édition : 1932).

32 *American State Papers, Foreign Relations*, t. 1, n° 44.

33 James A. Field, *From Gibraltar*, op. cit., p. 40.

L'évaluation de l'importance du commerce américain en Méditerranée est une tâche extrêmement délicate, voire impossible, en raison de la manière même avec laquelle les données étaient collectées par les douanes des États-Unis. Les contemporains en étaient conscients, ainsi en 1802, « *in obedience to the resolution of the House of Representatives* », le Secrétaire du Trésor Gallatin « *respectfully report[ed] that the documents in the Treasury do not discriminate the Exports of the United States to Spanish and French ports, in the Mediterranean, from those to ports of the same nations respectively on the Atlantic* »<sup>34</sup>. Son rapport s'en tient ainsi, prudemment, au commerce avec Gibraltar et la péninsule italienne.

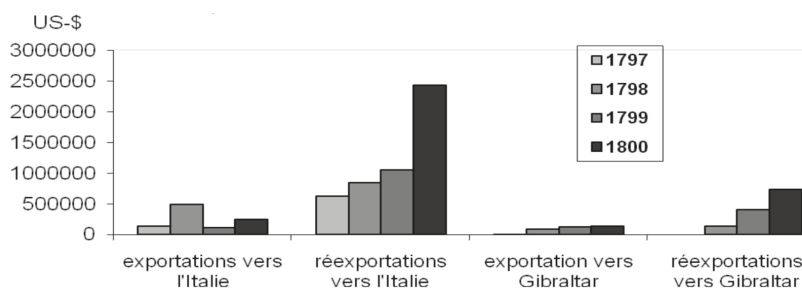
Mais même si la balance du commerce permettait de distinguer les exportations et les importations avec les seuls ports méditerranéens, elle serait toujours une source inadéquate pour comprendre l'importance de la Méditerranée pour les intérêts américains. Les navires des États-Unis ne se limitent en effet pas à effectuer un commerce d'exportation-importation en droiture, entre leur pays et le pourtour de la Méditerranée : ils participent au contraire, et de manière croissante, à la navigation interméditerranéenne et intereuropéenne, voire mondiale. Un négociant-armateur pouvait ainsi envoyer son navire en Méditerranée et le faire rentrer après un détour par l'Europe du Nord, les Antilles ou l'Asie : dans ce cas, la valeur des importations au retour en Amérique échappe entièrement à la mesure de l'importance des relations avec la Méditerranée. Par ailleurs, une partie significative des navires américains est affrétée, ce qui permet aux armateurs d'engranger de profits supplémentaires par le service de transport : or, ces sommes n'apparaissent pas dans les statistiques des États-Unis. Si nous disposons de la balance du commerce, nous n'avons pas la balance des paiements.

En dépit de ces limites intrinsèques, la balance du commerce permet de repérer des évolutions générales. Ainsi, à l'époque où Gallatin présente son rapport en 1802, le commerce extérieur américain a connu dans son ensemble dix années de forte croissance en raison des guerres de l'époque révolutionnaire. Les données fournies permettent de dégager l'importance du changement qui s'est alors opéré : alors que les exportations des produits du sol américain stagnent, les réexportations ont connu une véritable explosion (graphiques 1 et 3) : les navires américains introduisent désormais en Méditerranée les denrées coloniales antillaises qui parvenaient auparavant, pour l'essentiel, à Marseille dans le cadre du trafic colonial français, que la guerre et la révolution à Saint-Domingue ont bouleversé<sup>35</sup>.

34 *Letter and report from the Secretary of the Treasury accompanying a statement of the value of the exports of the United States to the ports of Italy, Gibraltar and the Barbary powers, for each of the five years preceding the 30th of September, 1801...*, Washington, s.n., 1802 [Early American Imprints. Series II. Shaw-Shoemaker].

35 Silvia Marzagalli, « Le négoce maritime et la rupture révolutionnaire : un ancien débat revisité », *Annales historiques de la Révolution française*, numéro thématique « Les Temps

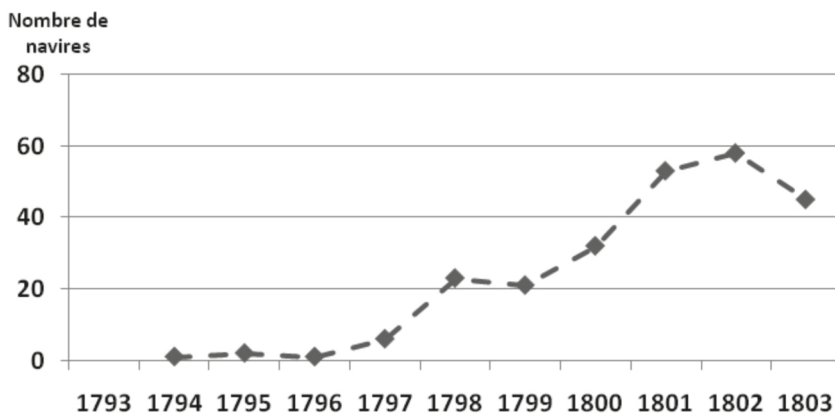
**Graphique 1. Exportations et réexportations des États-Unis  
vers la péninsule italienne et Gibraltar, 1797-1800**



Source : *Letter and report from the Secretary of the Treasury accompanying a statement of the value of the exports of the United States to the ports of Italy, Gibraltar and the Barbary powers, for each of the five years preceding the 30th of September, 1801...*, (Washington, s.n., 1802) [Early American Imprints. Series II. Shaw-Shoemaker].

D'autres chiffres relatifs à tel ou tel port viennent confirmer cette tendance. L'évolution du nombre d'entrées de navires américains à Barcelone (graphique 2) atteste ainsi également de la forte croissance de la navigation des États-Unis à la fin des années 1790, une fois que le différend avec Alger a été réglé, ainsi que de la corrélation entre guerres européennes et prospérité de la navigation neutre, puisque aussi bien le commerce extérieur américain en général que la navigation à Barcelone ou à Livourne accusent une diminution lors de la paix d'Amiens (graphiques 2, 3 et 5).

**Graphique 2. Entrées de navires américains à Barcelone, 1793-1803**

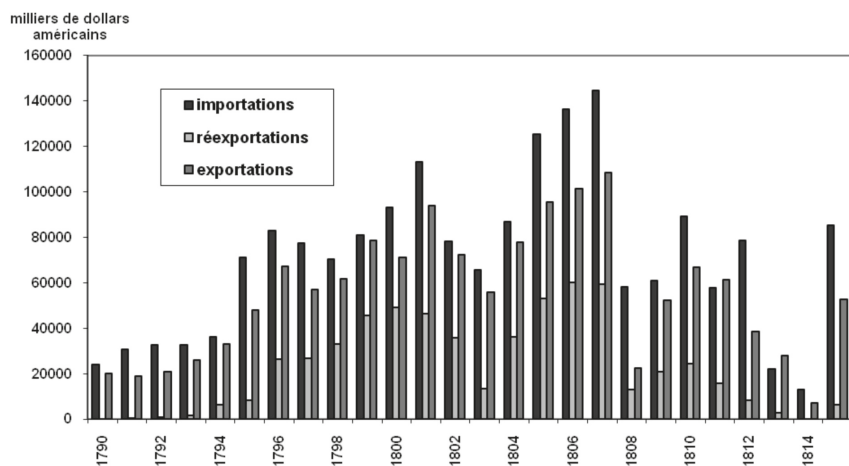


Source : Pierre Vilar, *La Catalogne dans l'Espagne moderne. Recherches sur les fondements économiques des structures nationales*, Paris, SEVPEN, 1962, t. 3, p. 85.

composés de l'économie », 352, 2008-2, p. 183-207.

Le renforcement de la présence américaine en Méditerranée n'est en partie que le reflet de la croissance générale du commerce extérieur américain (graphique 3), favorisé par la neutralité des États-Unis dans le conflit qui déchire l'Europe. Il existe toutefois une chronologie spécifique, propre au commerce et à la navigation des États-Unis avec les ports méditerranéens. Les ambitions françaises et anglaises en Méditerranée après 1796 et les conflits avec les Barbaresques créent dans cet espace un contexte particulier, qui accentue l'importance d'une étude chronologique fine, port par port<sup>36</sup>. Les armateurs et les capitaines doivent constamment s'adapter aux conditions changeantes : c'est à partir des données relatives aux navires qu'il est possible de suivre cet effort d'adaptation.

Graphique 3. Le commerce extérieur des états-Unis, 1790-1815



Source : Douglass C. North, « The United States Balance of Payments, 1790-1860 », *Trends in American Economy in the Nineteenth Century*, n° 24, 1960, p. 573-628.

## L'ÉTUDE DES NAVIRES, UNE CLÉ POUR LA COMPRÉHENSION DES MODALITÉS DE LA PRÉSENCE AMÉRICAINE EN MÉDITERRANÉE

Pour comprendre comment les négociants et les armateurs américains ont intégré le commerce et la navigation en Méditerranée, il faut passer de l'analyse des données agrégées aux données relatives à chaque navire et à chaque itinéraire. C'est par ce biais qu'il sera possible de reconstituer la nature et l'ampleur de la

<sup>36</sup> Sur les modifications des routes commerciales pendant les *French Wars*, voir François Crouzet, *L'Économie britannique et le blocus continental, 1806-1813*, Paris, Economica, 1987 (2<sup>e</sup> éd.) ; Anna C. Clauder, *American Commerce, op. cit.* ; Silvia Marzagalli, « Establishing Transatlantic Trade Networks », art. cit.



présence américaine et de dégager, au sein de cet ensemble, des typologies nous permettant de comprendre comment les négociants et armateurs américains ont perçu et saisi les occasions offertes par le monde méditerranéen.

Du point de vue théorique, l'étude des itinéraires effectués par les navires américains pourrait se faire à partir des sources portuaires méditerranéennes. Concrètement, la conservation inégale des fonds, l'absence de mentions systématiques du pavillon des navires, et la lourdeur des dépouillements nécessaires ont amené à privilégier les fonds consulaires américains. Les consuls sont censés tenir un registre des entrées des navires américains, et noter leur départ, et un registre des équipages. Le développement du commerce de réexportation rend en outre nécessaire de noter les cargaisons afin de permettre aux propriétaires américains de prouver la réalité de l'exportation effectuée, et de bénéficier ainsi des mesures fiscales favorisant ce type de commerce (*drawback*). Malheureusement, l'état de conservation des registres consulaires américains jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle est très inégal : ceux qui ont été récupérés par le gouvernement américain se trouvent dans la série RG 84 aux National Archives and Record Administration à College Park, dans le Maryland.

D'autres séries peuvent toutefois être utiles. Les consuls devaient fournir au Secrétaire d'État américain, chaque semestre, une liste des navires américains entrés et sortis de leur port. Lorsqu'elles sont restées attachées à la correspondance consulaire, ces listes se trouvent dans la série RG 59. Enfin, la série RG 76 a été créée pour justifier les demandes de dédommagement présentées par le gouvernement américain auprès des puissances belligérantes. Elle contient ainsi, pour certains ports, des registres qui auraient dû faire partie de la série RG 84.

Dans le cadre d'un programme visant à créer une base de données relationnelle de la navigation à l'époque moderne<sup>37</sup>, j'ai dépouillé les répertoires de la série RG 84 pour les ports d'Alger, Alicante, Barcelone, Gênes, Gibraltar, Livourne, Marseille, Malaga, Messine, Minorque, Majorque et Ibiza, Naples, Palerme, Port-Mahon, Rome, Sardaigne, Smyrne, Tanger, Tarragona, Tunis, Tripoli, Trieste, La Valette (Malte), Venise, c'est-à-dire de l'ensemble des postes consulaires américains en Méditerranée, et consulté tous les registres de navigation pour la période avant 1815. Les registres des navires entrés ou sortis n'existent que pour Livourne, Marseille, Palerme, Port-Mahon et Tunis<sup>38</sup>.

37 Programme ANR Navigocorpus (2007-2011), coordonné par Silvia Marzagalli (CMMC, Nice) en collaboration avec Pierrick Pourchasse (CRBC, Brest) et Jean-Pierre Dedieu (LARHRA).

38 NARA, RG 84, Leghorn, vol. 138 (microfilm), Arrivals and departures of American Vessels 1798-1817 ; RG 84, Palermo, vol. 144, shipping register, 1806-1835 ; RG 84 : Port-Mahon, Vol. 13 arrivals and departures of US vessels, 1809-32 ; RG 84, Tunis, Vol. 51, shipping register 1806-1857. Le registre pour Marseille est mal classé sous la côte RG 84, Bordeaux (*sic*), vol. 225, ships journal, 1806-1812.

Pour la plupart de ces ports, de plus, les registres ne couvrent pas l'ensemble de la période entre la création du consulat et 1815 ; c'est pourquoi, dans le cadre d'une première approche, nous nous concentrerons ici sur 1807, année pour laquelle nous disposons des données pour Livourne, Marseille, Palerme et Tunis. Un registre de déchargements fournit des données supplémentaires pour Malaga, relatives uniquement aux navires américains arrivés en droiture depuis les États-Unis<sup>39</sup>. Une liste des arrivées et des départs du premier semestre pour Naples, conservée dans la série RG 59, a été également mise à profit<sup>40</sup>.

88

L'année 1807 représente fort probablement la plus importante de la période pour la navigation américaine en Méditerranée : alors que le conflit avec les régences barbaresques est réglé, les États-Unis profitent pleinement de leur neutralité, d'autant plus que d'autres grands transporteurs neutres, comme les Danois, voient leur statut compromis dès la fin du mois d'août. En 1808, l'embargo de Jefferson et les mesures adoptées par la France et par la Grande-Bretagne mettent fin ou presque à toute navigation américaine vers les ports contrôlés par Napoléon, et seule celle vers Tunis continue de croître. La régence de Tunis accueille alors, en 1809, le nombre le plus élevé de navires étasuniens de son histoire, avant que le conflit anglo-américain n'interrompe tout commerce (graphique 4). La carte 2 et les données collectées sur les cargaisons montrent que Tunis en fait ne sert que de relais avant la réexportation des cargaisons vers le bassin nord de la Méditerranée, selon des stratégies de contournement dont les négociants sont les maîtres, mais qui n'empêchent pas une diminution substantielle des trafics américains dans cette partie du monde. Tout comme Tunis, d'autres ports méditerranéens comme Smyrne connaissent une chronologie différente de celle propre aux autres grands ports méditerranéens pour ce qui a trait à l'évolution de la navigation américaine<sup>41</sup>.

En attendant de pouvoir reconstruire l'ensemble de la présence américaine en Méditerranée de l'Indépendance à 1815 et les effets de bascule qui se produisent entre les ports lorsqu'une partie d'entre eux subissent des entraves, c'est sur l'année 1807 que nous avons concentré nos efforts. Il s'agit de mettre en lumière

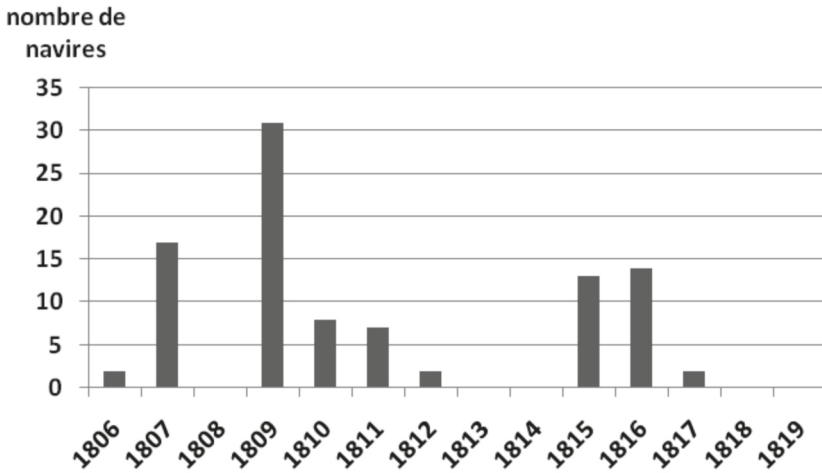
39 NARA, RG 84, Malaga #161 (1797 to 1867). Le registre n'indique pas le jour d'arrivée, mais seulement la date du début du déchargement de la cargaison.

40 Je n'ai pas pu encore dépouiller de manière exhaustive l'ensemble des correspondances des postes consulaires américains en Méditerranée avant 1815, mais une première analyse de ce fonds, couvrant les ports de Cagliari, Malaga, Malte et Naples, a montré que les listes semestrielles des arrivées ne sont conservées dans la série RG 59 que de manière occasionnelle : NARA, RG 59, T 187, bobine 1 (Cagliari), T 217, bobine 1 (Malaga), T 218 bobine 1 (Malta), T 224 bobine 1 (Naples). Le fonds consulaire microfilmé pour Smyrne (T 238, bobine 1) contient quelques manifestes de cargaisons mais aucune liste de navires.

41 Samuel Eliot Morrison, « Forcing the Dardanelles », art. cit.

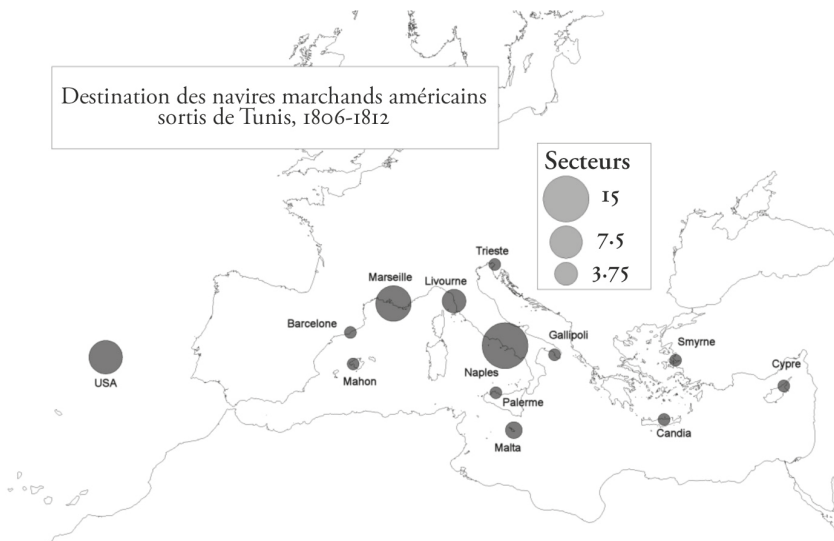
la géographie de la présence américaine en Méditerranée et les modalités par lesquelles les Américains participent alors aux échanges qui animent la mer Intérieure et la relie au monde atlantique.

Graphique 4. Navires américains entrés à Tunis, décembre 1806-1819



Source : NARA, RG 84, Tunis, vol. 51, via la base de données Navigocorpus.

Carte 2.



## LES NAVIRES AMÉRICAINS EN MÉDITERRANÉE EN 1807 : HIÉRARCHIES PORTUAIRES ET TYPOLOGIE DE LEUR EMPLOI

En guise d'exemple de ce qu'il est possible de faire à partir de la collecte des données relatives aux navires des États-Unis en Méditerranée, nous présentons ici les données relatives à l'année 1807, qui constitue, comme on vient de l'indiquer, le sommet d'activité pour les Américains au cours du demi-siècle qui suit leur indépendance.

Première esquisse de la hiérarchie des ports méditerranéens concernés par la navigation américaine

Les données collectées permettent de dresser, pour l'année 1807, la hiérarchie existant entre quelques-uns des ports méditerranéens (tableau 2), dont vraisemblablement trois parmi les quatre plus importants (Livourne, Marseille et Palerme). Pour l'heure nous ne disposons pas des données pour Barcelone qui, en 1802, accueille autant de navires que Livourne.

90

Tableau 2. Navires marchands américains entrés dans quelques ports méditerranéens sélectionnés en 1807

Port	Entrées de navires américains
Livourne	148
Marseille	100
Palerme	79
Naples (premier semestre 1807 seulement)	20
Tunis	14
Malaga (navires provenant des États-Unis seulement)	13

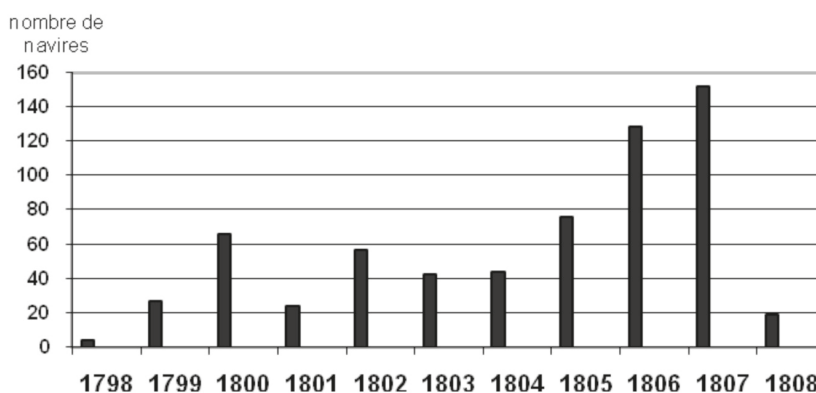
Sources : NARA (College Park), RG 84, Leghorn, vol. 138 (microfilm), Arrivals and departures of American Vessels 1798-1817 ; RG 84, Bordeaux (*sic*, mais Marseille), vol. 225, ships journal, 1806-1812 ; RG 84, Palermo, vol. 144, shipping register, 1806-1835 ; RG 59, Naples, T 224 bobine 1 ; RG 84, Tunis, vol. 51, shipping register 1806-1857 ; RG 84, Malaga #161 (1797-1867).

En 1807, Livourne s'est clairement affirmé comme le principal port en Méditerranée pour les États-Unis. La navigation américaine vers cette destination toscane s'est accrue rapidement depuis la fin des années 1790, avec un premier sommet en 1800, au lendemain de la seconde occupation française du port en juillet 1799, et avant la troisième, commencée en octobre 1800<sup>42</sup>. Après la rupture de la paix d'Amiens en 1803, le nombre de navires américains arrivés à Livourne augmente à nouveau, le port profitant du déclin relatif de Marseille et de l'annexion de Gênes par la France en 1805, suivie par le blocus

42 Sur les vicissitudes du port toscan en ces années, voir Silvia Marzagalli, « *Les boulevards de la fraude* ». *Le Négoce maritime et le Blocus continental, 1806-1813*. Bordeaux, Hambourg, Livourne, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 1999, chap. 2. Sur la navigation américaine, voir aussi Charles A. Keene, « American Shipping and Trade, 1798-1820: The Evidence from Leghorn », *Journal of Economic History*, n° 3, 1978, p. 681-700.

britannique en représailles. Les conditions sont donc réunies pour faire du port du royaume d'Etrurie – un allié douteux de Napoléon, qui l'annexe en 1808 – le principal port de la Méditerranée occidentale et un intermédiaire essentiel pour toute transaction entre belligérants (graphique 5). En 1806, les Américains importent à Livourne des cargaisons pour 5,3 millions de dollars, pour l'essentiel des denrées antillaises : c'est le double des exportations américaines en 1800 vers l'ensemble de la péninsule italienne (graphique 1). Bien que les navires sortent parfois sur lest, les exportations de soie, savon et vin ne sont pas négligeables, et atteignent 2,5 millions de dollars en 1806<sup>43</sup>. Livourne fournit par ailleurs au négoce américain des informations, un marché, des frets et des services bancaires. Les capitaines et les armateurs s'appuient largement sur les négociants britanniques de la place, comme Webb, Holmes and Co.<sup>44</sup>, qui traversent sans encombre non seulement les trois occupations françaises du port, mais aussi l'annexion de la Toscane à l'Empire napoléonien en 1808.

Graphique 5. Navires américains sortis de Livourne, 1798-1808



Source : NARA, RG 84, Leghorn, vol. 138 (microfilm), Arrivals and departures of American Vessels 1798-1817 ; Charles A. Keene, « American Shipping and Trade, 1798-1820: The Evidence from Leghorn », *Journal of Economic History*, 3, 1978, p. 681-700.

<sup>43</sup> NARA, RG 59, Leghorn, T 214, bobine 1.

<sup>44</sup> La Webb, Holmes and Co. appartenait en 1796 à la British Factory de Livourne : Michela D'Angelo, *Mercanti inglesi a Livorno, 1573-1737. Alle origini di una British Factory*, Messina, Istituto di Studi Storici Gaetano Salvemini, 2004, p. 229. Lors de la première occupation française en 1796, la firme déclara détenir dans ses entrepôts des denrées coloniales de propriété américaine d'une valeur de 8680 £ sterling (NARA, RG 59, Leghorn, T 214, déclaration, 26 juillet 1796). La maison se vantait auprès de ses correspondants d'être le principal consignataire du commerce américain à Livourne. Dans une lettre circulaire imprimée du 17 novembre 1800, ils déclaraient avoir commercialisé les trois quarts de l'ensemble du commerce américain à Livourne : John Carter Brown Library, Brown Papers, European correspondents - PE9, Box 109, Folder 11. L'un des membres de la maison, James Holmes, était le consul des États-Unis à Belfast.

Marseille est vraisemblablement, avant ou après Barcelone, la deuxième ou troisième destination préférée des Américains en Méditerranée. Les relations entre l'Amérique du Nord et le port phocéén datent de l'époque coloniale et se poursuivent après l'indépendance. Entre 1783 et 1793, 109 navires entrent à Marseille en provenance des États-Unis, mais seulement un sixième navigue sous pavillon américain<sup>45</sup>, en raison sans doute des risques liés à la course barbaresque. Celle-ci continue de gêner l'essor de la navigation américaine à Marseille encore après le début de la guerre franco-britannique en 1793, qui donne pourtant une formidable impulsion à la navigation américaine dans d'autres ports français. Ainsi, en l'an III (1794-95), trois navires américains seulement entrent à Marseille, contre 350 à Bordeaux. Toutefois, ils sont déjà 53 en l'an X (1802-1803) et 97 en 1807 d'après les sources françaises (mais 100 d'après les sources consulaires américaines)<sup>46</sup>. En dépit de cette hausse spectaculaire, Livourne devance largement le port phocéén.

92

En 1807, Palerme joue désormais un rôle non négligeable pour la navigation américaine, vraisemblablement depuis le changement de dynastie imposé par Napoléon au royaume de Naples et la fuite en Sicile du souverain Bourbon, dont les Britanniques assurent la protection. La décision d'ouvrir un consulat américain à Palerme en 1805 arrive à point nommé. Le consul Gibbs ouvre son registre de navigation le 6 mars 1806 et enregistre 29 navires avant la fin de l'année, et 79 en 1807<sup>47</sup>.

Il va de soi que les données du tableau 2 ne reflètent pas la hiérarchie globale de la navigation américaine en Méditerranée, dans la mesure où les sources manquent pour plusieurs ports. L'absence de données pour les ports espagnols, en particulier, est particulièrement regrettable, car on sait qu'ils étaient une destination habituelle pour les navires nord-américains, tout comme Naples, pour lequel les 20 navires entrés au cours du premier semestre 1807 donnent néanmoins un ordre de grandeur. Il est toutefois possible, pour les six ports examinés, de calculer le nombre de navires et de capitaines américains engagés alors en Méditerranée : les données à notre disposition nous indiquent un total de 241 navires différents<sup>48</sup>.

45 Carrière, *Négociants marseillais au XVIII<sup>e</sup> siècle*, op. cit., t. I, p. 564-565.

46 Paul Masson, « Marseille depuis 1789. Études historiques », *Annales de la faculté des lettres d'Aix*, 1916, t. X, p. 1-348 ; Louis Bergasse, « Les débuts du commerce de Marseille avec les États-Unis », *Provincia*, 1925, p. 31-48 ; NARA RG 84, Bordeaux 225 (en réalité Marseille, ce registre étant mal classé cf. *supra* note 38).

47 NARA, RG 84, Palermo, t. 144, shipping register. Sur les consulats américains dans le royaume de Naples et en Sicile, cf. Anthony Antonucci, « Consuls & *Consiglieri*: United States relations with the Italian States, 1790-1815 », *Research in Maritime History*, 44, 2010, p. 77-99.

48 On a considéré qu'un navire du même nom avec le même nom de capitaine (ou un nom similaire) était un seul et même navire. Lorsque le capitaine était différent, le type de navire,

Il s'agit évidemment d'un minimum, sans doute inférieur à la réalité, mais de combien ? Il est impossible, dans l'état actuel de la recherche, de se risquer à des calculs aléatoires. Toutefois, pour tester le degré de fiabilité de cette estimation de 241 navires, deux autres sources ont été mises à profit. Tout d'abord, le registre new-yorkais des navires provenant de l'étranger : parmi les 44 navires arrivés à New York en 1807 depuis des ports méditerranéens, la moitié ne figure pas dans notre base constituée à partir des registres consulaires des ports mentionnés. Dix-neuf arrivent en provenance d'un port espagnol, soit presque autant que depuis Livourne (10) et Marseille (7)<sup>49</sup>. Si on pouvait généraliser – ce qui pour l'heure est prématuré – notre base de données ne comprendrait que la moitié de navires circulant en Méditerranée en 1807.

Un registre de prises conduites à Malte permet une deuxième vérification. Entre le 9 avril et le 16 juin 1807, vingt navires américains saisis en mer par les Britanniques ont été amenés à Malte<sup>50</sup> : trois seulement figurent dans les sources consulaires américaines examinées. Le consul américain de Malte indique pour chaque navire le port de départ et la destination initialement prévue : sur un total de 40 mentions de ports, les États-Unis et l'Asie figurent une seule fois (carte 3). Les ports européens de l'Atlantique et de la mer du Nord apparaissent huit fois. Avec 30 mentions, les ports méditerranéens arrivent nettement en tête : autrement dit, la moitié de ces vingt navires était en train de relier deux ports méditerranéens. Livourne (5) et Marseille (1) – les deux seuls ports concernés pour lesquels les registres consulaires des entrées de navires américains subsistent – ne constituent qu'une minorité (20% des ports méditerranéens). Les ports de la Méditerranée orientale dominent : douze mentions concernent des ports des Pouilles, qui fournissent d'importantes quantités d'huile. Smyrne (4) et Trieste (3) confirment que la géographie de la présence américaine en Méditerranée couvre désormais la totalité du bassin. Toutefois, il est évident que la nature de la source introduit une surreprésentation de la navigation avec la Méditerranée orientale et l'Adriatique, puisqu'il s'agit ici de navires capturés et amenés à Malte.

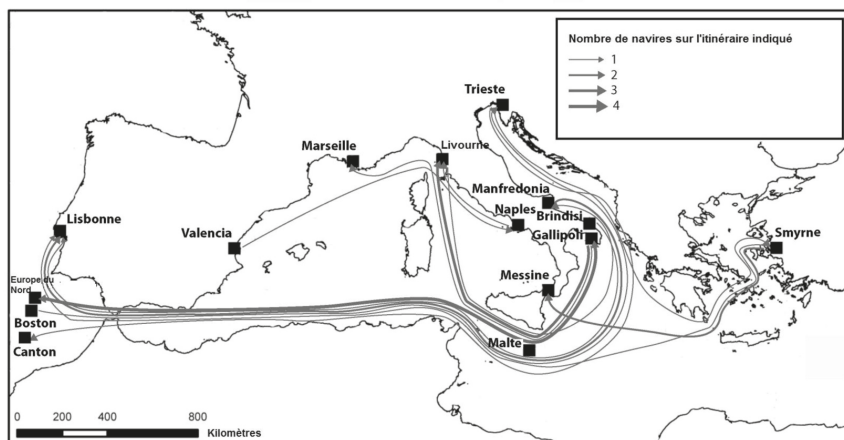
---

le tonnage et le port d'attache ont été également pris en considération pour trancher. Ces 240 navires ont occasionné 374 enregistrements en 1807 par les consuls américains de Livourne, Marseille, Palerme, Naples (premier semestre seulement) et Malaga (navires arrivés depuis les États-Unis seulement).

49 NARA, RG 36, #903, New York, Record of foreign arrivals 1789-1795 ; 1806-1811 [M 1066, reel 1]. Trois navires entrés à New York (deux depuis Livourne, un depuis Palerme) ne se trouvent vraisemblablement pas dans la base de 1807 car ils doivent avoir quitté la Méditerranée à la fin de l'année 1806 (ils arrivent à New York en février et mars 1807).

50 NARA, RG 59, T218, Malta ; une liste de ces navires a été publiée aussi par le *New York Commercial Advertiser*, le 28 juillet 1807.

Carte 3. Itinéraires prévus de vingt navires américains capturés et amenés à Malte, avril-juin 1807



Source: Newbury Herald, 29 Sept. 1807

94

Source : Newbury Herald, 29 septembre 1807.

Les données du port de New York et celles de Malte laissent supposer que le chiffre de 241 navires issu des sources consulaires étudiées pourrait représenter entre la moitié et le tiers du nombre total de navires américains effectivement présents en Méditerranée en 1807. Si cette estimation était confirmée, nous serions en présence d'une navigation d'une importance comparable à celle des marines marchandes scandinaves<sup>51</sup>. Compte tenu du fait qu'à la fin des années 1760 ou au début des années 1790 les estimations contemporaines chiffrent le nombre de navires américains se rendant en Méditerranée entre 80 et 100 par an, on prend toute la mesure de l'importance prise par la pénétration américaine en Méditerranée pendant les guerres napoléoniennes.

Restera alors à en préciser les étapes et à en suivre plus finement la géographie. Là où les sources consulaires américaines font défaut, il faudra chercher des éléments dans les registres des ports européens et américains et dans les nouvelles publiées sur les journaux commerciaux aux États-Unis, où l'on trouve fréquemment, à l'arrivée d'un navire depuis un port méditerranéen, la liste des navires américains laissés au départ. La tâche est tellement chronophage qu'il a été impossible jusqu'à présent d'entreprendre les dépouillements nécessaires, même pour une seule année, et de croiser patiemment les informations. Il faut être bien conscient qu'en fait aucune source consulaire ou portuaire ne peut fournir l'histoire complète de l'itinéraire d'un navire. Les registres portuaires aux États-Unis, par exemple, permettent de connaître les ports méditerranéens vers où les navires partent ou d'où ils

<sup>51</sup> Cf. l'article de Pierrick Pourchasse et Dan Andersen p. 21-44 de ce numéro.



reviennent, mais pas les étapes d'une éventuelle caravane méditerranéenne. Un navire parti de New York pour Lisbonne et rentré depuis la mer du Nord ne laisse par ailleurs aucune trace, dans les registres des ports américains, de son éventuel passage par la Méditerranée. Les papiers privés des négociants, qui permettent de suivre en détail le périple d'un navire et sa gestion, ne peuvent pas, de leur côté, fournir les éléments nécessaires à une pesée globale<sup>52</sup>. La reconstitution de la présence américaine en Méditerranée passe donc nécessairement par la constitution d'une base de données relationnelle dans laquelle sont insérées l'ensemble des informations collectées dans des sources différentes. De fait, les données qui ont été traitées, à ce jour, de cette façon, permettent de tenter une première esquisse de typologie quant aux modalités de la présence des capitaines américains en Méditerranée en 1807.

#### La navigation américaine en Méditerranée : première esquisse d'une participation différenciée

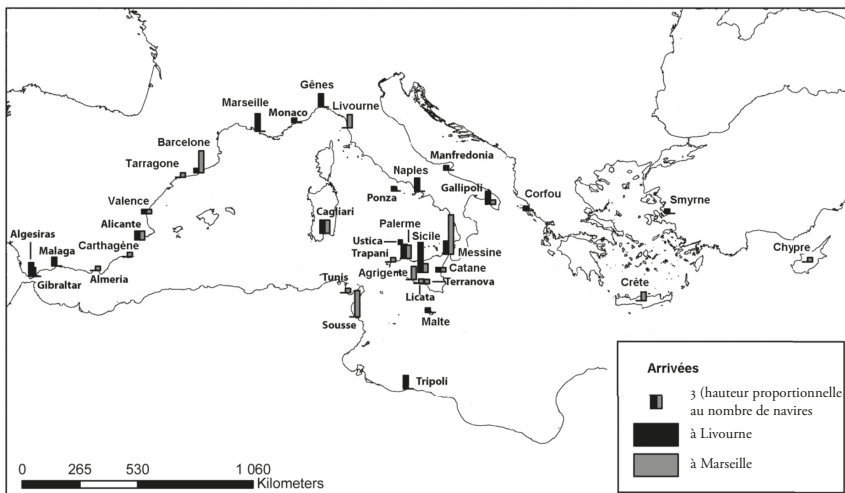
L'étude des itinéraires des navires américains en Méditerranée montre l'intégration croissante, par les capitaines et les armateurs des États-Unis, des logiques de navigation méditerranéennes, notamment du commerce de type caravanier. En 1804, seulement un navire américain sur six parmi ceux entrés à Livourne provenait d'un port méditerranéen. Lorsque c'était le cas, ce port était fréquemment Gibraltar, où les capitaines se procuraient des informations récentes sur la situation politique et sur celle des marchés méditerranéens avant de poursuivre leur route. En 1807, alors que le nombre de navires américains entrés à Livourne est trois fois supérieur à celui de 1804, un navire sur trois provient d'un port méditerranéen. La progressive intégration des trafics inter-méditerranéens de transport est tout aussi évidente à la sortie : si le pourcentage de capitaines qui rentrent directement aux États-Unis augmente de 40% à 47% – une croissance due vraisemblablement au changement d'attitude des belligérants, qui entraîne désormais la disparition des départs directs de la Méditerranée aux Antilles ou vers l'Asie, encore très fréquents en 1804 – les départs vers un port méditerranéen augmentent de 32% à 42%. De nouvelles destinations apparaissent : huit navires sortant de Livourne se rendent ainsi au Levant (Smyrne et Zante), et deux à Trieste. En sortant de Marseille, la moitié de navires arrivés en 1807 se rend dans un autre port méditerranéen<sup>53</sup>

52 Les archives privées sont néanmoins relativement abondantes aux États-Unis, et elles constituent une source indispensable pour une étude des réseaux commerciaux et des stratégies mises en place par les Américains en Méditerranée.

53 NARA, RG 84, Leghorn, vol. 138 (microfilm), Arrivals and departures of American Vessels 1798-1817 ; et RG 84, Bordeaux 225 (en réalité Marseille) : Silvia Marzagalli, « Les fonctions de la place commerciale de Livourne dans l'appropriation de l'espace méditerranéen par les Américains », art. cit.

(carte 4). Le poids des relations interméditerranéennes est encore plus marqué pour d'autres ports : plus des deux tiers des navires américains entrés à Palerme et la totalité de ceux entrés à Tunis proviennent d'un autre port méditerranéen. Les négociants américains ont de toute évidence compris les caractéristiques du commerce interméditerranéen et sa demande en fret, alors même que la paix avec Tripoli permet de s'y adonner sans risque.

Carte 4. Navires américains entrés à Marseille et Livourne et 1807 :  
dernier port touché avant l'arrivée



Source : NARA, RG 84, Bordeaux (en réalité Marseille), vol. 225, ships journal, 1806-1812 ; RG 84, Leghorn, vol. 138 (microfilm), Arrivals and departures of American Vessels 1798-1817.

Le croisement des données issues des sources consulaires avec l'information fournie par les listes de navires publiées par la presse commerciale nord-américaine permet de retracer quelques-uns des voyages effectués par les capitaines américains en Méditerranée et d'essayer de dégager une typologie, qu'une recherche suivie dans les archives des maisons de négoce américaines permettra d'affiner. Trois exemples représentatifs de trois types de navigation américaine en Méditerranée sont fournis ici à titre d'exemple, sans qu'il soit pour l'heure possible de préciser le poids relatif de chacun d'entre eux.

L'armateur du *Sukey*, un brick de 145 tonneaux appartenant à Stephen Philipps de Salem, au Massachussets, emploie son navire pour effectuer un commerce à son compte. Le commandement est confié à Samuel B. Graves, un capitaine expérimenté, âgé de 30 ans. Rentré de Madras à Salem le 13 octobre 1806, Graves repart à bord du *Sukey* pour « Marseille et un marché » le 18 novembre suivant, avec probablement une partie de la cargaison qu'il venait d'importer, car le 4 février 1807, à Marseille, le capitaine déclare avoir à son bord 1 622 sacs de

poivre et 468 barriques de sucre, qu'il décharge après quarantaine. Le brick repart le 6 avril suivant, officiellement pour Tunis, mais il entre à Palerme dix jours plus tard, après une escale à Cagliari. Il est fort probable que cette escale permette d'éviter les risques d'une navigation entre la France et la Sicile, qui est alors sous tutelle anglaise : en déclarant Tunis comme destination, le capitaine évite toute difficulté auprès des autorités françaises ; une fois en mer, il échappe de toute manière à leur contrôle. À l'entrée à Palerme, il suffira de déclarer être parti de Cagliari pour éviter des difficultés de la part des autorités siciliennes. Le navire arrive ainsi à Palerme sur lest, avec quelques sacs de poivre seulement. Ce poivre est déchargé à Palerme, d'où le capitaine repart une semaine plus tard, le 23 avril, pour Licata, avec une cargaison de soude et du soufre, deux produits typiquement siciliens que le capitaine déclare appartenir à l'armateur. Le brick revient deux semaines plus tard à Palerme avec la même cargaison, sans que l'on sache les raisons de cet aller-retour. Quoiqu'il en soit, le capitaine repart le lendemain en déclarant vouloir se rendre à Copenhague. Le consul américain, toutefois, indique aussi dans son registre, entre parenthèses, une autre destination : Marseille, où le navire entre effectivement le 22 mai 1807, avec 800 *cantare* de soude (*barilla*) et 850 *cantare* de soufre (*brimstone*). La fausse déclaration à la sortie de Palerme d'une destination nordique et neutre permet de mettre le navire à l'abri de toute saisie par les belligérants lors de son trajet entre un port contrôlé par les Anglais et un port français. Après avoir effectué deux semaines de quarantaine, le *Sukey* décharge et repart sur lest pour Palerme, faisant à nouveau escale à Cagliari. À Palerme, le capitaine charge du blé, puis part pour Licata et Marseille, où il arrive le 30 juillet 1807. Le brick quitte enfin le port phocéén le 30 septembre 1807 pour Salem, où il entre deux mois plus tard, après avoir touché à Santander, dans les Asturies. La cargaison déclarée à Salem consiste en vins (20 000 dollars), bougies (3 100 dollars) et marchandises diverses (1 350 dollars)<sup>54</sup>. Comme nous ne connaissons pas la valeur de la cargaison au départ de Salem, ni celle des éventuelles sommes remises par lettre de change, il est impossible de calculer les taux de profit. Ce qui ressort en revanche clairement, c'est l'utilisation du navire pour des opérations spéculatives pour le compte de l'armateur : le profit recherché est de nature commerciale.

Le deuxième exemple est celui du *Fair American*, un schooner de Norfolk d'à peine 70 tonneaux, appartenant à son capitaine, Nathaniel Hore, qui commande un équipage de cinq personnes en tout. Le schooner arrive à Norfolk

54 Peabody Essex Museum, Salem Clearances of Foreign Vessels, microfilm #129 ; NARA, RG 84, Palermo 144 et Bordeaux 225 (en réalité Marseille) ; *The People's Friend & Daily Advertiser*, 17 octobre 1806 ; *Daily Advertiser*, 1 décembre 1807 ; Peabody Essex Museum, Salem Impost Book, microfilm #29, reel 5.

le 2 juin 1806 en provenance de la Jamaïque, puis se rend à New York, avant d'entreprendre la traversée atlantique. Celle-ci est longue, et le capitaine est obligé de faire une escale en détresse car il n'a plus d'eau, avant de poursuivre pour Lisbonne et d'entrer à Livourne le 18 octobre 1806 avec une cargaison de sucre et café évaluée à 10 000 dollars. Il repart sur lest pour Gallipoli (Pouilles) le 11 novembre 1806, et il est de retour à Livourne le 13 janvier 1807 avec une cargaison indiquée laconiquement comme « fret » consistant sans aucun doute en huile d'olive, dont Gallipoli est l'un des grands exportateurs. Fin janvier, le capitaine-armateur part pour Naples, où il arrive une semaine après, puis se rend à Manfredonia (Pouilles). Il est à nouveau à Livourne le 1<sup>er</sup> avril, avant de repartir une semaine plus tard pour Trieste. Le capitaine fait toutefois escale à Naples, et ce n'est qu'en juin qu'il est mentionné à Trieste, prêt à repartir pour Messine. Le 4 septembre, toutefois, le navire entre une fois de plus à Livourne, sur lest, et en provenance de Corfou. Il quitte Livourne le 18 octobre pour les États-Unis, mais il entre en réalité à Messine, puis à Palerme deux semaines plus tard, avec une cargaison de tabac et de cacao, avant de repartir pour Trapani, après quoi on perd sa trace. Mise à part la toute première mention, le capitaine Hore déclare à chaque fois, à Livourne, transporter du fret<sup>55</sup>. Ce capitaine-armateur a donc parfaitement intégré la caravane maritime méditerranéenne, estimant de toute évidence qu'elle pouvait lui apporter d'avantage de profit, et moins de risques, que le commerce à son compte<sup>56</sup>.

Alors que les propriétaires du *Sukey* et celui du *Fair American* profitent selon des modalités différentes du commerce interméditerranéen, d'autres préfèrent se cantonner à un itinéraire en droiture entre les États-Unis et un port en Méditerranée. L'immobilisation des capitaux est ainsi réduite au minimum. La *Catherina* de New York, de 185 tonneaux, commandée par le capitaine Thomas Marshall, réussit à traverser deux fois l'Atlantique en une année précise. Le navire quitte en effet New York le 12 décembre 1806 et arrive à Malaga après 40 jours de navigation seulement, chargé d'une riche cargaison : 575 quintaux de sucre de Havane, 930 livres de cannelle, 1 408 gallons de rhum et 55 barriques de bœuf salé. Le capitaine est de retour à New York le 5 mai 1807 avant de repartir pour Livourne le 9 juin 1807, avec une cargaison de sucre, café et rhum évaluée à 40 000 dollars. La *Catherina* arrive à Livourne le

55 *New-York Commercial Advertiser*, 2 juin 1806 ; *The Repository*, 17 octobre 1806 ; *Alexandria Advertiser*, 28 Septembre 1807 ; NARA, RG 84, Palermo, t. 144, shipping register, 1806-1835 et RG 94, Leghorn, t. 138 (microfilm), Arrivals and departures of American Vessels 1798-1817.

56 Gilbert Buti, « Aller en caravane : le cabotage lointain en Méditerranée, xvii<sup>e</sup> et xviii<sup>e</sup> siècles », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 52-1 (2005), p. 7-38 ; Daniel Panzac, *La Caravane maritime : marins européens et marchands ottomans en Méditerranée (1680-1830)*, Paris, CNRS Éditions, 2004.

24 juillet suivant, après une nouvelle traversée relativement rapide, puis repart le 13 septembre avec de l'huile et du marbre évalués à 25 000 dollars. Elle entre dans le port de New York le 12 décembre 1807<sup>57</sup>. Les armateurs, Gomperts & Co., avaient de toute évidence compris l'intérêt de répondre à la demande européenne en denrées coloniales antillaises et participaient à l'essor prodigieux des trafics de réexportations américains, qui entraînait l'émergence de New York comme plaque tournante de ce commerce.

Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, de centaines de navires américains sillonnent la Méditerranée, apportant des cargaisons depuis l'Atlantique, exportant ses produits vers le reste du monde, et fournissant leur service pour les transports interméditerranéens. Si le nombre de navires et les ports fréquentés varient au fil des conditions internationales et de la présence de concurrents compétitifs sur les mêmes marchés, il est indéniable que les États-Unis ont alors réussi à pénétrer massivement en Méditerranée. Certes, nous ne commençons qu'à apercevoir les stratégies qui sous-tendent cette présence, et à entrevoir le jeu des réajustements constants entre ports et itinéraires imposé par les belligérants. L'ampleur de leur navigation justifie cependant pleinement l'idée que, après l'invasion des Anglais et des Flamands chère à Fernand Braudel, il y a bel et bien eu une « invasion américaine » en Méditerranée au début du XIX<sup>e</sup> siècle.

Sans oublier cependant que sur l'initiative des capitaines et armateurs américains, cette réussite repose aussi sur la capacité du gouvernement des États-Unis à garantir des conditions propices à l'épanouissement du commerce et de la navigation de ses ressortissants par son action diplomatique et par l'implantation d'un système consulaire. Bien que la Méditerranée ne représente pas l'essentiel dans la géographie commerciale d'une nation qui s'est désormais lancée sur tous les marchés de la planète, elle est suffisamment importante pour justifier le coût exorbitant d'une guerre avec Tripoli. Cette étude a toutefois permis de souligner que la réussite américaine dépend avant tout d'un contexte international en partie indépendant de la volonté ou de la sphère d'influence du gouvernement et des armateurs américains : ce sont les guerres franco-britanniques qui font le bonheur des neutres.

Si l'analyse des stratégies de navigation américaines en Méditerranée requiert une étude globale et systémique, celle des navigations méditerranéennes ne peut

57 *Baltimore Price-Current*, publié sous le titre de *Baltimore Weekly Price Current*, 18 décembre 1806 ; *The Public Advertiser*, 22 avril 1807 ; NARA, RG 84, Malaga 161 (années 1797-1867) ; *New York Commercial Advertiser*, 9 juin 1807 ; NARA, RG 36, #903, New York, Record of foreign arrivals 1789-1795 ; 1806-1811 [M 1066, reel 1].

passer, à terme, que par la prise en considération de l'ensemble des acteurs, quel que soit le pavillon utilisé, qui ont construit, jour après jour, la toile des relations au sein de la mer Intérieure. La compréhension des dynamiques propres à la Méditerranée requerra toutefois qu'on puisse un jour jauger aussi la part du commerce entre les ports méditerranéens et la façade atlantique, et celle qui utilise les services de transport des Nordiques au sein de la mer Intérieure. L'irruption des Nordiques en Méditerranée n'a donc pas fini d'intéresser les historiens.

## DE LA MANCHE À LA MÉDITERRANÉE : LA NAVIGATION DU ROYAUME DE FRANCE (1781-1791)

*Christian Pfister-Langanay*

Pour toute recherche, l'historien se doit de privilégier un objectif. En histoire maritime, cela peut être un individu<sup>1</sup>, un groupe social<sup>2</sup>, ou une hiérarchie militaire<sup>3</sup>. En économie maritime, l'angle d'attaque peut concerner un produit<sup>4</sup>, un transport<sup>5</sup> ou un port<sup>6</sup>. Dans ce dernier cas, l'analyse part et revient sur un même site géographique, sur une durée plus ou moins longue<sup>7</sup>. Nous avons procédé ainsi pour Dunkerque<sup>8</sup>. Il a même été possible de reprendre par la suite l'analyse de certains secteurs géographiques en affinant la démarche, soit par l'exploitation plus complète de quelques sources, soit par la découverte de nouveaux documents<sup>9</sup>. Mais l'angle de vue, globalement, restait le même, c'est-à-dire le va-et-vient incessant de navires quittant un port pour un autre, sans pouvoir voir ce qui se passe dans le ou les ports voisins. Ce type d'analyse, aussi fructueux soit-il, cloisonne la vision de ce qui se passe réellement sur mer<sup>10</sup>.

- 1 Philippe Hrodej, *L'Amiral Du Casse : l'élévation d'un Gascon sous Louis XIV*, Paris, Librairie de l'Inde, 1999.
- 2 Alain Cabantous, *La Mer et les hommes. Pêcheurs et matelots dunkerquois de Louis XIV à la Révolution*, Dunkerque, Éditions de Beffroi, 1980.
- 3 Michel Vergé-Franceschi, *Les Officiers généraux de la marine royale*, Paris, Librairie de l'Inde, 1990.
- 4 Paul Butel, *Histoire du thé*, Paris, Desjonquères, 2001.
- 5 Anne-Marie Cocula, *Un fleuve et des hommes. Les gens de la Dordogne au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Tallandier, 1981.
- 6 Christian Huetz de Lemp, *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV*, Paris-La Haye, Mouton, 1975.
- 7 Pierre Dardel, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, SEVPEN, 1963.
- 8 Christian Pfister-Langanay, *Ports, navires et négociants à Dunkerque (1662-1792)*, Dunkerque, Société dunkerquoise, 1985.
- 9 *Id.*, « Les relations entre Dunkerque et l'Ouest français de Louis XIV à la Révolution française », dans *Les Sociétés littorales du Centre-Ouest atlantique de la préhistoire à nos jours*, Poitiers, Société des antiquaires de l'Ouest, 5<sup>e</sup> série, t. 4, 1996, p. 311-350 ; *id.*, « Dunkerque et le Nord à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle : quelques données nouvelles », dans Silvia Marzagalli et Hubert Bonin (dir.), *Négoce, ports et océans XVI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 2000, p. 159-171.
- 10 Voir le plaidoyer de Silvia Marzagalli pour une approche systémique des échanges et des navigations maritimes, « Les échanges maritimes à l'époque moderne : bilan et perspectives de la recherche française », *Revue d'histoire maritime*, n° 10-11, 2010, p. 31-42.

Il est donc nécessaire de passer à une autre étape permettant de conserver tous les acquis antérieurs, mais allant plus loin vers une vision beaucoup moins linéaire des échanges maritimes. Cela suppose l'utilisation d'une source qui donne sa chance aussi bien aux petits qu'aux grands ports, et même aux plus minuscules, des simples grèves aux havres de taille internationale. Il faut aussi que cette documentation fournisse les mêmes données de base afin que certaines cités maritimes ne soient ni privilégiées, ni défavorisées. La chance fait que, pour la France, cette source existe et réside dans le fonds de l'Amirauté de France. Cette prestigieuse institution<sup>11</sup> nous permet – de Dunkerque à Antibes, plus les colonies, ne l'oublions pas –, de posséder une couverture archivistique de première grandeur, à savoir les registres de perception des droits de navigation : le droit de congé à la sortie du navire, le droit d'ancre à l'entrée, celui de tonnage, de feux et de balisage<sup>12</sup>. Rappelons simplement qu'après la réforme de Colbert, les sièges d'amirauté sont des administrations civiles territoriales – France plus colonies – qui enregistrent les rôles d'équipages, délivrent les congés, reçoivent les rapports à l'arrivée des capitaines, gèrent – non sans mal – les prises réalisées par les corsaires, et statuent sur les innombrables causes portées devant les juges<sup>13</sup>. Pour notre part, nous nous contenterons ici, si l'on veut, d'entreprendre une exploitation systématique des sorties de navires à travers les congés des années 1780. Ce travail entre dans le cadre du programme ANR Navigocorpus qui permettra, à terme, de suivre les itinéraires des navires de commerce entre les XVII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles. Ce corpus, une fois constitué, permettra un renouveau profond des approches traditionnelles au monde de l'échange maritime. Cette contribution n'est donc qu'un simple aperçu de ce qui peut et doit être entrepris<sup>14</sup>. L'année 1787 a été choisie comme année-test, sans que cela nous interdise d'étendre parfois l'enquête aux autres années de la décennie.

11 Cette charge n'a pas encore eu l'étude qu'elle mérite. Une excellente mise au point existe cependant pour le XVII<sup>e</sup> siècle avec les entrées « Amiral de France » et « Amirauté », rédigées respectivement par Michel Vergé-Franceschi et François Bluche dans François Bluche (dir.), *Dictionnaire du Grand siècle*, Paris, Fayard, 1990, p. 68-69.

12 Gérard Le Bouëdec, « Le cabotage sur la façade atlantique au XVIII<sup>e</sup> siècle », dans *La Circulation des marchandises dans la France de l'Ancien Régime*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1998, p. 53-83 ; l'auteur fournit un très bel exemple illustré de tous les papiers, y compris le congé, que tout capitaine se devait d'avoir sur lui.

13 Voir dans l'irremplaçable *Guide des recherches dans les fonds judiciaires de l'Ancien Régime*, le chapitre écrit par Henri-François Buffet, « L'amirauté de France (Z<sup>1D</sup>) », Paris, Imprimerie nationale, 1958, p. 255-282.

14 André Zysberg, « Mesurer les activités au cabotage des navires normands à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle », *Revue d'histoire maritime*, n° 8, 2008, p. 109-139 ; l'auteur montre parfaitement, avec une cartographie adéquate, tout ce que l'on peut tirer d'un simple dénombrement.



Nous disposons d'une couverture documentaire impressionnante<sup>15</sup>. Trente-six ports de la Manche sont représentés avec leurs sorties journalières pour la dernière décennie de l'Ancien Régime. L'ensemble du rang portuaire est là, de Dunkerque à Courtils au fond de la baie du mont Saint-Michel. Encore faut-il, pour le propos de cette contribution sur la navigation entre la Manche et la Méditerranée, que tous ces havres soient capables d'envoyer des navires en Méditerranée. Le nombre des ports de la Manche se réduit alors à dix, puisque nombre d'entre eux n'ont qu'une activité de pêche parfois considérable mais n'interviennent pas en Méditerranée. En fait, la Basse-Normandie est presque totalement exclue. Les ports retenus sont donc Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer, Fécamp, Saint-Valery-sur-Somme, Dieppe, Le Havre, Rouen, Honfleur, Granville.

Quant à la Méditerranée, nous avons choisi sa définition *stricto sensu* à savoir toute destination au-delà du rocher de Gibraltar, ce qui exclut Cadix et de ce fait un nombre important de navires qui descendent vers l'Espagne tout en restant, à priori, dans l'Atlantique, même si une partie d'entre eux a pu par la suite passer le détroit. La part méditerranéenne dans le trafic de ces ports de la Manche est forcément minoritaire, et le nombre de navires par rapport à l'ensemble du trafic est parfois infime.

Tableau 1. Navires partis des ports de la Manche vers la Méditerranée en 1787

Ports de départ	Nombre de navires allant en Méditerranée	Nombre total des congés	Pourcentage des destinations méditerranéennes
Dunkerque	37	2 041	1,81
Calais	3	1 115	0,27
Boulogne-sur Mer	6	1 872	0,32
Saint-Valery-sur-Somme	17	282	6,03
Dieppe	2	746	0,27
Fécamp	3	226	1,33
Le Havre	32	2 341	1,37
Rouen	16	1 744	0,92
Honfleur	3	737	0,41
Granville	3	555	0,54

Nos dix ports septentrionaux ont envoyé au total 122 vaisseaux de commerce au-delà de Gibraltar en 1787, ce qui ne représente qu'entre 0,2 et 0,5 % du mouvement portuaire total, hormis le couple Le Havre-Rouen qui arrive autour

<sup>15</sup> Archives nationales (ensuite AN), G<sup>5</sup> 39 à 157.

de 1 %, ainsi que Fécamp. Font exception Dunkerque, avec 1,8 % des sorties, et surtout Saint-Valery-sur-Somme avec 6 %.

Les mêmes calculs portant sur le tonnage mis en jeu aboutissent sans surprise à des pourcentages plus élevés :

**Tableau 2. Tonnage des navires partis des ports de la Manche vers la Méditerranée en 1787**

Ports	Tx vers les ports méditerranéens	Trafic total (tx)	Pourcentage des destinations méditerranéennes
Dunkerque	5 782	102 532	5,64
Calais	385	27 000 <sup>16</sup>	1,43
Boulogne-sur Mer	1 083	14 052	7,71
Saint-Valery-sur-Somme	2 906	18 944	15,34
Dieppe	225	43 148	0,52
Fécamp	292	9 590	3,04
Le Havre	3 054	218 393 <sup>17</sup>	1,40
Rouen	2 303	122 493	1,88
Honfleur	454	48 265	0,94
Granville	261	21 942	1,19

104

Nous arrivons à 16 745 tx sur un total de 626 359 tx qui regroupe nos dix ports, soit 2,6 % du trafic. Cette moyenne cache toutefois de fortes variations : Dieppe au plus bas avec 0,5 %, suivi d'un fort groupe gravitant autour de 1-2 %, pour terminer avec un trio pour le moins surprenant : Dunkerque avec 5,6 %, Boulogne-sur-Mer avec 7,7 % et surtout Saint-Valery-sur-Somme arrivant à 15,3 %. D'une manière générale, ces pourcentages sont sensiblement supérieurs à ceux concernant le nombre de navires, ce qui est logique quand nous prenons en compte une règle élémentaire de la navigation, à savoir la distance : il est nécessaire d'employer des bâtiments ayant une capacité supérieure, d'une part pour affronter ce trajet exposé aux tempêtes des golfes de Gascogne et du Lion et d'autre part pour pouvoir rentabiliser le voyage. Les nombreuses coques de noix – de 4 à 10 tonneaux – utilisées pour la pêche au poisson frais, au maquereau ou au hareng sont donc hors jeu.

L'année 1787 ayant été choisie comme année-test, il est nécessaire de pousser plus loin l'exploitation des congés ; malheureusement, ces derniers, s'ils sont précis, se révèlent très secs. En effet, sur cette portion du littoral français, les

<sup>16</sup> Le greffier calaisien ne nous fournit pas la totalité des tonnages. Le trafic peut être estimé à 27 000 tx environ.

<sup>17</sup> Les chiffres du trafic global ont été calculés à partir du G<sup>5</sup> des AN et, pour Le Havre, c'est la reprise du total fourni par Pierre Dardel.

greffiers n'indiquent ni le port d'origine, ni le type de cargaison, sauf exception. Reste, mais c'est un point essentiel, le port de destination :

**Tableau 3. Destinations méditerranéennes des navires ayant quitté les ports de Dunkerque à Granville en 1787**

Ports	Malaga	Alicante	Barcelone	Port-Vendres	Pérols	Sète	Marseille	Toulon	Nice	Gênes	Livourne	Total
Dunkerque	1	1	14			8	8			3	2	37
Calais			3									3
Boulogne-sur-Mer	1					4	1					6
Saint-Valery-sur-Somme			2			1	13	1				17
Dieppe			1				1					2
Fécamp						1	2					3
Le Havre		15		1	1	6	7		1	1		32
Rouen						8	7					15
Honfleur							3					3
Granville							3					3
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>16</b>	<b>20</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>28</b>	<b>45</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>121</b>

Onze ports méditerranéens sont concernés, répartis sur un large arc géographique qui va de Murcie à la Toscane. Cependant, une zone, celle du golfe du Lion, concentre la plus grande partie du trafic : 93 navires sur 121, soit 77 % du total. Avons-nous affaire à un phénomène conjoncturel ou structurel ? N'oublions pas que le calendrier agricole domine encore, et de manière impérative, les rythmes de navigation, quel que soit le secteur géographique concerné, ou la nature de la cargaison. Pour analyser le mouvement portuaire de Bordeaux, l'année-récolte a justement été choisie, et les résultats en sont devenus très éclairants<sup>18</sup>. Aussi, évitons le piège de l'année isolée prise comme unique référence de calcul et étendons la recherche à l'ensemble de la décennie, tout en sachant que, sous la Révolution, les triages d'archives ont effectué des coupes sombres dans les séries des congés de l'Amirauté conservées chez le duc de Penthièvre.

Dans ces conditions, voyons si nos premiers résultats se confirment dans l'étude des autres années. Pour ce faire, nous avons repris les chiffres de Pierre Dardel pour Rouen-Le Havre, tandis que nous avons dépouillé nous-même

<sup>18</sup> Christian Huetz de Lempis, *Géographie du commerce de Bordeaux*, op. cit.

l'intégralité des congés pour Dunkerque, Gravelines, Calais, Boulogne-sur-Mer, Saint-Valery-sur-Somme, Fécamp et Saint-Valery-en-Caux<sup>19</sup>.

**Tableau 4. Nombre de navires partis des ports français de la Manche pour la Méditerranée de 1780 à 1791**

Nb de navires vers la Méditerranée	1780	1781	1782	1783	1784	1785	1786	1787	1788	1789	1790	1791	Total	Moyenne
Dunkerque			10			24	30	37	37 <sup>20</sup>	23	44	62	267	30
Gravelines											1		1	0
Calais					2			3	2		2		9	2
Boulogne/Mer				10	8			6	5		7		36	7
Saint-Valery-sur-Somme				9	16			17	14		16		72	14
Saint-Valery-en-Caux						1			1			1	3	0
Fécamp				2	3		1	3		2			11	1
Le Havre			10	14	10	13	16	32	17	23	34		169	19
Rouen		1		7	12	5	13	16	16	19	20		109	11
<b>Total</b>		1	20	42	51	43	60	114	92	67	124	63	677	
		Années manquantes dans les congés conservés aux AN, série G5												

La moyenne a été calculée sur le nombre d'années connues.

Le début de la décennie reste fortement marqué par la guerre d'Indépendance américaine, mais le blocus britannique n'est plus aussi impitoyable que durant la guerre de Sept Ans. Dix vaisseaux partent respectivement de Dunkerque et du Havre en 1782. La reprise est immédiate l'année suivante, mais la navigation stagne à une quarantaine d'unités jusqu'en 1785. L'envolée démarre ensuite, avec un pic en 1787 – 114 navires –, suivi d'une diminution marquée en 1788 et encore plus en 1789 – 67 bâtiments, mais les données manquent pour trois ports –, pour finir avec un nouveau redressement sans précédent en 1790, avec 124 voyages vers la Méditerranée. Quant à la hiérarchie des ports, elle ne reflète pas celle établie en 1787 : Dunkerque vient largement en tête avec 40 % des navires, contre 25 % au Havre et 16 % à Rouen. Avec Saint-Valery-sur-Somme, ces quatre ports concentrent 91 % de la navigation vers la Méditerranée.

19 Certes Dieppe, Honfleur et Granville manquent à l'appel, mais ces ports pèsent très peu dans la balance.

20 Gaston Rambert, *Histoire du commerce de Marseille*, Paris, Plon, 1966, t. 7, p. 218, constate curieusement que le nombre de navires provenant de Dunkerque accuse une baisse notable en 1787-1788. Nos sources ne le confirment pas.

Mais il est nécessaire de vérifier si cette conjoncture quelque peu grossière, établie simplement par l'unité de charge – le navire –, se confirme par le tonnage.

**Tableau 5. Tonnage des navires partis des ports français de la Manche pour la Méditerranée de 1780 à 1791, en tonneaux<sup>21</sup>**

Tonnage des navires vers la Méditerranée	1780	1781	1782	1783	1784	1785	1786	1787	1788	1789	1790	1791	Total	Tx moyen annuel
Dunkerque			2 167			4 435	4 616	5 782	5 722	4 108	7 915	7 632	42 377	5 297
Gravelines											100		100	100
Calais					288			385	21		20		493	337
Boulogne/ Mer				1 415	1 296			1 063	730		1 000		5 504	1 101
Saint-Valery-sur-Somme				1 265	2 674			2 906	2 734		2 844		12 423	2 485
Saint-Valery-en-Caux						220			60			105	385	35
Fécamp				264	273		120	292		168			1 117	140
Le Havre			1 473	2 670	1 195	1 309	3 082	3 054	2 682	3 294	3 887		22 646	2 516
Rouen		140		622	1 739	776	1 856	2 303	1 968	1 683	1 388		12 475	1 248
<b>Total</b>		140	3 640	6 236	7 285	6 740	9 674	15 785	13 896	9 253	17 134	7 737	97 520	
		Années manquantes dans les congés												

Le tonnage moyen a été calculé sur le nombre d'années connues et, pour Calais, sur les deux années pour lesquelles le tonnage est mentionné.

Les résultats globaux de ce tableau corroborent la première impression : la conjoncture en tonnage reflète rigoureusement celle en navires : 6-7 % du tonnage en 1783-1785, 16 % en 1787, 18 % en 1790, pourcentages calculés par rapport à l'ensemble de la période examinée. Dunkerque reste en tête de ce trafic vers la Méditerranée – 44 % du total des expéditions de la Manche à la Méditerranée –, devant Le Havre – 23 % – et Rouen – 13 % –. Avec Saint-Valery-sur-Somme, c'est 93 % du tonnage qui va vers la Méditerranée. Le trafic du Havre est pratiquement le double de celui de Rouen, infirmant du coup l'assertion de Gaston Rambert qui avance qu'à l'approche de 1789, l'écart entre Le Havre et Rouen se déplace en faveur du dernier<sup>22</sup>.

Si cette pesée globale nous a permis d'affiner la conjoncture générale ainsi que celle plus particulière de chaque port, il est également envisageable d'entreprendre la cartographie des destinations pour la dernière décennie de l'Ancien Régime.

<sup>21</sup> Le greffier n'inscrit pas toujours le tonnage.

<sup>22</sup> Gaston Rambert, *Histoire du commerce, op. cit.*, p. 213. Mais l'auteur est prisonnier de ses sources, à savoir, les manifestes.

Tableau 6. Destination des navires sortis de Dunkerque à Rouen (1780-1791)

Destination	Départ									
	Dunkerque	Gravelines	Calais	Boulogne/Mer	St-Valery/Somme	St-Valery-en-Caux	Fécamp	Le Havre	Rouen	Total
Gibraltar	1									1
Malaga	3			1					5	9
Alicante	6			1				38	9	54
Villanova	2									2
Barcelone	82		7	5	5			3	5	107
Port-Vendres								2	4	6
Pérols								1		1
Sète	36		2	27	3	1	3	32	36	140
Marseille	104	1		2	63	2	8	62	43	285
Toulon	1				1			2	2	6
Grasse									1	1
Nice	1							1		1
Porto-Maurizio									1	1
Gênes	17							2	2	21
Livourne	12							4		16
Naples	1									1
Pouzzoles								1		1
Cagliari								4		4
Trapani								4		4
Salerne								1		1
Messine								1		1
Venise								1		1
Paule									1	1
Smyrne	1									1
<b>Total</b>	<b>267</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>36</b>	<b>72</b>	<b>3</b>	<b>11</b>	<b>159</b>	<b>109</b>	<b>667</b>

En raison des lacunes de la documentation (cf. tableau 5), il s'agit de minima.

À première vue, les ports touchés s'étendent sur tout le bassin méditerranéen, depuis Gibraltar jusqu'au fond du golfe de Smyrne : 24 ports méditerranéens sont concernés, mais l'étendue géographique du phénomène s'avère être une illusion. Sur les 667 voyages, un seul concerne l'Adriatique et un autre la mer Égée. En fait, tout se déroule dans le bassin occidental de la Méditerranée, et la Sicile sert de borne frontière pour tous les ports français de la Manche et de la mer du Nord, du moins pour ce qui concerne leur première destination méditerranéenne. Avec cinq ports, l'Espagne arrive à 173 escales, soit 25 % de l'ensemble ; les États italiens et leurs 12 ports rassemblent à peine 53 bâtiments, soit 8 % du total. Presque deux navires sur trois atteignent donc un port français : nous avons affaire avant tout à un trafic national.

Les résultats de l'analyse au niveau du port de destination sont plus nuancés dans la mesure où ils relativisent partiellement l'importance des destinations françaises. En effet, si Marseille caracole en tête des expéditions avec un total de 285 voyages, la destination phocéenne est suivie d'un binôme constitué par Sète et Barcelone qui regroupent respectivement 140 et 107 arrivées. En valeur relative, ils représentent 20 % et 12 % de l'ensemble des voyages. À eux trois, ils rassemblent 75 % du trafic contre à peine 5 % à Gênes et Livourne. Il existe bien là, dans le cas présent, un « rang portuaire ». Son existence est-elle confirmée par la mise en œuvre des tonnages ?

Tableau 7. Destinations du tonnage sorti de Dunkerque à Rouen (1780-1792)

Destination	Départ									
	Dunkerque	Gravelines	Calais	Boulogne/Mer	St-Valery/Somme	St-Valery-en-Caux	Fécamp	Le Havre <sup>23</sup>	Rouen <sup>22</sup>	Total
Gibraltar	50									50
Malaga	400			153						553
Alicante	1 241			220						1 461
Villanova	146									146
Barcelone	12 051		385	685	654					13 775
Port-Vendres									576 <sup>24</sup>	576
Pérois										
Sète	6 481		403	4 096	240	60	430	6 131*	4 574	22 415
Marseille	17 008	100		350	11 243	325	687	11 010	6 555	47 278
Toulon	150				286			1 024*	130	1 590
Grasse									142 <sup>25</sup>	142
Nice	160									160
Porto-Maurizo									210	210
Gênes	2 617								288 <sup>26</sup>	2 905
Livourne	1 730									1 730
Naples	93									93
Autres ports italiens								4 481*		4 481
Smyrne	250									250
<b>Total</b>	<b>42 377</b>	<b>100</b>	<b>788</b>	<b>5 504</b>	<b>12 423</b>	<b>385</b>	<b>1 117</b>	<b>22 646</b>	<b>12 475</b>	<b>97 815</b>

\*Données fusionnées

En raison des lacunes de la documentation (cf. tableau 5), il s'agit de minima.

<sup>23</sup> Manquent 3 tonnages.

<sup>24</sup> Avec Toulon.

<sup>25</sup> Avec Toulon.

<sup>26</sup> Avec Paule.

La réponse n'est pas aisée pour un simple problème de présentation des sources. La ventilation du tonnage – voir le tableau ci-dessus – a été réalisée pour chaque port, hormis Le Havre et Rouen. Nous nous sommes reporté aux calculs déjà effectués par Pierre Dardel, mais deux obstacles nous empêchent d'avoir une vision fine de la répartition du trafic : Dardel a rassemblé en une seule rubrique le tonnage des ports espagnols d'Atlantique et de Méditerranée, et il fait de même pour tous les petits ports italiens. Il faudrait reprendre les 19 registres de congés pour repérer les navires concernés, opération non envisageable ici, compte tenu du temps à y consacrer. De plus, le tonnage des petits ports français est agrégé. Il n'est donc pas possible de pousser bien loin l'analyse à laquelle nous venons de procéder avec le nombre de navires. C'est même impossible de l'entreprendre pour les ports espagnols. Aussi allons-nous concentrer notre attention sur le cas des ports français.

110

Du point de vue phocéén, il faut toujours s'appuyer sur les travaux de Gaston Rambert et de Charles Carrière. Le premier, dans son impressionnante histoire du commerce marseillais, base l'essentiel de ses recherches sur le fonds Roux conservé à la chambre de commerce de Marseille, et plus particulièrement, pour ce qui concerne les rapports avec les autres ports, sur les manifestes de cargaison qui arrivent dans le port. À partir de 1770, ils sont imprimés et fournissent un état complet des marchandises importées<sup>27</sup>. Aussi l'auteur nous offre-t-il pour chaque port et chaque catégorie de produits une synthèse plus ou moins développée : l'arrivée des produits coloniaux provenant du Havre est traitée à partir d'une douzaine de manifestes de 1750 à 1786<sup>28</sup>. Charles Carrière appuie sa démonstration sur les statistiques qu'il tire du dépouillement des registres de la Santé maritime de 1710 à 1792, soit un total de 157 806 entrées<sup>29</sup>. Il prend bien soin de distinguer les quatre secteurs d'activité : Levant, Barbarie, Atlantique et Ligurie-Toscane, tout en affirmant que si tout le commerce à grand rayon est consigné régulièrement et totalement, il n'en est rien pour le négoce proche, puisqu'à partir de 1786 sont conservés des cahiers de « Petit Cabotage », ce qui fait qu'en 1788, les arrivées de Corse passent de 69 à 195 navires. Il est maintenant possible d'être plus précis grâce à l'apport des comptes rendus de l'écrivain de l'amirauté de Marseille envoyés à Paris pour vérification auprès des bureaux du duc de Penthièvre. En 1780, 1 904 navires français et 1 385 étrangers ont pris un congé avant de sortir du port, soit un total de 3 289 bâtiments mais, à l'entrée,

27 Gaston Rambert, *Histoire du commerce*, op. cit., t. 7, p. 213.

28 *Ibid.*, p. 198-199.

29 Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII<sup>e</sup> siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, Marseille, Institut historique de Provence, 1973, t. 1, p. 50 et suivantes et le graphique de la p. 49.



la Santé maritime n'en prend en compte que 2 555<sup>30</sup>. Pour l'année 1787, si nous appliquons la méthodologie de Charles Carrière, à savoir retenir les quatre secteurs maritimes ci-dessus, nous arrivons à un total de 791 navires entrés quand le greffier de l'amirauté en dénombre 4 557 en sortie<sup>31</sup>. Nous sommes donc en droit d'estimer qu'il existe un évident sous-enregistrement qui ne remet pas nécessairement en cause les très importants apports de la thèse de Charles Carrière, mais qui obligera, pour l'avenir, à reprendre les chiffres de navigation afin d'avoir une image exacte de l'importance de chacun des secteurs de la navigation marseillaise<sup>32</sup>.

La part du Ponant doit être reconsidérée, mais a priori de peu : les recherches ultérieures sur les congés étendues jusqu'à Bayonne nous en donneront la certitude. Pour l'instant, bornons-nous à constater les différences :

**Tableau 8. Aperçu de la navigation entre les ports français atlantiques et Marseille à partir de deux sources différentes, 1782-1791**

Années	Santé maritime	Depuis les ports de la Manche - Congés dans G <sup>s</sup>
1782	31	20
1783	147	42
1784	193	51
1785	220	43
1786	210	60
1787	215	114
1788	230	92
1789	188	67
1790	224	124
1791	264	63

Dans ces conditions, revenons à nos ports de la Manche et considérons le cas de Saint-Valery-sur-Somme où le greffier, plus proluxe que ses collègues des amirautés voisines, fournit aussi le nom du port d'attache. Ainsi constate-t-on que les 72 voyages vers le sud entrepris à partir de Saint-Valery sont vraiment le fait de vaisseaux purement locaux. Seul *Le Zélé* (100 tx), du capitaine Louis Hacquet, partant le 19 février 1784, provient de Dieppe. En réalité, toute la flotte de charge valéricaine effectue des navettes vers la Méditerranée : 21 trajets

<sup>30</sup> *Ibid.*, t. 2, p. 1041.

<sup>31</sup> *Ibid.*, t. 2, p. 1048.

<sup>32</sup> Le décalage avec les sources de la Santé de Marseille a été signalé par Gilbert Buti à propos de la navigation entre Saint-Tropez et le port phocéén : Gilbert Buti, « Entre échanges de proximité et trafics lointains : le cabotage en Méditerranée aux xvii<sup>e</sup> et xviii<sup>e</sup> siècles », dans Simonetta Cavaciocchi (dir.), *Ricchezza del mare, Ricchezza dal mare, sec. xiii<sup>e</sup>-xviii<sup>e</sup>*, Firenze, Le Monnier, 2006, p. 287-316.

sont faits par les neuf navires ci-dessous, et le plus souvent avec le même capitaine, comme Louis Castelot sur *La Paix*.

Tableau 9. Quelques exemples de navettes entre Saint-Valery-sur-Somme et la Méditerranée

	<i>La Paix</i>	<i>La Reine Blanche</i>	<i>L'Étoile Mignonne</i>	<i>Le Comte d'Aguy</i>	<i>L'Aimable Jacotte</i>	<i>Le Saint-François</i>	<i>La Nouvelle Étoile</i>	<i>La Félicité</i>	<i>Le Neptune</i>
	160 tx	120 tx	130 tx	185 tx	205 tx	175 tx	164 tx	250 tx	150 tx
1783	30 oct.	28 sept.	16 août	23 oct.	-				
1784	27 août	3 août.	29 oct.	21 oct.	22 sept.	11 mars		18 mai	20 avril
1787	5 mars	20 fév.	25 nov.	-	6 déc.	3 sept.	13 déc.	19 fév.	11 déc.
1788	4 avril			4 sept.	-	-	8 juillet	-	-
1790					16 nov.	5 oct.	26 oct.	16 nov.	11 juin

En réalité, les rapports entre Sète et le port picard sont beaucoup plus étroits qu'il ne paraît : les négociants sétois sont propriétaire de parts sur les navires valéricains et toute la Picardie est « arrosée », jusqu'aux portes des Ardennes<sup>33</sup>.

112

Grâce aux manifestes conservés dans le fonds Roux, nous avons quelques idées sur la composition des cargaisons amenées ainsi à Marseille. Gaston Rambert insiste sur l'importance des bois coloniaux (d'Inde, de santal, du Brésil), même si les quantités déclarées ne sont guère importantes<sup>34</sup>. Là encore, les chiffres des congés démentent ceux des manifestes : d'après lui, les navires de Saint-Valery-sur-Somme ne viennent à Marseille, qu'à intervalles très irréguliers<sup>35</sup>. Or, d'après les congés, il s'agit du port nordique le plus fidèle aux Phocéens, et les négociants locaux montrent leur intérêt pour cette liaison en y mettant des navires neufs : le greffier indique, en 1784, que le vaisseau *Les Huit Frères* vient d'être acheté à Ostende, qu'en 1787, *L'Aimable Victoire* sort du chantier, même chose avec *L'Étoile Brillante*, et en 1790 avec *Le Bon Père* et *L'Union Patriotique*. Pour Dunkerque, la part locale s'élève à 21 navires sur 31, alors qu'interviennent deux vaisseaux étrangers armés à Göteborg. La part méditerranéenne se réduit à deux vaisseaux, *Le Jason*, de 250 tx, et *Le Nouvel Henri de France*, de 240 tx, armés à Sète. Concernant les cargaisons, les congés sont, dans le cas présent, d'un bien maigre secours par rapport aux manifestes marseillais. Seuls les greffiers de Dunkerque et de Boulogne-sur-Mer fournissent une, voire deux indications de marchandises en 1787.

Sept navires quittent le port flamand sur lest, ce qui est beaucoup pour un total de 31, mais constatons cependant un certain éventail dans la composition

33 Jean-Claude Gaussent, « Un aspect du commerce sétois au XVIII<sup>e</sup> siècle : l'exportation des vins et eaux-de-vie par des bâtiments du Nord », *Bulletin du Centre d'histoire des espaces atlantiques*, n° 3, 1987, p. 85-126. Il confirme la disparition des archives de l'amirauté concernant le trafic du port en faisant référence au travail d'Alain Degage, *L'Amirauté de Cette (1691-1735)*, Institut de recherches sociales, université de Perpignan, 1981-1984.

34 Gaston Rambert, *Histoire du commerce*, op. cit., p. 199. *La Comtesse d'Arras* est à remplacer par *La Comtesse d'Artois* (manifeste du 25 février 1784, navire parti le 27 janvier).

35 *Ibid.*, p. 215.

des cargaisons. Cela rejoint les dires de Gaston Rambert qui remarque, lui aussi, que les marchandises dunkerquoises sont variées en nature et que leur tableau est impressionnant<sup>36</sup>.

Tableau 10. Nature des cargaisons sorties de Dunkerque  
à destination des ports méditerranéens en 1787

	lest	blé	toile	diverses marchandises	charbon de terre	Tabac	cuir
Malaga			1				
Alicante	1						
Barcelone	1	8	2	3	1		
Sète	2	6		1			
Marseille	3	3		2	1		
Gênes		1	1			3	1
Livourne		1				2	1
<b>Total</b>	<b>7</b>	<b>19</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>2</b>

La situation boulonnaise est tout autre : sur 5 années présentes (1783, 1784, 1787, 1788 et 1790), tous les navires vont vers le sud la cale vide, à l'exception de celui de Jean Sauvage en décembre 1788, et de *La Jeune Louise* de 120 tx, commandée par Jean Palette, qui amènent du hareng. Par le biais de Boulogne-sur-Mer, nous pouvons comprendre pourquoi le duo Barcelone-Sète a une si grande importance pour les ports du détroit.

Pour Barcelone, très éclairants sont les apports de la thèse de Francesc Vals Junyent<sup>37</sup>, en particulier ceux concernant l'âge d'or des exportations d'eau-de-vie catalane entre 1763 et 1793, le rôle du port de Salou et l'importance des débouchés dans le nord de la France. La géographie des clients destinataires d'Ermengol Gener entre 1774 et 1776 est très révélatrice de ce courant d'échanges : 26 % de l'eau-de-vie arrive à Lille, 15 % à Dunkerque et 6 % à Saint-Omer<sup>38</sup>. En fait, en cette fin de XVIII<sup>e</sup> siècle, Calais et Dunkerque deviennent des plates-formes de vente pour la viticulture catalane : en 1789, les dix ports importent de l'eau-de-vie entre Dunkerque et Morlaix ; ils en achètent pour une valeur de trois millions de livres tournois aux Catalans sur un total de 3,3 millions<sup>39</sup>. Calais ravitaille Saint-Omer, tandis que Dunkerque et Boulogne-sur-Mer fournissent les fraudeurs anglais qui alimentent le *smogglage*.

Sète, de même, est la porte de sortie de la viticulture du Languedoc. Quelques travaux anciens permettent d'avoir quelques lumières sur les raisons de l'attractivité

<sup>36</sup> *Ibid.*, p. 216 et suivantes, et p. 251.

<sup>37</sup> Francesc Vals Junyent, *La Catalunya atlantica. Aiguarden i teixits a l'arrencada industrial catalana*, Vic, Euma Editorial, 2004.

<sup>38</sup> *Ibid.*, p. 153 et 155.

<sup>39</sup> *Ibid.*, p. 179 et les cartes p. 182.

de ce port<sup>40</sup>. Il devient le port par excellence du vignoble languedocien. Son commerce s'envole au XVIII<sup>e</sup> siècle : 3,6 millions de verges d'eau-de-vie sorties pour la décennie 1740, 4,5 millions pour la suivante, et 4,1 millions pour celle de 1760<sup>41</sup>. Malheureusement, s'il nous fournit un tableau récapitulatif des exportations entre 1698 et 1818, Guillaume Geraud-Parracha ne donne qu'un seul chiffre précis en 1786 et une série continue de 1740 à 1791. De plus, l'auteur ne s'intéresse qu'aux volumes vendus de vin et d'eau-de-vie et à leurs prix respectifs. Enfin, il inclut – autre difficulté d'appréciation des trafics portuaires – Marseille et Dunkerque dans la rubrique « destinations étrangères », en raison de l'extraterritorialité induite par leur franchise. En fait, Guillaume Geraud-Parracha ne fait que reprendre le tableau que Jean-Louis Cazalet avait déjà publié en 1920 dans sa thèse<sup>42</sup>. Ce dernier consacre également tout un chapitre à l'armement sétois et au mouvement du port qui ne contient paradoxalement aucun chiffre. Seuls quelques renseignements sont donnés sur les projets, toujours avortés, conçus par les États du Languedoc pour trouver de nouveaux débouchés<sup>43</sup>.

Il faut attendre l'étude de Louis Dermigny pour enfin y voir plus clair d'un point de vue portuaire, puisqu'il nous fournit les chiffres des entrées de 1686, de 1717 et de 1772-1777, ceux des sorties de 1731-1743 concernant les bâtiments chargés de vin et d'eau-de-vie<sup>44</sup>. Malheureusement, ces données sont assez discordantes des nôtres. Retenons celles de la période 1772-1777 : Dunkerque et Calais envoient deux navires chacun, Boulogne-sur-Mer, huit, Saint-Valery-sur-Somme, trois, Rouen et Le Havre, respectivement huit et deux, et la Basse-Normandie intervient avec un bâtiment pour Honfleur et Caen, soit 27 voyages pour trois ans – à savoir 1773-1774 et 1777<sup>45</sup>. Par rapport aux chiffres de la décennie suivante, il semblerait qu'il y ait eu un sous-enregistrement du mouvement portuaire sétois, ou bien on assiste à une véritable explosion du trafic à partir de 1780<sup>46</sup>. Beaucoup plus important et précieux demeure le travail de Jean-Claude Gaussent à partir des minutes notariales de Sète, d'autant plus

40 Louis Dermigny, *Naissance et croissance d'un port : Sète de 1666 à 1880*, Sète, Institut d'études économiques, maritimes et commerciales (Actes de l'Institut ; Cahiers V), 1955 ; Guillaume Geraud-Parracha, *Le Commerce des vins et des eaux-de-vie en Languedoc sous l'Ancien Régime*, Montpellier, Dehan, 1957 ; Jean-Louis Cazalet, *Cette et son commerce des vins de 1666 à 1920*, Montpellier, Firmin et Montane, 1920.

41 Guillaume Geraud-Parracha, *Le Commerce*, *op. cit.*, p. 131.

42 Jean-Louis Cazalet, *Cette*, *op. cit.*, p. 67.

43 *Ibid.*, p. 105-119.

44 Louis Dermigny, *Naissance*, *op. cit.*, p. 17-24.

45 *Ibid.*, p. 22. Il manque deux années à la période 1772-1777.

46 Les chiffres utilisés par Louis Dermigny sont tous tirés de la correspondance du receveur du droit de 20 % entretenu à Sète par la chambre de commerce de Marseille. Mais l'auteur n'indique rien sur les bases fiscales de ce droit, ni sur quels navires exactement ?

qu'il porte sur les bâtiments du Nord<sup>47</sup>. Il recense 364 navires et conclut que son échantillon ne recouvre qu'entre 1/8 et 1/3 du trafic inventorié par Louis Dermigny dans ces quatre relevés chronologiques. Ces chartes-parties et ces contrats d'affrètement donnent tous les détails souhaitables sur les voyages. Au final, 21 % des navires concernés sont français (3 % de Bretagne, 5 % de Normandie, 9 % de Saint-Valery-sur-Somme et 4 % de Dunkerque), mais l'étude ne couvre malheureusement que la période allant de 1718 à 1778.

Les comptes rendus envoyés au duc de Penthièvre, dernier amiral de France, permettent au moins de se faire une idée du trafic à partir de 1770. Grâce aux congés (sorties des navires), la conjoncture portuaire peut être reconstituée dans toute son exhaustivité. L'amirauté de Sète enregistre respectivement 813, 660 et 591 sorties en 1773, 1774 et 1777, alors que Louis Dermigny nous indique 151, 141 et 124 navires, ce qui montre que le droit de 20 % perçu par la chambre de commerce de Marseille à Sète ne porte que sur une fraction du trafic. Concernant la décennie 1780, il est possible de calculer exactement ce que représente le trafic de nos dix ports : grâce à leurs congés, nous savons que Sète reçoit 28 vaisseaux en 1787, alors que le mouvement portuaire du havre languedocien se monte à 795 navires, dont 241 d'origine étrangère ; la part « nordique » du royaume s'élève donc à 3,5 % de son trafic. Quand le système Navigocorpus sera pleinement opérationnel, il sera possible de reprendre toutes ces données et d'affiner les recherches dans la mesure où tous les renseignements pourront être croisés, permettant non seulement de suivre individuellement les navires, mais également de combler certaines lacunes archivistiques qui, pour l'instant, handicapent la lecture des résultats actuels.

Pour clore cette trop courte enquête, est-il possible de l'étendre un peu dans le temps ? Dunkerque et Calais peuvent nous fournir quelques jalons.

Calais est un cas à part dans la mesure où les sources sont disponibles pour la période envisagée, mais plus riches encore pour le premier tiers du XVIII<sup>e</sup> siècle, ce qui nous permet d'établir une comparaison, aussi grossière soit-elle, avec la décennie 1780. N'oublions pas également que ce port ne dispose d'aucun véritable arrière-pays et ne vit que du trafic transmanche. Si les chiffres restent faibles, ils n'en demeurent pas moins significatifs. Cinq ports sont concernés entre 1699 et 1728, contre à peine deux entre 1784 et 1790. Pour la première période, Marseille arrive en tête : six navires y vont – de 100 à 150 tonneaux, parfois – et trois en reviennent. Deux navires marseillais participent même au trafic. Parallèlement, six navires de 80 à 120 tonneaux partent de Sète. Enfin Alicante, Toulon et Gênes sont la destination d'un seul voyage. La situation a

<sup>47</sup> Jean-Claude Gaussent, « Un aspect du commerce sétois », art. cit., p. 85-126.

complètement changé entre 1784 et 1790 par la réduction drastique du nombre des ports et la disparition de Marseille au profit de Barcelone avec sept navires.

Concernant Dunkerque, il est possible de prolonger la période étudiée jusqu'en 1792. Malgré les premiers signes avant-coureurs de l'imminente déflagration, 21 navires vont en Méditerranée, ce qui représente une chute des deux tiers par rapport aux 61 unités de 1791, mais il nous manque tous les navires étrangers<sup>48</sup>. Six vont vers Sète et 15 vers Marseille. Jusqu'à la déclaration de guerre du 1<sup>er</sup> février 1793, les structures traditionnelles du commerce dunkerquois se maintiennent. Pouvons-nous les faire remonter loin dans le temps ? Les registres de réservation de sorties effectuées par les pilotes de Dunkerque permettent de cerner d'un peu plus près le problème, dans la mesure où ils débutent en 1728. Avec de faibles lacunes, ces registres couvrent, pour la partie la plus ancienne, les années 1728-1752<sup>49</sup>, mais, malheureusement, ils ont les mêmes défauts que ceux de la Santé maritime de Marseille, à savoir leur caractère partiel et aléatoire. Le maillage n'est pas le même : Dunkerque envoie des navires dans neuf ports méditerranéens, mais leur hiérarchie ne ressemble pas du tout à ce que nous avons observé pour la décennie 1780. L'Espagne est représentée par Malaga, Carthagène et Barcelone, soit respectivement 10, 1 et 3 navires sur la période 1728-1752 : la domination catalane n'est pas à l'ordre du jour. En revanche, Gênes et Livourne comptent beaucoup plus avec 17 et 13 vaisseaux respectivement<sup>50</sup>. L'essentiel se joue à Marseille, avec 72 unités contre à peine 2 à Sète et Toulon. Marseille concentre donc 60 % des expéditions dunkerquoises en Méditerranée. Sète comme Barcelone sont marginalisées (4 %). Nous voyons aussi que nous ne sommes qu'au tout début d'une enquête, qui, si elle est menée à son terme, nous réservera de belles surprises.

116

S'il faut à tout prix tirer un bilan de ces investigations, nous serions très heureux de pouvoir avancer des conclusions irréfutables, des constructions resplendissantes qui emporteraient la conviction. Ce n'était ni l'objectif, ni l'ambition de ce travail. En revanche, nous pouvons tenir pour acquis, la succession d'au moins deux systèmes de circulation entre les ports du nord et du sud du royaume au XVIII<sup>e</sup> siècle, et la nécessité de hiérarchiser les réseaux qui structurent ces différents espaces. Jusqu'à la guerre de Sept Ans, il semblerait que, vue de Dunkerque, la Méditerranée se réduise à un arc de cercle s'étendant de Malaga à Livourne, aux escales rares, mais concentrant son maximum d'effets

48 AN, F<sup>12</sup> 1675<sup>b</sup> : relevé quotidien de tous les navires français vers les autres ports français.

49 Christian Pfister-Langanay, *Ports, navires et négociants*, op. cit., p. 629-630.

50 Il faudrait ajouter Malte : une expédition.

sur Marseille. Après les hostilités, l'essor du commerce viticole dynamise le secteur catalano-languedocien. Marseille reste en tête, mais sa place lui est disputée par Sète et Barcelone. Inversement, les autres secteurs, dont l'italien, connaissent un relatif déclin. Il restera à préciser, à partir des observatoires multiples, comment ce processus s'insère dans les reconfigurations plus globales des relations entre l'Europe atlantique et la Méditerranée.





## DE L'ATLANTIQUE À LA MÉDITERRANÉE : LA RÉORIENTATION DU COMMERCE COLONIAL DE LYON AU XVIII<sup>e</sup> SIÈCLE

*Olivier Le Gouic*  
*Université Bretagne Sud*

Le 13 avril 1756, lors d'une session extraordinaire de la chambre de commerce de Lyon, l'un de ses directeurs, le sieur Parent, porte à la connaissance de ses confrères un mémoire invitant la Chambre à prendre position contre l'idée d'un assouplissement du système de l'exclusif qui aurait permis « à toutes les nations amies de transporter dans nos îles les provisions et marchandises dont elles pourraient avoir besoin »<sup>1</sup>. C'est l'occasion pour lui de rappeler à son auditoire que la valeur des marchandises que le négoce lyonnais exporte vers les Îles françaises s'élève ordinairement à « trois ou quatre millions au moins en temps de paix ». L'état qu'il dresse ensuite des marchandises expédiées depuis Lyon vers ces Îles nous apprend que ces exportations consistent pour moitié en étoffes de soie, le reste étant constitué de toiles (14 %), de dorures et de galons (11 %), de fromage (10 %), d'articles de mercerie (8 %) et de chapeaux (3,5 %). Nous savons qu'en 1754 la valeur des exportations françaises vers les Îles d'Amérique se monte à 43 millions de livres tournois. Les articles de Lyon y entreraient donc à hauteur de 7 à 9 %. « Quelque modique que soit l'exportation de nos marchandises aux îles françaises, comparaison faite avec celle des autres provinces du royaume »<sup>2</sup>, cette branche du commerce lyonnais ne saurait cependant être négligée à une époque où le grand commerce océanique pèse d'un poids considérable dans la structure des échanges des grandes puissances européennes<sup>3</sup>. En analysant les bilans de 67 marchands et négociants lyonnais

1 Chambre de commerce et d'industrie de Lyon (ensuite CCI Lyon), registre des délibérations de la chambre de commerce de Lyon (13 avril 1756-5 décembre 1759), f<sup>o</sup>s 5-11, mémoire sur l'approvisionnement des colonies, 13 avril 1756,

2 *Ibid.*

3 En France, la valeur des exportations vers les Îles d'Amérique est multipliée par 44 entre 1716 et 1787, passant de 2,1 millions de livres à 93 millions, l'ensemble des échanges avec ces îles représentant un quart de la valeur des échanges extérieurs du royaume au cours de la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle : voir Jean-Pierre Poussou, Philippe Bonnichon, Xavier Huetz de Lempis, *Espaces coloniaux et espaces maritimes au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, SEDES, 1998, p. 120-130.

déclarés faillis entre 1763 et 1771, Maurice Garden a pu ainsi déterminer que le marché antillais représentait alors entre 7,4 % des créances des marchands-fabricants et 8,8 % de celles des négociants qui constituaient son corpus<sup>4</sup>. Selon les chiffres de la Balance du Commerce, la valeur des « articles de mercerie, fils, dentelles, galons et rubans » – articles emblématiques des productions de la Grande Fabrique – exportés vers les Antilles, aurait ensuite plus que doublé entre 1775 et 1788, passant de 806 116 lt à 1 793 000 lt, tandis que celle des « draps et étoffes », parmi lesquels figurent les soieries, aurait pratiquement atteint les deux millions à la veille de la Révolution, doublant elle aussi en moins de 15 ans. De natures différentes, ces données confirment que même si, dans la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, les Îles françaises de l'Amérique n'occupent toujours qu'une place secondaire dans la géographie des échanges de la métropole rhodanienne, néanmoins on ne peut pas considérer que le commerce antillais tient une place négligeable dans l'économie lyonnaise. D'ailleurs, en croisant les différentes estimations dont nous disposons, il est possible d'estimer a minima la valeur annuelle de ce commerce à 4 ou 5 millions de livres à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle et probablement autour de 7 millions les meilleures années ce qui, sur la base de 93 millions, correspondrait au plus à 7,5 % de la valeur des exportations françaises vers les Îles d'Amérique. Cette ouverture de Lyon au marché colonial américain s'inscrit alors dans un contexte d'élargissement des marchés extérieurs de la Grande Fabrique. Alors que la péninsule Ibérique absorbe encore, au lendemain de la guerre de Sept Ans, 70 % des exportations des marchands-fabricants et des négociants lyonnais<sup>5</sup>, l'aire commerciale de Lyon s'ouvre désormais davantage sur l'ouest et le nord-ouest atlantique. Toutefois, une grande partie de ces échanges se fait par voie de terre, tant avec les Provinces-Unies qu'avec l'Allemagne – y compris Hambourg – et la lointaine Russie. La voie maritime n'est utilisée que pour les exportations vers l'Angleterre, lesquelles semblent d'ailleurs très limitées au regard de la correspondance que nous avons pu parcourir<sup>6</sup>, et secondairement vers Amsterdam, dans les deux cas à partir de Rouen. Les autres ports de la façade atlantique, Bordeaux et Nantes en particulier, ne paraissent pas intervenir dans l'organisation des échanges européens de Lyon, leurs relations avec la cité rhodanienne semblant se limiter à l'approvisionnement de leurs arrière-pays respectifs ainsi qu'à la constitution de leur fret pour les Îles et à la redistribution des cargaisons de retour.

4 Maurice Garden, « Aires du commerce lyonnais au XVIII<sup>e</sup> siècle », dans *Aires et structures du commerce français au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Éditions du CNRS, 1973, p. 282.

5 *Ibid.*, p. 282.

6 Archives départementales du Rhône, sous-série 8B, papiers de marchands.

Des sondages effectués dans les archives notariales nous ont confirmé, à partir de l'étude des actes de procuration établis devant plusieurs tabellions lyonnais, que les principaux acteurs du commerce colonial de Lyon sont alors les négociants et les marchands-fabricants de soieries, de passementerie, d'articles de mercerie et de bonneterie, mais aussi les marchands chapeliers, les marchands toiliers et les négociants qui participent à la redistribution des productions manufacturières de l'arrière-pays lyonnais et des provinces circonvoisines, comme les dentelles du Puy, les rubans de Saint-Chamond, les toiles du Beaujolais, de la Bresse et du Bugey, la quincaillerie forézienne, le papier d'Annonay, sans oublier, après la levée des dernières prohibitions, les cotonnades helvétiques. Pour assurer l'expédition de ces marchandises, ils se sont d'abord tournés vers Bordeaux qui, pendant toute la période, garda la haute main sur le commerce en droiture avec les Îles. Paul Butel rapporte ainsi qu'en 1784 la moitié des soieries débarquées au Cap-Français avait été apportée par des navires bordelais. Mais près de l'autre moitié – 44 % – l'avait été par des vaisseaux venus de Marseille<sup>7</sup>. Il ressort de l'étude que nous avons consacrée aux relations portuaires et aux liaisons ultramarines de Lyon<sup>8</sup> – étude que nous poursuivons toujours – que, progressivement, un mouvement de bascule s'est opéré, entre Bordeaux et Marseille, au profit du port phocéén qui, à la veille de la Révolution, aurait pu égaler son rival ponantais, ne serait-ce qu'en matière d'exportations des étoffes de luxe et autres productions de la Fabrique de Lyon. Il semble en effet que, dans la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, les négociants lyonnais investis dans le commerce ultramarin aient eu de plus en plus fréquemment recours à la « voie de Marseille » pour expédier leurs marchandises et recevoir en retour les matières et denrées des Îles dont Lyon, comme toute ville importante, faisait alors grande consommation. Au-delà de Bordeaux, cette réorientation vers la façade méditerranéenne s'était amorcée dès le début du XVIII<sup>e</sup> siècle au détriment de Nantes et de Saint-Malo qui avaient joué jusqu'alors le rôle de relais privilégiés du commerce lyonnais pour ses exportations vers la péninsule Ibérique, d'abord vers Bilbao et les foires de Castille, puis vers Séville et Cadix<sup>9</sup>. Avec le transfert des institutions de la *Casa de Contratación*, l'affirmation de cette dernière place comme porte des Indes espagnoles permet non seulement à Lyon de renforcer son « commerce d'Espagne » et d'intégrer un nouveau marché colonial dans son aire commerciale mais contribue également, par répercussion, à renforcer le partenariat avec Marseille.

7 Paul Butel, *Les Négociants bordelais, l'Europe et les îles au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Aubier, 1974, p. 34.

8 Olivier Le Gouic, *Lyon et la mer au XVIII<sup>e</sup> siècle*, thèse de doctorat, université Bretagne Sud, 2009.

9 Jean-Philippe Priotti, *Bilbao et ses marchands au XVI<sup>e</sup> siècle, Genèse d'une croissance*, Villeneuve d'Ascq, Septentrion, 2004 ; Albert Girard, *Le Commerce français à Séville et Cadix au temps des Habsbourg. Contribution à l'étude du commerce étranger en France au XVI<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, Bordeaux, Fêret & fils, 1932.

Dans son ouvrage sur Lyon et ses marchands à la grande époque des foires du XVI<sup>e</sup> siècle, Richard Gascon place tout le quart sud-ouest du royaume « quasi en marge de l'aire des foires lyonnaises »<sup>10</sup>, et ne relève que fort peu d'échanges entre Lyon et Bordeaux qui, à l'époque, exporte du vin et du pastel vers l'Angleterre et arme pour la pêche à la morue sur les bancs de Terre-Neuve. Néanmoins, dès la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, Bordeaux intègre l'espace bancaire de Lyon dans la mesure où quelques maisons de banque lyonnaises comme les Arnolfini, les Bonvisi ou les Cenami, d'origine florentine et lucquoise, prennent des participations dans le commerce du pastel et du verdet<sup>11</sup>. Mais il faut attendre les années 1660 et l'élargissement des horizons du négoce bordelais, d'abord à la péninsule Ibérique puis aux premières colonies de l'Amérique tropicale, la Martinique et la Guadeloupe, pour que commencent à s'établir de réelles relations commerciales entre les deux villes. Dans un premier temps, ces échanges se font au bénéfice de Bordeaux qui profite de la révolution sucrière engagée aux Antilles pour s'imposer, aux côtés de Nantes, comme le deuxième port d'importation des « denrées des Isles », tabac, sucre et indigo. Progressivement, les deux ports se partagent les retours des Îles : à Nantes les sucres bruts des deuxième, troisième et quatrième catégories, à Bordeaux les sucres terrés en partie raffinés, puis le café après que cette culture ait été introduite à la Martinique puis à Saint-Domingue. Après 1735, Nantes est définitivement supplantée par sa rivale aquitaine dont la part dans les importations coloniales ne cesse de progresser pour atteindre 40 % à la fin des années 1780, contre un peu moins de 30 % un demi-siècle plus tôt<sup>12</sup>. Au fur et à mesure de l'essor de son commerce colonial, l'aire commerciale de Bordeaux s'élargit à l'intérieur du royaume et intègre très tôt le Lyonnais, où non seulement ses négociants expédient sucre, café et matières tinctoriales, mais où ils se fournissent également en toiles, soieries et articles de mercerie, de bonneterie et de passementerie. À en croire une lettre adressée en 1741 par la chambre de commerce de Lyon à celle de Bordeaux, les deux villes entretiennent « des relations anciennes et utiles », qui « procurent une consommation fréquente de marchandises »<sup>13</sup>. Quand elle fait faillite en

10 Richard Gascon, *Grand commerce et vie urbaine au XVI<sup>e</sup> siècle. Lyon et ses marchands*, Paris, SEVPEN, 1971, t. 1, p. 128.

11 Françoise Bayard, « Les Bonvisi, marchands banquiers à Lyon, 1575-1629 », *Annales ESC*, 1971, vol. xxvi, n°6, p. 1234-1269 ; Bernard Allaire, *Crépuscules ultramontains : marchands italiens et grand commerce à Bordeaux au XVI<sup>e</sup> siècle*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 2008.

12 Olivier Pétré-Grenouilleau, *Les Négoces maritimes français, XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Belin, 1997, p. 121.

13 CCI Lyon, registre des délibérations de la chambre de commerce, juillet 1741.

1750, la maison Dalpuget et Petit, qui pratique à Bordeaux le commerce des étoffes, compte ainsi 26 créanciers lyonnais à qui elle doit 272 430 lt<sup>14</sup>. En 1779, Dutreuil Chalamel et C<sup>ie</sup> doivent quant à eux 107 513 lt 5 s. 9 d. à 48 créanciers lyonnais<sup>15</sup>. C'est d'ailleurs à partir de sources identiques – l'étude des bilans de faillite de seize marchands drapiers entre 1758 et 1782 – que Paul Butel classe le Lyonnais au deuxième rang des régions où Bordeaux s'approvisionne en textiles, juste derrière la Normandie, mais devant le Nord et le Languedoc<sup>16</sup>.

Il est cependant très probable qu'une large partie des articles commandés aux négociants ou aux fabricants lyonnais, ou apportés par les commis voyageurs aux foires de Bordeaux, soit destinée à satisfaire une demande locale. Que ce soit pour se vêtir ou pour décorer leurs intérieurs, les nobles bordelais et les riches négociants des abords de la place royale ou des Chartrons recherchent les luxueuses étoffes lyonnaises<sup>17</sup>. C'est ce qu'a bien compris, par exemple, le marchand Bonaventure Carret qui décide, en 1765, d'entreprendre dans tout l'ouest du royaume une grande tournée qui le conduit de Bordeaux à Rouen en passant par La Rochelle, Nantes, Rennes et Caen. Entre 1766 et 1770, il séjourne à quatre reprises à Bordeaux avec à chaque fois le même espoir d'obtenir des commandes de la part des marchands qu'il démarché. Au total, nous avons pu retrouver la trace de 34 maisons bordelaises avec lesquelles il fut en affaire et de 46 mémoires portant essentiellement sur des étoffes – notamment du taffetas, du gros de Tours et de Hollande, du velours, du droguet et du satin –, des articles de confection – robes, vestes et gilets de satin, habits de velours – des rubans, des bourses, des fleurs et des ceinturons de soie, des bas de soie, des mitaines et des gants, des fichus de gaze, *etc.*<sup>18</sup>. Comme ont pu le montrer des travaux portant sur le contenu des garde-robes des bourgeois portuaires à Bayonne ou à Nantes<sup>19</sup>, au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle le monde du commerce se plaît à acquérir de belles étoffes, de beaux vêtements et les accessoires vestimentaires que la Fabrique lyonnaise contribue à produire. C'est ainsi, par exemple, qu'en

14 AD du Rhône, Actes notariés, 3E 6802b, fonds Claude Firmin Pachot, f°426, procuration des créanciers lyonnais de Dalpuget et Petit à Darvieu, 25 novembre 1750.

15 AD du Rhône, 8B 876-22, fonds Fiard, papiers de faillite de Dutreuil Chalamel et C<sup>ie</sup> de Bordeaux, 1779.

16 Paul Butel, *Les Négociants bordelais*, *op. cit.*, p. 103.

17 Michel Figeac, *Destins de la noblesse bordelaise 1770-1830*, Bordeaux, Fédération historique du Sud-Ouest, 1996 ; *id.*, *La Douceur des Lumières : noblesse et art de vivre en Guyenne au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Bordeaux, Mollat, 2001 ; Philippe Gardey, *Négociants et marchands de Bordeaux de la guerre d'Amérique à la Restauration (1780-1830)*, Paris, PUPS, 2009.

18 AD du Rhône, 8B 730-1 à 28, fonds Carret (1760-1780).

19 Frédéric Duhart, *Habiter et consommer à Bayonne au XVIII<sup>e</sup> siècle. Éléments d'une culture matérielle urbaine*, Paris, L'Harmattan, 2001 ; L. Moreau, *Les Notables nantais et la mode vestimentaire dans la deuxième moitié du 18<sup>e</sup> siècle*, mémoire de maîtrise, université de Nantes, 2001.

octobre 1770 le négociant bordelais Billatte passe commande à Carret de deux habits de velours, le premier « bleu brodé » et le second ciselé noir », et d'une veste de satin blanc brodée, une pièce vestimentaire alors très à la mode<sup>20</sup>. Selon les dernières évaluations publiées par Philippe Gardey<sup>21</sup>, les soieries sont bien présentes dans les garde-robes marchandes bordelaises et, à la veille de la Révolution, elles pourraient représenter près d'un cinquième des pièces de vêtement contenues dans les vestiaires masculins. Outre les bas de soie, pour les grandes occasions les négociants et marchands bordelais semblent apprécier les vestes, les gilets et les culottes de soie, de taffetas ou de satin, tandis que leurs femmes réservent ces mêmes étoffes à la confection de jupes et de mantelets. Voilà qui confirme l'observation de Paul Butel selon qui le port aquitain est alors envahi « par le goût du luxe et de la toilette »<sup>22</sup>. Néanmoins Bordeaux fait figure, auprès des fabricants lyonnais, de marché très exigeant et difficile à satisfaire, ses marchands n'hésitant pas à multiplier les « essayages » et à faire jouer à plein la concurrence entre fournisseurs comme en témoigne la correspondance que nous avons pu consulter<sup>23</sup>.

Quant à l'autre partie de la demande bordelaise en articles de Lyon, elle est assurément liée aux demandes du marché antillais. Même s'il est difficile d'évaluer très précisément pour l'ensemble du XVIII<sup>e</sup> siècle quelle proportion des étoffes et articles de Lyon écoulés sur le marché bordelais était destinée au marché américain, Paul Butel se risque, pour l'année 1788, à classer Lyon au septième rang des fournisseurs qui, par l'intermédiaire du port de Bordeaux, participent à l'approvisionnement de Saint-Domingue en produits manufacturés, derrière le Bordelais, la Bretagne, Lille, Laval, Rouen et Cholet, mais devant Paris, la Provence et le Bas-Languedoc. La valeur des articles de Lyon expédiés cette année- là aurait atteint 712 332 lt et représenté 5 % de la valeur globale des exportations bordelaises de produits manufacturés vers la grande île<sup>24</sup>. Mais le marché antillais est un marché fluctuant, très dépendant de la conjoncture. Ainsi, en janvier 1767, après la relance qui avait suivi la fin de la guerre de Sept ans, Bonaventure Carret, qui ne parvient pas, malgré ses efforts, à décrocher de nouveaux mémoires auprès des armateurs et des négociants du commerce antillais, regrette amèrement que « les affaires délabrées de l'Amérique rendent

20 AD du Rhône, 8B 730-21, fonds Carret, registre de copies de lettres n° 2 (4 septembre 1769-16 juin 1772), Billatte, 24 octobre 1770.

21 Philippe Gardey, *Négociants et marchands de Bordeaux*, op. cit., p. 520, et annexes 44, 45 et 48.

22 Paul Butel, *Vivre à Bordeaux sous l'Ancien régime*, Paris, Perrin, 1999, p. 306.

23 AD du Rhône, sous-série 8B, papiers de marchands ; Archives départementales de la Gironde, sous-série 7B, fonds des négociants.

24 Paul Butel, *Les Négociants bordelais*, op. cit., p. 400, annexes, carte 11.

les affaires extrêmement rudes et difficiles »<sup>25</sup>. Ponctuellement, au détour de correspondances marchandes, il est possible de repérer certaines commandes spécifiquement destinées aux Îles comme le sont certainement, dès les années 1720, la plupart de celles que l'armateur Jean Pellet adresse à ses correspondants lyonnais, auprès de qui il s'approvisionne en chapeaux et en toileries<sup>26</sup>. Parfois, une allusion faite au départ imminent d'un navire, à la nécessité de faire parvenir rapidement, avant une certaine date, les articles à bon port, ou des précisions qui accompagnent un mémoire et qui font référence à la destination des effets commandés, suffisent à identifier un lot de marchandises destiné au marché antillais. Ainsi en est-il, par exemple, de la petite caisse de velours que Carret et C<sup>ie</sup> destine à Labadie, « avec acquit à caution pour l'Amérique », et qui doit arriver à destination entre le 1<sup>er</sup> et le 4 août 1771 « pour la charger sur un vaisseau qui doit partir alors »<sup>27</sup>. Encore plus insaisissables sont les étoffes et articles de luxe qui sont chargés comme pacotille par les équipages ou les passagers des navires en partance pour les Îles, dans des quantités impossibles à estimer mais certainement pas anecdotiques dans la mesure où, comme le reconnaît Paul Butel, elles « se prêtent admirablement à la constitution des pacotilles coloniales », tant en raison de leur faible encombrement que de leur forte valeur et des profits substantiels que leur revente laisse espérer<sup>28</sup>.

Qu'elles soient destinées aux animateurs du grand commerce maritime, aux négociants qui approvisionnent à leur tour les marchands des pays d'Aquitaine, ou aux détaillants qui tiennent boutique dans la ville même de Bordeaux, les marchandises qui arrivent de la région lyonnaise empruntent pour la plupart d'entre elles la route de Limoges qui, depuis, le XVI<sup>e</sup> siècle, fait figure de principal axe de circulation entre la cité rhodanienne et l'ouest atlantique. À la grande époque des foires de Lyon, elle revêtait déjà « une singulière importance » pour le commerce lyonnais en permettant l'acheminement d'une grande variété de marchandises parmi lesquelles les draperies du Poitou, les métaux et draps d'Angleterre mais aussi des productions ultramarines comme les épices, la cochenille et les sucres, venus des colonies espagnoles et portugaises, et qui avaient transité par La Rochelle, Bayonne et, parfois, Bordeaux<sup>29</sup>. Deux siècles plus tard, ce sont principalement les sucres et le café des Antilles qui, depuis le port aquitain,

25 AD du Rhône, 8B 730-12, fonds Carret, correspondance entre Carret et son associé Ferlat, 3 janvier 1767.

26 AD de la Gironde, 7B 1801, papiers de Jean Pellet (1728-1748).

27 AD du Rhône, 8B 730-21, fonds Carret et C<sup>ie</sup>, registre de copies de lettres (1767-1771), lettre à Petinaud de Limoges, 16 juillet 1771.

28 Paul Butel, *Les Négociants bordelais*, op. cit., p. 103

29 Richard Gascon, *Grand commerce et vie urbaine*, op. cit., p. 102-103.

sont expédiés vers Libourne ou vers Limoges pour être pris en charge par des rouliers qui les conduisent à destination dans un délai variable, en général compris entre vingt et trente jours<sup>30</sup>. Mais il n'existe pas de liaison directe et régulière entre les deux villes, d'où la nécessité de procéder à une rupture de charge à Libourne, à Bergerac ou à Limoges, ce qui oblige à diviser les lots de sucre, de café et d'indigo pour faciliter une manutention qui peut parfois occasionner quelques dommages aux produits les plus fragiles, et qui induit également des frais supplémentaires qui renchérisent d'autant le coût du transport. Pourtant, en 1740, un entrepreneur de transport, Defarnon, avait proposé à la chambre de commerce de Lyon d'établir une liaison régulière et directe « sur les routes de Limoges, Bordeaux et La Rochelle », moyennant un droit d'exclusivité de vingt ans. La Chambre avait appuyé cette proposition, d'autant que Defarnon promettait une « diminution considérable du prix ordinaire des voitures ». Mais le Contrôleur général avait finalement refusé d'accorder la clause d'exclusivité aux motifs que le commerce entre Lyon et Limoges aurait eu à subir de gros préjudices si Defarnon s'était avéré incapable de tenir ses engagements, et que son entreprise aurait fait du tort aux autres voituriers et muletiers<sup>31</sup>. Aussi l'affaire en était-elle restée là et, en 1784, le marchand bordelais Defos pouvait encore déplorer que « hors des foires c'est une assez grande misère pour trouver des rouliers en droiture pour Lyon, à moins qu'on ne charge pour Bergerac par eau »<sup>32</sup>. La route de Limoges n'est toutefois plus la seule à relier les deux villes. Dès les années 1720, elle est en effet concurrencée par la route de Toulouse qui, en transitant par Montpellier et Nîmes, n'offre cependant pas de délais plus courts, et par « la voie de Montauban » que Carret présente comme étant, depuis Lyon, « la plus courte et la moins dispendieuse »<sup>33</sup>, et qui, elle, passe vraisemblablement par Albi et Millau. Mais, à chaque fois, les contraintes inhérentes au transport entre les deux villes sont les mêmes et, que ce soit à Bordeaux ou à Lyon, les négociants doivent toujours, dans leur pratique, en tenir compte et s'adapter en conséquence.

30 Jacqueline Roubert, « Essai sur les transports de marchandises en relation avec le commerce lyonnais au xviii<sup>e</sup> siècle », dans *Actes du 92<sup>e</sup> Congrès national des Sociétés Savantes, Section Histoire moderne et contemporaine*, Paris, Bibliothèque nationale, 1970, t. II, p. 99-197.

31 CCI Lyon, registre des délibérations de la chambre de commerce (16 janvier 1740 - 23 décembre 1748), f<sup>o</sup> 69-72, délibération du 19 août 1741 ; f<sup>o</sup> 215-217, délibération du 6 août 1746.

32 AD du Rhône, 8B 845-2, fonds Ducré et C<sup>ie</sup>, correspondance reçue de Bordeaux, Defos et C<sup>ie</sup>, 17 avril 1784.

33 AD du Rhône, 8B 730-21, fonds Carret, registre de copies de lettres, Faurie fils de l'aîné, 6 février 1768 ; Pinaud l'aîné, 26 mai 1770.



À la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, Marseille est encore un port largement méditerranéen, dont les navires ne franchissent que très rarement le détroit de Gibraltar, malgré les encouragements prodigués par l'intendant des galères Michel Bégon, ancien intendant des « Isles françaises de l'Amérique ». Bon an mal an, ce sont deux à quatre navires phocéens qui lèvent l'ancre à destination des possessions françaises des Antilles, emportant dans leurs cales des cargaisons hétéroclites constituées de farine, de vin et d'eau-de-vie, de viandes, de fer et de quincaillerie, de chandelles et de savon, de toiles et de draps ; les soieries lyonnaises n'apparaissent qu'à l'aube du XVIII<sup>e</sup> siècle, en quantité infime toutefois. Pendant la guerre de Succession d'Espagne, un de ces armateurs marseillais pionniers de la navigation transocéanique, Jean-Baptiste Bruny, innove en s'essayant avec succès, à la suite des Malouins, au commerce de la mer du Sud et entraîne dans son sillage plusieurs dizaines d'actionnaires issus des mondes du négoce et de la banque, parmi lesquels une petite poignée de Lyonnais comme Melchior Philibert, Riverieulx et Rolland, Antoine Dareste ou Jean Lacroix<sup>34</sup>. Ces armements ayant pour objectif de court-circuiter la *Carrera de Indias*<sup>35</sup> afin de tirer un profit direct des richesses argentifères de l'Amérique espagnole, la présence, même modeste, de Lyonnais parmi les partenaires des armateurs marseillais ne saurait étonner dans la mesure où la cité du Rhône et ses tireurs d'or générèrent, pour la production des étoffes en dorures, une importante demande d'argent. Les intérêts des uns rencontrent donc l'intérêt des autres autour du marché des piastres et autres « matières », rapportées à Saint-Malo ou à Marseille par les navires de la mer du Sud, et acheminées ensuite jusqu'à Lyon pour y être négociées à un cours généralement supérieur à celui qui est fixé par les hôtels de la monnaie. Entre 1706 et 1713, Jean-Baptiste Bruny et son frère Raymond arment quatre navires pour la mer du Sud. Nous avons pu repérer huit Lyonnais parmi les 255 actionnaires de la *Marianne* et du *Jourdain* armés en 1711 et 1713, mais un seul uniquement, la maison Riverieulx et Rolland, parmi les actionnaires du *Saint-Joseph* et du *Saint-Jean-Baptiste* armés en 1706-1707. Les plus importants d'entre eux sont sans conteste la maison Riverieulx et Rolland ainsi que le banquier Melchior Philibert et ses fils, également liés aux

34 Archives départementales de l'Isère, 2E 238, 2E 234, 2E 235 et 2E 239, fonds Bruny, Grands Livres (1705-1723).

35 Antonio García-Baquero González, *Cádiz y el Atlántico (1717-1774). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, Sevilla, Escuela de estudios hispano-americanos de Sevilla, 1976 ; *id.*, *La Carrera de Indias, histoire du commerce hispano-américain (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)*, Paris, Desjonquères, 1997 ; Manuel Bustos Rodriguez, *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Madrid, Universidad de Cádiz/Silex, 2005.

Magon de Saint-Malo, qui investissent respectivement 46 000 et 60 000 lt dans les armements Bruny. Mais la participation du capital lyonnais au financement de ces expéditions reste cependant très modeste, comprise entre 0,3 et 8 % du capital mobilisé – 67 000 lt sur les 838 705 lt requises pour Le Jourdain – avec des actions de 2 000 à 30 000 lt Au-delà des neuf intéressés directs que nous avons retrouvés, d'autres Lyonnais peuvent aussi être intervenus dans le processus de drainage des capitaux, dans la mesure où les intéressés pouvaient rétrocéder une partie de leurs participations à l'intérieur de leurs propres cercles de relations d'affaires, ce que fit par exemple Melchior Philibert en associant en cascade à un intéressement de 30 000 lt dans l'armement du Jourdain, six autres partenaires, pour des portions comprises entre 500 et 8 000 lt<sup>36</sup>. Néanmoins, il ne semble pas, à la différence de ce que nous avons pu constater dans les « emplettes » chargées à bord des frégates malouines, qu'au-delà de quelques brocards et rubans or et argent, des soieries lyonnaises aient été embarquées par les navires des Bruny qui préféraient s'approvisionner à Livourne, à Gênes ou à Venise. Néanmoins, en associant au capital de leurs entreprises leurs fournisseurs de rubans, de dentelles, de brocards et de toiles comme ils le font avec la maison Riverieulx et Rolland, les frères Bruny initient une pratique qui, semble-t-il, perdure dans le port provençal : l'investissement maritime comme contrepartie du chargement pour les Îles. Le même procédé se retrouve ainsi à la fin du siècle dans les armements Solier Martin Salavy en 1781-1782, quand la maison Duffour & Martin, qui charge pour Saint Domingue et la Martinique des taffetas, des rubans et des parasols, est systématiquement associée au financement des mises hors, à hauteur de 2 500 à 3 500 lt par cargaison<sup>37</sup>. À cette époque, la chose est acquise qu'il ne saurait y avoir de bonne cargaison pour les îles d'Amérique sans articles de Lyon. En 1764, dans son *Commerce de l'Amérique par Marseille*, le receveur des Fermes, Auguste Chambon<sup>38</sup>, conseille vivement aux armateurs marseillais de ne pas omettre, lorsqu'ils composent leurs cargaisons pour la Martinique, des « bas de fil de coton et de soie, étoffes de soie, étoffes en dorure et galons, mercerie ordinaire, ouvrages de mode », et de ne pas oublier d'inclure dans leurs expéditions vers Saint-Domingue, plaque tournante du commerce d'interlope avec les colonies espagnoles, « des assortiments bien choisis en étoffes d'or, d'argent et soieries, en toiles, mercerie, rubans et quincailleries [...] que du beau et du riche, parce

36 AD du Rhône, 8B 1107-2, fonds Melchior Philibert, Journal, 1713-1714.

37 Louis Dermigny, *Cargaison indiennes, Solier et Cie, 1781-1793*, Paris, SEVPEN, 1960, t. 2, p. 2-27, p. 64-76, p. 78-94, p. 96-109.

38 A. Chambon, *Le Commerce de l'Amérique par Marseille, ou explications des lettres patentes de Roi portant règlement pour le commerce qui se fait de Marseille aux îles françaises de l'Amérique*, Avignon, s.n., 1764.

que ce que les Espagnols achètent est très souvent destiné à passer aux Indes, où le luxe n'a point de bornes ». Même si on manque très souvent de précisions sur le contenu des caisses et des ballots d'étoffes chargés à bord des navires du commerce des Îles, il est possible de repérer parfois la présence de taffetas, de rubans de soie, de boutons, de bas, et de toiles propres à faire du linge de table, dont l'origine lyonnaise est avérée<sup>39</sup>.

Selon les années, la valeur des exportations d'étoffes lyonnaises par le port de Marseille aurait pu varier entre 300 000 et 600 000 lt<sup>40</sup>. En nous appuyant sur les chiffres de la balance du commerce, il est possible d'envisager qu'à la veille de la Révolution la valeur globale des exportations des marchandises de Lyon, étoffes, rubans, chapeaux, mercerie, bonneterie, sans tenir compte d'autres produits comme les dentelles du Puy ou la quincaillerie forézienne, à la commercialisation desquels pouvait contribuer le négoce lyonnais, aurait pu atteindre 1,2 million de lt et représenter environ 6 % de la valeur totale des exportations marseillaises vers les Îles d'Amérique. Mais, à cette époque, les comptes d'achat des cargaisons des navires armés par Solier révèlent la concurrence grandissante sur un marché antillais qui semble accorder davantage d'importance aux prix qu'à la qualité des productions languedociennes, taffetas d'Angleterre, soie à coudre et bas de soie de Nîmes, par exemple, qui s'imposent désormais comme une alternative aux productions lyonnaises.

Handicapé par une législation plus contraignante et un régime douanier moins avantageux que celui de ses rivaux du Ponant<sup>41</sup>, le port de Marseille reste longtemps en dehors de l'aire d'approvisionnement de Lyon en produits coloniaux. L'étude de la correspondance passive de la maison Roux entre 1728 et 1762 révèle, par exemple, que ces grands armateurs marseillais ne reçoivent de leurs partenaires lyonnais aucune commande de sucre, de café ou d'autres produits des Îles. Mais les choses changent progressivement avec le passage à l'Exclusif mitigé et, en moins de deux décennies, Marseille devient fournisseur à part entière du marché lyonnais en sucres et cafés des Îles,

39 CCI Marseille-Provence, L9-334, fonds Roux, connaissements de marchandises sorties de Marseille en direction des Antilles (1748-1790).

40 Rappelons que Parent, directeur de la chambre de commerce de Lyon, les évalue à 400 000 lt pour l'année 1755 : CCI Lyon, registre des délibérations de la chambre de commerce de Lyon (13 avril 1756-5 décembre 1759), f<sup>o</sup>5-11, mémoire sur l'approvisionnement des colonies, 13 avril 1756.

41 Le sucre, qui entre dans le royaume par Marseille, est taxé à 22 lt 10 s. le quintal jusqu'en 1740, puis à 7 lt, contre 5 lt 12 s. pour celui qui est vendu à Bordeaux. Quant au café et au cacao des Îles, ils sont taxés à hauteur de 10 lt le quintal. En outre, les marchandises qui entrent dans le royaume par la Provence doivent s'acquitter de la douane de Lyon : Gaston Rambert, *Histoire du commerce de Marseille*, t. VI, *De 1660 à 1789. Les colonies*, Paris, Plon, 1959, p. 384-385, 395 et 398.

cacao de Caraque, indigo, bois de teinture et coton de Saint-Domingue. Cependant, le nombre de navires du commerce antillais qui effectuent leur retour à Marseille reste encore, à la fin du siècle, inférieur de moitié à celui des vaisseaux qui reviennent à Bordeaux. En conséquence, avec une offre de marchandises supérieure à toute autre, Bordeaux garde la main sur les marchés intérieurs du royaume comme le montrent les observations faites à partir des tableaux du maximum sur les aires de distribution du café, du cacao et du sucre ; on constate que Lyon se trouve bien, en 1793-1794, à l'intersection des aires d'influence de Bordeaux, de Nantes, du Havre et de Marseille, qui n'a toujours pas supplanté son rival aquitain<sup>42</sup>, observation corroborée par les copies de lettres du marchand épicier lyonnais Ducrey qui, une dizaine d'années plus tôt, passe l'essentiel de ses commandes de sucre à Bordeaux ou à Nantes, et ne se tourne vers ses fournisseurs marseillais que lorsque les tarifs pratiqués sur la façade atlantique ne lui conviennent pas ou que, exceptionnellement, telle ou telle « denrée » vient à manquer.

Le rôle croissant que Marseille joue au cours de la deuxième moitié du siècle dans le commerce ultramarin de Lyon tient sans nul doute à l'existence d'un axe de circulation majeur, la vallée du Rhône, qui tend à devenir une voie d'accès privilégiée à l'Atlantique. C'est par le fleuve que remontent barriques de sucre, sacs de café et balles d'indigo et de cochenille. Un « Avis au public des Coches et Messageries », daté du 20 novembre 1730 et conservé dans les papiers d'affaires de la maison Rigollet de Lyon, nous apprend que les marchandises sont d'abord transportées par charrettes jusqu'à Avignon, avant d'être confiées aux coches du Rhône qui en assurent la remontée jusqu'à Lyon : « les coches, au nombre de dix, partent d'Avignon à tour de rôle en suivant les numéros de leurs feuilles, trois fois la semaine, tant pleins que vides [pour arriver] ordinairement pendant huit mois de l'année dans neuf à dix jours, et dans l'hiver dans 14 à 15, à moins des cas imprévus ». Les liaisons entre Marseille et Lyon seraient donc deux à trois fois plus rapides qu'entre Bordeaux et Lyon, et de surcroît plus régulières<sup>43</sup>. À la descente, les délais sont encore plus courts : avec trois départs par semaine, « le mardi, jeudi et samedi, à l'heure de midi [...] pendant huit mois de l'année, [les coches] font remettre à Marseille ce qu'on leur confie à Lyon dans cinq à six jours et, en hiver, dans sept à huit jours »<sup>44</sup>, promesse plus ou moins confirmée par les correspondances marchandes, qui s'accordent pour estimer à huit jours

42 Thomas Le Roux, *Le Commerce intérieur de la France à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Les contrastes économiques régionaux de l'espace français à travers les archives du Maximum*, Paris, Nathan, 1996, p. 227 et 230.

43 Serge Bonin et Claude Langlois (dir.), *Atlas de la Révolution française*, t. 1, *Routes et communications*, Paris, EHESS, 1987.

44 AD du Rhône, 8B 1184-3, papiers d'affaires Rigollet (1628-1781).

le délai nécessaire pour faire parvenir à Marseille par le coche une balle de toiles, une caisse de soieries ou un caisson de rubans. Quant à la trentaine de péages qui balisent le Rhône, ils ne constituent pas une gêne véritable dans la mesure où, étant à la charge des bateliers, ils sont inclus dans le prix du transport. Par contre, chargeurs ou destinataires des marchandises doivent acquitter les douanes de Lyon et de Valence, sans que cela n'entrave toutefois le trafic, d'une part parce que les droits à payer restent modérés – entre 2 et 7 % selon les produits<sup>45</sup> – et ont peu d'impact sur les soieries dont la valeur est élevée, d'autre part parce que les marchandises de Lyon destinées à l'exportation circulent avec des acquits-à-caution qui les exemptent de douanes, à l'instar des douze pièces de taffetas d'Angleterre expédiées en août 1748 à Pierre-Honoré Roux et valant 3 297 lt 7 s., pour lesquelles la maison Sellon et C<sup>ie</sup> ne paye que 2 lt 12 s. 3 d. d'acquit-à-caution<sup>46</sup>. Toutefois, même si le transport fluvial semble avantageux à maints égards, dans les faits un certain nombre de négociants lyonnais préfèrent confier leurs précieuses étoffes et leurs fragiles rubans à la route, pour ne pas prendre le risque de les exposer au risque de « mouillure » inhérent au transport fluvial. En outre, la valeur de ces articles permet de supporter le surcoût engendré par le transport terrestre, d'autant que leur encombrement reste très limité. En nous référant aux 89 lettres de voiture trouvées dans les papiers de la maison Roux, il est possible d'évaluer le délai de livraison par la route à une douzaine de jours<sup>47</sup> ce qui, sauf imprévu lié à de mauvaises conditions de circulation, reste très concurrentiel. Les conditions du transport vers Marseille sont donc nettement meilleures que celles du transport vers Bordeaux, par les routes de Limoges ou de Toulouse : les délais d'acheminement sont divisés par deux pour les articles de Lyon et, dans le meilleur cas, pratiquement par trois quand il s'agit de faire venir des barriques de sucre ou des sacs de café ; les risques de perte, de vol, de détérioration sont réduits proportionnellement au temps du voyage ; les liaisons sont plus régulières et ne sont pas tributaires d'un nombre limité de rouliers : une seule rupture de charge est nécessaire entre Lyon et Marseille, à Avignon, contre deux parfois entre Lyon et Bordeaux, à Limoges et à Libourne, ou à Bergerac et à Toulouse ou à Montauban ; enfin, le coût du transport joue bien évidemment à l'avantage de Marseille puisque pour y acheminer un caisson de

45 Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII<sup>e</sup> siècle ; contribution à l'étude des économies maritimes*, Marseille, Institut historique de Provence, 1973, t. 2, p. 700-702.

46 CCI Marseille-Provence, L9-1256, fonds Roux, produits manufacturés, soieries, factures, facture de Sellon et C<sup>ie</sup>, 24 août 1748.

47 Une lettre sur trois (35) annonce une livraison sous dix jours, quatre sur cinq (72) fixent un délai de livraison compris entre dix et treize jours et six seulement s'engagent en deçà de dix jours : CCI Marseille-Provence, L9-1049, fonds Roux, lettres de voiture, Lyon (1732-1767).

dorures, il faut compter 6 lt le quintal et 3 à 4 lt le quintal pour des étoffes<sup>48</sup> alors que Bonaventure Carret rappelle en 1770 que, par la route de Limoges, le prix d'une voiture est « ordinairement de 21 à 22 lt le quintal »<sup>49</sup>.

#### MARSEILLE, PARTENAIRE INDISPENSABLE DU COMMERCE DE CADIX

132

Marseille profite aussi du renforcement des échanges entre Lyon et Cadix. Les premiers contacts directs entre les deux villes, la rhodanienne et l'andalouse, remontent aux lendemains de la guerre de Succession d'Espagne, même si, dès 1686, dans son « Mémoire général sur le commerce qui se fait aux Indes occidentales par Cadix... », l'intendant de Marine Patoulet relevait la présence, à bord des galions de Terre-Ferme et des flottes de la Nouvelle-Espagne, de brocards de soie, d'or et d'argent « de Lyon et de Tours », mais aussi de gros de Naples « qui se font à Tours et à Lyon », de dentelles du Puy, de « merceries et quincailleries de toutes sortes », tout en déplorant la concurrence que représentaient alors les manufactures de soieries établies en Hollande au lendemain de la révocation de l'édit de Nantes<sup>50</sup>. L'épisode du commerce de la mer du Sud permit toutefois à certains milieux d'affaires lyonnais de reprendre la main en découvrant, par l'intermédiaire des Malouins, les potentialités du marché gaditan qui non seulement proposait des débouchés intéressants aux productions de la Grande Fabrique, mais était aussi en mesure d'offrir certaines matières premières indispensables à son industrie, comme l'argent, l'indigo et la cochenille. D'ailleurs, en 1714, un correspondant du marchand drapier Raymond Moulins constate avec inquiétude l'arrivée à Cadix « d'une grande quantité de Lyonnais », qu'il compare à un débordement de la Saône<sup>51</sup>. En 1717, une « Liste des négociants français établis à Cadix », dressée par le consul de France, recense 80 « marchands en gros » français installés dans le port andalou, parmi lesquels 12 sont originaires de Lyon, dont 6 « établis depuis la paix [d'Utrecht] »<sup>52</sup>. Soixante ans plus tard, une nouvelle liste est dressée : sur

48 Charles Carrière, *Négociants marseillais*, op. cit., t. 2, p. 694.

49 AD du Rhône, 7B 730-21, fonds Carret, registre de copies de lettres (1767-1771), lettre à Jonas Stabré, 9 juin 1770.

50 Michel Morineau, *Incroyables gazettes et fabuleux métaux. Les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)*, Paris et Cambridge, Maison des sciences de l'homme et Cambridge UP, 1985, réed. 2009, p. 329-332.

51 AD du Rhône, 8B 1063-10, fonds Moulins, correspondance reçue d'Espagne, Cadix, Jean Boschet, 17 juin 1714.

52 Archives nationales (ensuite AN), Affaires étrangères, B' 221, correspondance consulaire, Cadix, registre 11, 1714-1715, f<sup>o</sup>18-19 ; Albert Girard, *Le Commerce français à Séville et Cadix*, op. cit. ; Didier Ozanam, « La colonie française de Cadix au XVIII<sup>e</sup> siècle d'après un document inédit de 1777 », *Mélanges de la Casa de Velázquez*, Madrid, Casa de Velázquez, 1968, p. 259-347.

126 Français faisant ouvertement profession de commerce, 17 sont recensés comme natifs de Lyon<sup>53</sup>. Dans un cas comme dans l'autre, les Lyonnais constituent la troisième communauté de négociants français installée dans la ville. Pour une période allant de 1714 à 1793, nous avons pu identifier avec certitude 67 Lyonnais investis dans le commerce à Cadix<sup>54</sup>. En relations directes avec des marchands-fabricants ou des négociants installés dans leur ville natale – et auxquels ils étaient parfois apparentés – ils servaient d'intermédiaires entre ceux-ci et les grandes maisons du négoce gaditain, pratiquant un commerce de commission qui consistait, dans un sens, à assurer la vente des productions de la Fabrique lyonnaise auprès des grandes maisons du négoce gaditain impliquées dans le commerce de la *Carrera*, et, dans l'autre, à expédier les piastres dont Lyon demeurait un des principaux marchés dans le royaume. Il est vraisemblable que ces négociants lyonnais de Cadix aient pu contrôler en grande partie les importations de soieries, d'étoffes de luxe, d'articles de mercerie et de passementerie réclamés par le marché gaditain et, au-delà, par l'Amérique espagnole. Dans un mémoire daté de 1754, le consul Bigodet de Varennes présente les soieries comme « la branche de notre commerce la plus considérable après celle des toileries », et mentionne parmi les étoffes les plus demandées à Cadix les « velours, pannes pluches ou velours d'Utrecht », les brocards de soie, les damas, les serges de soie, les moires, les satins, le gros de Tours, le taffetas, sans oublier, autres fleurons de la production lyonnaise, les « tissus en draps d'or et d'argent, gazes et rezous, galons, d'or et d'argent, rubans or et argent, rubans de soie, bas de soie et de filoselle »<sup>55</sup>. À cette époque, selon un autre mémoire, les soieries auraient représenté en effet, selon les années, entre 9 et 15,4 % de la valeur des marchandises de France débarquées à Cadix et, en six ans, entre 1748 et 1753, le port andalou en aurait reçu pour 16 782 400 lt, soit une moyenne de 2,7 millions par an, avec un maximum de 4 millions pour la seule année 1751. Quant au poste « mercerie et quincaillerie », il aurait atteint les 3,1 millions sur six ans avec un maximum de 808 100 lt en 1750, soit environ 3 % des importations de marchandises de France<sup>56</sup>. Dans ce contexte Marseille s'est imposé naturellement et rapidement comme le partenaire

53 AN, Affaires étrangères, B<sup>1</sup> 283, correspondance consulaire, Cadix, registre 73, 1777, f°5.

54 Olivier Le Gouic, *Lyon et la mer, op. cit.*, p. 386-388 ; *id.*, « Des négociants français aux portes des Indes : les Lyonnais à Cadix au XVIII<sup>e</sup> siècle », dans Guy Saupin et Jean-Philippe Priotti (dir.), *Le Commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négociants et ports (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle)*, Rennes, PUR, 2008, p. 285-317.

55 AN, Affaires étrangères, B<sup>III</sup> 341, « Mémoire du sieur des Varennes, consul de France à Cadix, sur le commerce et la navigation des sujets du roi dans ce département où les différentes branches de ce commerce sont expliquées en détail », 1754.

56 AN, Affaires étrangères, B<sup>III</sup> 341, « Récapitulation des marchandises apportées à Cadix par les navires français, depuis l'année 1748 comprise jusqu'à l'année 1753 inclusivement ».

privilegié de Lyon dans le cadre de son « commerce de Cadix », et ce dès la signature de la paix d'Utrecht et le rétablissement de la *Casa de Contratacion*, transférée dans le port andalou en 1717 : « la voie de Marseille est sans contredit la plus courte et la moins dispendieuse quand les vaisseaux se trouvent prêts », écrit, en 1763, le négociant Louis Feyt, alors principal commissionnaire de la maison lyonnaise Rey Magneval dans le port espagnol<sup>57</sup>. Hormis l'intermède de la peste, seule la guerre vient à deux reprises interrompre momentanément cette liaison maritime à laquelle les Lyonnais substituent alors la route terrestre qui passe par Limoges, Bayonne et Madrid, tandis que de leur côté leurs correspondants gaditans recourent aux services de navires neutres, génois et ragusains notamment. Mais, dès le retour de la paix, polacres et brigantins marseillais reprennent leur navigation pendulaire entre les côtes provençale et andalouse, avec beaucoup de précautions et en convois dans un premier temps, pour se prémunir contre la menace des pirates salétins attirés, entre autres choses, par les cargaisons d'argent qu'ils ramènent à Marseille<sup>58</sup>. Les négociants lyonnais de Cadix participent autant que d'autres à ce circuit de redistribution de l'argent de l'Amérique espagnole et, de simple relais du négoce lyonnais dans le cadre du commerce des soieries, Marseille se hisse au rang de partenaire privilégié de Lyon dans le cadre du commerce des piastres et autres « matières d'argent ». C'est bien sur des navires marseillais – voire parfois sur des frégates anglaises – que les correspondants des marchands lyonnais chargent les piastres qu'ils leur destinent. Ainsi agissent, par exemple, les maisons gaditanes Garnier & Cornabé, Galibert Cayla Cabanes et C<sup>ie</sup> – puis Cayla Cabanes Solier et C<sup>ie</sup> – et Jamets Vincent Verduc et C<sup>ie</sup> qui, entre 1734 et 1736, consignent à l'adresse de Pierre-Honoré Roux les sacs de piastres et de vaisselle et les barretons d'argent qu'ils expédient à Sellon et C<sup>ie</sup> de Lyon. Les quantités transportées témoignent à la fois de l'importance des échanges entre Lyon et Cadix, et de la grande activité des manufactures de dorures lyonnaises. De juin 1734 à juin 1736, Sellon et C<sup>ie</sup> reçoit ainsi de ses correspondants gaditans, par l'intermédiaire de la maison

57 AD du Rhône, 8B 1173-7, fonds Rey Magneval, correspondance reçue de Cadix, Louis Feyt, 13 mai 1763.

58 « Les Saletins étaient dehors, croisant sur les bâtiments français du cabotage » écrit Louis Feyt qui, en juin 1763, informe son correspondant lyonnais Magneval de l'obligation dans laquelle il s'est trouvé de faire assurer auprès de la Maison Magon Le fer les trois caisses d'étoffes chargées sur le navire marseillais *Les Âmes du Purgatoire* : « je crois bien qu'il ne faille souvent prendre la même précaution tant que les Espagnols n'auront pas celle de chasser cette race mauresque, d'autant que nous voilà obligés de faire venir par mer toutes les marchandises ». Deux mois plus tard, il évoque de nouveau ces « bâtiments saletins qui ont pris en dernier lieu deux embarcations françaises qui venaient des ports d'Italie ». En octobre, les taux d'assurance sont passés de 2,5 % à 8 % : AD du Rhône, 8B 1173-7, fonds Rey Magneval, correspondance reçue de Louis Feyt, 14 juin, 30 août et 21 octobre 1763.



Roux, pas moins de 32 698 piastres, de grandes quantités de vaisselle et plusieurs barretons et lingots d'argent<sup>59</sup>. Entre septembre 1763 et mai 1764, Louis Feyt charge pas moins de 23 600 piastres sur des navires de guerre anglais pour les porter à Marseille à la consignation de Maystre et neveu et de Arnaud frères pour le compte de la maison Rey Magneval<sup>60</sup>. Ponctuellement les retours du commerce de Cadix peuvent aussi se faire sous la forme d'indigo ou de laine de vigogne, mais c'est surtout dans le cadre du commerce de la cochenille que Marseille se pose également en partenaire privilégié du commerce lyonnais. Importée principalement du Mexique, où elle est élevée dans des plantations de nopals, la précieuse *grana* arrive en grandes quantités dans le port phocéén où, selon Gilbert Buti, quelques 500 barils sont débarqués chaque année<sup>61</sup>. Si le Languedoc et ses draperies constituent le premier débouché intérieur pour la cochenille qui arrive de Cadix, la région lyonnaise fait aussi partie de l'aire de redistribution de cette matière tinctoriale, même si la quantité de cochenille qui remonte la vallée du Rhône ne représente qu'une part modeste – 10 à 12 % tout au plus – des importations marseillaises dont la plus grande partie – près des trois quarts – est en fait réexportée vers les marchés du Levant, d'Italie et d'Afrique du Nord<sup>62</sup>.

#### L'ENGAGEMENT DES LYONNAIS DANS LE COMMERCE DE MARSEILLE AVEC LES INDES ORIENTALES

En 1769, la suspension du monopole de la Compagnie des Indes orientales ouvre au commerce privé la route de l'océan Indien. Très réactifs et désormais familiarisés avec la navigation au long cours, les armateurs marseillais savent saisir cette nouvelle opportunité pour élargir davantage leurs horizons. Les articles de Lyon trouvent leur place dans les cargaisons que Marseille expédie à l'île de France, aux côtés des productions méditerranéennes, des caisses de piastres et des produits textiles et métallurgiques destinés à la fois à répondre aux besoins des populations des îles Mascareignes et à ceux du commerce d'Inde. Déjà, du temps de la Compagnie des Indes, les étoffes lyonnaises figuraient parmi les marchandises chargées à bord des lourds vaisseaux qui quittaient Lorient à

59 CCI Marseille-Provence, L8-349 et L9-350, fonds Roux, correspondance reçue de Lyon.

60 AD du Rhône, 8B 1173-7 et 8B 1173-8, fonds Rey Magneval, correspondance reçue de Cadix, Louis Feyt, 13 septembre 1763, 15 et 18 mai 1764.

61 Gilbert Buti, « Cochenille mexicaine, négoce marseillais et manufactures languedociennes au XVIII<sup>e</sup> siècle » dans Sylviane Llinares et Philippe Hroděj (dir.), *Techniques et colonies, XVI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Paris, Société française d'histoire d'Outre-Mer, 2005, p. 20.

62 Gilbert Buti et Danielle Trichaud, *Le Marché marseillais de la cochenille au XVIII<sup>e</sup> siècle*, mémoire de maîtrise, Aix-en-Provence, université de Provence, 1971.

destination du Port-Louis ou de Pondichéry. Présentée par Gérard Le Bouëdec comme un sous-espace dépendant de l'aire d'approvisionnement de Nantes, la région lyonnaise fournissait en effet à la Compagnie des soieries, des velours, des étoffes en dorures, des fils d'or, mais aussi des pièces de fromage de gruyère et du papier de la manufacture Montgolfier d'Annonay, marchandises que les correspondants lyonnais de la Compagnie, Jacques Berrière dans les années 1750, Tronchin et Camps jusqu'en 1765, puis Couderc et Passavant, rassemblaient dans leurs magasins avant de les expédier à Lorient, soit par la route de Paris, soit par la voie d'Orléans et de Nantes<sup>63</sup>. La plupart des animateurs du commerce indien de Marseille ayant fait leurs armes dans les liaisons transatlantiques, leurs fournisseurs restent les mêmes que pour le commerce des Îles. Aussi retrouve-t-on à bord des vaisseaux que Solier Martin et Salavy arment pour l'île de France des taffetas et des rubans de chez Duffour & Martin, et des caisses de fromage fournies par Rigollet. Mais là encore les articles de Lyon n'entrent que pour une part minime dans la composition des cargaisons, ne représentant, par exemple, que 5 % en moyenne de la valeur globale des cargaisons des sept navires que Solier et ses associés expédient dans l'océan Indien entre 1781 et 1787<sup>64</sup>. Toutefois, à la différence de ce que nous avons pu observer dans le commerce d'Amérique, ces fournisseurs ne sont pas astreints à participer au financement de la cargaison en contrepartie de leur commission. C'est que le commerce avec les Indes orientales réclame des mises de fonds beaucoup plus élevées que le commerce d'Amérique, de l'ordre du million de livres par armement, et requiert de ce fait un mode de financement spécifique. Pour drainer ces sommes considérables, armateurs et négociants marseillais mobilisent l'intégralité de leurs réseaux et, à ce titre, Lyon est sollicitée comme toutes les places avec lesquelles le port provençal est en affaires. Ainsi, parmi les 134 actionnaires qui participent aux armements indiens de Martin Salavy et Solier et de Solier et C<sup>ie</sup> entre 1781 et 1793, neuf sont lyonnais et, ensemble, ils contribuent à hauteur de 4 % à leur financement en apportant 181 000 lt sur 4,9 millions. En règle générale le niveau de participation des Lyonnais à ces armements pour les Indes pourrait se situer autour de 3 %, ce seuil n'étant dépassé que de manière très exceptionnelle comme, par exemple, en 1788 quand ils contribuent à hauteur de 8,45 % à l'armement du *Roi de Sardaigne*. Parmi les plus gros contributeurs lyonnais intéressés dans cet armement on trouve, pour un intéressement de 20 000 lt, Henri Scherer, un banquier protestant originaire de Saint-Gall, qui appartient aux réseaux de la banque suisse et du négoce protestant alors solidement implantés sur les bords

63 Gérard Le Bouëdec, *Les Approvisionnements de la Compagnie des Indes (1737-1770). L'horizon géographique lorientais*, thèse de doctorat ès-lettres, université Paris-Sorbonne, 1981.

64 Louis Dermigny, *Cargaison indiennes*, *op. cit.*

du Rhône, étroitement liés au monde de l'indiennage et qui, depuis le début du siècle, participent pleinement au commerce colonial de Lyon. Cependant, à la différence de ce qu'on avait pu observer au temps du commerce de la mer du Sud, ce nouvel engagement des Lyonnais sur une route maritime inédite n'est plus désormais le fait des seuls banquiers, mais bien l'initiative de marchands et de négociants qui, à l'instar de Duffour & Martin ou Gaillard Grenus et C<sup>ie</sup>, n'hésitent pas à risquer respectivement 29 000 et 22 000 lt réparties sur trois ou quatre armements, voire sur un seul comme Ph. et Henri Goiran ou Jordan l'aîné et C<sup>ie</sup> qui prennent chacun un intéressement de 20 000 lt sur le *Roi de Sardaigne*.

D'avantage que Bordeaux ou Saint-Malo au début du siècle, Marseille paraît donc avoir eu la préférence des Lyonnais en matière d'investissements maritimes. Certes, ces derniers n'ont jamais été massifs et le profil de l'intéressé lyonnais semble beaucoup plus proche de celui du « petit porteur » que de celui des gros actionnaires de l'armement colonial marseillais. Qu'elles aient porté sur des « emplettes », comme dans le cadre du commerce avec les Îles d'Amérique, ou sur l'ensemble d'une mise hors comme dans celui du commerce libre avec l'océan Indien, ces participations sont toujours restées modestes, ne dépassant que rarement les 10 000 à 15 000 lt. Mais le retour à l'investissement direct, que nous croyons apercevoir au cours de la décennie qui précède la Révolution, pourrait témoigner d'une nouvelle forme d'engagement des milieux d'affaires lyonnais dans le grand commerce colonial, un nouvel élan auquel le port de Marseille, tant par sa proximité géographique qui en faisait le relais et l'avant-port naturels de Lyon, que par l'ancienneté des liens qui l'unissait à la cité rhodanienne, par l'élargissement de ses horizons et son ouverture sur les espaces océaniques et par son dynamisme propre, ne saurait être étranger. Cependant, pour ce qui relève du commerce colonial français d'Amérique, l'avantage reste à Bordeaux qui, du fait de l'intensité de ses liaisons maritimes avec Saint-Domingue et la Martinique, reste le premier pourvoyeur du marché lyonnais en denrées des Îles. Néanmoins, face aux contraintes induites par la distance, Marseille parvient petit à petit à s'imposer auprès des négociants lyonnais comme une alternative à Bordeaux pour leurs exportations vers les Îles. Ainsi, alors que leur contrat d'association avec Jean-Baptiste Joannès, un commissionnaire installé à Saint-Pierre de la Martinique, stipulait que les marchandises commandées à Rey et Magneval devaient être plutôt chargées à Bordeaux, ces derniers préférèrent à l'usage faire presque toutes leurs expéditions à partir de Marseille<sup>65</sup>. D'ailleurs,

65 AD du Rhône, 8B 1173-20, fonds Rey Magneval, papiers relatifs à l'histoire de la société Rey Magneval, association Joannès-Rey Magneval (1748-1752) ; 8B 1173-14, correspondance reçue de la Martinique, Jean-Baptiste Joannès (1749-1752).

les informations délivrées par les actes de procuration semblent indiquer que la « voie de Marseille » est très souvent préférée à celle de Bordeaux quand il s'agit d'effectuer un chargement pour la Martinique, le port aquitain conservant l'avantage pour les expéditions vers Saint-Domingue. Par contre, pour ce qui est des « matières d'argent », profitant de sa position avantageuse sur la route de Cadix, Marseille reprend la main et s'impose comme un relais incontournable dans le commerce avec une Amérique espagnole qui s'impose de loin comme le premier débouché ultramarin des précieuses étoffes de Lyon.

## LA CATALOGNE ET L'ATLANTIQUE À L'ÉPOQUE MODERNE <sup>1</sup>

*Eloy Martín Corrales*  
*Universitat Pompeu Fabra*

Au cours de la période médiévale, Barcelone, *cap i casal de Catalunya*, était devenue une place marchande de premier ordre en Méditerranée. Ses navires exportaient dans les îles du bassin méditerranéen occidental (Baléares, Sardaigne et Sicile) une grande partie de la production manufacturière catalane – les draps notamment – et en revenaient avec des céréales et d'autres produits, qui étaient à leur tour distribués dans l'intérieur de la Catalogne. De même, ils approvisionnaient divers ports nord-africains (Tanger, Bougie, Tlemcen, Tunis et d'autres) en textiles, fers et produits divers, d'origine aussi bien catalane que française ou flamande. Là-bas, ils chargeaient de l'or et des esclaves qu'ils transportaient jusque dans les ports de la Méditerranée orientale – à Alexandrie notamment –, et ils retournaient en Catalogne avec des épices, des drogues, des colorants, des textiles et d'autres marchandises. Le commerce avec le Levant (*foment, cap e principi de tot lo negoci*) conférait ainsi à Barcelone un rôle de plaque tournante dans le commerce avec les ports du nord de l'Europe, ceux de Flandres et d'Angleterre principalement<sup>2</sup>. Cependant, la quasi-totalité de

- 1 Cette recherche s'inscrit dans le cadre du programme de recherche financé par le Ministère de la Culture espagnol : « Transiciones imperiales. Cambio institucional y divergencia. Un análisis comparado de la trayectoria colonial y postcolonial de las posesiones españolas en América, Asia y África (1500-1900) », pour la période 2009-2011 : Références, HAR2009-14099-Co2-01. La présente traduction est due à Arnaud Bartolomei.
- 2 Charles-Emmanuel Dufourcq, *L'Espagne catalane et le Magrib aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles : de la bataille de Las Navas de Tolosa (1212) à l'avènement du sultan marinide Abou-l-Hassan (1331)*, Paris, PUF, 1965 ; Claude Carrère, *Barcelone : centre économique à l'époque des difficultés, 1380-1482*, Paris, Mouton et Cie, 1967 ; Mario Del Trepo, *Mercanti catalani e l'espansione della Corona aragonese nel secolo XV*, Napoli, Libreria scientifica editrice, 1968 ; María Dolores López Pérez, *La Corona de Aragón y el Magreb en el siglo XIV : 1331-1410*, Barcelona, CSIC, 1995 ; Damien Coulon, *Barcelone et le grand commerce d'Orient au Moyen Âge : un siècle de relations avec l'Égypte et la Syrie-Palestine (ca 1330-ca 1430)*, Madrid-Barcelona, Casa de Velázquez, 2004 ; Dolors Pifarré Torres, *El comerç internacional de Barcelona i el Mar del Nord (Bruges) al final del segle XIV*, Barcelona, Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 2002.

l'activité mercantile qui liait les ports catalans à ceux de la façade atlantique européenne était entre les mains des navires originaires de cette dernière et seul un très petit nombre de marins et de commerçants catalans se risquaient à pratiquer le commerce dans le monde atlantique.

#### UN TRAFIC IMPORTANT AVEC L'ATLANTIQUE

Au début du xvi<sup>e</sup> siècle, l'essentiel de l'activité du commerce catalan continuait à être orienté vers les marchés méditerranéens traditionnels. Nous connaissons la provenance de 1283 navires arrivés dans le port de Barcelone au cours de 25 années comprises entre les dates limites de 1498 et 1537<sup>3</sup> : 68,5 % de ces entrées de navires correspondaient aux relations traditionnelles avec les Baléares, le Levant, la Sardaigne, la Sicile, la France méditerranéenne, l'Italie ou le littoral nord-africain. Néanmoins, pas moins de 404 navires – soit 31,5 % du trafic – provenaient des ports atlantiques, comme on peut l'observer dans le tableau ci-dessous :

140

**Tableau I. Provenance des navires entrés dans le port de Barcelone (1498-1537)<sup>4</sup>**

Port d'origine	Nombre d'entrées à Barcelone	Part du total (en %)
Cadix	134	10,45
Autres ports de l'Andalousie atlantique	56	4,37
Façade cantabrique espagnole	78	6,08
Portugal	114	8,88
Flandres	20	1,56
Angleterre	1	0,08
Hollande	1	0,08
<b>Total pour l'Atlantique</b>	<b>404</b>	<b>31,50</b>
<b>Total pour la Méditerranée</b>	<b>879</b>	<b>68,50</b>
<b>Total général</b>	<b>1 283</b>	<b>100</b>

3 Il s'agit d'une liste couvrant une période allant de 1497 à 1547, qui semble inclure toutes les entrées de navires correspondant à du « grand commerce ». Pour l'année 1497, la nationalité du capitaine est donnée mais pas l'origine du navire ; nous avons donc renoncé à utiliser ces données. Pour les années comprises entre 1538 et 1547, ne sont mentionnés que les ports d'où sont sortis les navires entrés à Barcelone, sans fournir les données chiffrées respectives. Nous ne les avons donc pas utilisées non plus. En outre, aucune information n'est disponible pour les années 1509, 1511, 1513 à 1519, 1521, 1522, 1530, 1532, 1533, 1536, 1541 et 1544 (cf. Antonio de Capmany y Montpalau, *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, Madrid, Imprenta de Don Antonio Sancha, 1779-1792, t. IV, annexes, p. 23-52).

4 Source : Antonio de Capmany y Montpalau, *Memorias históricas*, t. IV, annexes, p. 22-52.

La route maritime la plus importante pour les relations avec l'Atlantique était sans aucun doute celle qui unissait Barcelone aux différents ports de la Basse-Andalousie, d'où sont originaires 190 navires, provenant de trois zones de premier intérêt pour le commerce catalan. La baie de Cadix, où se situent les ports de Cadix et de Puerto de Santa María, et qui s'affirme de plus en plus comme un carrefour inévitable des échanges entre les commerces européen, américain et africain, représente à elle seule 134 expéditions. L'importance croissante de cet espace dans le commerce de Barcelone est intimement liée au désir des négociants barcelonais de participer au commerce colonial, désir qu'illustre notamment la requête qu'ils adressèrent au monarque pour obtenir l'autorisation d'établir des liaisons commerciales directes avec les nouvelles colonies<sup>5</sup>. La réponse fut naturellement négative puisque le commerce colonial faisait l'objet d'un monopole exclusif qui avait été octroyé au port de Séville, où siégeait la Casa de la Contratación, et qui prohibait les échanges directs entre les autres ports hispaniques et l'Amérique, même si, de fait, les exceptions tendirent à être de plus en plus nombreuses au fil des années. Passée la première décennie du XVI<sup>e</sup> siècle, l'ensemble Séville-Sanlúcar de Barrameda – 28 navires – perdit rapidement de l'importance. Quant aux ports de la côte de Huelva, dont le principal attrait pour Barcelone était l'active pêche qui s'y faisait, ils représentaient 26 expéditions – 18 pour Ayamonte, puis suivent Huelva, Palos et Moguer. Les mentions de Tarifa et Gibraltar sont si réduites – 2 –, qu'il n'est pas nécessaire de s'y attarder<sup>6</sup>. En ce qui concerne la côte cantabrique, se distinguent notamment les ports galiciens – La

5 On trouvera un utile résumé de cette question qui a suscité un vaste débat – loin d'être clos, d'ailleurs – dans Carlos Martínez Shaw, « Cataluña y el comercio con América. El fin de un debate », *Boletín Americanista*, n° 30, 1980, p. 223-236 ; *id.*, « El mito que no cesa : la doble exclusión de la Corona de Aragón », dans Luis Antonio Ribot García et Adolfo Carrasco Martínez (dir.), *El Tratado de Tordesillas y su época*, Salamanca, Junta de Castilla y León, 1995, t. 2, p. 849-862.

6 Ce chiffre des navires provenant de Séville doit être rapproché de celui de 12 navires effectuant l'itinéraire Séville-Barcelone – soit 3 % du total –, relevé dans les registres notariés sévillans pour la période 1474-1515. Une des expéditions ainsi évoquées mentionne un habitant de Puerto de Santa María qui embarque, en 1509, à Séville, sur un navire de Triana destiné à Barcelone, 18 quintaux de « graisse de porc », 850 douzaines de poissons, 530 arrobes de sumac et des cuirs de vache, qui doivent être récupérés à Tarifa (cf. Enrique Otte, « El comercio exterior andaluz a fines de la Edad Media », dans *Actas del II Coloquio de historia Medieval Andaluza : hacienda y comercio*, Sevilla, Diputación Provincial de Sevilla, 1982, p. 193-240, notamment p. 223-225). Plus généralement, pour ces échanges, voir Carlos Martínez Shaw, « El comerç català, del Mediterrani a l'Atlàntic », dans José María Delgado Ribas et autres (dir.), *El comerç entre Catalunya i América. Segles XVIII i XIX*, Barcelona, L'Avenç, 1986, p. 23-36 ; *id.*, « Las relaciones comerciales entre Cataluña y la Baja Andalucía en los siglos XVI y XVII. Una recapitulación y una reflexión », dans *Primer Congreso de Historia Catalano-Andaluza*, L'Hospitalet del Llobregat, Ayuntamiento, 1995, p. 15-36.

Le sumac est une substance tirée d'un arbuste, le rhus ou sumac, qui est utilisée notamment pour le tannage du cuir. L'arrobe de Barcelone équivaut à 10,4 kg.

Corogne, Pontevedra, Rivadavia, Bayona, La Puebla, Noya, Muros y « Galicia », soit un total de 61 navires –, alors que les références sont extrêmement rares pour les ports asturiens – 2 –, et étonnamment peu nombreuses pour les ports basques, de Bilbao et Saint-Sébastien – 15 –.

Les navires provenant du Portugal – 114 unités, soit 8,9 % du total du trafic barcelonais – remplissaient pour leur part un double rôle : apporter les produits de la pêche du sud du Portugal – ce fut le cas des 47, 6 et 5 navires provenant de Lagos, Tavira et Faro – et assurer la liaison entre la Catalogne et les marchés lointains de l'Europe nord-atlantique, tâche qui revenait principalement à Porto – 32 expéditions plus une pour Viana –, loin devant Lisbonne – 5 expéditions seulement –, auxquelles s'ajoutent les 7 expéditions du port de Setúbal, par ailleurs exportateur de sardines. Il faut également mentionner qu'à onze reprises, l'origine mentionnée est « Portugal ». Enfin, il faut évoquer la présence relativement importante de 20 navires provenant de la Flandre et celle, totalement négligeable, de ceux originaires d'« Angleterre » ou de « Zélande »<sup>7</sup>.

142

Pour la période comprise entre 1538 et 1629, nous disposons d'une liste obtenue à partir d'un autre type de source : la documentation notariale. En raison des limites bien connues de ce type de documentation, il est important de préciser qu'il s'agit d'un échantillon de 250 navires affrétés à Barcelone entre ces deux dates et destinés à différents ports méditerranéens et atlantiques (*cf.* tableau II) :

Tableau II. 250 contrats d'affrètement enregistrés à Barcelone (1538-1629)<sup>8</sup>

Destination	Nombre de contrats	Part du total (en %)
Cadix	11	4,40
Séville	17	6,80
« Galice »	4	1,60
Portugal	42	16,80
Anvers	2	0,80
<b>Total pour l'Atlantique</b>	<b>76</b>	<b>30,40</b>
<b>Total pour la Méditerranée</b>	<b>174</b>	<b>69,60</b>
<b>Total</b>	<b>250</b>	<b>100</b>

7 Il faut également garder à l'esprit que, bien que nous ne puissions pas en connaître le chiffre exact, des navires provenant de la Flandre, du Portugal, de Galice, de Biscaye, d'Ayamonte et de Cadix continuèrent à arriver à Barcelone en 1539, 1540, 1542, 1543, 1545, 1546 et 1547 : Antonio de Capmany y Montpalau, *Memorias históricas*, *op. cit.*, p. 51-52.

8 Source : Albert García Espuche, *Un siglo decisivo. Barcelona y Cataluña, 1550-1640*, Madrid, Alianza editorial, 1998, p. 480-487. Cette étude porte sur les années 1506-1629, mais nous avons laissé de côté la période 1506-1537 au cours de laquelle 35 armements ont été relevés, car elle a déjà été évoquée dans nos autres sources.



Comme on peut l'observer, les 76 expéditions destinées à l'Atlantique – qui est presque toujours l'Atlantique ibérique – représentent approximativement 30,4 % du total des 250 contrats dépouillés, soit un pourcentage très proche de celui de 31,4 % déjà trouvé pour la période 1498-1537. On constate par ailleurs, une nouvelle fois, l'importance de l'axe Cadix-Séville pour la Catalogne et, au contraire, le rôle négligeable des ports du nord de la péninsule Ibérique<sup>9</sup>.

L'importance du Portugal, avec 42 contrats – dont 32 pour Lisbonne et 3 pour Setúbal – est également confirmée, ce qui tient essentiellement à la poursuite des exportations de poissons et à l'essor des réexportations de produits coloniaux. En revanche, les références aux ports européens du nord de l'Atlantique se limitent aux deux seuls contrats d'affrètement signés à destination d'Anvers, ce qu'il faut incontestablement mettre en rapport avec la guerre que la monarchie espagnole mène aux Pays-Bas depuis le soulèvement de 1566. Cependant, le recours à d'autres sources prouve que les navires et les produits atlantiques eurent une plus grande importance dans la Barcelone du XVI<sup>e</sup> siècle que ne le suggèrent les données utilisées jusqu'à présent. L'arrivée en Catalogne de blé du nord de l'Europe et de poissons salés, bien qu'elle soit relativement tardive par rapport à d'autres régions méditerranéennes, est attestée de façon certaine à partir de la dernière décennie du XVI<sup>e</sup> siècle. En 1591, Barcelone, grâce au privilège de *vel gratis*<sup>10</sup>, confisque en effet la cargaison de blé de cinq navires flamands qui se dirigent vers les États pontificaux. En 1593, on agit de même contre trois navires danois chargés également de blé et, cette année-là, un navire en provenance de Terre-Neuve arrive à Barcelone<sup>11</sup>.

Pour la période 1630-1665, nous pouvons compter de nouveau sur l'information fournie par la documentation notariale ; en l'occurrence, les données portent sur un total de 1339 expéditions de navires, sortis de Barcelone au cours de cette période (*cf.* tableau III) :

- 9 D'autres sources nous offrent une information complémentaire sur ce trafic. En témoigne l'arrivée à Barcelone de deux navires originaires de Cadix, l'un en 1570 et l'autre en 1571, chargés de cuirs et de thon : Josep Lluís Beltrán Moya, *Las grandes epidemias de peste en la Barcelona de los siglos XVI y XVII*, Bellaterra, Publicaciones de la Universitat autonoma de Barcelona, 1993, t. II, p. 684.
- 10 Concédé à l'époque médiévale, le privilège de *vel gratis* permettait aux autorités de la ville de Barcelone de se saisir de navires chargés de grains lorsqu'une pénurie menaçait.
- 11 Xavier Torres i Sans, « Activitats econòmiques », dans Jaume Sobrequés i Callicó (dir.), *Història de Barcelona. 4. Barcelona dins la Catalunya moderna (segles XVI i XVII)*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 1992, p. 213-255, notamment p. 228. Pour Terre-Neuve, *cf.* Josep Lluís Beltrán Moya, *Las grandes epidemias, op. cit.*, t. II, p. 692.

Tableau III. Destination de 1 339 navires affrétés à Barcelone, 1630-1655<sup>12</sup>

Nombre total de navires	1 339	%
Andalousie et Carthagène	89	6,65
Portugal-Canaries	28	2,09
<b>Total Atlantique</b>	107	8,74
<b>Total pour la Méditerranée</b>	1 222	91,26

144

Il paraît donc évident que c'est un véritable effondrement du trafic atlantique qui semble caractériser cette période. Le pourcentage des expéditions vers Cadix et les autres ports andalous est en effet inférieur au chiffre de 8,74 % indiqué puisque ce total inclut les navires destinés à Carthagène et aux autres ports d'Andalousie orientale. Le recul est le même pour le Portugal, qui se situe à un niveau certainement inférieur à 2 %, puisque ce résultat prend en compte les navires expédiés aux Canaries. Quoiqu'il en soit, la somme de ces deux résultats reste très inférieure à ceux enregistrés pour les périodes 1498-1537 (31,5 %) et 1538-1629 (30,4 %). La guerre avec le Portugal, suivie de son indépendance, et surtout la *Revolta dels Segadors* (1640-1659), dite aussi, en France, Guerre des Faucheurs ou Soulèvement de la Catalogne, eurent indéniablement un impact négatif sur le commerce qui se faisait traditionnellement entre les ports catalans et ceux du Portugal et de la Basse-Andalousie<sup>13</sup>.

Pour une période d'une durée à peu près similaire, quoiqu'un peu plus longue, nous disposons des données découlant des inspections sanitaires réalisées sur un total de 351 embarcations arrivées à Barcelone entre 1570 et 1680 (cf. tableau IV) :

Tableau IV. Origine de 351 navires arrivés à Barcelone (1570-1680)<sup>14</sup>

Nombre total de navires	351	%
Castille	9	2,56
France	118	33,61
Autres	210	59,82
<b>Total pour la Méditerranée</b>	337	96,02
<b>Total pour l'Atlantique</b>	14	3,98

<sup>12</sup> Source : Emili Giralt i Raventós, *El comercio de Barcelona entre 1630 y 1665. Hombres, técnicas y direcciones del tráfico*, thèse de doctorat, université de Barcelone, 1957, t. II, annexes.

<sup>13</sup> Il convient cependant de nuancer une telle assertion et de constater avec Angel Alloza Aparicio que les guerres sont porteuses aussi bien de restrictions pour le commerce maritime que d'opportunités nouvelles : voir son ouvrage *Europa en el Mercado español. Mercaderes, represalias y contrabando en el siglo XVII*, Salamanca, Junta de Castilla y León, 2006.

<sup>14</sup> Source : Josep Lluís Beltrán Moya, *La peste en la Barcelona de los Austrias*, Llerida, Milenio, 1996, p. 235.

La part atteinte dans cet échantillon par les navires provenant de l'espace atlantique semblerait confirmer la perte d'importance de cette zone au sein du commerce barcelonais. Cependant, les 14 embarcations comptabilisées ne reflètent qu'en partie la réalité de ce trafic, puisque les références à la Castille et à la France ne permettent pas de distinguer les navires originaires de la Basse-Andalousie – notamment de Cadix –, de la côte cantabrique et de la façade atlantique française<sup>15</sup>. Il faut en outre prendre en considération le fait que les navires qui provenaient de l'Atlantique faisaient l'objet d'une attention moindre de la part des autorités sanitaires que ceux qui arrivaient de la Méditerranée, foyer épidémique beaucoup plus actif. Le recours à d'autres sources nous permet d'ailleurs d'affirmer que la diminution du commerce avec l'Atlantique ne dut pas être aussi radicale que semblent l'indiquer les tableaux III et IV. En témoigne, par exemple, un état des navires arrivés à Barcelone entre septembre 1631 et septembre 1632, qui recense, en plus de 866 embarcations de petit et moyen tonnage, 16 navires de fort tonnage. Or on relève, parmi ces derniers, quelques navires hollandais et flamands, ainsi que quatre morutiers malouins<sup>16</sup>.

Les chiffres que nous pouvons utiliser pour la période suivante se réfèrent aux années 1675-1712 et procèdent d'un dépouillement effectué dans un fonds de polices d'assurance signées à Barcelone, Mataró et Salou<sup>17</sup>. Sur les 490 embarcations assurées ayant appareillé dans l'un de ces ports, 175 furent expédiées vers l'espace atlantique (cf. tableau V) :

- 15 Les arrivées entre 1570 et 1680 sont les suivantes : 1 de Lisbonne en 1583, 1 de Terre-Neuve en 1592, 1 d'Angleterre en 1637, 1 de Flandres en 1648 et 10 sans aucune précision d'origine entre 1661 et 1680 : voir Josep Lluís Beltrán Moya, *La peste en la Barcelona, op. cit.*, p. 235 ; *id.*, *Las grandes epidemias, op. cit.*, t. II, p. 684.
- 16 José María Delgado Ribas, « El puerto de Barcelona en la época pre-industrial », dans Joan Clavera, Albert Carreras, José María Delgado et César Yáñez (dir.), *Economía e historia del Puerto de Barcelona. Tres estudios*, Madrid, Civitas, 1992, p. 17-80, notamment p. 50-51.
- 17 Le fonds comprend approximativement 800 polices d'assurance souscrites devant cinq notaires barcelonais : cf. Carlos Martínez Shaw, « El comercio marítimo de Barcelona, 1675-1712. Aproximación a partir de las escrituras de seguros », *Estudios Históricos y Documentos de los Archivos de Protocolos*, n° VI, 1978, p. 287-310.

Tableau V. Destination des navires d'après 490 contrats d'affrètement signés à Barcelone (356), Mataró (47) et Salou (87), entre 1675 et 1712<sup>18</sup>

Destinations	Lieu de rédaction du contrat			Total	%
	Barcelone	Mataró	Vilaseca		
Andalousie atlantique	72	10	71	153	31,22
Galice		-	-	1	0,20
Portugal	5	4	9	17	3,47
Londres			3	3	0,63
Hambourg			1	1	0,20
<b>Total pour l'Atlantique</b>	<b>77</b>	<b>14</b>	<b>84</b>	<b>175</b>	<b>35,72</b>
Total pour la Méditerranée				315	64,28
Total				490	100

146

Une fois de plus, on peut donc observer que l'essentiel des expéditions destinées à l'Atlantique sont dirigées, de même qu'au cours des deux siècles précédents, vers les ports andalous, plus précisément ceux de la baie de Cadix<sup>19</sup>. Cadix, avec 74 contrats, demeurait le port qu'utilisait le plus Barcelone pour se relier aux marchés américains et à ceux du nord de l'Europe<sup>20</sup>. La nouveauté réside cependant, incontestablement, dans la spectaculaire augmentation du nombre de bâtiments affrétés pour Gibraltar – 55 –, qui furent presque tous expédiés après que la place ait été conquise par les Anglais en 1704, en pleine guerre de Succession d'Espagne. Gibraltar se substitua en partie à Cadix entre 1706 et 1714, années au cours desquelles furent enregistrées pas moins de 50 expéditions vers ce port, et cela permit au commerce catalan de maintenir des liens plus ou moins directs avec l'Atlantique européen et les ports américains<sup>21</sup>. L'axe Séville-Sanlúcar retrouva également une relative importance avec 21

18 Source : Carlos Martínez Shaw, « El comercio marítimo de Barcelona », art. cit., p. 292-297. Pour Mataró, on dispose également d'une étude du *Dret d'entrades i eixides del General* entre 1654 et 1709, qui ne porte cependant que sur 23 % du total correspondant à la période. Sur les 285 expéditions analysées, l'espace atlantique en représente 28, soit 10,4 % : voir Joan Giménez Blasco, *Mataró en la Catalunya del segle XVII. Un microcosmos en moviment*, Mataró, Caixa d'Estalvis Laietana, 2001, p. 723.

19 Nous disposons également d'informations, de moindre qualité cependant, sur les embarcations affrétées à destination de Barcelone, Mataró et Salou durant la même période (1675-1712). Sur un total de 107 expéditions dirigées vers ces trois ports, seules 16 – 14,85 % – étaient originaires d'un port atlantique : 6 provenaient de Cadix, 1 de Galice, 8 du Portugal et 1 de Texel : Carlos Martínez Shaw, « El comercio marítimo de Barcelona », art. cit. ; Joan Giménez Blasco nous fournit quant à lui une liste de 248 embarcations arrivées à Mataró entre 1654 et 1709, parmi lesquelles seulement 10 (4 %) proviennent de l'Atlantique : *Mataró en la Catalunya, op. cit.*, p. 723.

20 Cf. également Carlos Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, Barcelona, Editorial Crítica, 1981, notamment le chapitre 2.

21 Pour l'importance prise par Gibraltar dans le trafic maritime catalan, cf. Pierre Vilar, *Manual de la Compañía Nova de Gibraltar*, Reus, Centre de Lectura, 1990.

expéditions. Enfin, il faut rendre compte de la présence plus que limitée des ports de Huelva : 2 et de « Galice » : 1.

Le Portugal, plus précisément Lisbonne, mais aussi Porto, semble également retrouver l'importance qu'il avait eue jusqu'à son indépendance. Ce fut en tout cas la région atlantique non-espagnole qui maintint le plus de relations avec la Catalogne. En revanche, comme on le constate depuis le début du XVI<sup>e</sup> siècle, les références relatives au nord de l'Europe continuèrent à être très rares : seulement trois expéditions furent destinées à Londres et une seule à Hambourg.

Il est donc incontestable qu'à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle la présence commerciale catalane dans les ports atlantiques – notamment dans la baie de Cadix – connut un essor considérable. Le principal objectif poursuivi par les commerçants catalans était de s'insérer dans les échanges avec les colonies américaines, avec lesquelles ils ne purent entretenir des liaisons directes qu'à partir des années 1740. La place croissante occupée par la baie de Cadix explique aussi le retrait au second plan de Séville. Par ailleurs, il faut souligner que Cadix pouvait également jouer le rôle d'intermédiaire dans les relations, plus ou moins intenses, nouées entre la Catalogne, le Portugal (Lisbonne et Porto), l'Angleterre et Hambourg<sup>22</sup>.

Pour le XVIII<sup>e</sup> siècle, celui pour lequel on connaît le mieux l'économie maritime catalane, nous ne disposons, paradoxalement, que d'une très maigre documentation sérielle concernant les arrivées de navires à Barcelone. Peu ou prou, les données disponibles demeurent celles fournies par Pierre Vilar il y a de cela près de 50 ans, à savoir celles concernant les années 1762, 1772-1773 et 1784-1806<sup>23</sup>. Le dépouillement de la documentation sanitaire produite par la municipalité de Barcelone pour la période comprise entre janvier 1720 et décembre 1779, bien qu'il soit loin d'être totalement satisfaisant, permet cependant de compléter notre information, notamment pour la première moitié du siècle. Les données sont cependant très incomplètes, très fragmentaires, et il y a de multiples lacunes, ce qui fait que cette source est d'un usage peu commode<sup>24</sup>. Pour de nombreuses années, les chiffres disponibles pour les

22 Carlos Martínez Shaw, « Comercio marítimo », art. cit. ; *id.*, *Cataluña en la Carrera de Indias*, *op. cit.*

23 Pierre Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna. Recerques sobre els fomanents economics de les estructures nacionals*, Barcelona, Edicions 62, 1964-1968, t. IV, p. 91-102 (1<sup>ère</sup> édition en français : Paris, SEVPEN, 1962). Pour les années 1774-1778, nous disposons de chiffres peu exploitables pour la présente étude ; il s'agit d'une note de l'intendant de Catalogne, dans laquelle il mentionne que « de 1774 à 1778, le mouvement du port fut de 3014 embarcations espagnoles, d'un port total de 98 858 tonneaux, et de 2564 embarcations étrangères, d'un port total de 358 560 tonneaux » : Jaime Carrera Pujal, *Historia política y económica de Cataluña : siglos XVI al XVIII*, Barcelona, Casa Bosch, 1947, t. IV, p. 315.

24 Institut Municipal d'Història de Barcelona (dorénavant IMHB), Fons de Sanitat, series I-XI, soit un total de 272 volumes, liasses et caisses, qui ont tous été dépouillés.

arrivées de navires à Barcelone sont inférieures à la vingtaine : 7 en 1755, 8 en 1753, 11 en 1736, 12 en 1735, 10 en 1775 et 1776, 16 en 1756, 19 en 1740. Le chiffre de la centaine n'est dépassé que pour une vingtaine d'années, alors que les deux cents entrées de navires ne sont atteintes qu'à sept reprises : 285 en 1722, 331 en 1762, 351 en 1748, 508 en 1741 et 1761, 516 en 1772-1773<sup>25</sup>. En outre, de nombreuses fois – 393 –, aucune information n'est fournie sur le port d'origine et, en d'autres occasions, l'information est insuffisante puisque seules des mentions comme « France », « côte de France » – 124 mentions – ou « côte d'Espagne » – 59 – sont portées, ce qui nous a conduit à écarter ces données de la liste des navires provenant de l'Atlantique, étant donné le poids prépondérant qu'occupait la France méditerranéenne dans le commerce catalan. Un même risque d'erreurs existe pour les expéditions provenant d'Espagne, puisqu'il n'est pas impossible qu'un certain nombre d'entre elles aient été originaires de la Basse-Andalousie, de Galice ou de la côte cantabrique.

148

En dépit de ces difficultés, et faute d'une documentation plus précise, le recours au fond de la Santé ne manque pas totalement d'intérêt. Ainsi, nous savons que sur un total de 6305 embarcations relevées, au moins 1122 provenaient d'au-delà du détroit de Gibraltar, soit seulement 17,7% du total. Nous avons choisi de faire porter notre analyse sur les seules années où le nombre de navires est supérieur à 250, ainsi que sur le décompte général de la période 1720-1779, afin d'avoir ne serait-ce qu'une vague idée de l'évolution du commerce de Barcelone dans la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle (*cf.* tableau VI) :

Tableau VI. Navires arrivés à Barcelone au XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>26</sup>

	Nombre total d'arrivées	Méditerranée	Atlantique	Atlantique/total (en %)
1722	285	226	59	20,7
1741	508	456	52	10,2
1748	351	331	20	5,6
1761	508	434	74	14,5
1762	331	269	62	18,7
1772-1773	492	349	143	29,0

25 J'ai récemment eu l'occasion d'ajouter au chiffre de 492 arrivées de navires, proposé par Pierre Vilar sur la base du *Diario* barcelonais, dépouillé entre le 1<sup>er</sup> juin 1772 et le 30 mai 1773, celles que j'ai localisées dans la documentation sanitaire, qui se rapportent aux périodes comprises entre le 1<sup>er</sup> janvier 1772 et le 30 mai 1772, le 1<sup>er</sup> juin 1773 et le 31 décembre 1773.

26 Sources : Élaboration propre à partir de IMHB, Fons de Sanitat, series I-XI. Pour les périodes 1762 et 1772-1773, les données ont été complétées par celles fournies par Pierre Vilar dans *Catalunya, op. cit.*, IV, p. 91-96.

La valse des pourcentages reflète avant toute chose le hasard de la conservation des sources – patentes, visites de navires et autres documents similaires – conservées dans les archives municipales. Mais, ces données ont le mérite de souligner l'importance d'un trafic qui conserva une constante vitalité, en dépit des différents avatars liés aux épidémies de peste – celle de 1720 à Marseille, par exemple, qui entraîna la mise en œuvre d'une politique d'admission très restrictive dans les ports espagnols jusqu'en 1723 – ou aux différents conflits qui ont émaillé cette période – guerre de l'oreille de Jenkins et guerre de Sept Ans. En outre, il est fort probable que le commerce atlantique ait été plus important que les chiffres fournis dans le tableau VI ne le laissent entendre. Mais, pour le moment, et tant que nous n'aurons pas découvert de nouvelles sources portuaires, nous ne pouvons pas aller plus loin<sup>27</sup>. Il n'est pas inutile non plus d'indiquer les provenances exactes des expéditions dénombrées dans le tableau précédent (*cf.* tableau VII) :

Tableau VII. Origines des navires provenant de l'Atlantique entrés dans le port de Barcelone au XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>28</sup>

Origines	1722	1741	1748	1761	1762	1772/1773
Andalousie	33	32	9	22	42	25
Côte cantabrique	-	1	1	-	16	2
Portugal	-	4	2	2	-	12
Gibraltar	1	1	-	12	-	11
France	-	3	-	-	-	23
Angleterre	14	-	7	11	2	9
Irlande	3	-	-	1	-	2
Hollande	5	9	1	13	1	21
Allemagne	1	-	-	1	-	3
Suède et Norvège	-	2	-	8	-	4
Amérique espagnole	-	-	-	-	-	9
Amérique anglaise	1	-	-	-	-	20
Amérique française	-	-	-	1	1	-
Autre	1	-	-	3	-	2
<b>Total</b>	<b>59</b>	<b>52</b>	<b>20</b>	<b>74</b>	<b>62</b>	<b>143</b>

<sup>27</sup> On trouve diverses références se rapportant au trafic maritime entre Barcelone et les ports anglais dans María Nélica García Fernández, *Comerciendo con el enemigo : el tráfico mercantile anglo-español en el siglo XVIII*, Cadix, Universidad de Cádiz, 2006.

<sup>28</sup> Sources : IMHB, Fons de Sanitat, series I-XI. Complété pour 1762 et 1772-1773 par Pierre Vilar, *Catalunya, op. cit.*, IV, p. 91-96.

De façon évidente, l'analyse du tableau VII confirme une nouvelle fois le rôle décisif de la baie de Cadix pour le trafic maritime catalan : elle a conservé au XVIII<sup>e</sup> siècle une importance similaire à ce qu'elle était au cours des siècles précédents, et elle continue d'ailleurs de remplir peu ou prou les mêmes fonctions, notamment la liaison avec le marché américain<sup>29</sup>.

Tout semble indiquer, par ailleurs, que le Portugal, en dépit de ses modestes résultats, fut beaucoup plus important que ce qui apparaît dans le tableau précédent. Dans l'état des entrées de navires dans le port de Lisbonne, entre 1763 et 1783, en effet, les navires catalans se comptent par douzaines<sup>30</sup>. Gibraltar, qui faisait office à la fois de plate-forme du commerce anglais et de carrefour pour les marchés atlantique, méditerranéen et nord-africain, joua également un rôle non négligeable. L'Angleterre maintint également une position privilégiée, surtout si on lui adjoint le trafic transitant par Gibraltar mentionné ci-dessus. On remarque aussi l'importance croissante prise par les ports hollandais<sup>31</sup>, allemands, danois, irlandais, scandinaves, et, bien que de façon plus modeste,

150

29 Carlos Martínez Shaw, « Las relaciones económicas entre Cataluña y la Baja Andalucía en el siglo XVIII. Un intento de interpretación », dans *Actas del I Congreso de Historia de Andalucía. Andalucía Moderna*, Cordoba, Monte de Piedad y Caja de Ahorros, 1978, t. I, p. 347-356 ; *id.*, « Andalucía y el abastecimiento agrario de Cataluña. La coyuntura de 1721-1722 », dans *Actas del II Coloquio de historia de Andalucía*, Cordoba, Confederación española de Cajas de Ahorros, 1983, t. II, p. 683-650 ; Luis José Navarro Miralles, « Contactos comerciales entre el litoral catalán y los puertos de Andalucía (1799-1808) », dans *Actas del I Congreso, op. cit.*, t. I, p. 63-80 ; Ildefonso Pulido Bueno, « Algunas notas sobre la aportación de la comarca onubense al abastecimiento agrario de Cataluña, 1694-1726 », dans *Primer Congrés d'Història Moderna de Catalunya*, Barcelona, Universidad de Barcelona, 1984, t. I, p. 507-511 ; Eloy Martín Corrales, « El comercio catalano-andaluz en la primera mitad del siglo XVIII », dans *Primer Congreso de Historia Catalano-Andaluza*, L'Hospitalet del Llobregat, Ayuntamiento, 1995, p. 126-166.

30 Une trentaine sont mentionnés comme étant catalans, mais une observation minutieuse de la liste des entrées, permet d'affirmer que les navires provenant de Catalogne qui entrèrent à Lisbonne durant ces années-là, furent beaucoup plus nombreux que cela : voir Manuel Burgos Madroño, « El comercio marítimo de la España de Carlos III con el puerto de Lisboa (1763-1783) », dans *Actas del Congreso Internacional sobre "Carlos III y la Ilustración"*, t. II, *Economía y sociedad*, Madrid, Ministerio de Cultura, 1989, p. 424-464.

31 L'information disponible est très abondante, bien qu'il soit difficile d'en tirer une série homogène. Entre 1734 et 1793, ce sont pas moins de 146 embarcations qui arrivèrent à Amsterdam en provenance des ports de Barcelone, Vilanova et Salou : Francesc Valls Junyent, *La Catalunya atlàntica. Aiguarden I teixits a l'arrencada industrial catalana*, Vic, Eumo Editorial, 2003, p. 160. En 1741, arrivèrent à Barcelone, 21 navires hollandais. Durant la guerre de Sept Ans (1756-1763), 28 navires hollandais gagnèrent Barcelone : 3 en 1758, 4 en 1759, 5 en 1760, 11 en 1761 et 5 en 1762. Entre 1713 et 1778, au moins 10 navires furent affrétés à Amsterdam à destination de Barcelone. On trouve d'autres informations relatives à des navires affrétés à Amsterdam à destination de Barcelone, via Cadix, durant les années 1746, 1754, 1765 et 1771, dans Ana Crespo Solana, *El comercio marítimo entre Amsterdam y Cádiz (1713-1778)*, Madrid, Banco de España, 2001, p. 125-135, 142, 144 et 153.



russe<sup>32</sup>. Le nombre de navires provenant de l'Amérique, aussi bien britannique que française, est également significatif<sup>33</sup>.

L'importance des ports français dans le trafic maritime barcelonais<sup>34</sup>, est confirmée par les données relatives aux arrivées de navires français à notre disposition pour la période 1782-1792 (*cf.* tableau VIII) :

Tableau VIII. Origines des navires français arrivés à Barcelone (1782-1792)<sup>35</sup>

	Nombre total de navires français	Dont ceux originaires de l'Atlantique	Dont ceux destinés à l'Atlantique
1782	20	-	1
1784	81	21	17
1785	116	16	11
1786	149	16	7
1789	114	17	13
1790	95	20	26
1791	69	15	12
1792	35	7	2
<b>Total</b>	<b>679</b>	<b>112</b>	<b>89</b>

En résumé, 16,49 % des navires français arrivés à Barcelone provenaient de ports atlantiques et 13,25 % s'y destinaient ; aussi bien à l'aller qu'au retour, les ports de la côte atlantique française jouèrent donc un rôle évident dans ces échanges (*cf.* tableau IX) :

- 32 En plus des références au « Portugal » et à l'« Algarve », on relève les noms des ports de Faro, Tavira, Lisbonne, Porto et Funchal. De même, aux appellations génériques « Angleterre » et « Écosse », il faut ajouter de nombreux ports : Amstruther, Bristol, Cork, Falmouth, Fowey, Guernesey, Inverness, Jersey, Hull, Londres, Mousehole, Penzance, Plymouth, Portsmouth, Scarborough, Shetland, Southampton, Yarmouth et Whitby. Pour la Hollande : Amsterdam, Groninga, « Hollande », Rotterdam, Middlebourg et « Zélande ». Pour l'espace allemand : Dantzig et Hambourg. Pour le Danemark : Altona, Christiansund, « Danemark » et Helsingor. Pour l'Irlande : Belfast, Dublin, « Irlande » et Waterford. Pour la péninsule Scandinave : Bergen, Lervich, « Norvège », « Suède ». Pour la Russie : Arkhangelsk, Kronstad, Riga et Saint-Petersbourg. Pour le commerce catalan avec le nord de l'Europe, voir Josep Morell Torredame, « Les relacions comercials de Catalunya amb el Nord d'Europa al segle XVIII », *L'Avenç*, n° 108, 1987, p. 20-26.
- 33 Pour les colonies anglaises : Baltimore, Boston, « Caroline », Philadelphie, Halifax, Maryland, New York, « Nouvelle-Ecosse », « Nouvelle-Angleterre », Québec, Salem, Saint-John, Terre-Neuve et la Virginie. Pour les colonies françaises : la Martinique.
- 34 Bayonne, Boulogne, Bordeaux, Brest, « Bretagne », Calais, Cherbourg, Dieppe, Dunkerque, Honfleur, La Rochelle, Lorient, Nantes, Normandie, Paimpol, Rouen, Saint-Malo, Saint-Nazaire et Saint-Valéry.
- 35 Source : Pierre Vilar, *Catalunya, op. cit.*, t. IV, p. 108-120. L'information disponible n'est pas complète pour toute la période : il manque les années 1784, 1785, 1786, et 1789 ; pour les années 1782, 1790 et 1792, on ne dispose que des données relatives aux seconds semestres et, pour 1791, que de celles du premier trimestre ; le reste est complet.

Tableau IX. Origines et destinations des navires français arrivés à Barcelone (1782-1792)<sup>36</sup>

Ports	Origine	Destination
Dunkerque	32	29
Autres ports du Nord de la France (a)	4	11
Le Havre-Rouen	10	5
Autres ports normands (b)	4	8
Saint-Malo	1	-
Nantes	6	6
Autres ports bretons (c)	10	1
La Rochelle (+ île de Ré)	1	4
Bordeaux	1	-
« France »	-	2
Amérique française (d)	6	-
Angleterre et Irlande (e)	-	3
Reste de l'Europe du Nord (f)	9	2
Portugal	4	2
Gibraltar	1	3
Côte cantabrique (Galice, Santander, Asturies)	6	2
Cadix-Séville	15	9
Non identifié	2	2
<b>Total</b>	<b>112</b>	<b>89</b>

(a) Calais, Boulogne-sur-Mer, Étaples.

(b) Honfleur, Saint-Valery, Cherbourg.

(c) Saint-Brieuc, Morlaix, Brest, Pont-l'Abbé, Lorient.

(d) Saint-Domingue, Martinique, Cayenne, Cap-Français et « Amérique ».

(e) Angleterre, New Cork et Guernesey.

(f) Rotterdam, Hambourg, Ostende, Göteborg, Dantzig, Basse-Saxe.

En réalité, l'importance de la Catalogne pour certains ports français, en particulier pour Dunkerque, gros importateur d'eaux-de-vie catalanes, fut probablement plus grande que ne le suggèrent nos données<sup>37</sup>. En témoigne le tableau suivant élaboré avec une documentation contemporaine plus précise (*cf.* tableau X) :

<sup>36</sup> Source : Pierre Vilar, *Catalunya, op. cit.*, t. IV, p. 108-120.

<sup>37</sup> Pour cette question, *cf.* José María Delgado Ribas, « Floridablanca y el planteamiento de la política agraria de Carlos III », dans *Estructuras agrarias y reformismo ilustrado en la España del siglo XVIII*, Madrid, Ministerio de Agricultura, 1989, p. 639-661 ; et aussi, Francesc Valls Junyent, *La Catalunya, op. cit.*, p. 163.

Tableau X. Navires arrivés de Catalogne à Dunkerque entre janvier 1788 et février 1791<sup>38</sup>

Origine	1788	1789	1790	1791	Total
Barcelone	12	5	7	-	24
Salou et Vilanova	7	18	15	7	47
Royaume de Valence	1	1	4	1	7
<b>Total</b>	<b>20</b>	<b>24</b>	<b>26</b>	<b>8</b>	<b>78</b>

L'analyse des échanges du port de Salou, spécialisé dans l'exportation des eaux-de-vie vers la baie de Cadix et l'Europe du Nord, est également représentative de l'importance de l'espace atlantique dans le trafic maritime catalan. Sur un total de 3879 navires comptabilisés entre 1782 et 1789, 226 – soit 5,82 % – provenaient de ports atlantiques<sup>39</sup>.

Enfin, nous disposons d'informations relatives à l'origine des embarcations arrivées à Barcelone entre 1804 et 1806, qui attestent de l'importance du trafic maritime avec l'Atlantique, ainsi que de la décadence provoquée par les conflits militaires dans lesquels se trouva alors impliquée la monarchie espagnole (*cf.* tableau XI) :

Tableau XI. Provenance des navires arrivés à Barcelone, à l'exclusion de ceux provenant d'Espagne (1804-1806)<sup>40</sup>

Provenance	1804	1805	1806
Europe du Nord	112	43	66
France atlantique	4	-	-
Amérique du Nord	14	5	19
Amérique espagnole	70	-	-
Gibraltar	4	-	1
Canaries	1	-	1
Portugal	5	6	6
<b>Total pour l'Atlantique</b>	<b>210</b>	<b>54</b>	<b>93</b>
<b>Total pour la Méditerranée</b>	<b>310</b>	<b>304</b>	<b>260</b>
<b>Total</b>	<b>520</b>	<b>358</b>	<b>353</b>

38 Source : Carlos Martínez Shaw, « Les eaux-de-vie catalanes à Dunkerque. Quelques témoignages », dans Jesús María Usunáriz Garayoa (dir.), *Historia y Humanismo. Estudios en honor del profesor Dr. D. Valentín Vázquez de Prada*, t. II, *Historia Económica*, Pamplona, EUNSA, 2 000, p. 181-194.

39 De Basse-Andalousie, 147 ; du Portugal, 30 ; d'Europe du Nord, 47 ; d'Amérique, 2 : voir, Josep Morell i Torrademè, *El port de Salou en el segle XVIII*, Tarragona, Excma. Diputació Provincial de Tarragona, 1986, p. 168-180) ; et du même auteur : « Les relacions comercials de Catalunya amb el Nord d'Europa al segle XVIII », *L'Avenç*, 108, 1987, p. 20-26.

40 Source : Pierre Vilar, *Catalunya, op. cit.*, t. IV, p. 149-151.

Mais, sans aucun doute, le fait le plus important survenu au XVIII<sup>e</sup> siècle réside dans l'établissement d'un commerce direct entre Barcelone et les lointains marchés américains. L'expérience accumulée au fil de la longue tradition d'échanges entre le port catalan et la baie de Cadix facilita en effet, comme nous le verrons plus loin, le « saut » qui eut lieu alors en direction de l'Amérique<sup>41</sup>.

Pour conclure ce développement, il peut enfin être utile de présenter de manière synthétique les pourcentages du commerce atlantique exposés séparément dans les tableaux précédents (*cf.* tableau XII) :

Tableau XII. Les ports atlantiques dans les entrées et les sorties de navires de Barcelone (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)<sup>42</sup>

	Total	Atlantique	%
Arrivées à Barcelone, 1498-1537	1283	404	31,50
Expéditions depuis Barcelone, 1538-1629	250	76	31,40
Expéditions depuis Barcelone, 1630-1665	1339	117	8,74
Arrivées à Barcelone, 1570-1680	351	14	3,98
Expéditions depuis Barcelone, 1675-1712	490	175	35,70
Arrivées à Barcelone, 1720-1779	6305	1122	17,70
Arrivées à Barcelone, 1772-1773	492	143	29,00

Avec les précautions qu'exigent le caractère fragmentaire de nos données et les limites inhérentes à leur nature – ce sont souvent de simples échantillons –, on peut donc affirmer que le commerce atlantique occupa une place importante pour Barcelone tout au long des trois siècles étudiés, à l'exception évidemment de la période 1630-1675, qui est marquée par la *Revolta dels Segadors*, la guerre de Séparation et la guerre avec la France (1640-1659). Mais, nonobstant ces mouvements très conjoncturels, la présence de capitaines et de produits atlantiques dans les ports catalans fut constante durant toute l'époque moderne.

41 Au sujet de la participation catalane dans le commerce américain des XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles, y compris celle qui se faisait par le biais de navires armés ailleurs qu'en Catalogne, nous renvoyons aux synthèses proposées par Carlos Martínez Shaw : « Sobre el comerç català amb Amèrica al segle XVI », dans *Il Jornades d'Estudis Catalano-Americans*, Barcelona, Generalitat de Catalunya, 1987, p. 33-39 ; *id.*, « El comerç català, del Mediterrani al Atlàntic », dans José María Delgado Ribas et autres, *El comerç entre Catalunya i Amèrica*, *op. cit.*, p. 23-36. Pour le XVIII<sup>e</sup> siècle, la bibliographie sur le commerce catalan dans la *Carrera de Indias* est si considérable que l'on ne peut même pas en proposer une présentation succincte ; il vaut mieux renvoyer le lecteur aux différentes monographies mentionnées en notes tout au long de cet article.

42 Sources : *cf.* ci-dessus, tableaux I, II, IV, V et VI.

## LES NAVIRES ET LEURS PAVILLONS

L'importance du trafic catalan avec l'Atlantique peut également être mise en évidence par une étude de l'origine des capitaines et des pavillons des navires entrés dans le port de Barcelone. Là encore, cependant, notre connaissance est largement tributaire des données fragmentaires et lacunaires à notre disposition. En ce qui concerne la première moitié du <sup>xvi</sup><sup>e</sup> siècle, nous pouvons nous appuyer sur les chiffres déjà utilisés des années 1497-1537 (cf. tableau XIII) :

Tableau XIII. Origines des capitaines des 1409 navires entrés dans le port de Barcelone (1497-1537)<sup>43</sup>

	Nombre de navires	Pourcentages
Andalousie occidentale	166	11,78
Côte cantabrique (inclus Galice et Pays Basques)	204	14,40
Portugal	139	9,86
Angleterre	1	0,07
Hollande	1	0,07
<b>Total pour l'Atlantique</b>	<b>511</b>	<b>36,26</b>
<b>Total pour la Méditerranée</b>	<b>898</b>	<b>63,74</b>
<b>Total</b>	<b>1409</b>	<b>100</b>

On peut donc observer que 511 navires, soit 36,26 % du total, provenaient de l'espace atlantique. Dans 166 cas, ils venaient de l'Andalousie occidentale et leurs capitaines sont identifiés comme gaditans ou sévillans. Dans 54 autres cas, les capitaines sont qualifiés de « castillans », ce qui fait normalement référence à une origine cantabrique. Les Galiciens apparaissent dans 66 expéditions et les Basques –presque toujours de Biscaye –, dans 84 expéditions. Au total, ce ne sont donc pas moins de 370 navires qui sont originaires de ports de la façade atlantique. En ce qui concerne les navires étrangers originaires de pays atlantiques, seuls ceux provenant du Portugal ont une importance réelle, avec 139 entrées dans le port de Barcelone, alors que l'on ne relève qu'une seule mention pour les navires anglais ou hollandais.

<sup>43</sup> Source : Antonio de Capmany y Montpalau, *Memorias históricas, op. cit.*, t. IV, annexes, p. 22-52. L'état des navires arrivés à Barcelone en 1497 ne fournit aucune information sur les ports d'origine mais il précise, en revanche, l'origine des capitaines. Nous avons donc résolu d'en faire usage ici : voir Antonio de Capmany y Montpalau, *Memorias históricas, op. cit.*, t. IV, annexes, p. 23-25.

Pour la période 1538-1629, nous ne pouvons compter que sur une liste de 250 navires expédiés de Barcelone, parmi lesquelles 76 gagnèrent un port atlantique (*cf.* tableau XIV) :

Tableau XIV. Origines des patrons et capitaines des navires expédiés de Barcelone vers l'Atlantique (1538-1629)<sup>44</sup>

Origines	Nombre de navires
Catalans	62
« Méditerranéens »	4
Français	4
Castillans (dont Andalous et Basques)	4
Portugais	2

156

Sur un total de 250 expéditions recensées, seulement 6 – soit 2,4 % – furent dirigées par des capitaines originaires des rives de l'Atlantique – espagnols ou portugais –, étant entendu que nous avons renoncé à prendre en compte les capitaines français pour lesquels il s'avère impossible de déterminer s'ils sont originaires de la Méditerranée ou de la façade atlantique. Il faut cependant garder à l'esprit que la documentation notariale enregistrée à Barcelone tend à surreprésenter l'activité des navires catalans et à sous-représenter, au contraire, celle des navires de l'Europe atlantique. En fait, les embarcations armées dans les ports atlantiques devaient avoir plus d'importance que ne le suggère notre tableau : en témoigne la présence dans le port, déjà évoquée, de navires anglais, flamands, hollandais et danois dès la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, ou encore le fait que des capitaines anglais, flamands et français (au moins quatre, originaires de Saint-Malo) entrèrent dans le port de Barcelone en 1631-1632<sup>45</sup>.

Pour les années 1630-1665, l'information disponible est plus précise et offre une meilleure représentativité que celle utilisée pour la période antérieure. Cependant elle ne permet pas d'écarter toutes les zones d'ombre inhérentes à une telle question (*cf.* tableau XV) :

<sup>44</sup> Source : Albert García Espuche, *Un siglo decisivo*, *op. cit.*, p. 480-487.

<sup>45</sup> José María Delgado Ribas, « El puerto de Barcelona », *art. cit.*, p. 17-80, notamment p. 48-50.

Tableau XV. Pavillons des navires sortis de Barcelone, 1630-1665<sup>46</sup>

Pavillons	Nombre de navires	Part du total (en %)
Italien	362	27,04
Français	286	21,35
Espagnol	31	2,31
Catalan	606	45,35
Non identifié	26	1,94
<b>Total pour l'Atlantique</b>	<b>27</b>	<b>2,01</b>
<b>Total</b>	<b>1339</b>	

Comme nous l'avons déjà vu ci-dessus, cette très faible présence des capitaines et des navires originaires de l'Atlantique peut être mise en relation, au moins en partie, avec l'état de guerre quasi permanent qui caractérise cette période. Une fois de plus, il est cependant possible qu'elle soit sous-évaluée dans nos données : une partie des navires qualifiés « d'espagnols » ou de « français » pouvaient en effet être originaires des côtes atlantiques de ces deux pays ; et, par ailleurs, des témoignages ponctuels, telle l'arrivée à Barcelone de capitaines anglais, flamands et bretons, déjà mentionnée pour les années 1631-1632, attestent du caractère lacunaire de notre source<sup>47</sup>.

Pour la période 1675-1712, l'étude portant sur les polices d'assurance nous fournit un échantillon de 490 expéditions dont on peut tirer plusieurs enseignements dignes d'intérêt (*cf.* tableau XVI) :

Tableau XVI. Pavillons des navires expédiés de Barcelone (1675-1712)

Pavillons	Nombre	Part du total (en %)
Catalans	345	60,21
Autres « Méditerranéens »	191	33,33
<b>Total Méditerranée</b>	<b>536</b>	<b>93,54</b>
Portugais	2	0,35
Anglais	30	5,24
Hollandais	5	0,87
<b>Total Atlantique</b>	<b>37</b>	<b>5,46</b>
<b>Total</b>	<b>573</b>	<b>100</b>

<sup>46</sup> Source : Emili Giralt Raventos, *El comercio, op. cit.*, t. II, annexes.

<sup>47</sup> Source : Carlos Martínez Shaw, « Comercio marítimo », art. cit., p. 306-307.

Ces chiffres attestent d'une augmentation sensible de la présence des capitaines atlantiques dans les ports de Barcelone, Mataró et Salou. Cela est particulièrement net en ce qui concerne les capitaines anglais, moins pour les Hollandais. On ne peut, en revanche, qu'être surpris par le recul substantiel de la présence portugaise, probablement à mettre en lien avec le fait que ce sont dorénavant les capitaines catalans qui assurent l'essentiel des échanges entre la Catalogne et le Portugal.

Pour le XVIII<sup>e</sup> siècle, nous disposons de l'état des entrées de navires dans le port de Barcelone pour les années 1772 et 1773 (cf. tableau XVII) :

Tableau XVII. Pavillons des navires arrivés à Barcelone, 1772-1773<sup>48</sup>

Pavillons	Total	%
Catalans	128	26,01
Espagnols	2	0,40
Français	116	23,57
Autres « Méditerranéens »	75	15,24
<b>Total Méditerranée</b>	<b>321</b>	<b>65,09</b>
Portugais	1	0,20
Anglais	121	24,59
« Nordiques » (hollandais, danois, suédois et allemand)	48	9,75
« Américains »	1	0,20
<b>Total Atlantique</b>	<b>171</b>	<b>34,91</b>
<b>Total</b>	<b>492</b>	<b>100</b>

On constate donc que, durant cette période, l'espace atlantique retrouve l'importance qu'il avait occupée dans la première moitié du XVI<sup>e</sup> siècle<sup>49</sup>. En revanche, la situation est différente pour le port de Salou, spécialisé dans l'exportation des eaux-de-vie vers la baie de Cadix et le nord de l'Europe, puisque les 149 embarcations atlantiques comptabilisées entre 1782 et 1799 ne représentent que 3,84 % des entrées, – mais cependant, il faut le souligner, plus de 35 % des entrées de navires étrangers<sup>50</sup>. En fait, il apparaît que le port

<sup>48</sup> Source : Pierre Vilar, *Catalunya, op. cit.*, t. IV, p. 94-96.

<sup>49</sup> Il faut en effet, une fois encore, garder à l'esprit qu'une partie, impossible à évaluer, des capitaines français et espagnols étaient originaires de ports ou de régions atlantiques. Pour les embarcations hollandaises arrivées en Catalogne entre 1713 et 1778, nous renvoyons aux informations fournies par Ana Crespo Solana, déjà mentionnées ci-dessus (cf. *supra*, note 30).

<sup>50</sup> Sur un total de 3879 navires, 425 arboraient un pavillon étranger, parmi lesquels on dénombre 76 anglais, 26 danois, 19 hollandais, 8 suédois et 5 étatsuniens : voir Josep Morell Torredeme, *El port de Salou, op. cit.*, p. 120.



de Salou était complémentaire de celui de Barcelone : il recevait les navires atlantiques – généralement, après qu'ils aient fait escale dans la capitale catalane –, venus charger des eaux-de-vie pour le nord de l'Europe, alors qu'il n'accueillait, en revanche, aucun des navires qui apportaient en Catalogne des produits manufacturés, du poisson salé, du blé ou d'autres denrées.

L'état des navires entrés dans le port de Barcelone entre 1784 et 1803 qui est complet, sauf pour les années 1787-1788 et 1791, confirme l'importance qu'occupaient les navires atlantiques dans le trafic de Barcelone (cf. tableau XVIII).

Tableau XVIII. Pavillons des navires arrivés dans le port de Barcelone (1784-1803)<sup>51</sup>

	Port.	Brit.	Hol.	Dan.	Suéd.	Amér.	Total Atl.	Fran.	Esp.	Médit. <sup>52</sup>	Total général
1776	7	199	41	14	9	-	270	235	475	116	1 096
1777	1	101	66	18	3	-	189	166	271	82	708
1778	-	38	75	20	6	-	139	90	268	100	598
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1784	11	48	34	57	40	-	190	81	409	154	834
1785	8	81	30	68	24	-	211	125	462	122	920
1786	-	96	37	54	26	-	213	149	646	66	1 074
1787	-	112	24	39	24	-	199	135	751	62	1 147
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1789	-	143	62	47	1	-	253	114	720	59	1 146
1790	-	74	73	42	2	1	192	172	916	68	1 348
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1792	-	170	76	71	14	-	331	101	1 043	106	1 581
1793	-	96	12	133	45	-	286	16	1 225	87	1 614
1794	4	156	37	66	49	1	313	-	1 777	90	2 180
1795	1	65	3	93	37	2	201	8	2 475	81	2 765
1796	-	12	-	133	63	1	209	26	1 870	166	2 271
1797	-	1	-	143	51	6	201	54	1 205	204	1 664
1798	-	3	-	174	34	23	234	50	1 357	240	1 881
1799	3	2	-	173	70	21	269	20	1 241	133	1 663
1800	-	3	-	131	91	32	257	11	1 467	126	1 861
1801	-	4	-	73	18	53	148	24	1 238	103	1 533
1802	-	129	20	71	31	58	309	64	1 681	224	2 278
1803	-	83	18	99	66	45	311	29	1 511	51	1 916
<b>Total</b>	<b>35</b>	<b>1 516</b>	<b>608</b>	<b>1 819</b>	<b>704</b>	<b>243</b>	<b>4 925</b>	<b>1 672</b>	<b>22 998</b>	<b>2 440</b>	<b>32 078</b>

51 Source : Pour 1776-1778 et 1787, José Fabregas Roig, José Angal Asension Bernalte et María Luisa Bacquelaine Mut, « Registro de entradas de navíos en el puerto de Barcelona entre 1776 y 1788, según la Gaceta de Madrid », *Pedralbes. Revista de Història Moderna*, 8-1 (1988), p. 437-446 ; pour le reste, Pierre Vilar, *Catalunya, op. cit.*, t. IV, p. 105-108.

52 Méditerranée : génois, raguséens, vénitiens, napolitains, autres italiens, autrichiens, « impériaux », russes, maltais, grecs, ottomans, algériens, tunisiens et marocains.

Sur 32 078 navires arrivés à Barcelone au cours de ces 21 années comprises entre 1776 et 1803, au moins 4925 étaient donc « atlantiques ». Rappelons que nous n'avons pas agrégé à cet ensemble les navires français puisque, comme nous l'avons vu, l'essentiel du commerce français avec Barcelone se faisait par le biais de Marseille. Nous avons de la même manière exclu les navires espagnols alors qu'il est évident que quelques-uns des navires arborant ce pavillon devaient être basés dans des ports d'Andalousie occidentale ou de la côte cantabrique. Aussi, peut-on considérer que le chiffre de 4925 embarcations – soit 13,4 % du total – pour la navigation assurée par des navires originaires de l'Atlantique est largement sous-évalué, cela d'autant plus, en outre, que les navires armés dans l'Atlantique étaient généralement d'un port plus élevé que ceux de la Méditerranée, et que leurs cargaisons étaient également d'une plus grande valeur, sauf peut-être les cargaisons de poissons salés et celles de céréales.

160

Tableau XIX. Pourcentages des pavillons « atlantiques » dans le trafic barcelonais (1497-1803)<sup>53</sup>

	Chiffres absolus	%
Navires arrivés à Barcelone, 1497-1537	511	36,26
Navires expédiés de Barcelone, 1538-1629	6	2,40
Navires expédiés de Barcelone, 1630-1665	27	2,01
Navires assurés à Barcelone, 1675-1712	37	5,46
Navires arrivés à Barcelone, 1772-1773	171	34,91
Navires arrivés à Barcelone, 1776-1803	4 295	13,40

Les pourcentages élevés, constatés pour les périodes 1497-1537, 1772-1773 et, dans une moindre mesure, 1776-1803, peuvent s'expliquer par la nature des sources utilisées, qui sont les plus exhaustives et les plus fiables. De la même manière, les chiffres très faibles correspondant aux autres périodes doivent probablement être mis en relation avec les limites inhérentes aux sources utilisées. Les difficultés politiques et économiques qu'a connues la Catalogne aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles, notamment la *Guerra dels Segadors*, ont également pu jouer un rôle, de même que les conflits dans lesquels fut engagée la monarchie espagnole et qui affectèrent les échanges maritimes tout au long de l'époque moderne<sup>54</sup>. Il faut par ailleurs souligner que les navires atlantiques ne se limitèrent pas à jouer

53 Sources : cf. tableaux XIII à XVIII.

54 Rappelons qu'il s'agit du soulèvement des Pays-Bas, de la guerre de Succession d'Espagne, de la guerre de l'Oreille de Jenkins, de la guerre de Sept Ans et des guerres franco-britanniques de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle.

un rôle dans le trafic entre l'Atlantique et Barcelone, puisqu'ils participèrent également de façon très active au commerce entre Barcelone et les autres ports de la Méditerranée. C'est ce que faisaient, notamment, un grand nombre de navires français, anglais, hollandais, portugais, andalous, « castillans », galiciens et basques<sup>55</sup>. Cela signifie qu'il ne faut pas négliger le rôle que jouèrent des ports comme Marseille ou Livourne, ou d'autres, dans l'approvisionnement de la Catalogne en produits atlantiques. Mais, sur ce dernier point, il faudra attendre la découverte et l'exploitation de nouvelles sources pour pouvoir affiner notre vision des choses.

À l'aune de ce qui vient d'être exposé, on constate donc que, loin d'une « invasion par les Nordiques » – qu'il faudrait pouvoir illustrer par des chiffres donnant leur pourcentage exact dans l'ensemble des navires entrés dans le port, ainsi que par la valeur de leurs cargaisons –, il s'avère plus juste de parler d'une présence significative des navires atlantiques dans le port de Barcelone. Il faut cependant insister sur le fait que ces navires, en plus de leurs fonctions de base – l'introduction des produits atlantiques, et l'importation des produits méditerranéens dans leurs ports d'origine –, remplissaient d'autres fonctions mercantiles dans le système commercial de l'époque puisqu'ils jouaient un rôle significatif dans les échanges interméditerranéens, rôle qui fut d'ailleurs bénéfique aussi bien pour les armateurs de ces navires – qui tiraient du montant des frets perçus de substantiels bénéfices – que pour l'espace méditerranéen dans son ensemble. Or, il est à peu certain que l'on trouve une situation tout à fait comparable dans les autres grands ports de la Péninsule, comme ceux de Valence, Alicante, Malaga et Cadix, ainsi que dans la majorité des ports de la Méditerranée.

#### LA MARINE CATALANE DANS L'ATLANTIQUE

Tout semble indiquer que les navires catalans ne s'aventurèrent que rarement dans l'espace atlantique au cours de notre période, sauf vers trois destinations qui font exception : la baie de Cadix, le littoral portugais et, dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, l'empire colonial espagnol. Cela apparaît de façon très nette dans les données utilisées jusqu'à présent (*cf.* tableau XX) :

<sup>55</sup> Pour la période 1720-1799 : IMHB, FS, séries I-XI ; pour le cas des navires français arrivés à Barcelone, voir Pierre Vilar, *Catalunya, op. cit.*, t. IV, p. 93-97.

Tableau XX. Origines – ou destinations – des navires catalans  
qui ont participé au commerce entre Barcelone et l'espace atlantique<sup>56</sup>

	Andalousie	Portugal	Côte cantabrique	Amérique espagnole	Europe du Nord	Total	Total Atlantique
1498-1537	27	8	3	-	3	41	511
1538-1629 <sup>57</sup>	19	39	3	1	1	63	76
1722	31	-	-	-	-	31	59
1741	11	-	-	-	-	11	52
1748	4	-	1	-	-	5	20
1761	22	1	-	-	-	23	74
1762	36	-	15	1	1	53	62
1740-1765	?	?	?	39	?	?	?
1766-1777	?	?	?	291	?	?	?
1772-1773	36	12	2	9	-	59	143
1778-1796	?	?	?	1108	?	?	?

162

Il apparaît clairement, en dépit des limites de nos données, que les navires catalans ne jouèrent un rôle notable dans la navigation atlantique que pour les relations avec la baie de Cadix et le littoral portugais<sup>58</sup>. En revanche, leur présence en Europe du Nord est insignifiante<sup>59</sup>. Mais le plus intéressant dans ce tableau réside sans aucun doute dans l'illustration qu'il fournit des débuts de Barcelone au sein de la *Carrera de Indias*, un secteur dans lequel son importance ne cessa de s'affirmer, surtout après les décrets libéralisant le commerce des Îles au Vent (1765) et, plus encore, après le règlement du *Comercio Libre* de 1778.

Avant d'analyser le succès de la marine marchande catalane dans la *Carrera de Indias* au XVIII<sup>e</sup> siècle, il convient d'effectuer une mise en perspective de la

<sup>56</sup> Sources : Antonio de Carmany y Montplau, *Memorias, op. cit.*, t. IV, annexes, p. 23-51 et Albert García Espuche, *Un siglo decisivo, op. cit.*, p. 480-487. Pour 1762 et 1772-1773 : Pierre Vilar, *Catalunya, op. cit.*, t. IV, p. 91-96. Pour 1741, 1748, 1761 : IMHB, FS, séries I-XI. Pour 1740-1796 : Archivo General de Indias, Série Contratación et, aussi, José María Oliva Megar, « La participación catalana a la Carrera de Indias en el siglo XVIII », dans *Actas I Congreso de Historia de Andalucía, op. cit.*, t. II, p. 113-131. Pour 1778-1796, José María Delgado Ribas, « Auge y decadencia », art. cit. ; *id.*, *Cataluña y el sistema, op. cit.* ; *id.*, « La construcción i la industria », art. cit. Pour 1779, José. Fabregas Roig, « El primer año del libre comercio en Cataluña », dans Carlos Martínez Shaw et José María Oliva Melgar (dir.), *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*, Madrid, Marcial Pons, 2005, p. 285-309.

<sup>57</sup> Données relatives aux destinations, et non aux origines, des navires, qui ont été élaborées à partir des contrats de fret et d'assurance.

<sup>58</sup> À propos des capitaines catalans naviguant vers Lisbonne et même Amsterdam : voir Francesc Valls Junyent, *La Catalunya, op. cit.*, p. 89 ; en ce qui concerne l'importante présence des navires catalans dans le port de Lisbonne entre 1763 et 1783 : voir Manuel Burgos Madroñero, « El comercio marítimo », art. cit.

<sup>59</sup> Aucun navire immatriculé en Catalogne ne figure dans le relevé de 63 bâtiments espagnols entrés dans le port de Dunkerque entre 1733 et 1766 : José María Delgado Ribas, « Floridablanca », art. cit., p. 650.

question depuis les débuts de l'époque moderne. Au cours de la période 1497-1537, ce qui retient tout d'abord l'attention, c'est la relative importance de la marine catalane dans la totalité du trafic maritime de Barcelone puisque, sur un total de 559 navires arrivés dans le port, pas moins de 39,68 % avaient été armés dans la ville. En outre, nombre de ces navires dépassaient les 3 000 quintaux : sur un total de 231 expéditions effectuées par des navires dépassant ce niveau, les Catalans en représentent 48 % et, parmi les 19 embarcations qui avaient un port supérieur à 10 000 quintaux, 13 étaient catalanes, barcelonaises le plus souvent<sup>60</sup>. Tout semble indiquer qu'il s'agit là d'un héritage évident du grand commerce catalan de l'époque médiévale, lequel était déjà fondé sur l'emploi d'un grand nombre de navires ayant un port très élevé et participant activement à des échanges lointains et lucratifs. Jusqu'à la fin du xv<sup>e</sup> siècle, ce type de navires continua à monopoliser le commerce avec le Levant, notamment avec Alexandrie<sup>61</sup>. Cependant, le gros de la flotte catalane se composait pour l'essentiel de petits et de moyens navires, d'un port oscillant entre 1 000 et 2 000 quintaux. Il n'est d'ailleurs pas exclu que les premiers signes des profondes transformations que connut la marine catalane au siècle suivant aient fait leur apparition dans le premier tiers du xvi<sup>e</sup> siècle<sup>62</sup>. La documentation souligne notamment la question des ports d'armement des navires catalans puisque, comme nous l'avons déjà mentionné, de plus en plus de petites localités du littoral s'étaient affirmées, aux côtés de Barcelone, comme de véritables foyers d'investisseurs, d'armateurs, de propriétaires de navires, de constructeurs et de capitaines. Or ces acteurs étaient principalement les protagonistes d'une navigation de niveau intermédiaire, dédiée en premier lieu au cabotage traditionnel en Méditerranée avec les ports français, italiens, maghrébins et d'autres, quoique s'ouvrant de plus en plus également vers le littoral andalou atlantique, et notamment vers la baie de Cadix et le Portugal<sup>63</sup>. Les 41 navires catalans qui arrivèrent à Barcelone

60 Il faut garder à l'esprit que n'apparaissent dans les documents que les navires les plus grands, ainsi que ceux d'un port moyen, alors qu'en général les petites embarcations n'étaient pas relevées : voir Antonio de Capmany y Montplau, *Memorias, op. cit.*, t. IV, annexes, p. 23-51.

61 Eloy Martín Corrales, *Comercio de Catalunya con el Mediterráneo musulmán (siglos XVI-XVIII). El comercio con los "enemigos de la fe"*, Barcelona, Bellaterra, 2001, notamment, p. 181-182, 220-221 et 227.

62 L'un des principaux historiens de la marine catalane évoque la période 1492-1714, comme celle de la « crise et de la mutation structurelle du commerce maritime catalan » : José María Delgado Ribas, « El puerto de Barcelona », art. cit., p. 41.

63 En 1498, un baleinier – nom donné à une sorte de navire allongé et bas, utilisé aussi bien pour le commerce que pour la pêche – de 2 000 qx, de Galice. En 1499, un baleinier de 1 000 qx, de Gibraltar. En 1500, un baleinier de 12 250 qx, dirigé par le Barcelonais Jayme Bermigal, de Flandres, et un autre de 1 800 qx, de Cadix. En 1505, le baleinier de Francisco Ferrer de 2 500 qx, de Flandres. En 1507, une barque de 1 000 qx, de Galice. En 1508, une caravelle de 1 000 qx, de Puerto de Santa María et un navire de 11 000 qx, de Cadix. En 1512, deux barques

depuis ces deux dernières destinations avaient un port moyen de 1 600 à 2 200 quintaux. Au total, la participation catalane fut évidemment modeste, mais néanmoins importante puisqu'elle portait en germes le décollage des échanges entre la Catalogne et la Basse-Andalousie qui s'affirma au cours des décennies postérieures.

De fait, c'est au cours de la seconde moitié du XVI<sup>e</sup> siècle que s'accélérent de façon décisive les changements structurels appelés à s'imposer définitivement au XVIII<sup>e</sup> siècle. Schématiquement, ces changements peuvent se résumer en trois points : crise de la navigation hauturière, concentration de la propriété navale catalane dans les multiples petites localités du littoral, et affirmation, au sein de la flotte catalane, des navires de port moyen, oscillant le plus souvent entre 250 et 350 quintaux vers 1631, ou faible : entre 25 et 50 tonneaux. Le fait que 90 % des 866 embarcations de moyen ou de faible tonnage, entrées dans le port de Barcelone en 1631-1632, soient catalanes, alors que sur les 16 navires d'un fort tonnage, également entrés dans le port de Barcelone, un seul était immatriculé en Catalogne, semble bien démontrer qu'à cette époque, la mutation structurelle de la marine catalane était déjà achevée. Ces caractéristiques demeurèrent, en effet, quasiment inchangées au cours du siècle et demi suivant<sup>64</sup>. Or cette transformation s'accompagna d'une augmentation significative des expéditions de navires catalans vers l'Andalousie occidentale et le Portugal. Les barques, saètes et autres embarcations similaires se révélèrent vite indispensables sur les routes allant vers Cadix et, sans surprise, se multiplièrent alors les pétitions adressées au Roi afin d'obtenir, pour le port catalan, l'autorisation d'établir un commerce direct avec *Las Indias de nuestros Reyes* ainsi que la permission de créer une compagnie mercantile – de la *Santa Creu* –, susceptible d'intervenir activement dans le commerce américain<sup>65</sup>.

---

de 1 000 qx, une du Portugal et l'autre de Cadix. En 1520, une barque de 1 000 qx, du Portugal. En 1523, Francisco Lop avec son baleinier de 1 000 qx, de Flandres, une barque de 1 000 qx, du Portugal et une autre de 3600 qx, de Cadix. En 1524, une barque de 4 000 qx deux autres de 1 000 qx, de Cadix, une autre de 1 000 qx, du Portugal, et un baleinier de 1 000 qx, de Galice. En 1525, quatre barques de 4 000, 3 000, 1 100 et 1 000 qx, de Cadix, et une caravelle de 1 200 qx, du Portugal. En 1526, une barque de 1 000 qx, de Cadix, un navire de 1 000 qx, également de Cadix, et un baleinier de 2 000 qx, de Lisbonne. En 1527, deux baleiniers de 1 100 et 1 000 qx et une nave de 3 000 qx, tous de Cadix. En 1528, un baleinier de 1 900 qx et une barque de 1 000 qx, de Cadix. En 1534, deux barques, une de 6 000 qx et l'autre de 1 000, de Cadix, et une caravelle de 1 500 qx, du Portugal. En 1537, une nave de 1 000 qx et deux « navilis » de 1 000 qx, de Cadix. Le port moyen de ces différents navires oscille donc entre 2 200 et 1 600 qx, selon que l'on prenne en compte, ou pas, les deux naves de 12 250 et 11 000 quintaux relevées. Pour toutes ces données, voir Antonio de Capmany y Montplau, *Memorias, op. cit.*, t. IV, p. 23-51.

64 José María Delgado Ribas, « El Puerto », art. cit., p. 46-54 ; pour la seconde moitié du XVI<sup>e</sup> siècle, voir Albert Garcia Espuche, *Un siglo, op. cit.*, p. 86-107.

65 Carlos Martínez Shaw, « El comercio », art. cit. ; et *Cataluña, op. cit.*

Finalement, au XVIII<sup>e</sup> siècle, le tonnage moyen de la marine catalane s'établit à un niveau oscillant entre 150 et 175 tonneaux, bien que l'on ait également compté, parfois, quelques navires dépassant les 700 tonneaux. C'est cette imposante flotte marchande qui rendit possible la participation catalane à la *Carrera de Indias*<sup>66</sup>. D'abord timide entre 1740 et 1765, elle connut ensuite un extraordinaire élan à partir des décrets de libéralisation du commerce des « Îles au vent » de 1765 : 291 navires furent expédiés entre 1766 et 1777. Cet élan s'accrut encore au cours de la période comprise entre 1778 – l'année qui marque l'extension des mesures de libéralisation à la quasi-totalité de l'Empire – et 1796, au cours de laquelle on ne compte pas moins de 1 108 navires expédiés aux Indes<sup>67</sup>. Par la suite, les guerres navales avec l'Angleterre réduisirent considérablement ces échanges, mais sans jamais les annihiler complètement, ce qui explique qu'ils aient connu par la suite un nouvel essor en dépit de conditions qui demeuraient particulièrement défavorables : guerres napoléoniennes puis indépendances des colonies continentales avec, comme conséquence immédiate, l'organisation par les insurgés d'une intense activité corsaire dans le détroit de Gibraltar qui se maintint jusque tard dans les années 1820<sup>68</sup>. Il faut enfin préciser qu'un grand nombre de navires catalans employés dans le commerce américain n'appareillèrent pas depuis Barcelone ou depuis un autre port catalan, puisque beaucoup étaient utilisés par les négociants des ports atlantiques espagnols comme El Ferrol, La Corogne et surtout Cadix.

66 À propos de la participation catalane dans le commerce américain aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles, y compris celle effectuée par l'intermédiaire de navires non immatriculés dans la Principauté, nous renvoyons aux deux synthèses proposées par Carlos Martínez Shaw, « Sobre el comerç català amb Amèrica », art. cit., p. 33-39 ; et *id.*, « El comerç català, del Mediterrani al Atlàntic », dans José María Delgado Ribas et autres (dir.), *El comerç entre Catalunya i Amèrica*, op. cit., 1986, p. 23-36. Pour le XVIII<sup>e</sup> siècle, voir José María Delgado Ribas, « Auge y decadencia de la Marina colonial catalana », *Boletín Americanista*, n° XXI, 1979, p. 31-64 ; *id.*, *Cataluña y el sistema de Libre Comercio (1778-1818). Una reflexión sobre las raíces económicas del reformismo borbónico*, thèse de doctorat, université de Barcelone, 1981 ; et, enfin, *ibid.*, « La construcció i la indústria naval a Catalunya », *Recerques*, n° 13, 1983, p. 45-64.

67 Nous avons déjà mentionné ci-dessus que la bibliographie disponible sur la participation catalane à la *Carrera de Indias* est immense, aussi nous nous contenterons de mentionner les seules références qui ont été effectivement utilisées dans le présent article.

68 Josep Maria Fradera Barceló, *Indústria i mercat. Les bases comercials de la indústria catalana moderna (1814-1845)*, Barcelona, Editorial Crítica, 1987, notamment le chapitre 4.

Tableau XXII. Navires catalans dans la *Carrera de Indias*, 1740-1796<sup>69</sup>

1740	1	1766	5	1779	40
1741	2	1767	11	1780	13
1742	1	1768	22	1781	9
1743	1	1769	18	1782	34
1744	-	1770	38	1783	51
1745	2	1771	16	1784	33
1746	1	1772	25	1785	87
1747	-	1773	29	1786	86
1748	-	1774	18	1787	62
1749	4	1775	11	1788	69
1750	1	1776	64	1789	95
1751	-	1777	34	1790	58
1752	3	1778	40	1791	89
1753	1	<u>1766-1778</u>	331	1792	87
1754	-			1793	66
1755	-			1794	96
1756	1			1795	46
1757	2			1796	55
1758	2			<u>1779-1796</u>	1 076
1760	4				
1761	1				
1762	5				
1763	1				
1764	2				
<u>1740-1765</u>	39				

166

Ce chiffre global de 1438 navires expédiés aux Indes nous donne une idée saisissante de l'énorme potentiel qu'avait développé la marine marchande catalane au XVIII<sup>e</sup> siècle et qu'il semble falloir mettre en relation avec l'ancienneté des liens existant entre Barcelone, d'une part, Cadix, Séville et Lisbonne, d'autre part. Ces relations jouèrent, en effet, incontestablement un rôle très important dans la constitution et l'affirmation de ce potentiel puisque les savoirs, les

69 Sources : pour 1740-1778, élaboration personnelle à partir du dépouillement de la série « Contratación » de l'Archivo General de Indias et à partir de : José María Oliva Melgar, « La participación catalana a la Carrera de Indias en el siglo XVIII », dans *Actas I Congreso de Historia de Andalucía*, op. cit., t. II, p. 113-131. Pour 1778-1796, José María Delgado Ribas, « Auge y decadencia », art. cit. ; *id.*, *Cataluña y el sistema*, op. cit. ; *id.*, « La construcción i la industria », art. cit. Pour 1779-1783, José Fabregas Roig, « El primer año del libre comercio en Cataluña », art. cit. ; *id.*, « El Libre Comercio de Cataluña con América durante la guerra de las Trece Colonias, 1779-1783 », dans Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola, *España en el comercio marítimo internacional (siglos XVII-XVIII)*, Madrid, Editorial UNED, 2009, p. 417-449.



expériences et les bénéfices accumulés tout au long de l'époque moderne facilitèrent la progressive adaptation de la flotte catalane aux exigences de la navigation atlantique et lui permirent ainsi de réaliser le « saut » qu'elle effectua au XVIII<sup>e</sup> siècle vers le marché américain<sup>70</sup>.

## LES ÉCHANGES COMMERCIAUX

La nature des échanges entre la Catalogne et l'espace atlantique, bien qu'elle ait évolué au cours du temps, présente quelques caractéristiques durables tout au long de l'époque moderne. Il faut d'abord souligner l'augmentation continue des importations de produits provenant d'au-delà du détroit de Gibraltar : les produits manufacturés, comme les textiles, les quincailleries, etc., mais aussi les produits alimentaires : les céréales, le poisson salé, qui fait son apparition dès le XVI<sup>e</sup> siècle, ou encore les denrées coloniales qui acquièrent une importance toujours plus grande sur les marchés catalans. En revanche, les produits catalans ne suscitèrent longtemps qu'un faible intérêt sur les marchés atlantiques et, plus globalement, le rôle de plaque tournante du commerce international, que la Catalogne avait assumé au Moyen Âge, tendit à s'estomper durant la première moitié du XVI<sup>e</sup> siècle. Il en résulta que le commerce atlantique de la Catalogne demeura sans cesse fondamentalement passif et déséquilibré, le montant des exportations ne parvenant jamais à couvrir celui des importations. Cette situation perdura, même au cours de la dernière période, dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, lorsque pourtant les exportations d'eaux-de-vie vers les ports de l'Europe du Nord augmentèrent considérablement.

La Catalogne trouva cependant un débouché grandissant pour ses exportations – qui d'ailleurs étaient souvent des réexportations – dans le marché gaditan et dans ses prolongements américains. De fait, les industries catalanes, toujours plus importantes et diversifiées – verre, métallurgie, textile, cuirs... –, comme l'agriculture d'exportation de la région – vin, eaux-de-vie et fruits secs, notamment –, trouvèrent, pour leur plus grand avantage, dans la baie de Cadix et les ports américains des marchés sûrs et en constant essor.

Cette importance croissante des marchés atlantiques, qui apparaît déjà lorsqu'on analyse le trafic maritime des ports catalans – aussi bien les entrées et sorties de navires du port de Barcelone que les pavillons assurant ces échanges –, devient plus évidente encore dès lors que l'on s'intéresse à la valeur de ces flux de

70 Le rôle que jouèrent Malaga et Cadix dans la participation catalane à la *Carrera de Indias* est demeuré important, y compris après la promulgation des décrets du *libre comercio* de 1778 : voir José María Delgado Ribas, « Cádiz y Málaga en el comercio colonial catalán posterior a 1778 », dans *Actas I Congreso Historia de Andalucía*, op. cit., t. I, p. 127-140.

marchandises. Nous disposons, à travers les contrats d'affrètements, de données pour la période 1630-1665, et pour les années 1664-1665<sup>71</sup> et 1695-1696, qui s'avèrent particulièrement utiles quoiqu'incomplètes. Nous possédons, par ailleurs, peu de séries statistiques véritablement complètes : la balance commerciale de 1793, d'une part, et celles des années 1804-1806, d'autre part<sup>72</sup>. En dépit de ses limites, l'étude de l'évolution de la part du trafic atlantique dans l'ensemble du commerce barcelonais se révèle du plus grand intérêt, comme en témoigne le tableau suivant (*cf.* tableau XXIII) :

Tableau XXIII. La part du commerce atlantique dans les importations et les exportations de Barcelone (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)

	Importations en livres catalanes (1630-1665, 1664-1665 et 1695-1696) et réaux de billon (1793, 1804-1806)	Part du total (en %)	Exportations en livres catalanes (1630-1665; 1664-1665 et 1695-1696) et réaux de billon (1793, 1804-1806)	Part du total (en %)
1630-1665	239 418	10,38	138 320	7,38
1664-1665	?	13,00 <sup>73</sup>	-	?
1695-1696	?	50,00 <sup>74</sup>	-	?
1793	108 435 499	71,16	81 706 693	78,80
1804	126 940 000	56,39	44 610 000	48,22
1805	24 040 000	21,49	13 040 000	47,09
1806	35 280 000	29,62	38 552 000	54,31

On constate donc, à l'aune de ces données, que les importations provenant de l'Atlantique connurent une croissance continue au fil des siècles jusqu'à atteindre le niveau de 70 % en valeur en 1793. Cette croissance est d'autant plus forte que les chiffres retenus pour la période 1630-1665, qui sont les moins fiables, devraient être encore moins élevés puisque Carthagène et les ports de l'Andalousie orientale furent alors comptabilisés avec ceux de l'Andalousie occidentale. Pour les périodes 1664-1665 et 1695-1696, au contraire, les pourcentages devraient être sensiblement plus élevés puisqu'il faudrait ajouter aux résultats retenus pour l'Europe du Nord et les Indes, ceux de la baie de Cadix

71 Sources : Emili Giralt y Raventós, *El comercio, op. cit.*, t. II, annexes ; Josep Fontana Lázaro, « Sobre el comercio exterior de Barcelona en la segunda mitad del siglo XVII », *Estudios de Historia Moderna*, V, 1954, p. 199-219, notamment p. 206 ; Pierre Vilar, *Catalunya, op. cit.*, t. IV, p. 129, 149-153.

72 Pierre Vilar, *Catalunya, op. cit.*, t. IV, p. 129, 149-153.

73 Sur un total de 443 000 livres catalanes (nb : 160 000 livres pour les exportations).

74 Sur un total de 774 000 livres catalanes d'importation (nb : 55 000 livres pour les exportations).

et du Portugal qui ont été agrégés avec ceux de la France et de l'Italie. En revanche, la balance de 1793 ne présente pas de difficulté majeure. À partir de ce moment, cependant, les guerres que l'Espagne mena, contre la France d'abord, puis contre l'Angleterre, provoquèrent un net reflux du commerce atlantique de Barcelone, même si, en ce qui concerne les années 1804, 1805 et 1806, les pourcentages des importations et des exportations furent probablement plus élevés que ceux figurant dans le tableau. Les importations ne prennent en compte en effet que les denrées coloniales et la morue – et encore qu'en partie –, laissant de côté le blé et les diverses manufactures transportées depuis l'Atlantique. De même, les exportations souffrent de semblables lacunes, même si l'on peut estimer qu'elles sont moins importantes. Quelles que soient ces nuances, cependant, le tableau ne laisse aucun doute sur les difficultés que connut la marine catalane dans ses échanges avec l'Amérique à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Quoiqu'il en soit, en attendant que de nouvelles données statistiques soient publiées, tout indique l'importance que représentait l'espace atlantique pour le trafic maritime catalan et, notamment, le poids qu'il pesait dans ses importations, et aussi, mais dans une moindre mesure, dans ses exportations, importance que l'on remarque dès la fin du XVII<sup>e</sup> siècle et qui, réelle, quoique variable, tout au long du XVIII<sup>e</sup> siècle, se maintint durant la majeure partie du XIX<sup>e</sup> siècle.

#### LES COLONIES CATALANES DANS LES PORTS ATLANTIQUES

En dépit du ralentissement des études d'histoire maritime relatives à la Catalogne depuis une quinzaine d'années, l'information disponible sur les commerçants catalans installés dans les ports d'Andalousie occidentale (notamment à Cadix), aux Canaries et dans les colonies américaines, n'a cessé de s'enrichir au fil des années. Cette riche information nous offre un excellent témoignage sur les possibilités réelles qu'avaient les Catalans pour commercer avec les colonies. De fait, depuis les ports atlantiques d'Andalousie, ou depuis les Canaries, un groupe très important de Catalans développa une activité commerciale croissante avec l'Amérique. Pour le XVI<sup>e</sup> siècle, de multiples exemples ont été étudiés<sup>75</sup>.

75 Parmi lesquels on retiendra notamment les cas de Miquel Aymerich, Ventura Beltran, Joan Bonet, Joan Cabilonga, Jaume Calvet, Jaume Casademunt, Jaume Castellón, Lluís Castellón, Jaume Codina, Rafael Codina, Juan Codina, Pere Bernat Codina, Pau Joseph Comer, Bartomeu Creus, Joan Benet Creus, Gaspar Delis, Felip Desclergue, Galcerán Desclergue, Lluís Desclergue, Geroni Duayna, Pau Duran, Joan Lluís Escoda, Joseph Figueras, Joseph Figuerola, Antic Font, Ferrant Font, Joan de la Font, Juan Lucas Font, Llätzer Font, Rafael Font, Joan Forcadell, Perot Forcadell, Lluís Jorba, Antón Jover, Jaume Jover, Miquel Jover, Miquel Angel Llambies, Joseph Latorre, Jaume Marsanz, Jaume Massa, Pau Moradell, Francesc Parés, Joaquim Peris, Antoni Peixo, Narcís Planas, Jaume Planes, Perot Planes, Joan Geroni Pons,

Pour la première moitié du XVII<sup>e</sup> siècle, la liste des exemples pour lesquels nous avons une documentation, quoique plus modeste, commence également à avoir une certaine importance comme en témoignent les cas connus de Pau Camps, Joan Desplugues, Lluís Desplugue, Pere Desplugues, Josep Lluís Escoda, Gaspar Font, Sebastián de Fonte, Antón Jover, Miguel Jover, Joan Moradell y Josep Miquel Moradell. Beaucoup de ces commerçants voyagèrent en Amérique, et un nombre non négligeable d'entre eux fit même le choix d'y résider, temporairement ou définitivement, en y exerçant une activité dans les secteurs commerciaux ou miniers. Ne serait-ce que pour le XVI<sup>e</sup> siècle et le premier tiers du XVII<sup>e</sup> siècle, nous disposons dorénavant d'une liste de noms déjà très fournie<sup>76</sup>.

Pour la période suivante, qui couvre la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle et le XVIII<sup>e</sup> siècle, le nombre de commerçants catalans installés définitivement ou provisoirement dans les ports de Basse-Andalousie – principalement à Cadix<sup>77</sup>

---

Montserrat Prim, Macià Geroni Rialp, Felip de Ribas, Francesc de Ribas, Melcior de Ribes, Joan Riera, Pere Riera, Miquel Rifós, Geroni Sitjar, Gabriel Soler, Jaume Tries, Jeroni Tries, Joan Vendrell, Mariana Vendrell, Joan Vilar, Maties Vilar, Pere Vilar, Joan de Visa, Francesc Xifré, Salvi Xifré et Benet Xirau.

76 Au sein de laquelle se distinguent notamment Pere Clapés, Andreu Ferrer, Juan Lucas Font, Juan Fortuna, Bartomeu Gensana, Miguel Jover, Antón Jover, Antoni Mateo, Geroni Pedralbes, Jaume Pericas, Jaume Planes, Perot Planes, Esteve Pons, Joan Francesc Puig, Joan Ribas, Joan Riera, Geroni Serra, Pau Andreu Torres, Jaume Tries, Jeroni Tries, Geroni Tudona et Miquel Volmerich. - Voir José María Madurelle Marimon, « Notas sobre el antiguo comercio de Barcelona con las islas Canarias y de Santo Domingo », *Anuario de Estudios Atlánticos*, n° III, 1957, p. 563-692 ; *id.*, « El antiguo comercio con las Islas Canarias y las indias de Nueva España o del Mar Océano (1498-1638) », *Anuario de Estudios Atlánticos*, n° VII, 1961, p. 71-130 ; *id.*, « Miscelània de documents històrics atlàntics (1496-1574) », *Anuario de Estudios Atlánticos*, n° XXV, 1979, p. 219-236 ; Enrique Otte, « Los comienzos del comercio catalán con América », dans *Homenaje a J. Vicens Vives*, Barcelona, Universidad de Barcelona, 1967, vol. II, p. 459-480 ; Manuel Lobo Cabrera, « Un català a Canàries : Joan Codina, mercader en el comerç europeu i atlàntic », dans *II Jornades d'Estudis Catalano-Americans*, *op. cit.*, p. 41-55 ; Carlos Martínez Shaw, « Sobre el comerç català amb Amèrica al segle XVI », dans *ibidem*, p. 33-39 ; *id.*, « El comerç català, del Mediterrani al Atlàntic », art. cit. ; José María Delgado Ribas et autres (dir.), *El comerç entre Catalunya i Amèrica*, *op. cit.*, p. 23-36 ; *id.*, « Las redes comerciales entre Cataluña y la Baja Andalucía en los siglos XVI y XVII. Una recapitulación y una reflexión », dans *Primer Congreso de Historia Catalano-Andaluza*, *op. cit.*, p. 15-36 ; Rafael Conde y Delgado de Molina, « Las operaciones americanas de los Moradell (1567-1569) », dans *XIII Congrès d'Història de la Corona d'Aragó*, Palma de Mallorca, 1990, t. III, p. 125-139 ; Albert García Espuche, *Un siglo*, *op. cit.*, p. 488-495.

77 Joan Gimenez Blasco, « Mataró y el mundo andaluz, 1580-1705. Relaciones comerciales y marítimas », dans *Primer Congreso de Historia Catalano-Andaluza*, *op. cit.*, p. 73-94 ; Jordi Andreu Sugranyes, « Las relaciones entre Cataluña y Andalucía a finales del siglo XVII : El papel de Cadix en el desarrollo del comercio vitícola del Camp de Tarragona », *Primer Congreso*, *op. cit.*, p. 95-110 ; Isabel Lobato Franco, « Las relaciones comerciales catalano-andaluzas en la segunda mitad del siglo XVII. El poderoso influjo del tráfico colonial », dans *Primer Congreso*, *op. cit.*, p. 111-126 ; Eloy Martín Corrales, « El comercio catalano-andaluz en la primera mitad del siglo XVIII », art. cit., p. 126-166 ; Assumpta Muset i Pons, « Cataluña

– et en Amérique<sup>78</sup>, est tellement important et la bibliographie qui s’y réfère tellement nourrie, qu’il est impossible d’en faire état ici.

Nous commençons également à avoir une meilleure information sur les Catalans établis dans d’autres zones de l’espace atlantique. Pour ne retenir que le cas de Lisbonne, nous connaissons, pour la période 1560-1630, les noms suivants : Bernat Alegret, Francesc Arnau Menor, Geroni Arnau, Carles Frexa, Gaspar Garau, Pau Massó, Pau Mates, Antoni Morell, Jaume Pericas, Baldiri Safont, Pau Soler. Il manque encore, en revanche, des notices biographiques permettant de mieux connaître les maisons installées dans l’Europe du Nord<sup>79</sup>.

Bien que l’information sérielle disponible pour étudier le commerce maritime de Barcelone soit rare et que son utilisation présente de grandes difficultés, l’importance du commerce atlantique pour le port catalan paraît indiscutable tout au long de l’époque moderne. Il s’agit sans aucun doute d’un commerce passif, réalisé presque exclusivement sur des navires atlantiques, et déficitaire pour la Catalogne, qui importe – du poisson salé, du blé, des textiles, des objets métallurgiques... – beaucoup plus qu’elle n’exporte dans cette direction, même après que les expéditions de produits viticoles aient connu leur envol dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle. Mais, la véritable importance de ce trafic

---

y el Mercado andaluz en la segunda mitad del siglo XVIII », dans *Primer Congreso, op. cit.*, p. 167-190 ; *id.*, « Cádiz y la colonia catalana. Una nueva aportación », dans *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía, op. cit.*, t. I, p. 501-520 ; José María Delgado Ribas, « Las redes mercantiles del comercio catalán durante el siglo XVIII. El ejemplo de Marià Esteve Grimau », dans *Primer Congreso, op. cit.*, p. 191-214 ; Marina Alfonso Mola et Carlos Martínez Shaw, « La expansión catalana en la Andalucía Occidental (1740-1840) », dans María Teresa Pérez Picaso, Antoni Segura i Mar et Llorenç Ferrer i Alos, *Els catalans a Espanya, 1760-1914*, Barcelona, Universidad de Barcelona, 1996, p. 213-221 ; Paloma Fernández Pérez, « Roles de parentesco y consolidación de los lazos mercantiles. Cataluña y Cádiz en el siglo XVIII », dans *Primer Congreso, op. cit.*, p. 215-229 ; *id.*, *El Rostro familiar de la metrópoli : redes de parentesco y lazos mercantiles en Cádiz, 1700-1812*, Madrid, Siglo XXI de España, 1997 ; Angels Solà i Parera, « Catalanes en Andalucía occidental a finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX », dans *Primer Congreso, op. cit.*, p. 213-251.

78 Carlos Martínez Shaw, *Cataluña, op. cit.* ; José María Delgado Ribas, « Els comerciants catalans en la cursa de les Indies Durant el segle XVIII », dans *Terceres Jornades d’Estudis Catalano-Americans*, Barcelona, Comissió Amèrica i Catalunya, 1992, p. 75-87 ; José María Oliva Melgar, *Cataluña y el comercio privilegiado con América en el siglo XVIII. La Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias*, Barcelona, Universidad de Barcelona, 1987 ; *id.*, « Projecció catalano-americana. La xarxa de factories de la Companya de Comerç de Barcelona », dans *Terceres Jornades, op. cit.*, p. 183-195. Juan Maluquer de Motes, « Els catalans a Amèrica (ca 1760-1868) : la visió dels contemporanis », *Revista de Catalunya*, n° 26, 1989, p. 67-85.

79 Albert García Espuche, *Un siglo, op. cit.*, p. 495. Pour les débuts du XVIII<sup>e</sup> siècle, Josep María Torras i Ribé, « Els corresponsal del comerç català amb Europa al començament del segle XVIII », *Recerques. Història, economia i cultura*, n° 23, 1900, p. 115-139.

apparaît lorsqu'on analyse les pourcentages des valeurs totales qu'il atteignit à certaines époques, notamment à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle et au début du XIX<sup>e</sup> siècle, à une époque où il apparaît comme un facteur décisif du développement industriel de Barcelone.

Il suffit d'insister sur le rôle fondamental que joua Cadix dans les échanges décrits ici. La baie de Cadix fut en effet une véritable plate-forme, où purent s'accumuler les profits et les expériences qui permirent par la suite, aux navires catalans, de poursuivre leurs routes jusque vers le Portugal – à la recherche des salaisons –, puis vers les marchés américains. De fait, le XVIII<sup>e</sup> siècle fut bien celui de la participation triomphante des navires catalans à la *Carrera de Indias*. Les quelques mille navires de la Principauté qui traversèrent l'océan entre 1740 et 1796 attestent on ne peut mieux de l'importance qu'elle acquit alors. La conséquence logique de cette spécialisation progressive du commerce de la Catalogne fut l'installation de commerçants catalans, d'abord à Séville, à Cadix, aux Canaries et au Portugal, puis, plus tard, dans les colonies américaines. Naturellement, les communautés de marchands étrangers originaires du nord de l'Europe se multiplièrent aussi à Barcelone et dans les ports du littoral catalan.

## CADIX ET LA MÉDITERRANÉE À LA FIN DU XVIII<sup>e</sup> SIÈCLE

*Arnaud Bartolomei*

*Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine,  
Université Nice-Sophia Antipolis*

Le port de Cadix a habituellement été décrit comme un modèle de port « atlantique » : il serait, en effet, « apparu » au xvi<sup>e</sup> siècle, dans le sillage de la découverte des Indes<sup>1</sup> ; il aurait ensuite été porté, tout au long de l'époque moderne, par la dynamique des échanges coloniaux transatlantiques et, après avoir atteint son apogée à la fin du xviii<sup>e</sup> siècle, à l'instar de Liverpool, Bordeaux, Marseille ou Lisbonne, il aurait été entraîné dans un déclin irrémédiable au xix<sup>e</sup> siècle du fait de l'effondrement du « système atlantique » sur lequel reposait sa prospérité et, plus précisément, de l'émancipation des colonies espagnoles dont il monopolisait le commerce depuis un siècle. Cette vision des choses, bien qu'elle soit profondément ancrée dans nos esprits mérite cependant d'être, si ce n'est révisée, tout du moins nuancée. Il serait certes totalement absurde de vouloir nier l'importance qu'a représenté le commerce colonial pour Cadix ou la très forte dépendance du port à l'égard de la conjoncture de la *Carrera de Indias*. Force est de constater, cependant, qu'un tel constat n'a, à ce jour, jamais été démontré par une étude systématique de l'activité portuaire et commerciale de la ville. Le malentendu tient pour l'essentiel à la perception que l'on a de l'ouvrage d'Antonio García-Baquero González, *Cádiz*

1 Naturellement, le terme d'« apparition » est impropre, compte tenu du fait que le port avait connu une première heure de gloire dans l'Antiquité. Cependant, il n'avait cessé de décliner pendant la période médiévale et, à la veille de la découverte des Indes, Cadix n'était plus qu'une bourgade. De fait, la ville ne comptait que 671 chefs de famille en 1534 – environ 2 500 habitants –, soit beaucoup moins que ses voisines, Huelva, Sanlúcar de Barrameda et El Puerto de Santa María, qui avaient toutes les trois une population dépassant les 4 000 habitants. Cadix se situait donc au niveau de gros bourgs de pêcheurs comme Rota, Ayamonte ou Moguer. Deux siècles et demi plus tard, Cadix, avec une population de plus de 70 000 habitants, était devenue la troisième ville d'Espagne (M. Bustos Rodríguez González, *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Cádiz, Universidad de Cádiz et Silex, 2005, p. 46). Le cas d'une ville à ce point transformée par son intégration au système atlantique est probablement unique en Europe.

y *el Atlántico*<sup>2</sup>, habituellement présenté comme la grande monographie sur le négoce de Cadix – comme ceux de Marseille, de Bordeaux et de Nantes eurent à la même époque leurs historiens<sup>3</sup> – alors qu’il s’agit, en fait, dans la lignée des travaux de Pierre Chaunu, non pas d’une histoire de Cadix et de ses négociants, mais plutôt d’une histoire de la *Carrera de Indias* à l’époque du monopole gaditan<sup>4</sup>. En effet, en exploitant presque exclusivement les seules sources officielles de l’Archivo General de Indias, Antonio García-Baquero González ne s’est intéressé qu’à la dimension coloniale des échanges de Cadix et n’a pas réellement exploré les autres branches de son commerce<sup>5</sup>. Or, dans les années 1980 et 1990, la génération d’historiens, qui a travaillé sur Cadix à sa suite, a en général délaissé l’histoire quantitative et s’est plutôt intéressée, dans le cadre d’études monographiques ou prosopographiques, aux négociants eux-mêmes, notamment aux colonies de marchands européens qui s’étaient formées dans la ville au XVII<sup>e</sup> siècle et y avaient prospéré au XVIII<sup>e</sup> siècle. On étudia alors les hommes plus que les flux qu’ils impulsaient, leur position dans les réseaux marchands européens plus que celle de la ville dans les échanges mondiaux<sup>6</sup>.

L’idée que Cadix était un port « colonial », strictement dédié au commerce transatlantique, a cependant commencé à être discutée et l’on s’intéresse dorénavant davantage aux échanges que le port effectuait en dehors du cadre

2 *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, Sevilla, Escuela de estudios hispano-americanos, 1976, 2 vol.

3 Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII<sup>e</sup> siècle. Contribution à l’étude des économies maritimes*, Marseille, Institut historique de Provence, 1973 ; Paul Butel, *La Croissance commerciale bordelaise dans la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle*, Lille, université Lille 3, 1973 ; Jean Meyer, *L’Armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, SEVPEN, 1969.

4 Pour la *Carrera de Indias*, les principales études sont, outre celle de García-Baquero, l’œuvre de Pierre Chaunu, *Séville et l’Atlantique (1504-1650)*, Paris, SEVPEN, 1955-1960 ; Michel Morineau, *Incroyables gazettes et fabuleux métaux. Les retours des trésors américains d’après les gazettes hollandaises (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)*, Cambridge/Paris, Cambridge UP, 1984 ; John Fischer, *El Comercio entre España y Hispanoamérica (1797-1820)*, Madrid, Banco de España, 1993.

5 La seule exception étant un court passage – 8 pages – consacré à l’origine géographique des marchandises exportées aux Indes : A. García-Baquero González, *Cádiz y el Atlántico*, op. cit., p. 323-330.

6 À la suite de la monographie pionnière de Manuel Bustos Rodríguez, *Los Comerciantes de la Carrera de Indias en el Cádiz del siglo XVIII<sup>e</sup> (1713-1775)*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 1995, ont travaillé sur les colonies flamande, germanique et britannique de la ville Ana Crespo Solana, *Entre Cádiz y los Países Bajos. Una comunidad mercantil en la ciudad de la Ilustración*, Cádiz, Ayuntamiento de Cádiz, 2000 ; María del Carmen Lario de Oñate, *La Colonia mercantil británica e irlandesa en Cádiz a finales del siglo XVIII*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 2000 ; Klaus Weber, *Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830*, München, C.H. Beck, 2004. Notre propre thèse, consacrée à la colonie française de Cadix, s’inscrit naturellement dans le même mouvement : *La Bourse et la vie. Destin collectif et trajectoires individuelles des marchands français de Cadix, de l’instauration du comercio libre à la disparition de l’empire espagnol (1778-1824)*, thèse de doctorat en histoire, université de Provence, 2007.



de la *Carrera de Indias*. Mais, lorsqu'on évoque les relations entre le port de Cadix et le monde non colonial, on le fait encore de façon très restrictive – on s'intéresse, par exemple, beaucoup plus à l'origine des marchandises chargées dans les navires destinées aux Indes qu'aux destinations finales des denrées coloniales déchargées à Cadix – et à partir de sources strictement qualitatives, qui sont en outre souvent anachroniques par rapport aux périodes étudiées<sup>7</sup>. Aussi, notre vision des échanges reliant Cadix à l'Europe demeure-t-elle très partielle et largement tributaire de quelques travaux de poids, qui ont marqué plusieurs générations d'historiens : on imagine par exemple beaucoup plus facilement les navires malouins chargés de toiles bretonnes ou ceux quittant Marseille avec des caisses de soieries, que les bâtiments provenant de Londres ou de Hambourg avec des cargaisons de quincaillerie ou de toiles de Silésie<sup>8</sup>. De ce point de vue, les publications récentes et les différents articles réunis dans le présent dossier devraient contribuer à une vision plus nuancée de la réalité.

De plus, même lorsque nous aurons une vision plus complète de l'intensité des liaisons existant entre le commerce colonial de Cadix et ses différents fournisseurs et débouchés européens, il restera que nous n'aurons encore qu'une image très partielle de la réalité des échanges qui transitaient par Cadix car tous les flux qui y convergeaient n'étaient pas suscités par le commerce colonial, loin de là : blé de Sicile ou du Maroc, farine et morues d'Amérique du Nord, bois et goudron de Suède, fer basque, vins catalans, ... la liste serait longue à établir des cargaisons qui étaient déchargées à Cadix, non pas pour être transférées aux Indes, mais tout simplement pour être écoulées auprès de ses 70 000 habitants, ou pour être redistribuées dans son vaste arrière-pays – l'Andalousie –, voire, dans certains cas, pour être réexportées vers d'autres espaces plus lointains autres que les colonies américaines. En outre, la liste de la centaine de ports qui armaient, chaque année, au moins un ou deux navires à destination de Cadix, dans le cadre du commerce colonial ou dans celui de ces autres circuits commerciaux, demeure elle aussi à établir. Or, les sources permettant de mieux connaître la réalité de ces trafics, leurs variations dans le temps et leur

7 La postérité du célèbre « Mémoire de Patoulet », daté de 1691, intégralement publié par Michel Morineau dans *Incroyables gazettes* (*op. cit.*, p. 326-343) et utilisé par tous les travaux traitant de près ou de loin du commerce de Cadix, y compris ceux étudiant le XVIII<sup>e</sup> siècle, est de ce point de vue significative. En dehors de ce mémoire, peut-être une des seules sources statistiques fiables pour le commerce de Cadix, les historiens ne peuvent connaître les échanges de la ville qu'à partir de sources notariales ou privées ne livrant qu'une vision très partielle et strictement qualitative de son commerce.

8 Cela tient naturellement à l'existence des deux remarquables synthèses consacrées au commerce de Saint-Malo et de Marseille qui, toutes les deux, évoquent le commerce effectué avec Cadix : André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, PUR, 1997 ; Charles Carrière, *Négociants marseillais*, *op. cit.*

importance respective existent et sont relativement accessibles<sup>9</sup>. Il ne manquait donc, pour entreprendre cette histoire quantitative du commerce maritime de Cadix, qu'une incitation historiographique forte d'une part – ou dit autrement, un retour au premier plan des problématiques macroéconomiques par rapport aux approches microéconomiques qui ont été privilégiées depuis une vingtaine d'années – et des moyens pour réaliser les importantes saisies informatiques des sources, d'autre part, deux conditions que le présent numéro thématique de la *Revue d'histoire maritime* nous a permis de réunir ici, même si le thème du dossier nous a amené à restreindre notre approche, dans un premier temps, aux seuls échanges entre Cadix et la Méditerranée<sup>10</sup>.

176

Après une présentation liminaire de nos sources et de quelques-uns des problèmes méthodologiques qu'elles soulèvent, nous nous efforcerons donc de proposer une étude quantitative, la plus exhaustive possible, du commerce méditerranéen de Cadix. Une fois réalisé ce premier travail de quantification, nous montrerons qu'au-delà de la fonction d'entrepôt du commerce méditerranéen ainsi mise en évidence, le port de Cadix rendait beaucoup d'autres services à des places marchandes comme Barcelone, Marseille ou Gênes, qui étaient séparées du reste du monde par le périlleux détroit de Gibraltar, et qu'il peut donc légitimement être considéré comme une sorte d'avant-port atlantique du commerce méditerranéen.

## SOURCES ET MÉTHODE

Il n'est pas lieu de revenir ici sur l'intérêt scientifique que représentent les choix qui ont été faits d'étudier, dans le présent dossier de la *Revue d'histoire maritime*, les échanges maritimes entre l'Atlantique et la Méditerranée, et dans cet article plus précisément, le cas des relations liant Cadix à la Méditerranée. Il peut en revanche être utile de revenir sur quelques-unes des difficultés méthodologiques que pose un tel parti pris.

Apprécier la place du commerce méditerranéen dans le commerce global de Cadix se heurte en effet à plusieurs obstacles : d'abord, l'absence de sources relatives au commerce extérieur de Cadix ; ensuite, la définition même de

---

9 Cf. *infra*, les références faites aux différentes séries du bulletin maritime du port – le *Parte oficial de la Vigía de Cádiz* – que nous avons exploitées ou, encore, aux statistiques tirées de la correspondance des consuls de France à Cadix.

10 Nous saisissons cette occasion pour remercier Silvia Marzagalli qui, en sa qualité de responsable du programme ANR Navigocorpus, a accepté de financer la saisie d'une année d'exemplaires du *Parte oficial de la Vigía de Cádiz*, saisie sur laquelle est en partie fondé cet article, et Arnaud Pontillo, qui a effectué ce travail.

l'espace « méditerranéen », qui ne recoupe aucune réalité géopolitique précise au XVIII<sup>e</sup> siècle, pas plus qu'aujourd'hui d'ailleurs, et qui pose donc des problèmes aigus de définition des régions devant être regroupées sous cette appellation. Concernant le premier point, remarquons que si les sources douanières et statistiques produites par les administrations des États européens du XVIII<sup>e</sup> siècle sont relativement nombreuses, et d'une qualité souvent appréciable<sup>11</sup>, de tels documents n'existent ni à l'échelle régionale, ni à l'échelle urbaine. Il est donc assez aisé de connaître, par exemple, le commerce franco-espagnol à la fin de l'Ancien Régime ; il est en revanche beaucoup plus difficile de d'apprécier celui qui se faisait entre l'Andalousie et la Provence, et il est encore plus malaisé de cerner celui que faisait une ville comme Cadix avec un pays – la France –, ou avec une partie de celui-ci. Ces difficultés sont encore augmentées par le concept même de « méditerranéen » qui, à l'inverse d'espaces mieux définis – comme l'Andalousie, la Provence, Marseille ou Cadix –, ne recoupe aucune réalité géopolitique ou administrative précise. Il s'avère en effet quasiment impossible de délimiter, à l'échelle d'un pays, quelles sont ses provinces méditerranéennes, et il est donc tout à fait illusoire d'espérer trouver des statistiques recoupant cette notion.

On peut cependant contourner, pour partie, ces deux problèmes, en considérant que, compte tenu de l'état du réseau routier espagnol à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle et de la situation périphérique qu'occupait Cadix à l'échelle européenne, la quasi-totalité du commerce qui se faisait entre Cadix et l'Europe, voire même entre Cadix et les provinces espagnoles non-andalouses, devait s'effectuer par le biais de la voie maritime et que, donc, les sources sur la navigation et le trafic portuaire de Cadix nous livrent des indications précises et précieuses sur le commerce effectif qui se faisait depuis la ville ou par son intermédiaire. Ce déplacement de la focale d'observation depuis le commerce vers la navigation résout également le second problème puisqu'autant il s'avérerait difficile et périlleux de définir ce qu'est un « pays méditerranéen », ou même une « province méditerranéenne », autant il est relativement aisé de définir un port méditerranéen : c'est un port qui est baigné par la mer Méditerranée<sup>12</sup>.

En réunissant des informations sur le trafic maritime liant Cadix et les ports méditerranéens, on peut donc disposer d'un bon indicateur des flux marchands

11 Nous pensons, par exemple, au travail statistique d'Ambroise-Marie Arnould : *De la balance du commerce et des relations commerciales extérieures de la France dans toutes les parties du globe, particulièrement à la fin du règne de Louis XIV et au moment de la révolution* (Paris, Buisson, 1795), qui a, entre autres, permis à Michel Zylberberg de reconstituer fidèlement le commerce franco-espagnol à la fin de l'Ancien Régime : voir *Une si douce domination. Les milieux d'affaires français et l'Espagne vers 1780-1808*, Paris, CHEFFF, 1993, p. 87 et suivantes.

12 Deux cas limites posent cependant problème : Tanger et Gibraltar. Dans la présente étude, nous les avons classés dans la catégorie « indéterminé ».

qui circulaient entre Cadix et la Méditerranée, et de l'importance que représentait cette branche du commerce pour la ville. Or, ces sources sur la navigation transitant par le port de Cadix existent en nombre relativement important. Les premières et les plus précieuses sont les bulletins maritimes du port de Cadix, dont nous conservons diverses collections. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, un bulletin manuscrit recensant les mouvements quotidiens du port de Cadix était publié quotidiennement à l'initiative du garde de la vigie de la ville sous le titre de *Parte oficial de la Vigía de Cádiz*<sup>13</sup>. Si ces documents ont été mal conservés, il n'en va pas de même pour les récapitulatifs hebdomadaires, qui étaient imprimés et largement diffusés dans la ville et, au-delà de ses murailles, dans l'ensemble de l'Europe. Un peu partout sur le continent, en effet, des individus, négociants ou fonctionnaires, s'intéressaient au trafic portuaire de Cadix et se procuraient donc ce bulletin, soit en s'y abonnant, soit en se le faisant remettre par des correspondants locaux<sup>14</sup>. Ces bulletins récapitulatifs, qui ne portent pas de titre, recensent en trois catégories la totalité des navires « entrés » dans le port de Cadix au cours de la semaine écoulée, ceux qui en sont sortis au cours de la même période et, enfin, ceux qui sont demeurés mouillés dans le port – en fait l'ensemble de la baie de Cadix –, ces derniers étant en outre classés en fonction de leur future destination – les colonies ou le reste du monde – et de leur pavillon. La qualité des informations fournies est inégale selon la catégorie considérée, la plus riche étant celle des entrées puisque sont mentionnés pour chaque navire, son type, son nom, le nom et la nationalité de son capitaine, son port d'origine, la durée de sa traversée, une description sommaire de sa cargaison et le nom de son consignataire<sup>15</sup>. Cette source se prête donc particulièrement bien à un traitement sériel, et elle permet de produire d'excellentes représentations quantitatives et cartographiques des flux de navires qui transitaient par Cadix.

13 Nous avons eu l'occasion de préciser l'histoire de cette publication dans « La publication de l'information commerciale à Marseille et à Cadix (1780-1820) : la fin des réseaux marchands ? », *Rives nord-méditerranéennes*, n° 27, 2007, p. 85-108 (voir aussi note 9, *supra*).

14 Les deux principales séries que nous avons identifiées sont celle conservée aux Archives nationales de France, qui comprend la quasi-totalité des exemplaires de la période 1788-1792 et qui est issue de la correspondance consulaire (AE, BIII, 353), et celle conservée à la Biblioteca de Temas Gaditanos, où l'on peut consulter la totalité des exemplaires publiés après 1798, et jusque dans les années 1930, date à laquelle s'interrompt la publication. On trouve aussi dans les fonds de l'Archivo Histórico Nacional de Madrid, par exemple, des exemplaires épars dans la correspondance du gouverneur de Cadix (section *Estado*, liasse 555), ou dans celle d'Édouard Boyetet, le chargé des affaires de France à Madrid (section *Estado*, liasse 4008). Un inventaire systématique reste à établir.

15 Pour les sorties, les informations sont les mêmes, sauf que c'est le port de destination et non celui d'origine qui est relevé, et qu'il n'est fait aucune mention ni du consignataire ni de la nature de la cargaison. Pour les navires mouillés dans la Baie, le bulletin fournit le type et le nom du navire, son pavillon et les noms de son capitaine et de ses consignataires.

Deux limites viennent cependant relativiser la portée des informations que l'on peut en obtenir. D'abord, il ne faut pas cacher la pauvreté des données fournies sur la cargaison des navires : celle-ci n'est décrite qu'en terme générique et aucune indication n'est donnée ni sur les quantités transportées – ce qui est d'autant plus préjudiciable que nous ne possédons pas non plus le tonnage du navire – ni sur la valeur de la cargaison. Or, il va de soi que la signification économique d'un navire revenant des Indes avec une cargaison de métaux précieux et de denrées coloniales n'est pas la même que celle d'un brigantin arrivant de Morlaix avec des toiles, et, *a fortiori*, que celle d'une barque venant de Setúbal avec un chargement d'oignons. L'interprétation « commerciale » que l'on peut faire d'un flux de navires constaté dans le bulletin nécessite donc de prendre un certain nombre de précautions et de recouper l'information avec d'autres sources chaque fois que cela est possible. Par chance, les nombreuses sources consulaires et douanières, disponibles dans les centres d'archives publiques, permettent souvent de compléter notre information sur ces divers points. Une seconde limite, bien connue, des bulletins maritimes est qu'ils ne recensent pas la totalité des navires entrés dans le port puisque le récapitulatif général proposé chaque fin d'année mentionne explicitement que « de nombreuses autres petites embarcations espagnoles qui sont également entrées dans le port, ainsi que d'autres, marocaines, génoises ou portugaises, n'ont pas été relevées car elles viennent le plus souvent sur lest ou avec un chargement de faible importance »<sup>16</sup>. Que sont exactement ces « petites embarcations » ? Il est naturellement malaisé de le savoir mais on devine, par exemple, que les centaines de barques qui reliaient quotidiennement la rive nord de la baie à Cadix pour apporter en ville les denrées alimentaires nécessaires à son approvisionnement, et même de l'eau, en faisaient partie. Probablement aussi qu'une large partie de la navigation de court rayon effectué avec les petits ports voisins de la côte andalouse n'apparaît pas non plus dans notre source. Cela semble d'autant plus évident que le bulletin ne recense, pour ainsi dire, aucun navire en provenance de Sanlúcar de Barrameda, de Huelva, d'Ayamonte, d'Algésiras ou de Tarifa. On peut donc, sans aucun doute possible, considérer que le trafic intrarégional est exclu de notre source. La question est en revanche plus difficile à trancher pour d'autres aires d'origine : en ce qui concerne les côtes atlantiques de la péninsule Ibérique, les « petits ports » sont nombreux et semblent donc systématiquement mentionnés ; en revanche, seuls les « grands ports » de la

16 *Además han entrado numerosos menores españoles de Levante y Poniente con frutos ; como asimismo algunas Marroquies, Genovesas y Portuguesas, las que por venir muchas de ellas en lastre, o ser de corta consideración lo que han conducido se ha omitido ponerlas por sus nombres.*

façade méditerranéenne apparaissent dans nos relevés<sup>17</sup>. Faut-il en déduire que le commerce méditerranéen était plus concentré ? Ou que les normes de saisie de l'information variant d'un endroit à l'autre, les petits ports méditerranéens, contrairement à ceux de l'Atlantique, n'étaient pas nommés ? En l'état actuel de la recherche, on ne peut trancher cette question. On retiendra cependant de ce constat que le trafic méditerranéen est, dans le meilleur des cas, fidèlement reflété par notre source, dans le pire, sous-estimé.

Une fois ces précautions prises, il semble possible de mettre à profit les bulletins maritimes pour mieux cerner les contours des échanges maritimes auxquels participait Cadix. Précisons cependant que, dans le cadre de la présente étude, nous nous sommes limité à une exploitation restreinte puisque nous n'avons travaillé que sur les entrées de navires effectuées dans le port de Cadix au cours de l'année 1789 : c'est donc avant tout la fonction de débouché du commerce méditerranéen de Cadix qui est mise en évidence par notre étude.

180

## LES ÉCHANGES COMMERCIAUX ENTRE CADIX ET LA MÉDITERRANÉE

### Importance du trafic méditerranéen à Cadix

Nous pouvons apprécier l'importance du trafic maritime provenant de la Méditerranée dans l'ensemble du mouvement portuaire de Cadix, en 1789, grâce aux données réunies dans le graphique suivant.

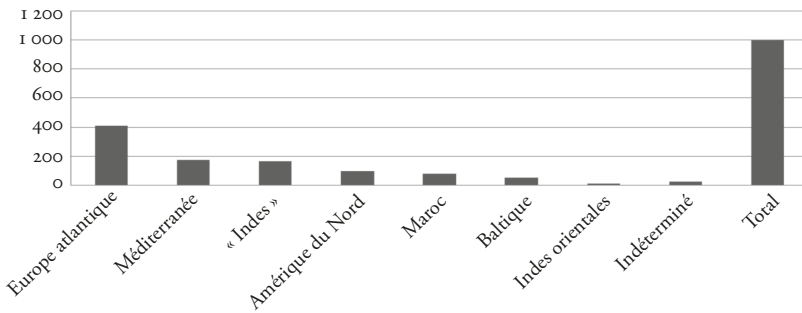
En 1789, 172 navires provenant d'un port méditerranéen sont donc entrés à Cadix sur un total de 998 qui ont été recensés dans les bulletins cette année-là, soit environ 17 % de l'ensemble<sup>18</sup>. Ce chiffre est – première surprise – légèrement supérieur à celui du nombre de navires revenant des « Indes » (162), et il est bien supérieur à celui des navires provenant de l'Amérique non-hispanique (95), des côtes atlantiques du Maroc (77), de la Baltique (51) ou d'Asie (10). Il est en revanche nettement inférieur à celui des navires provenant des ports de l'Europe atlantique, qui s'élève à 407<sup>19</sup>.

17 Ainsi, la liste des ports espagnols méditerranéens ne comprend que dix références (Alicante, Almería, Barcelone, Carthagène, Mahón, Malaga, Salou, Torrevieja, Tortosa, Vera) alors que celle des ports espagnols atlantiques comprend plus de vingt références, dont de très modestes ports de Galice ou de Cantabrique (Villagarcía, Santona, Ribadeo, Porto Novo, Betanzos, Bayona de Galicia ou Carril). L'opposition est encore plus marquée pour la France avec seulement trois ports méditerranéens mentionnés (Marseille, Saint-Tropez et Port-Vendres) contre treize ports atlantiques. Le Portugal, avec douze ports, et les îles Britanniques, avec vingt-trois, illustrent aussi cette profusion des petits ports atlantiques dans la source.

18 Nous avons systématiquement « arrondi » les pourcentages pour en faciliter la lecture.

19 Les 24 navires restants sont ceux provenant de Cadix (en fait des navires sortis de Cadix

Graphique 1. Origines des navires entrés dans le port de Cadix en 1789



Source : Parte oficial de la Vigía de Cádiz (1789).

Encore faudrait-il nuancer ce propos en remarquant que nous avons regroupé sous l'appellation d'« Europe atlantique » un immense espace géographique allant de Lisbonne à Bergen et de Cork à Hambourg, alors que ce que nous avons appelé « espace méditerranéen » est beaucoup plus homogène puisqu'il recouvre principalement les côtes qui vont de Malaga à Naples. De fait, une approche plus segmentée de l'espace atlantique, distinguant par exemple la façade atlantique proprement dite des côtes continentales de la Manche et de la mer du Nord, d'une part, et des îles Britanniques, d'autre part, donne des résultats plus nuancés : on obtient alors, respectivement, 208 entrées de navires pour la façade atlantique, 92 pour les côtes nordiques, et 107 pour l'ensemble des îles Britanniques. En nombre de navires, la Méditerranée, supposée décadente depuis le XVI<sup>e</sup> siècle, pèse donc autant que les richissimes Indes et presque autant que la puissante façade atlantique européenne, pourtant portée par un siècle de croissance et d'essor de ses échanges maritimes.

Une approche plus fine, ne portant que sur les principaux ports entretenant des relations maritimes avec Cadix, aboutit à des résultats très similaires puisque la hiérarchie portuaire que l'on peut établir à partir des entrées de navires est la suivante : avec 40 navires en provenance de Marseille, la capitale provençale n'est dépassée que par La Havane (56 navires) et le port céréalier marocain de Dar-el-Beyda (51)<sup>20</sup>. Elle se classe, de loin, au premier rang des ports

et revenus dans le port peu après, à la suite d'une avarie), de Gibraltar, de Tanger et de cinq ports que nous ne sommes pas parvenu à localiser. Nous avons joint, en annexe, le détail de l'intégralité de nos données sous la forme d'une liste des ports d'origine des navires entrés dans la Baie de Cadix (cf. annexe 1) et d'une représentation cartographique des données concernant les ports européens (cf. annexe 2).

20 Il s'agit de l'ancien nom de l'actuelle ville de Casablanca. À la période considérée, les autorités consulaires espagnoles avaient obtenu le privilège de l'exportation du blé depuis ce port, ce qui explique la très forte concentration du trafic hispano-marocain dans ce port : Ramon Lourido Diaz, *Marruecos y el mundo exterior en la segunda mitad del siglo XVIII : relaciones*

européens devant Bilbao (28), Hambourg, Barcelone et la « Sicile » (25)<sup>21</sup>, Lisbonne (21), Londres et Dublin (20), Memel (19), Setúbal (18), Amsterdam et Le Havre (16), Malaga (15), Gênes (13) et Saint-Sébastien (12). Outre cette supériorité marseillaise, ce classement nous révèle aussi qu'un tiers des ports recensés dans cette liste des quinze principaux partenaires européens de Cadix sont méditerranéens et qu'au contraire certains des grands ports atlantiques « attendus » ici sont absents : ainsi, avec seulement six navires envoyés, Saint-Malo fait figure de partenaire secondaire, dépassant seulement d'une courte tête ses rivaux breton et normand que sont Morlaix et Saint-Valery (5) ; les ports flamands sont également bien mal placés puisque Ostende ne figure qu'en seizième position, tout juste devant Vyborg et Sanlúcar ; enfin, de grands ports comme Liverpool, Bordeaux ou Nantes occupent également des places tout à fait anecdotiques. Ainsi, alors que Cadix entretient des relations étroites avec tous les grands ports de la Méditerranée occidentale<sup>22</sup>, ces liens sont beaucoup moins systématiques avec ses homologues atlantiques.

182

Naturellement, cette esquisse de la hiérarchie des partenaires de Cadix présente un certain nombre de limites puisque le comptage des navires ne fournit qu'une information très approximative sur la signification économique des flux commerciaux. Elle mériterait par ailleurs d'être mise en perspective chronologiquement pour aboutir à des conclusions plus fermes, et il faudrait notamment mobiliser de nombreux facteurs explicatifs complémentaires pour rendre compte de telle ou telle réalité. Ainsi, la pénurie céréalière qui frappe l'Andalousie cette année-là entraîne mécaniquement une surreprésentation des régions céréalières dans le classement : Sicile, États-Unis, Maroc. Par ailleurs, les résultats obtenus nous fournissent tantôt une information qui concerne plus précisément la structure des échanges du port de Cadix lui-même – il est par exemple connu que la ville entretient peu de liens avec des ports par ailleurs très importants comme Bordeaux ou Liverpool –, tantôt celle des ports partenaires – ainsi la place très en retrait de Venise reflète une réalité propre à ce port sur le déclin. Il n'en demeure pas moins que ces premières données nous amènent

---

*politico-comerciales del Sultan Sidi Muhammad B. Allah (1757-1790) con el exterior*, Madrid, Agencia española de cooperación internacional, 1989, p. 621-627.

21 La source ne distinguant pas entre les ports siciliens, nous la reproduisons littéralement.

22 Il faut, en effet, souligner que les rapports entre Cadix et la Méditerranée orientale sont pour ainsi dire nuls : à l'exception de la poignée de navires provenant de Trieste, Venise, Malte et Raguse (5 navires au total, pour ces quatre ports d'origine), on ne relève aucun contact avec cette région du monde. De fait, l'essentiel des échanges entre Cadix et la Méditerranée orientale se faisait par l'intermédiaire de Marseille, Livourne et Gênes. Sur le rôle d'intermédiaire joué par Marseille entre Cadix et l'Empire ottoman, cf. Sébastien Lupo, « Inertie épistolaire et audace négociante au XVIII<sup>e</sup> siècle. Quelques considérations sur la maison Roux de Marseille », *Rives nord-méditerranéennes*, n° 27, 2007, p. 109-122.



à reconsidérer la position occupée par la Méditerranée dans le commerce de Cadix : loin d'être une zone totalement marginalisée dans les échanges de la ville, elle figure au contraire en bonne position. Ce constat est d'autant plus vrai que les cargaisons des navires provenant de la Méditerranée avaient, selon toute vraisemblance, des valeurs marchandes tout à fait similaires à celles venant de l'Atlantique.

### Les cargaisons

Les descriptions des cargaisons qui sont données dans les bulletins maritimes sont extrêmement succinctes : elles ne nous livrent généralement qu'une ou deux indications génériques sur leur nature<sup>23</sup>. C'est cependant suffisant pour apprécier à un premier niveau le caractère plus ou moins périphérique des échanges réalisés entre Cadix et la Méditerranée par rapport aux autres destinations, puisque la nomenclature distingue, d'une part, les cargaisons de produits manufacturés, désignées sous le terme générique de *mercancías*, et, d'autre part, les produits primaires, sous des appellations plus précises (bois, goudron, douelle, blé, orge, fer...). On peut ainsi distinguer les espaces qui étaient fournisseurs de produits primaires et qui, ce faisant, peuvent être considérés comme des « espaces périphériques », et, d'autre part, ceux qui, parce qu'ils fournissaient des biens manufacturés à forte valeur ajoutée, bénéficiaient plus largement de la dynamique des échanges coloniaux. Or, la Méditerranée apparaît clairement dans une position intermédiaire : elle n'est ni une région exclusivement agricole, ni une région « manufacturière », mais plutôt une région mixte qui exporte à la fois les fruits de son sol et les productions de ses ouvriers, ou de ceux de ses arrière-pays. Ainsi, sur les 156 navires en provenance de la Méditerranée, qui sont entrés chargés dans le port de Cadix – les 16 autres étant sur lest –, 66, soit plus de 40 %, transportaient des produits manufacturés destinés vraisemblablement aux Indes (60 transportaient des *mercancías* et les 6 autres du savon ou du papier), 23 transportaient du vin et des eaux-de-vie, soit des produits déjà transformés, et 82 des cargaisons de produits primaires (des céréales dans 35 cas, mais aussi du bois, du sel, des fruits, des amandes, de la soude...).

Si l'on compare ces résultats avec ceux d'autres régions supposées *a priori* « périphériques » ou « centrales », on remarque que la Méditerranée est plus proche des secondes que des premières. De fait, alors que la Baltique, le Maroc et l'Amérique du Nord apparaissent spécialisés dans l'exportation d'un seul ou d'une poignée de produits primaires (bois pour la Baltique, blé pour le Maroc, trilogie morue-farine-douelle pour l'Amérique du Nord), la façade atlantique

<sup>23</sup> Seules les cargaisons provenant des colonies sont systématiquement décrites et quantifiées.

européenne – l'espace que l'on suppose central par excellence – présente un profil très similaire à celui de la Méditerranée puisque seuls 147 navires sur 406 transportent les précieuses marchandises réexportées ensuite aux Indes – soit 36% – et que les autres sont chargés de produits primaires, alimentaires le plus souvent (du poisson, de la viande, du lard, du beurre, mais aussi des oignons ou des haricots...). Il faut par ailleurs noter une différence majeure entre les façades méditerranéenne et atlantique, qui vient encore nuancer l'appréciation que l'on a de leur position respective : alors que seulement 10% des navires provenant de la première arrivent sur lest, ils sont pour la seconde 135 dans cette situation, soit plus du tiers.

184

L'observation depuis une échelle plus restreinte, celle du port et non plus celle de l'espace géographique, ne change en rien notre vision des choses. Si certaines localités méditerranéennes apparaissent bien comme des lieux voués à l'exportation de produits primaires – par exemple, la Sicile pour l'orge ou Alicante et Malaga qui exportent des fruits, du vin et de la soude –, les grands ports méditerranéens, comme Marseille, Barcelone ou Gênes, entretiennent avec Cadix un commerce beaucoup plus diversifié. Ainsi, sur les 40 navires provenant de Marseille, 33 transportent des biens manufacturés, et la situation est la même pour Gênes (12 navires sur 13 transportent des produits manufacturés – des soieries, de la cire et du papier) et pour Barcelone (13 navires sur 25 ont une cargaison comprenant des produits manufacturés, souvent complétée par du vin et de l'eau-de-vie). Les profils des grands ports méditerranéens sont donc très proches de ceux de leurs rivaux atlantiques puisque les cargaisons provenant de Hambourg, du Havre ou d'Amsterdam sont très similaires à celles provenant de Marseille ou Gênes, et que l'on trouve aussi sur les littoraux atlantiques des localités spécialisées dans l'exportation de produits primaires peu transformés (Dublin pour le beurre, Bilbao pour le fer...). La seule différence majeure entre les deux espaces, et il ne faut pas la minimiser, c'est la présence sur les rivages de l'Atlantique d'un intense réseau de petits ports exportateurs de produits manufacturés (tels Saint-Valery, Saint-Malo et Morlaix pour la France), alors qu'en Méditerranée ce sont les grands ports qui monopolisent la totalité des exportations de produits manufacturés. Les bénéfices de la dynamique du commerce colonial sont donc mieux répartis sur la façade atlantique alors qu'en Méditerranée seuls les grands ports ont réellement réussi à se raccorder aux prospères circuits transatlantiques.

Reste que mener une telle étude comparative sur la base des seules descriptions génériques qui sont faites dans les bulletins maritimes ne peut avoir qu'une valeur indicative car les quantités et, plus encore, les valeurs, des *mercancías* transportées peuvent considérablement varier d'un navire à l'autre. Les sources consulaires françaises que nous avons consultées, permettent cependant de se faire une idée

plus précise de ce que transportaient les navires dans leurs cales et, là encore, nous pouvons constater que les façades atlantique et méditerranéenne de la France ne sont pas dans des situations si différentes. Si l'on s'en tient à la comparaison entre Le Havre et Marseille, on obtient en effet les résultats suivants lorsque l'on compare les droits consulaires payés pour les navires français en 1784<sup>24</sup> : 11 602 livres tournois pour les 22 navires français en provenance du Havre, 8 736 livres pour les 16 en provenance de Marseille entrés à Cadix cette année-là. En volume, les flux provenant de ces deux ports français se situent donc dans un même ordre de grandeur. Il faut finalement prendre en considération le critère de la valeur des cargaisons pour que la différence entre la France atlantique et la France méditerranéenne devienne réellement significative. Un récapitulatif précis, dressé par le consulat de France, des cargaisons provenant de France, sur des navires français, déchargés à Cadix en 1785 permet d'apprécier cette différence, comme en témoigne le tableau suivant :

Origine des navires français ayant déchargé des cargaisons à Cadix en 1785	Nombre de tonneaux déchargés	Valeur des cargaisons déchargées (en livres tournois)
Marseille	2 289	5 370 394 <sup>25</sup>
Le Havre/Rouen	4 096	16 286 396 <sup>26</sup>

Source : Archives nationales, série AE, BIII, 349.

La valeur des cargaisons en provenance des ports normands est donc le triple de celle des cargaisons marseillaises et, pour parvenir à une pondération exacte de chacune des deux façades, il faudrait encore ajouter au chiffre des deux premiers ports les 10 millions de livres tournois de marchandises diverses qui ont été chargées, cette année-là, à Saint-Valery, Morlaix, Saint-Malo, Nantes, Bordeaux ou Bayonne<sup>27</sup>.

<sup>24</sup> Les droits consulaires prélevés sont proportionnels au tonnage des navires.

<sup>25</sup> L'essentiel de la valeur des cargaisons réside dans sept produits qui représentent plus de 90 % de l'ensemble des exportations : les soieries et dorures de Lyon (185 caisses), les bas de soie (155 caisses), les chapeaux (105 caisses), la quincaillerie (322 caisses), les draps (56 balles), la droguerie (165 barriques) et le blé (1243 tonneaux). Le reste des cargaisons se compose de camelots, meubles, horlogerie, bougies, bouteilles, papiers peints, café, livres, faïences, comestibles et produits textiles divers.

<sup>26</sup> Au Havre et à Rouen, la concentration des exportations sur quelques produits est encore plus marquée puisque les 906 balles de lainages, les 572 caisses de merceries, les 212 caisses de soieries et dorures de Lyon, les 552 caisses de « toiles blanchards » et les 95 caisses de chapeaux représentent 98 % des exportations, le reste se composant des mêmes produits divers qu'à Marseille.

<sup>27</sup> Le détail des montants est le suivant : 3 225 000 lt à Saint-Valery (exclusivement des lainages), 4 404 640 lt à Saint-Malo, 2 923 003 lt à Morlaix et 1 380 045 lt à Nantes (essentiellement des toiles de Bretagne pour ces trois ports), 281 720 lt à Bordeaux et 185 120 lt à Bayonne

Au total, en 1785, Marseille, seul port de la façade méditerranéenne répertorié, ne représente donc que 14 % de l'ensemble des exportations faites sur des navires français. On pourrait certes ajouter, aux navires marseillais, les 29 navires français provenant d'autres ports méditerranéens (Carthagène, Alicante, Salou, Gênes, Fiume et la Sicile), mais il faudrait alors également comptabiliser les 31 navires français provenant de Hambourg, Amsterdam, Ostende, Santander et Bilbao et, au total, la Méditerranée demeurerait loin derrière la façade atlantique.

186

On peut donc tirer deux constats, concernant Cadix, des données fournies par les bulletins maritimes de son port et par les sources consulaires françaises. Le premier est que, contrairement à une idée très largement répandue, l'activité maritime de la ville ne se limitait pas exclusivement à l'approvisionnement de la *Carrera de Indias* en produits manufacturés. Si ces derniers apparaissent très nettement dans les bulletins maritimes et dans les sources consulaires consultées, ils ne sauraient résumer à eux seuls l'extrême diversité des cargaisons qui étaient déchargées sur les quais de Cadix : comestibles en tout genre, vins et eaux-de-vie, produits primaires destinés à la construction navale ou à d'autres usages, cette liste non exhaustive suffit à prouver que seule une part, difficilement quantifiable, des importations gaditanes était réexportée outre-mer : le reste était soit redistribué en Espagne (ou en Europe), soit consommé sur place (ou en Andalousie).

Le second constat est que si les données réunies ici ne permettent absolument pas de considérer les régions méditerranéennes comme le premier fournisseur de Cadix, ni même de parler, à leur égard, de partenaire essentiel, elles ne nous invitent pas non plus à les négliger : en retrait, par rapport à la façade atlantique, mais loin devant la Baltique, l'Afrique du Nord ou l'Amérique du Nord, la Méditerranée est selon toute vraisemblance le second partenaire commercial du port andalou (colonies non comprises). En outre, il apparaît que les régions méditerranéennes fournissent non seulement des produits primaires de leur cru, que l'on ne trouve nulle part ailleurs en Europe, mais aussi des biens manufacturés à forte valeur ajoutée qui sont probablement destinés aux marchés coloniaux. C'est d'ailleurs cette bonne intégration des aires productives méditerranéennes dans les deux principaux segments du marché gaditan – celui des réexportations coloniales et celui de l'approvisionnement de la ville – qui permettent de comprendre pourquoi la Méditerranée n'a pas été marginalisée dans le commerce de Cadix, lorsque le commerce colonial espagnol connut son apogée au XVIII<sup>e</sup> siècle et pourquoi, par ailleurs, elle souffrit moins de l'effondrement colonial au XIX<sup>e</sup> siècle que d'autres zones,

---

(essentiellement de la farine et du blé pour ces deux derniers ports).

qui s'étaient exclusivement spécialisées dans l'approvisionnement des marchés coloniaux.

En outre, l'approvisionnement de Cadix n'était que l'une des fonctions du commerce avec la Méditerranée puisque cet espace constituait aussi un débouché de première importance pour la ville.

#### La Méditerranée, un débouché majeur pour la *Carrera de Indias*

Les bulletins maritimes ne nous ont été d'aucune aide sur ce point, puisque seules les entrées de navires ont été relevées ; en l'état actuel de notre documentation, il est donc impossible de savoir quelle part représentent les ports méditerranéens dans l'ensemble du trafic au départ de Cadix. Le recours à des sources complémentaires permet cependant d'apporter quelques informations sur la question.

L'étude de la navigation animée par les négociants français de la ville, que nous avons menée par ailleurs<sup>28</sup>, révèle une première caractéristique des échanges maritimes entre Cadix et la Méditerranée : l'existence de « navettes », assurant d'incessants allers et retours entre le port andalou et les ports méditerranéens, en l'occurrence Marseille. Ces navires, qui devaient être armés en Méditerranée, venaient à Cadix avec des cargaisons de leurs régions d'origine, y vidaient leurs cales et repartaient après s'être constitués un nouveau fret composé de métaux précieux, de denrées coloniales ou de produits andalous. Revenus à leur point de départ, ils déchargeaient ces cargaisons de retour et en constituaient de nouvelles avant de reprendre la route de Cadix. Divers navires accomplirent ainsi plusieurs fois la traversée séparant Marseille et Cadix au cours des années 1789-1792 : le *Ville de Cadix*, le *Décidé* et le *Baron de Copet*, tous trois consignés à la maison Jugla Solier de Mellet et Cie, effectuèrent ainsi respectivement six, quatre et trois rotations successives au cours de la période, alors que le *Marianne*, consigné à la maison Sahuc Guillet et Cie, en effectua cinq. Naturellement, un tel phénomène n'est pas propre aux liaisons entre Marseille et Cadix, les maisons Magon Lefer et Cie, Delaville père et fils, Godet Ségalas et Cie accueillent de la même façon des « navettes » provenant de Saint-Malo et Morlaix, pour la première, de Nantes, pour la seconde, et du Havre, pour la troisième. Il prouve cependant que les liaisons entre Cadix et les ports méditerranéens étaient suffisamment étroites pour que se mettent en place des sortes de « lignes

<sup>28</sup> Cette étude, réalisée dans le cadre de notre thèse de doctorat, se fonde sur le dépouillement systématique du mouvement portuaire des navires arborant le pavillon français et de ceux consignés à des négociants français de la ville, au cours des années 1789-1792 pour lesquelles les séries de bulletins maritimes de Cadix conservées aux Archives nationales sont quasi complètes (A. Bartolomei, *La Bourse et la vie*, op. cit., p. 126 sq.).

régulières », comme cela se faisait aussi entre Cadix et les grands ports toiliers de l'ouest français.

On sait, par ailleurs, que les produits provenant de Cadix, une fois déchargés dans les ports méditerranéens, pouvaient être consommés sur place ou réexportés vers d'autres destinations plus lointaines. Les circuits empruntés par les piastres ayant transité par Marseille sont les mieux connus : certaines remontaient la vallée du Rhône en direction de Lyon alors que d'autres gagnaient Milan, où elles étaient fondues et transformées en thalers, avant de suivre leur route jusqu'à Constantinople où elles venaient solder les déficits commerciaux des pays européens avec l'Empire Ottoman<sup>29</sup>. Les trajectoires suivies par la cochenille, l'indigo ou les cuirs, qui circulaient également en grandes quantités entre Cadix et Marseille, sont moins connues. Leur étude systématique permettrait pourtant de mieux saisir l'ampleur du bassin de consommation desservi par Marseille et, plus généralement, par les ports méditerranéens. Il faudrait cependant pour cela pouvoir suivre à la trace les marchandises après leur déchargement à Marseille, à Gênes ou à Barcelone, ce qui est pour le moment très difficile. En attendant des résultats plus globaux<sup>30</sup>, on peut cependant se reporter aux rares études de terrain existantes qui permettent d'ores et déjà d'entrevoir les multiples ramifications que suivaient les cargaisons après leur déchargement. Le cas de la cochenille est peut-être le mieux connu.

Dans un passage de *Civilisation matérielle, économie et capitalisme*, demeuré célèbre, Fernand Braudel révélait déjà l'importance du débouché méditerranéen pour cette si connue teinture mexicaine, en rapportant comment la guerre russo-turque de 1787, en entraînant la fermeture temporaire du marché levantin, avait contribué à l'échec de la vaste spéculation menée cette année-là par les Hope d'Amsterdam<sup>31</sup>. L'étude monographique réalisée par Danièle Trichaud et Gilbert Buti sur le marché marseillais de la cochenille, confirme largement

<sup>29</sup> Ces questions ont notamment été précisées dans les travaux suivants : Marcel Courdurié, Ferréol Rebuffat, *Marseille et le négoce monétaire international, 1785-1790*, Marseille, chambre de commerce et d'industrie de Marseille, 1966 ; Katsumi Fukasawa, « Les lettres de change et le commerce du Levant au XVIII<sup>e</sup> siècle », dans Hubert Bonin et Silvia Marzagalli (dir.), *Négoces, ports et océans, XVI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles. Mélanges offerts à Paul Butel*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 2000, p. 61-80.

<sup>30</sup> Les résultats que l'on pourra obtenir des données collectées dans le cadre du programme Navigocorpus apporteront probablement de riches enseignements sur les réexportations faites par mer, depuis ces grands ports méditerranéens vers des centres de second plan. Mais pour parvenir à une vision globale de la question, il manquera alors encore des informations sur celles qui suivaient des routes terrestres.

<sup>31</sup> La firme amstellodamoise avait tenté de se placer à la tête d'un véritable monopole de la cochenille en acquérant, simultanément, tous les stocks disponibles à Cadix, Londres, Amsterdam et Marseille : F. Braudel, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme (XV<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle)*, Paris, Armand Colin, 1993, p. 500-502.

le rôle de plaque tournante que jouait le port provençal pour l'ensemble de la Méditerranée, et fournit d'importantes précisions sur les modalités selon lesquelles s'effectuait la redistribution de la cochenille<sup>32</sup>. Leur travail, fondé sur le dépouillement d'une riche documentation statistique<sup>33</sup>, permet tout d'abord une première estimation sérieuse de la part de Marseille dans les exportations gaditanes de cochenille : elle se situerait entre le tiers et le quart en fonction des périodes<sup>34</sup>, le reste gagnant Londres, Amsterdam et d'autres ports d'Europe du Nord-Ouest. Cela nous permet donc de situer l'importance du débouché méditerranéen pour ce produit. Le deuxième enseignement de cette étude porte sur la destination finale de la cochenille puisque, Marseille n'en consommant pas, l'essentiel en était réexporté. Sur ce point, des conclusions fermes sont également proposées : 60 % de la cochenille importée était réexportée par mer, vers le Levant en tout premier lieu – à hauteur de 85 % –, et, dans une bien moindre mesure, vers l'Italie (11 %) et l'Afrique du Nord (2 %) ; le reste quittait la ville par voie terrestre et gagnait principalement le Languedoc – entre 50 et 60 % des réexportations par voie de terre selon les années –, ainsi que Lyon, la Suisse et parfois même Paris<sup>35</sup>. Ainsi, si l'on veut bien considérer le Languedoc comme une région méditerranéenne, c'est bien en très large majorité dans le bassin Méditerranéen qu'était consommée la cochenille importée par Marseille depuis Cadix.

La statistique consulaire de 1785, déjà utilisée, permet d'aller plus loin dans cette appréciation des débouchés méditerranéens du commerce de Cadix en rendant possible une première quantification d'ensemble du montant des exportations

32 Gilbert Buti et Danièle Trichaud, *Le Marché marseillais de la cochenille au XVIII<sup>e</sup> siècle*, mémoire de maîtrise, université de Provence, 1972.

33 Leurs évaluations sont fondées sur la confrontation entre les relevés du « Bureau des entrées et des sorties » (conservés aux Archives départementales des Bouches-du-Rhône), les manifestes de navires (conservés aux Archives de la chambre de commerce de Marseille), et de nombreuses informations issues de la correspondance commerciale des négociants de la ville.

34 Cette estimation est extraite du mémoire d'Antoine Grandjean, un négociant français de Cadix dont les fonds ont été largement publiés : voir François Dornic, « Le commerce des Français à Cadix d'après les papiers d'Antoine Grandjean », *Annales ESC*, 1954, p. 311-327. Les reconstitutions proposées à partir des manifestes dépouillés par les auteurs parviennent grosso modo aux mêmes résultats puisque, alors que les importations de cochenille de Cadix varieraient entre 1 500 et 2 000 surons en moyenne annuelle au cours du siècle – en fait, 3 000 à 4 000 surons/an si l'on ne prend en compte que les années de paix – Marseille aurait reçu en moyenne 810 surons par an entre 1770 et 1792 (G. Buti, D. Trichaud, *Le Marché marseillais de la cochenille au XVIII<sup>e</sup> siècle*, *op. cit.*, p. 48, 51 et 55). Le suron est une unité de mesure communément utilisée dans le commerce des produits tinctoriaux provenant d'Amérique (cochenille, indigo...) ; il désigne, à l'origine, le sac en peau de bœuf dans lequel les produits sont enveloppés.

35 *Ibid.*, p. 61 pour les exportations par mer, et p. 78 pour les exportations par terre.

effectuées depuis le port andalou vers Marseille. Or, si nous avons eu l'occasion de constater ci-dessus que Marseille n'était qu'un fournisseur de second ordre pour le commerce de Cadix, en comparaison du complexe Le Havre-Rouen notamment, la position du port méditerranéen est très différente dans le sens des retours. Pour la seule cochenille, le débouché marseillais apparaît cinq fois plus important que celui des ports normands<sup>36</sup>. Marseille l'emporte de la même manière pour les métaux précieux (l'argent), le plomb, le cuivre, ou encore le bois de Campêche<sup>37</sup>, alors que Le Havre et Rouen ravissent la première place pour l'indigo, les cuirs et, naturellement, la laine<sup>38</sup>. Au total, ce sont 4 999 310 livres tournois de marchandises qui ont été exportées depuis Cadix vers Marseille par des navires français en 1785, ce qui signifie que le port provençal a absorbé, à lui seul, plus de 47 % du trafic effectué entre Cadix et la France par ce biais, et qu'il est le deuxième débouché français du commerce gaditan, juste après le complexe Le Havre-Rouen (qui a reçu 5 095 000 lt de marchandises), et loin devant Bordeaux, Nantes ou Bayonne<sup>39</sup>. On remarque enfin que si les denrées espagnoles arrivent bien après les produits phares du commerce colonial dans les importations marseillaises, elles occupent cependant une place non négligeable puisque le cuivre, le plomb et la laine représentent 10 % du total.

Naturellement, il faudrait disposer de données similaires pour les ports de Barcelone et Gênes pour avoir une vision plus globale de ce que pèse le « débouché méditerranéen » pour Cadix, mais il y a fort à parier que l'image offerte par Marseille ne s'en trouverait pas radicalement changée<sup>40</sup>. On peut

36 Les 734 surons de cochenille exportés à Marseille cette année-là sur des navires français sont en effet estimés à 2 102 000 livres tournois alors que les 134 surons de cochenille qui ont été dirigés vers Le Havre et Rouen sont pour leur part évalués à 402 000 livres tournois (Archives nationales, AE, BIII, 349, *op. cit.*).

37 Les valeurs pour ces produits sont de 1 088 300 livres tournois d'argent déchargées à Marseille (contre 656 000 lt à Rouen et au Havre), 257 160 lt pour le plomb (néant pour les ports normands), 123 500 lt de cuivre (contre 42 900) et 72 800 lt pour le bois de Campêche (contre 66 160 lt).

38 Avec 2 712 000 lt d'indigo et 403 200 lt de laine, Rouen et Le Havre se placent loin devant Marseille (qui en importe, respectivement, 504 000 lt et 123 480 lt). En revanche, les deux pôles portuaires font presque jeu égal pour les cuirs : 612 000 lt pour les ports normands, 541 000 lt pour Marseille.

39 Aucun de ces trois ports ne reçoit plus de 300 000 lt de marchandises de Cadix. Quant aux ports de Saint-Valery, Saint-Malo et Morlaix, aucun d'entre eux ne franchit la barre des 20 000 lt.

40 Ainsi, entre 1768 et 1786, les exportations assurées depuis Cadix par la maison Simon et Arnail Fournier et Cie – essentiellement des denrées coloniales et, dans une moindre mesure, des produits andalous – se répartissent de la façon suivante : 7 400 000 reales pour Marseille, 6 300 000 pour Amsterdam, 3 800 000 pour Gênes, 3 600 000 pour Londres et 3 000 000 pour Rouen. Les deux grands ports méditerranéens reçoivent donc plus de 45 % du total des marchandises exportées par cette maison française appartenant à l'élite de la nation (Robert Chamboredon, *Fils de soie sur le théâtre des prodiges du commerce. La maison Gilly-Fournier*



donc, en l'état actuel des recherches, avancer, sans trop de risque, que les pays méditerranéens constituaient un débouché essentiel pour le commerce de Cadix et notamment pour son commerce colonial.

Les pays méditerranéens jouent donc un rôle de première importance dans le système commercial de Cadix : ils sont des fournisseurs non négligeables et, surtout, ils constituent un débouché essentiel pour les produits coloniaux, l'argent et les produits tinctoriaux en premier lieu. L'intensité et l'ancienneté des échanges existant entre le port andalou et ses homologues de la façade méridionale de l'Europe – Marseille, Gênes, Livourne et Barcelone, avant toute chose – permettent d'ailleurs de mieux comprendre pourquoi la libéralisation du commerce colonial espagnol, décrétée en 1778, n'a pas entraîné le déclin de Cadix : plutôt que d'utiliser les ports voisins de Barcelone ou de Malaga, nouvellement habilités, les négociants des grands ports méditerranéens ont préféré demeurer fidèles à Cadix où ils avaient leurs habitudes depuis de nombreuses décennies. Ces liens commerciaux étroits, patiemment tissés entre Cadix et la Méditerranée, étaient en outre encore renforcés par les diverses fonctions annexes que jouait le port andalou pour les armateurs méditerranéens : il constituait en effet pour eux une sorte d'avant-port atlantique, idéalement situé en aval du Déroit de Gibraltar.

#### CADIX, UN AVANT-PORT ATLANTIQUE POUR LES PORTS MÉDITERRANÉENS

Longtemps focalisés sur les seules relations commerciales entre Cadix et l'empire espagnol, les historiens ont eu tendance à négliger l'importance de la situation stratégique qu'occupait la ville au carrefour de presque toutes les grandes routes du commerce maritime européen. Le port de Cadix est en effet idéalement situé sur la route du grand cabotage français et même européen puisqu'il est à égale distance de Marseille et du Havre, et qu'il est également à mi-parcours entre Naples et Hambourg ; il est par ailleurs le premier havre européen que croisent les navires revenant de l'océan Indien, des côtes africaines ou d'Amérique du Sud, ce qui lui confère notamment une importance stratégique dans la circulation des informations entre les armateurs européens

---

à *Cadix au XVIII<sup>e</sup> siècle (1748-1786)*, thèse de doctorat, université Toulouse-Le Mirail, 1995, p. 505). Le résultat est assez similaire pour la maison Rivet neveux et Cie, qui appartient également à l'élite de la colonie française : Gênes accapare plus de 40 % des exportations réalisées en 1793, loin devant Londres et Rouen (environ 15 % pour chacun des deux ports). Dans ce cas-là, si l'on ajoute la valeur des exportations destinées à Marseille, Livourne et Barcelone au total génois, le débouché méditerranéen dépasse même celui de l'Europe du Nord-Ouest (A. Bartolomei, *La Bourse et la vie, op. cit.*, p. 689).

et les capitaines des navires expédiés outre-mer : c'est ici que sont envoyées aux capitaines les dernières instructions devant servir pour leur croisière, et c'est d'ici également que partent les premières lettres qu'expédient les capitaines à leur retour en Europe. Pour toutes ces raisons, le port de Cadix a été, dès sa renaissance au XVI<sup>e</sup> siècle, le théâtre d'une très intense activité portuaire, suscitée par le rôle d'escale commerciale et navale qu'il remplissait pour ces diverses routes maritimes. L'importance des diverses fonctions qu'il assumait pour les armateurs méditerranéens semble même autoriser à parler à son propos, dans certains contextes tout du moins, d'une sorte d'avant-port atlantique de la Méditerranée.

192

Le terme d'« avant-port » sert en général à désigner un port qui est situé au débouché d'un estuaire, en aval du port principal, plus enfoncé à l'intérieur des terres. L'avant-port permet donc, avant toute chose, d'éviter que les navires ne transportent des cargaisons trop lourdes durant la remontée, toujours périlleuses, des estuaires<sup>41</sup>. Il sert aussi à compléter la charge des navires sur le départ, évitant ainsi que les cargaisons destinées à être réexportées n'aient à remonter le fleuve pour ensuite le redescendre. De la même façon, on y entrepose la partie des cargaisons de retour à redistribuer par voie de mer. Or, ce sont bien ces fonctions de complément de charge – ou de décharge –, que semble avoir assumées le port de Cadix pour l'espace méditerranéen : une grande partie des navires quittant la Méditerranée avec des cargaisons du cru, venaient en effet y compléter leur chargement, et d'autres, moins nombreux, circulant en sens inverse, y déchargeaient une partie de leur cargaison avant de franchir le détroit de Gibraltar.

Parce qu'il ne porte que sur les entrées de navires, le dépouillement des bulletins maritimes de l'année 1789, réalisé dans le cadre de cette étude, ne permet pas d'appréhender cette fonction d'étape que remplissait Cadix sur la route du grand cabotage européen. Nous avons cependant eu l'occasion d'analyser ce phénomène dans notre étude de l'activité maritime des maisons françaises de la ville<sup>42</sup>. Cet échantillon restreint permet de remarquer que, sur les 319 navires consignés entre 1789 et 1792 aux négociants français de la ville, pour lesquels nous connaissons à la fois le port d'origine et celui de destination, Cadix apparaît à 170 reprises comme une simple escale pour des navires venant de la Méditerranée ou s'y rendant. Une fois sur deux environ – 88 cas sur 170 –, l'étape gaditane s'insérait dans une navigation de cabotage reliant les façades

41 Cette question a notamment été abordée dans un précédent numéro de la *Revue d'histoire maritime* consacré aux risques maritimes (*Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*, numéro 9, 2008).

42 A. Bartolomei, *La Bourse et la Vie*, op. cit., p. 126 sq.

atlantique et méditerranéenne de l'Europe ; le reste du temps, l'escale à Cadix était la toute dernière pour les navires venant de la Méditerranée, avant de gagner l'outre-mer, ou la première sur le chemin du retour.

#### Une escale sur la route du grand cabotage européen

Les navires naviguant entre l'Europe du Nord-Ouest et la Méditerranée faisaient souvent escale à Cadix. Quatre-vingt-huit d'entre eux, parce qu'ils furent consignés à une maison française de la ville entre 1789 et 1792, apparaissent dans nos relevés<sup>43</sup>. Si la pauvreté de la source ne permet pas de dégager des conclusions fermes sur la nature de cette escale, ni sur sa fonction, on peut d'ores et déjà émettre quelques hypothèses.

On remarque tout d'abord que l'escale à Cadix est beaucoup plus fréquente pour les navires provenant des ports atlantiques et allant en Méditerranée que pour ceux qui circulent dans l'autre sens : 67 cas dans le premier, 21 dans l'autre. De fait, les navires provenant des ports de la mer du Nord (Hambourg, Amsterdam, Ostende, Londres), de la Manche (Dieppe, Le Havre, Saint-Valery, Saint-Malo), ou de l'Atlantique (Brest, Nantes, Bordeaux, Bilbao, Lisbonne), et faisant route vers la Méditerranée (à destination de Marseille, Malaga, Barcelone ou Gênes) semblent s'être arrêtés régulièrement à Cadix. Compte tenu de la nature de notre échantillon, ce sont naturellement les liaisons entre les ports français et Marseille qui apparaissent le plus fréquemment<sup>44</sup>. Malaga, Alicante et l'expression générique de « Méditerranée » apparaissent aussi avec une relative fréquence comme destination des navires provenant de l'Atlantique et transitant par Cadix : on trouve, respectivement, 10, 4 et 4 occurrences pour ces destinations. Dans le sens des « retours », de la Méditerranée vers l'Atlantique, les résultats sont en revanche plus dispersés<sup>45</sup>. Que ce soit dans un sens ou dans l'autre, il est cependant malaisé de saisir le but d'une telle escale à Cadix et même de savoir si elle s'accompagnait nécessairement d'opérations de chargement, ou de déchargement, de marchandises. Peut-être les navires du nord de l'Europe écoulaient-ils à Cadix une partie des cargaisons qu'ils avaient constituées pour les marchés méditerranéens, auquel cas Cadix serait pour eux le premier « port méditerranéen » de leur croisière, avant les étapes suivantes à Malaga,

<sup>43</sup> Cf. annexe 3.

<sup>44</sup> On relève 13 occurrences pour le trajet Le Havre/Marseille, 7 pour celui au départ de Saint-Malo, 4 pour Saint-Valery, 3 pour Bordeaux, 2 pour Dieppe, Brest, Nantes et une pour Lorient, Morlaix et Bayonne (cf. annexe 3). Au total, plus de la moitié des trajets révélés par notre échantillon relie deux ports français (34 sur 67).

<sup>45</sup> Les navires proviennent dans des proportions similaires de Marseille, Barcelone, Malaga ou de « Sicile » (cf. annexe 2).

Barcelone, Marseille, Gênes et Livourne<sup>46</sup> ? Mais on a aussi toutes les raisons d'envisager que ces navires aient fait escale à Cadix pour y charger des denrées coloniales à distribuer sur le pourtour méditerranéen.

Si l'on saisit mal les finalités commerciales de l'escale gaditane à partir de notre documentation, il est en revanche une fonction du port qui est plus facilement observable : celle d'escale technique. Les chantiers navals, qui étaient situés dans le fond de la baie de Cadix, permettaient en effet de réparer les avaries que les navires avaient subies au cours de leur traversée. Ainsi, le 13 octobre 1784, Jacques Jugla, consignataire du *Comte de Perron*, déclare avoir dépensé 177 302 *reales* pour faire réparer une avarie endurée par ce navire qui faisait route entre Lorient et Marseille<sup>47</sup>. Trente ans plus tard, Guillaume Rey dépense pour sa part 10 024 *reales de vellón*<sup>48</sup> pour des réparations faites sur le sloop français l'*Alexandre*<sup>49</sup>. À cette époque, compte tenu du déclin enregistré par le commerce de la ville, la réparation navale est peut-être même la principale raison qui amène les capitaines français à faire le choix de mouiller à Cadix : c'est tout du moins ce que suggèrent les dizaines de protêts de mer, enregistrés chaque année à la chancellerie du consulat, dans lesquels sont décrites les conditions difficiles qui ont conduit les capitaines à se réfugier dans la Baie<sup>50</sup>. Cette situation stratégique, à mi-chemin sur la route du grand cabotage européen et à proximité des eaux agitées du détroit de Gibraltar, conférait donc à Cadix des fonctions importantes dans la maintenance de la flotte européenne croisant dans ses parages.

194

#### Une escale sur les routes de l'outre-mer

Le port de Cadix ne constituait pas seulement une escale pour les caboteurs européens destinés à la Méditerranée ou en provenant, il l'était aussi pour des long-courriers destinés à l'outre-mer qui, au sortir de la mer Intérieure,

46 Le fait que le flux Atlantique-Méditerranée soit trois fois plus important que le flux Méditerranée-Atlantique suggère fortement que Cadix était plus souvent considéré comme une étape indispensable pour les navires venant du nord avec des cargaisons destinées aux marchés méditerranéens que pour les navires venant de la Méditerranée avec des cargaisons destinées aux marchés nordiques.

47 Archivo Histórico Provincial de Cádiz, Protocolos Notariales, Cádiz, registre 2568bis, folio 436, *declaración* (13 octobre 1784).

48 Le *real de vellón* – ou réal de billon – est l'unité monétaire castillane. Il vaut 34 *maravédís*. Le *peso fuerte*, ou piastre forte, vaut 20 *reales de vellón*.

49 Centre des Archives diplomatiques de Nantes, série Cadix, registre 241, folio 343 (dorénavant CADN, Cadix, 241-343), déclaration (23 décembre 1817).

50 Les 21 protêts de mer et les 161 déclarations de capitaines enregistrés à la chancellerie du consulat de France de Cadix entre 1816 et 1826, témoignent des multiples causes qui conduisaient les navires français à procéder à une relâche forcée dans la baie de Cadix (CADN, Cadix, registres 250, 251 et 252).

y faisaient souvent une dernière escale avant de gagner les Antilles, les Indes orientales, les côtes africaines ou, tout simplement, la côte atlantique du Maroc<sup>51</sup>. Au cours des années 1789-1792, à 64 reprises, des navires provenant de Marseille et consignés à des maisons françaises de la ville, se sont trouvés dans cette situation, une fois sur deux avant de gagner les Antilles, et une fois sur quatre avant de rejoindre les Indes orientales. Les motivations de ces escales ont souvent à voir avec l'approvisionnement en piastres. Le fait est bien connu pour le commerce des Indes orientales, fortement déficitaire pour les nations européennes, et nécessitant de ce fait d'être compensé par de massives exportations de numéraire. Aussi, n'est-il pas surprenant que toutes les compagnies des Indes européennes aient eu à Cadix leur représentant pour leur fournir les précieuses piastres. Chaque fois qu'ils purent armer pour cette destination, les ports méditerranéens ne procédèrent pas autrement, notre échantillon en est le témoin : à l'époque du monopole de la Compagnie Calonne (1785-1790), la maison Jugla Solier de Mellet et Cie reçoit ainsi des navires « piémontais » armés à Nice et, dès son abolition, elle accueille de nouveau des navires armés à Marseille. La maison Magon Lefer et Cie agissait de même, soit pour les navires lorientais de la Compagnie des Indes, dont elle fut longtemps le correspondant local, soit pour des armements privés venant de Marseille. Au total, plus de la moitié des navires destinés aux Indes orientales et consignés à une maison française de Cadix provenaient de la Méditerranée (16 sur 30).

La motivation est souvent la même pour les navires marseillais qui font escale à Cadix avant de gagner les Antilles, le Maroc ou l'Afrique. Charles Carrière précise bien que les armateurs marseillais prévoient souvent une escale à Cadix, sur la route des Antilles, pour y charger les piastres qui leur sont indispensables pour solder un commerce déficitaire par ailleurs<sup>52</sup>. Il s'agit donc là, selon toute vraisemblance de la principale motivation des 36 navires qui, entre 1789 et 1792, ont interrompu leur traversée entre Marseille et les Antilles pour faire une étape à Cadix. On remarque cependant que les Bordelais ou les Nantais ne procèdent pas de la même façon puisqu'un seul navire venant des ports français de l'Atlantique fait escale à Cadix avant de se rendre aux Antilles. Comment interpréter un tel déséquilibre ? Faut-il en conclure que Bordeaux et Nantes parvenaient à équilibrer leur commerce colonial plus aisément que Marseille ? Ou que les armateurs de ces villes se procuraient les piastres autrement, en les

51 Là encore, on constate que les navires font beaucoup plus souvent escale à Cadix, dans le sens Méditerranée/outre-mer (64 occurrences sur 82) que dans le sens outre-mer/Méditerranée. Le détail des résultats est fourni en annexe (cf. annexe 4).

52 C. Carrière, *Négociants marseillais*, op. cit., t. II, p. 824 sq.

acquérant sur place notamment ? Mais, alors, pourquoi les armateurs marseillais ne s'approvisionnaient-ils pas aussi sur leur marché local puisque, cela est bien connu, Marseille était l'une des principales plaques tournantes européennes de la circulation des piastres ? Dans l'attente d'informations complémentaires sur ce point, on ne peut donc pas exclure que l'étape gaditane ait eu d'autres fonctions pour les navires provenant de Marseille. Il est par exemple fort probable que ces derniers aient mis à profit cette escale pour leur avitaillement déjà partiellement consommé au cours des deux premières semaines de traversée. Des réparations pouvaient aussi être entreprises avant de s'engager dans l'océan, de même que l'escale gaditane, au retour des Antilles, était souvent motivée par des avaries<sup>53</sup>.

À bien des égards, Cadix semble donc avoir été utilisé par les négociants marseillais comme un outil destiné à réduire les inconvénients nés de la position excentrée de leur ville dans les circuits du commerce colonial<sup>54</sup>. Habituelle en temps de paix, l'escale gaditane devenait en outre presque obligatoire en temps de guerre, le problème pour les armateurs méditerranéens n'étant plus alors leur éloignement des grands centres du commerce maritime européen, mais plutôt la dangerosité de la zone du détroit de Gibraltar, tenu depuis 1713 par la marine britannique.

#### Une escale utile en temps de guerre

Pour les armateurs méditerranéens, l'utilité du port de Cadix en temps de guerre dépendait naturellement du statut de l'Espagne dans les conflits : lorsqu'elle était partie prenante d'un conflit contre l'Angleterre, le port était l'objet de représailles britanniques et toutes les branches de son commerce maritime en pâtissaient – y compris celle du commerce méditerranéen ; en revanche, lorsqu'il était placé sous la protection du statut de neutralité de l'Espagne, il devenait une réelle plaque tournante de la navigation méditerranéenne, française notamment.

Cette situation se produisit à deux reprises au cours de notre période, d'abord pendant les premières années de la guerre d'Indépendance d'Amérique, puis en 1804, pendant la dernière année de la paix d'Amiens, qui ne fut rompue, pour l'Espagne, qu'en décembre, soit plus d'un an après la rupture franco-britannique. Pendant ces deux périodes, non seulement la guerre n'entraîna aucun recul du trafic méditerranéen du port andalou, mais elle engendra, au

53 Le 26 janvier 1782, Barthélémy Goiran signale que le brigantin le *Fanfan*, dont il est le consignataire, a dû interrompre sa traversée entre le Cap-Français et Marseille en raison d'une avarie (CADN, Cadix, série C, carton 73).

54 Il faut rappeler ici que le trajet Marseille-Antilles est un tiers plus long que le trajet Bordeaux-Antilles.

contraire, un surcroît de son activité qui s'avéra particulièrement fructueux pour les négociants de la ville.

Pendant les premières années de la guerre d'Indépendance d'Amérique, Cadix fut, en effet, littéralement transformé en poste avancé du commerce antillais marseillais. Les actes consulaires relatifs au paiement des droits maritimes, conservés à la chancellerie du consulat de France, l'attestent<sup>55</sup>. Au total, ces documents nous renseignent sur 51 opérations d'armement ou de désarmement qui ont été réalisées à Cadix, par des maisons françaises de la place, pour le compte d'armateurs marseillais, le plus souvent (36 cas sur 51), ponantais le reste du temps (bordelais, bayonnais, nantais ou rouennais). Cette surreprésentation des marseillais dans l'échantillon est en soi révélatrice : le port provençal, isolé du reste du monde par la présence britannique à Gibraltar, est confronté à des problèmes que ne connaissent pas les ports atlantiques et le recours à Cadix lui est donc d'autant plus nécessaire pour maintenir son commerce maritime.

Douze des opérations étudiées correspondent au désarmement de navires revenant des Antilles avec des cargaisons de produits coloniaux que l'on transfère, à Cadix, sur des navires neutres, avant de les expédier vers leur destination finale, Marseille presque toujours. Par ailleurs, 22 opérations consistent en l'armement à Cadix, pour le compte des armateurs français – également marseillais dans la majorité des cas –, de navires destinés aux Antilles (14 cas) ou aux colonies insurgées (8 cas). Ces navires sont équipés de l'armement nécessaire pour repousser une attaque corsaire, et ils sont munis de commissions en guerre et marchandises. Les cargaisons ne diffèrent guère de celles qui sont habituellement expédiées depuis les ports français : elles comprennent principalement du vin, de l'huile, des fromages, de chandelles, des clous et du sel. Des fusils complètent cependant les chargements des navires destinés aux colonies insurgées. Dans tous ces cas, Cadix joue donc le rôle d'un port de rupture de charge qui assure la transition entre une navigation océanique (Cadix-États-Unis/Antilles-Cadix) effectuée sous le pavillon français et une navigation méditerranéenne pour laquelle les armateurs préfèrent recourir au pavillon neutre ou naviguer en convoi pour franchir le détroit de Gibraltar<sup>56</sup>. Des navires, achetés dans le port

55 CADN, Cadix, registre 238, actes de chancellerie (1779-1783).

56 Le 20 octobre 1780, les députés de la nation française écrivent au comte d'Estaing, commandant d'une escadre française mouillant dans la baie de Cadix, pour lui demander de renforcer l'escorte prévue pour le convoi qui doit accompagner les navires revenant des îles et destinés à Marseille. Dix jours plus tard, ils adressent des courriers aux chambres de commerce de Marseille, Bordeaux, Nantes et La Rochelle pour annoncer que le comte d'Estaing a accepté leur requête (CADN, Cadix, registre 260, correspondance des députés).

andalou, naturalisés français et munis d'un bon armement, n'hésitaient pas, par ailleurs, à s'aventurer seuls en Méditerranée, avec des cargaisons de plomb, de laine, de vin ou de cochenille. Au total, sur les 17 navires armés de la sorte à Cadix, 14 le furent pour le compte d'armateurs marseillais, et seulement trois pour le compte d'armateurs ponantais (de Bordeaux, Le Havre et Nantes).

Dans toutes ces expéditions, Cadix devient donc littéralement une plate-forme logistique au service du commerce maritime marseillais. La situation n'est guère différente vingt ans plus tard, au moment de la rupture de la paix d'Amiens, comme en témoigne l'expérience que connut le *Bon Victor*, à son retour des Indes orientales<sup>57</sup>. Armé par une éphémère *Association pour le commerce des Indes orientales*, créée dans l'euphorie de la paix d'Amiens, le navire se trouva pris au piège lorsque la rupture de la paix intervint en 1803 : ne pouvant plus franchir le détroit sans risque, il se réfugia dans la baie de Cadix qui bénéficiait alors d'un statut de neutralité. Confronté à la nécessité d'obtenir de rapides rentrées d'argent pour éviter la faillite, Pierre Collique, le directeur de l'*Association*, prit la décision de procéder à la liquidation de l'armement à Cadix même et de se faire remettre les fonds obtenus en lettres de change, les obstacles à la circulation des traites étant moindres que ceux opposés à la circulation des navires et des marchandises. Il confia cette opération aux gérants de la compagnie Delaville père et fils, intéressés dans l'affaire et spécialistes locaux du commerce des Indes. Ces derniers, eux-mêmes au bord de la faillite, n'offraient cependant pas toutes les garanties souhaitées pour une affaire d'une telle importance, et Pierre Collique dut multiplier les contacts sur place pour les faire surveiller : il entra d'abord en correspondance avec plusieurs de ses coreligionnaires protestants, installés localement (les Rivet et les Jugla de Mellet), puis il se décida à envoyer en Andalousie son meilleur agent, Jean-Joseph Leydet, afin qu'il surveille étroitement les opérations de liquidation.

Si, dans ce cas-là, Pierre Collique choisit la solution la plus radicale : liquider la cargaison à Cadix plutôt que de la rapatrier à Marseille par des voies alternatives, remarquons que, d'autres fois, les acteurs du commerce méditerranéen choisissaient de procéder de façon différente recourant, pour acheminer leurs cargaisons, tantôt à la voie de terre, tantôt à des navires neutres, ou encore à des solutions combinant ces deux possibilités<sup>58</sup>. Il faut cependant souligner

57 L'affaire du *Bon Victor* nous est connue par la correspondance passive de Jean-Joseph Leydet, le représentant à Cadix des armateurs, où il décéda en 1804, et dont les papiers furent déposés au consulat de France (CADN, Cadix, série C, carton 75).

58 Nous avons eu l'occasion d'étudier diverses de ces combinaisons dans notre thèse : ainsi, en 1808, Jacques Jugla fait transiter par la voie de terre jusqu'à Bayonne du coton débarqué à Lisbonne et, en 1800, la compagnie Rivet utilise, pour exporter de la cochenille et de l'indigo de Cadix en Méditerranée la voie de terre jusqu'à Malaga, où elle fait charger les marchandises



que, quelle que fut la stratégie choisie, celle-ci supposait toujours un surcoût significatif par rapport à la situation normale et qu'elle ne pouvait donc faire office que de pis-aller. Le port de Cadix rendit bien des services à Marseille en temps de guerre mais il ne put, à lui seul, compenser l'ampleur des pertes que les conflits maritimes lui infligeaient.

Le port de Cadix remplit donc principalement trois fonctions pour le commerce méditerranéen : il est un débouché pour les productions primaires des arrière-pays des grands ports de la Méditerranée comme pour leurs secteurs manufacturiers ; il sert par ailleurs d'interface entre les « Indes » et les pourtours de la mer Intérieure pour la redistribution des denrées et des métaux extraits des colonies espagnoles ; enfin, il constitue une escale, technique ou commerciale, idéalement située au carrefour des routes reliant la Méditerranée au reste du monde et à proximité du périlleux détroit de Gibraltar. Il en résulte d'importants échanges entre les deux pôles et une forte interdépendance qui lie leurs destins respectifs : parce qu'elle a su trouver sa place dans le commerce de Cadix, la Méditerranée a pu pleinement participer à la dynamique commerciale du XVIII<sup>e</sup> siècle et éviter ainsi la « marginalisation » à laquelle semblait la condamner la découverte de l'Amérique en 1492 ; parce qu'il était bien connecté aux marchés et aux espaces productifs méditerranéens – mais aussi à ceux de l'Atlantique, de la Baltique, etc. –, le port de Cadix est parvenu à conserver une place éminente dans le « système atlantique », même après les réformes du *comercio libre* de 1778, censées pourtant abolir son monopole sur le commerce colonial espagnol, et même après l'interruption des échanges dans la *Carrera de Indias* induite par le déclenchement des *French Wars*<sup>59</sup>. En définitive, il apparaît que l'on ne peut comprendre et convenablement interpréter la croissance du commerce de Cadix au XVIII<sup>e</sup> siècle qu'en prenant en compte les deux atouts dont il a bénéficié : d'une part, une situation privilégiée dans le système colonial espagnol et, d'autre part, d'excellentes « liaisons » avec les espaces qui lui étaient commercialement liés. Ces liaisons, on le sait maintenant grâce aux diverses études qui ont été menées

sur des navires neutres (A. Bartolomei, *La Bourse et la Vie*, *op. cit.*, p. 350 et 385).

59 Il n'est pas lieu de développer ce point ici. Signalons cependant que le blocus du port instauré par l'amiral Nelson en 1797, qui est la date habituellement retenue pour marquer la fin du rôle de Cadix dans le système atlantique, a interrompu le commerce transatlantique de Cadix plus qu'il ne l'a anéanti. En effet, les liaisons entre Cadix et ses anciens partenaires – américains comme européens – n'ont eu de cesse de retrouver de la vigueur à chaque amélioration de la conjoncture belliqueuse – paix d'Amiens, 1808, 1815, 1820 – jusqu'à ce que les effets conjugués des ravages de la course insurgée, des indépendances coloniales et du système protectionniste espagnol des années 1820 ne finissent pas marginaliser durablement Cadix dans le commerce atlantique.

ces dernières années sur les milieux marchands de Cadix, étaient principalement assurées par les colonies de marchands étrangers de la ville, celles-ci assurant l'essentiel – mais pas la totalité – des échanges maritimes et commerciaux qui se faisaient entre le port andalou et leurs pays ou régions d'origine.

200 Or, et nous terminerons en soulevant ce problème, contrairement aux autres espaces européens en lien avec Cadix, les régions méditerranéennes n'étaient que faiblement représentées dans la ville par leurs propres acteurs commerciaux. Si la démonstration est malaisée à établir, les quelques enseignements que l'on peut tirer du dépouillement des bulletins maritimes, aussi bien sur l'organisation de la navigation que sur l'animation des échanges commerciaux, semblent offrir une réponse sans appel. Concernant le premier point, notre vision est rendue opaque par le problème des pavillons espagnol et français qui assurent à eux seuls plus de la moitié du mouvement portuaire de Cadix en 1789<sup>60</sup> : faut-il les considérer comme des pavillons atlantiques ou méditerranéens ? Si la question est insoluble, sauf à pouvoir traiter individuellement chaque navire et chaque capitaine, il n'en demeure pas moins que les pavillons exclusivement méditerranéens sont bel et bien cantonnés dans les seconds, voire les derniers rôles : on ne relève, en effet, cette année-là, l'entrée que de deux navires génois, un maltais, cinq toscans, cinq savoyards, cinq vénitiens et un impérial. Seule Raguse, avec seize navires, joue un rôle significatif. En comparaison, la cohorte des 230 navires britanniques, des 71 navires hollandais, des 58 portugais et des 31 danois est impressionnante et confère à l'Europe atlantique et nordique une écrasante supériorité sur la rive sud du continent. Le constat est le même pour les maisons de commerce consignataires de ces navires : on sait, depuis les travaux de Charles Carrière, que si les navires marseillais sont nombreux dans le port de Cadix, les négociants marseillais y sont absents, et nos données confirment ce fait puisque aucune maison n'est, à proprement parler, « méditerranéenne » parmi les 39 compagnies françaises qui ont réceptionné les 140 navires qui leur ont été consignés<sup>61</sup>. Là encore, les nations nordiques et atlantiques se taillent au contraire la part du lion puisque les Britanniques sont consignataires de 259 navires, les Portugais de 51, les Flamands de 39, les Allemands de 33 et les Suédois de 17. En regard, les 29 navires consignés à des maisons italiennes et les deux navires consignés à des Raguséens ne font qu'illustrer la marginalité du rôle des acteurs méditerranéens dans la place. Il reste le problème des 410 navires

60 385 navires arborant le pavillon espagnol et 129 navires arborant le pavillon français sont entrés dans le port de Cadix en 1789.

61 La maison Rivet, originaire de Nîmes, et la maison Jugla Solier qui vient du Rouergue, seraient les deux seules à pouvoir correspondre, à l'extrême limite, à une telle définition. Nice, Toulon, Marseille, Montpellier, Sète et Perpignan sont, en revanche, totalement absentes de notre échantillon.

consignés à des maisons espagnoles, dont il est évident, cette fois, que nombre d'entre elles sont sans aucun doute possible « méditerranéennes » puisqu'elles sont tenues soit par des négociants originaires de Gênes et naturalisés espagnols – 20 négociants dans cette situation accueillent 88 navires –, soit par des individus dont les patronymes indiquent assez clairement qu'ils sont catalans.

À l'aune de ces diverses remarques, qui sont formulées depuis notre observatoire gaditan et qui demanderaient donc à être recoupées par d'autres travaux, on tirera donc la conclusion suivante : si la Méditerranée est réellement parvenue à s'intégrer à la dynamique des échanges atlantiques et à tirer ainsi profit de l'essor qu'ils connurent au XVIII<sup>e</sup> siècle, on ne peut en dire autant des « Méditerranéens » qui, selon toute vraisemblance, ont bel et bien été exclus de la croissance européenne de l'époque moderne. Deux nations semblent cependant devoir faire exception à cette règle générale, les Catalans et les Génois, ce que confirment pleinement les deux contributions qui leur sont dédiées dans le présent dossier de la *Revue d'histoire maritime*<sup>62</sup>.

---

62 Cf., dans ce volume, les contributions de Catia Brilli (p. 233-250) et d'Eloy Martín Corrales (p. 139-172).

ANNEXE 1 : LES PORTS D'ORIGINE DES NAVIRES ENTRÉS DANS LA BAIE DE CADIX EN 1789<sup>63</sup>

Zone géographique	Port	Nombre de navires entrés à Cadix
« Indes »		162
	La Havane	55
	La Vera Cruz	25
	Montevideo	20
	La Guayra	17
	Campêche	15
	Carthagène	14
	La Nouvelle-Orléans	6
	Lima	4
	Cumana	1
	Maracay	1
	Omoa	1
	Trinidad de Barlovento	1
	« Cuba »	1
	« Santo Domingo »	1
<b>Europe atlantique</b>		407
<i>Portugal</i>		65
	Lisbonne	21
	Setúbal	18
	Porto	6
	Madère	4
	Tavira	3
	Aveiro	2
	Camina	2
	Faro	2
	Sesimbra	2
	Noya	1
	Cuerbo	1
	« Puebla del Dean »	1
	Fogo (Cap-Vert)	1
	Islas Terceiras (Açores)	1
<i>Espagne atlantique</i>		117
	Bilbao	28
	Saint-Sébastien	12
	Sanlúcar	10
	Santander	9
	Villargarcia	9
	Canaries-Santa Cruz	9
	Marin	5
	Vigo	5

63 Source : *Parte oficial de la Vigía de Cádiz* (1789).

Zone géographique	Port	Nombre de navires entrés à Cadix
	El Ferrol	4
	Pontevedra	3
	Santona	2
	La Corogne	2
	Bayona (Galice)	2
	Villa Real	2
	Betanzos	1
	Carril	1
	Corcubion	1
	Deva	1
	Gijón	1
	Pasajes	1
	Porto Novo	1
	Ribadeo	1
	Séville	1
	Huelva	1
	Bolonia	1
	Campo Santo	1
	Villanova	1
	Villa Nueva	1
	Villa Seca	1
<i>France atlantique</i>		52
	Le Havre	16
	Saint-Malo	6
	Morlaix	5
	Saint-Valery	5
	Bordeaux	4
	Nantes	3
	Lorient	3
	Brest	3
	Honfleur	2
	Bayonne	2
	Dieppe	1
	Fécamp	1
	Cherbourg	1
<i>Grande-Bretagne</i>		59
	Londres	20
	Exon	5
	Hull	5
	Pool	4
	Liverpool	4
	Darmourth	4
	Yarmouth	3
	Bristol	3

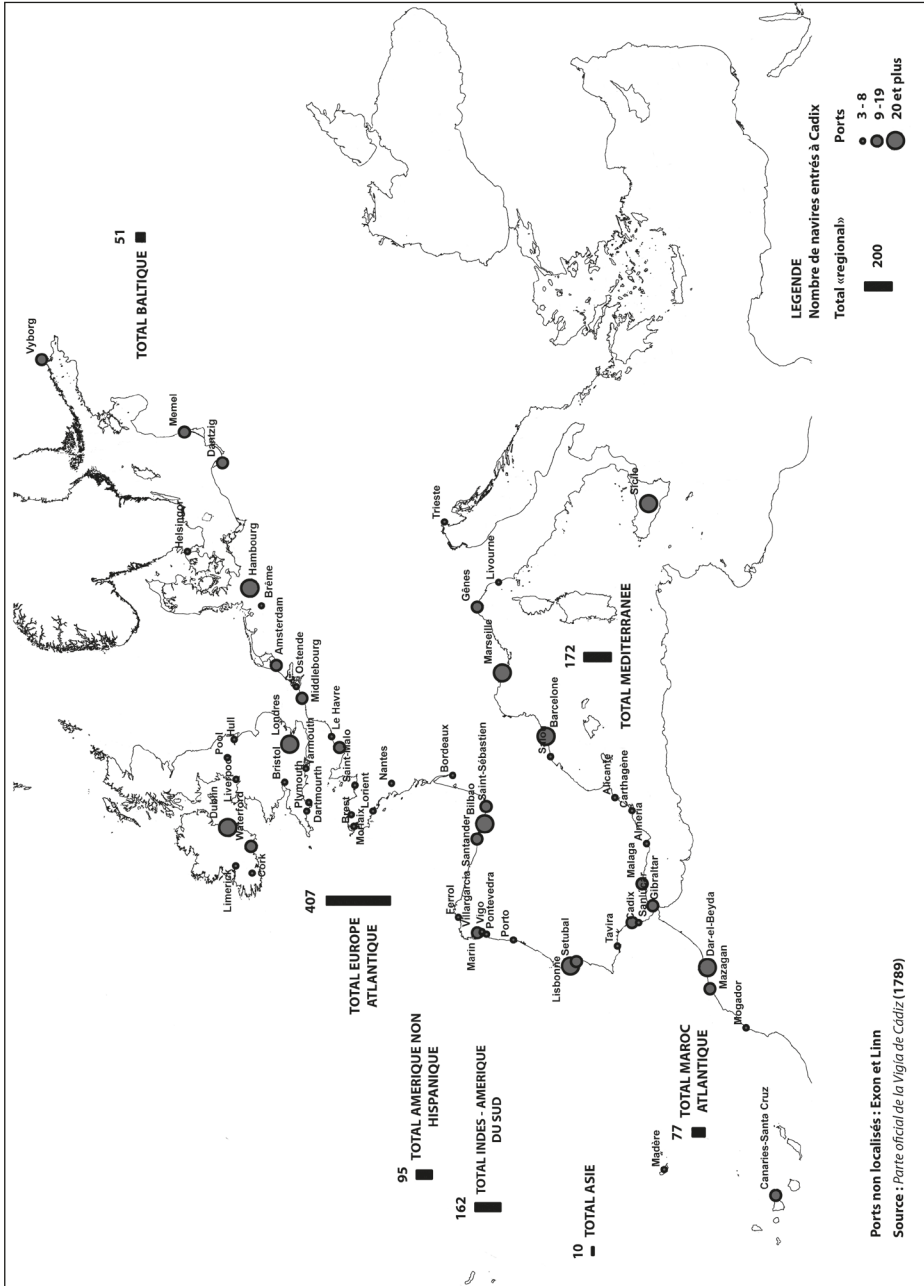
Zone géographique	Port	Nombre de navires entrés à Cadix
	Plymouth	3
	Teignmouth	2
	Falmouth	2
	Bideford	1
	Dumfries	1
	Jersey	1
	Southampton	1
<i>Irlande</i>		48
	Dublin	20
	Waterford	9
	Cork	8
	Limerick	3
	Linn	3
	Drogheda	1
	Dundalk	1
	Youghal	1
	Cimberik	1
	“Irlande”	1
<i>Autres</i>		66
	Hambourg	25
	Amsterdam	16
	Ostende	11
	Brême	5
	Middelbourg	4
	Dordrecht	1
	Rotterdam	1
	Ferisland	1
	Zelandia	1
	Bergen	1
<b>Méditerranée</b>		<b>172</b>
<i>Afrique du Nord</i>		6
	Tetouan	2
	Ceuta	2
	Alger	1
	Arceu	1
<i>Espagne méditerranéenne</i>		71
	Barcelone	25
	Malaga	15
	Alicante	8
	Carthagène	7
	Salou	6
	Almería	3
	Mallorca	2
	Mahón	1

Zone géographique	Port	Nombre de navires entrés à Cadix
	Torreveija	1
	Tortosa	1
	Vera	1
	Mombiedro	1
<i>France méditerranéenne</i>		43
	Marseille	40
	Saint-Tropez	2
	Port-Vendres	1
<i>Italie</i>		50
	« Sicile »	25
	Gênes	13
	Trieste	3
	Livourne	3
	Civitavecchia	2
	Cagliari-Sardaigne	2
	Naples	1
	Venise	1
<i>Autres</i>		2
	Raguse	1
	Malte	1
<b>Baltique</b>		51
	Memel	19
	Vyborg	10
	Dantzig	9
	Helsingor	3
	Petersburg	2
	Goteborg	2
	Arkhangel	1
	Christiana	1
	Flensburg	1
	Koenisberg	1
	Cancrona	1
	Vingo	1
<b>Maroc atlantique</b>		77
	Dar-el-Beyda	51
	Mazagan	16
	Mogador	6
	Larrache	2
	Tanger	2
<b>Amérique non-hispanique</b>		95
<i>États-Unis</i>		69
	Philadelphie	14
	Boston	12
	« Virginie »	9

Zone géographique	Port	Nombre de navires entrés à Cadix
	Baltimore	9
	New York	8
	Salem	5
	« Caroline »	2
	Newburyport	2
	Alexandrie	1
	Charleston	1
	Georgenty	1
	Marblehead	1
	Merylan	1
	Portsmouth	1
	Canfrier	1
	Cabo Ana	1
<i>Autres</i>		26
	Terre-Neuve	19
	Antilles françaises	4
	Canada	3
<b>Asie</b>		<b>10</b>
	Manille	4
	Pondichery	4
	Indes orientales	1
	Malabar	1
<b>Indéterminé</b>		<b>25</b>
	Gibraltar	13
	Cadix	7
	San Jexos	2
	Penrrin	1
<b>Total</b>		<b>998</b>



ANNEXE 2 : CARTE DES PORTS EUROPÉENS D'ORIGINE DES NAVIRES ENTRÉS DANS LA BAYE DE CADIX EN 1789



ANNEXE 3 : L'ESCALE À CADIX SUR LA ROUTE DU GRAND CABOTAGE EUROPÉEN, D'APRÈS  
L'ACTIVITÉ MARITIME DES MAISONS FRANÇAISES DE CADIX (1789-1792)

Lieu d'origine (sens Méditerranée- Atlantique) ou lieu de destination (sens Atlantique- Méditerranée)	Nombre de navires ayant fait escale à Cadix (sens Méditerranée- Atlantique)	Destination	Nombre de navires ayant fait escale à Cadix (sens Atlantique- Méditerranée)	Origine
Marseille	3	Le Havre, Saint-Malo, Ferrol	44	Le Havre (13), Saint- Malo (7), Saint- Valery (4), Ostende (3), Bordeaux (3), Brest (2), Dieppe (2), Nantes (2), Porto (2), Santander, Rotterdam, Lorient, Hambourg, Morlaix, Bayonne
France divers (Toulon, Port- Vendres, Sète)	4	Brest, Rouen, Amsterdam, Dunkerque	0	
Malaga	3	Le Havre	10	Nantes (2), Bayonne, Saint- Malo, Hambourg, Amsterdam, Belfast, Dieppe, Morlaix, Saint-Sébastien
Barcelone	3	Le Havre, Honfleur, Nantes	2	Le Havre, Amsterdam
Espagne divers (Alicante, Carthagène)	1	Belfast	5	Le Havre (2), Saint- Malo, Rouen, Brest
« Sicile »	4	Amsterdam (2), Lisbonne, Galice	0	
Tunis	2	Faro, Le Havre	0	
Naples	1	Nantes	0	
Gênes	0		1	Memel
« Levant »	0		1	Le Havre
« Méditerranée »	0		4	Dunkerque, Rouen, Saint-Malo, Memel
<b>Total</b>	<b>21</b>		<b>67</b>	

Source : Archives nationales, AE, BIII, 353, *Parte oficial de la Vigía de Cádiz* (1789-1792).

ANNEXE 3 : L'ESCALE À CADIX SUR LES ROUTES D'OUTRE-MER, D'APRÈS L'ACTIVITÉ MARITIME DES MAISONS FRANÇAISES DE CADIX (1789-1792)

Port d'origine	Antilles	Maroc	Indes	Afrique	Total
Marseille	36	8	16	4	64
<b>Sous-total</b>	<b>36</b>	<b>8</b>	<b>16</b>	<b>4</b>	<b>64</b>
Port de destination	Antilles	Maroc	Indes	Afrique	Total
Marseille	9	5	0	0	14
Gênes	1	0	0	0	1
Nice	1	0	0	0	1
Sète	0	1	0	0	1
Barcelone	0	1	0	0	1
<b>Sous-total</b>	<b>11</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>18</b>
<b>Total</b>	<b>47</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>4</b>	<b>82</b>

Source : Archives nationales, AE, BIII, 353, *Parte oficial de la Vigía de Cádiz* (1789-1792).



MARSEILLE, LA PÉNINSULE IBÉRIQUE  
ET LES EMPIRES AMÉRICAINS (1659-1793) :  
« LE SOLEIL DES PROFITS SE LÈVE AUSSI À L'OUËST »

*Gilbert Buti*

*Université de Provence – UMR Telemme*

Au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, Marseille a élargi son territoire commercial jusqu'aux limites du monde connu et donné à son rayonnement une ampleur alors jamais atteinte : à la veille de la Révolution l'emporium provençal s'est hissé au rang de port mondial<sup>1</sup>.

À l'écart du domaine atlantique, Marseille n'a toutefois pas ignoré l'essor de cet espace, un essor qui aurait pourtant bloqué – comme ce fut longtemps et hâtivement interprété – la vitalité méditerranéenne<sup>2</sup>. Au vrai, au XVIII<sup>e</sup> siècle, pour Marseille « la croissance est à l'ouest ; elle est atlantique »<sup>3</sup>. Les affaires et les liaisons maritimes avec les Îles françaises d'Amérique constituent un moteur de cette croissance, un élément majeur du changement d'échelle que connaît la place. Dans la seconde moitié du siècle, le trafic avec les Antilles a atteint, en valeur, le niveau du négoce levantin qui reste un des piliers forts de l'activité portuaire ainsi qu'ont pu le préciser, depuis Paul Masson, Robert Paris et Michel Morineau<sup>4</sup>.

Si la dilatation de l'espace commercial marseillais dans ses diverses composantes et l'ouverture océane ont été décryptées avec finesse, force est de reconnaître l'existence d'une page restée blanche dans l'écriture du destin de Marseille au XVIII<sup>e</sup> siècle. Ce « chaînon manquant » concerne l'étude des

- 1 Charles Carrière, *Richesse du passé marseillais. Le port mondial au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Marseille, chambre de commerce et d'industrie de Marseille, 1979.
- 2 Pour une mise au point sur cette question, on pourra se reporter, outre à l'introduction générale de ce numéro, à Silvia Marzagalli, « Sur les origines de l'*Atlantic history* : paradigme interprétatif de l'histoire des espaces atlantiques à l'époque moderne », *Dix-huitième siècle*, n°33, 2001, p. 17-31.
- 3 Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII<sup>e</sup> siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, Marseille, Institut historique de Provence, 1973, p. 64.
- 4 Paul Masson, *Histoire du commerce français dans le Levant au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Hachette, 1911 ; Robert Paris, *Histoire du commerce de Marseille*, t. V, *Le Levant (1660-1789)*, Paris, Plon, 1957 ; Michel Morineau, « Naissance d'une domination. Marchands européens, marchands et marchés du Levant aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles », *Cahiers de la Méditerranée*, 1976, p. 145-184.

relations de Marseille avec les péninsules méditerranéennes – balkanique, italique et ibérique. L'ancienneté et la banalité des contacts avec ces territoires relativement proches rendent peut-être compte du moindre intérêt à leur égard des chercheurs davantage sensibilisés par l'étude de la conquête d'espaces lointains.

Certes, dès 1949, avant de proposer une synthèse des activités et acteurs économiques du port mondial à l'aube du XIX<sup>e</sup> siècle, Gaston Rambert avait inscrit cet ensemble euro-méditerranéen dans le plan de la monumentale *Histoire du commerce de Marseille* dont il assurait la direction sous l'égide de la chambre de commerce et d'industrie. Néanmoins, dans l'analyse spatiale programmée pour brosser ce tableau général furent tour à tour étudiés le Levant, les « Colonies » – entendez Antilles, Amérique septentrionale, Indes orientales et Extrême-Orient – puis les États-Unis et l'Europe, mais « l'Europe, moins les trois péninsules méditerranéennes »<sup>5</sup>. Prenant le relais de Gaston Rambert à la tête de la collection, Louis Pierrein confia à Charles Carrière l'achèvement de l'édifice pour la pose des trois dernières pierres ; la brutale disparition de celui-ci laissa la construction inachevée et le projet en panne<sup>6</sup>.

La récente réévaluation des trafics de cabotage et des échanges de proximité, indispensable pour approcher au plus près tout système portuaire et en comprendre le fonctionnement, a pu apporter indirectement un éclairage nouveau sur les relations commerciales établies entre Marseille et les péninsules balkanique et italique<sup>7</sup>. Toutefois, la péninsule Ibérique est demeurée, dans une certaine mesure, jusqu'à la récente thèse d'Arnaud Bartolomei<sup>8</sup>, largement à

5 Robert Paris, *Histoire du commerce de Marseille*, t. V, *Le Levant (1660-1789)*, Paris, Plon, 1957 ; Gaston Rambert, *Histoire du commerce de Marseille*, t. VI, *Les colonies (1660-1789)*, Paris, Plon, 1959 ; *id.*, *Histoire du commerce de Marseille*, t. VII, *L'Europe, moins les trois péninsules méditerranéennes. Les États-Unis (1660-1789)*, Paris, Plon, 1966.

6 La grande familiarité de Charles Carrière avec le monde du négoce au XVIII<sup>e</sup> siècle a nourri un enseignement universitaire accompagné de publications qui soulignent la richesse et la complexité insoupçonnées de l'entreprise. Ces éléments autorisent, sinon la poursuite de l'œuvre inachevée, tout au moins d'en présenter la structure, d'autant qu'il m'avait associé à cette écriture. Aussi, dans une certaine mesure, ces lignes sont-elles un écho de nos discussions préliminaires et la mise au clair de notre plan de travail.

7 Patrick Boulanger, *Marseille, marché international de l'huile d'olive. Un produit et des hommes (1725-1825)*, Marseille, Institut historique de Provence, 1996 ; Gilbert Buti, *Les Chemins de la mer. Un petit port méditerranéen : Saint-Tropez (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)*, Rennes, PUR, 2010 ; Biagio Salvemini, Maria-Antonietta Visceglia, « Pour une histoire des rapports économiques entre Marseille et le sud de l'Italie au XVIII<sup>e</sup> et au début du XIX<sup>e</sup> siècle », *Provence historique*, t. 44, fasc. 177, 1994, 321-365 ; Gilbert Buti, « Colporteurs des mers et caravaniers en Méditerranée occidentale. L'exemple des relations entre la France méridionale et l'Italie du Sud au XVIII<sup>e</sup> siècle », dans Biagio Salvemini (dir.), *Lo spazio tirrenico nella 'grande trasformazione'. Mercè, uomini e istituzioni nel Settecento e nel primo Ottocento*, Bari, Edipuglia, 2009, p. 263-286.

8 Arnaud Bartolomei, *La Bourse et la vie. Destin collectif et trajectoires individuelles des marchands français de Cadix, de l'instauration du comercio libre à la disparition de l'empire*

l'écart des préoccupations des chercheurs étudiant le commerce de Marseille à la fin de l'Ancien Régime. En restant centré sur Marseille, mais en dépassant le compartimentage national et sans chercher à écrire une page d'histoire espagnole, il est certes délicat d'appréhender cette question qui semble marginale dans le passé de Marseille-la-Méditerranéenne et future « porte de l'Orient »<sup>9</sup>. L'Ibérie, si peu considérée par l'historiographie traditionnelle, n'offre-t-elle pas cependant une clef pour comprendre le « beau XVIII<sup>e</sup> siècle » marseillais, en mesurer la richesse, et saisir sur le vif les relations établies entre Méditerranée et monde atlantique ?

## HISTORIOGRAPHIE ET NOUVEAU REGARD

### Approche traditionnelle

L'historiographie traditionnelle n'accorde qu'une place réduite aux échanges entre Marseille et l'Ibérie, spécialement l'Espagne, au dernier siècle de l'Ancien Régime. Paul Masson comme Gaston Rambert pointent surtout la force des liens avec la Méditerranée arabo-musulmane, considérant comme secondaires les relations de « voisinage » avec la péninsule Ibérique. Pourtant, cet espace n'est-il pas alors, commercialement parlant, de première importance pour toutes les places marchandes européennes ? Comme l'écrivait Pierre Dardel, avec celui des Antilles,

ce commerce, est au premier rang des préoccupations des négociants et des économistes du XVIII<sup>e</sup> siècle. La grande majorité des Mémoires consacrés au commerce extérieur de la France, rédigés au XVIII<sup>e</sup> siècle et conservés à la Bibliothèque nationale, aux Archives nationales ou dans les bibliothèques de province, envisagent uniquement le commerce avec l'Espagne et Cadix ; si quelques-uns d'entre eux embrassent l'ensemble de notre commerce extérieur, ils réservent la plus belle part de leur exposé au commerce ibérique<sup>10</sup>.

Il est vrai que le seul poids des échanges ne plaide pas, à Marseille, en faveur d'une telle vision. Les « États des marchandises sorties de Marseille et venant

*espagnol (1778-1824)*, thèse de doctorat en histoire, université de Provence, 2007.

- 9 L'expression « Porte de l'Orient » a été créée à l'époque romantique, à la faveur de la vogue des voyages en Orient ; c'est Victor Hugo qui semble avoir trouvé la formule en 1839 : voir Philippe Joutard, « Marseille, porte de l'Orient », *L'Histoire*, n°69, 1984, p. 18.
- 10 Pierre Dardel, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, SEVPEN, 1963, p. 97. Sur la place andalouse on se reportera à Manuel Bustos Rodríguez, « Cadix, temps et destin d'une ville atlantique à l'époque moderne (XVI<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup> siècles) », dans Fanch Roudaut (dir.), *La Ville maritime, temps, espaces et représentations*, Brest, UBO, 1996, p. 149-159 ; *id.*, *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Madrid, Universidad de Cádiz/Silex, 2005.

des pays étrangers », dressés pour la Ferme générale, ne font pas de l'Ibérie un poste essentiel du commerce international de la place<sup>11</sup>. L'estimation de la balance commerciale pour 1789 met l'Espagne au rang de quatrième partenaire de Marseille, avec un total de 16 millions de livres-tournois, également réparties entre les importations et les exportations, soit un peu moins de 8% de la valeur totale des échanges, loin derrière le Levant (63 millions et 27,3%), l'Italie et les Îles d'Amérique (55 millions et 23,9% dans les deux cas)<sup>12</sup>. Certes, ces estimations ne tiennent pas compte du trafic avec les ports catalans mais il est vrai que les relations restent limitées avec cet espace à en juger par les bâtiments entrés dans le port de Marseille – en nombre comme en tonnage. Ainsi, pour 1787, en rien année exceptionnelle, les cahiers du petit cabotage, renseignés par les commis du bureau de l'Intendance sanitaire de Marseille, en signalent 75 en provenance de Catalogne sur les 2391 entrées. Par ailleurs, sur les 5303 entrées dans le port de Marseille cette même année – cabotage et long cours cumulés – l'Espagne méditerranéenne n'en représenterait que 226, soit 4,2% de l'ensemble<sup>13</sup>.

La nature des produits échangés ne paraît pas mériter, pour la plupart des auteurs qui ont évoqué ces trafics, une grande importance. Rien que de très traditionnel : l'Ibérie offre essentiellement de la laine, de l'huile d'olive, des cuirs, de la soude végétale, de la soie et des vins<sup>14</sup> ; Marseille propose des draps du Languedoc, des dentelles du Puy, des chapeaux et chaussures d'ateliers locaux, des toiles et toilerie levantines, des soieries lyonnaises, du café et du sucre des plantations américaines. Le cas du blé est particulier dans la mesure où ce produit, présent tantôt aux entrées, tantôt aux sorties, anime un commerce intermittent<sup>15</sup>. Dans cet ensemble, nous ne relevons rien d'exceptionnel qui

11 Archives de la chambre de commerce et d'industrie de Marseille (désormais ACCIM), Statistiques, Série I. 21 à 29 : États des marchandises sorties et venant des pays étrangers (1725-1789).

12 C. Carrière, *Négociants marseillais...*, *op. cit.*, p. 72.

13 Archives départementales des Bouches-du-Rhône, Intendance sanitaire de Marseille, 200 E 543 (1787) : déclarations faites par les capitaines de bâtiments à leur arrivée ; et 200 E 606-607 (1787-1789) : déclarations faites par les patrons de bâtiments de cabotage et de petit cabotage.

Notons, au passage, qu'à l'exception des dernières années du XVIII<sup>e</sup> siècle, il est impossible, en l'état actuel des sources, de mener une étude rigoureuse des trafics dans la mesure où les cahiers du petit cabotage ne sont disponibles qu'à partir de 1786.

14 P. Boulanger, *Marseille, marché international de l'huile d'olive*, *op. cit.* ; Mireille Ciccuto, Liliane Giordanengo, *Le Commerce des laines d'Espagne dans la France méridionale au XVIII<sup>e</sup> siècle*, mémoire de maîtrise, université de Provence, Aix-en-Provence, 1969-1970.

15 Gilbert Buti, « La traite des blés et la construction de l'espace portuaire de Marseille (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles) », dans Brigitte Marin, Catherine Virlovet (dir.), *Nourrir les cités de Méditerranée - Antiquité - Temps modernes*, Paris/Aix-en-Provence, Maisonneuve & Larose et Maison méditerranéenne des sciences de l'homme, 2003, p. 769-799.



puisse modifier les marchés européens, à l'exception peut-être des barilles<sup>16</sup>. Au vrai, de telles données ne sont pas en mesure d'établir une quelconque originalité des relations avec l'Ibérie et les historiens du commerce marseillais ont naturellement conservé leurs regards rivés sur les familiers horizons levantins. Qu'en est-il des hommes ?

Sur les 485 négociants d'origine étrangère installés à Marseille au cœur du XVIII<sup>e</sup> siècle, nous ne recensons que 21 Ibériques, et d'un poids économique relativement faible. Les Marseillais sont-ils mieux représentés dans la péninsule ? En prenant comme référence le tableau de la nation française présenté par Didier Ozanam pour Cadix – test qui n'est pas sans valeur étant donné le rôle majeur de cette place – l'on n'y trouve, à aucun moment, de grandes maisons marseillaises ou provençales. Si un recensement de 1714 mentionne vingt-quatre maisons provençales, « ce recrutement a presque disparu soixante ans après »<sup>17</sup>. Pour tout le siècle on ne compte que huit négociants marseillais, dont un, Antoine Arnaud, qui fait faillite en 1767 ; seules deux maisons présentent, sous des raisons sociales différentes, un peu de surface à savoir les Garnier et les Payan. Les Marseillais n'ont donc pas cherché à fonder de commandites en Andalousie, à l'inverse des négociants de Bayonne ou des ports bretons, à commencer par les Malouins étudiés par André Lespagnol<sup>18</sup>.

Cette première approche définit un niveau commercial sans grand relief – moins de 10% de la valeur totale des opérations marchandes – soit un commerce aux horizons réduits : régions proches, valeurs modestes, faibles volumes et acteurs peu nombreux. Sans aller jusqu'à parler de « commerce pauvre », pour reprendre les termes du XVIII<sup>e</sup> siècle, reconnaissons qu'aucun des domaines de cette activité n'est source de prestige. Assurément, nous ne devons pas chercher dans cette direction les fondements du prestige ibérique. Où les trouver alors ?

16 La barille est une plante sauvage qui pousse sur certains littoraux méditerranéens (sols pauvres). Elle fournit, après combustion, une soude très riche en carbonate de sodium indispensable pour le blanchiment du linge, la fabrication du savon et la verrerie. Les barilles sont ramassées sur les côtes du Languedoc et du Roussillon (salicor ou salicorne de Narbonne), mais les industriels marquent leur préférence pour celles d'Espagne plus chargées en soude. Aussi, d'Alicante à Alméria, pour répondre à la demande marseillaise passe-t-on de la cueillette à la culture spéculative de cette plante : voir Nicole Bardirot, *Du sale au propre. Marseille et la soude au siècle des Lumières*, Paris, Association pour le développement de l'histoire économique (ADHE), 2001.

17 Didier Ozanam, « La Colonie française, de Cadix au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Mélanges de la Casa de Velázquez*, 1968, p. 259-347 ; Antonio García-Baquero González, Pedro Collado Villalta, « Les Français à Cadix au XVIII<sup>e</sup> siècle : la colonie marchande », dans Jean-Pierre Amalric, Gérard Chastagnaret (dir.), *Les Français en Espagne à l'époque moderne (XVI<sup>e</sup> - XVIII<sup>e</sup> siècles)*, Paris, Éditions du CNRS, 1990, p. 173-196.

18 André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, PUR, 1997.

Car, malgré ces apparences, le prestige est réel et unique. Ainsi, l'estimation de la balance commerciale présentée ci-dessus ne prend pas en considération les métaux précieux importés ou exportés : les statistiques portuaires n'en font pas mention. Or, ce mouvement, qui semble se situer officiellement à un total d'environ huit à dix millions de livres<sup>19</sup>, conduirait à rapprocher le niveau des échanges avec l'Ibérie de celui des trois autres grands domaines géographiques. Il s'agit donc là plus que d'une nuance pour apprécier les relations nouées entre les deux espaces considérés.

Qu'en est-il des acteurs engagés dans ce secteur ? Faut-il rappeler la personnalité de Vincent de Gournay<sup>20</sup> ou la puissance des Seimandy, de Jacques Rabaud ou d'Hugues l'aîné ? Nous pourrions également faire état de la fébrilité du commerce du blé en certaines circonstances, comme lors de la crise frumentaire de 1753, au cours de laquelle Marseille a su répondre aux besoins de l'Andalousie affamée à la suite de l'absence de « rosée du Seigneur »<sup>21</sup>. Les archives de la puissante maison Roux de Marseille, la plus belle correspondance internationale que l'on puisse trouver dans ce domaine pour le siècle, reflètent l'intensité des liens avec l'Ibérie. Plus d'un quart des liasses de la correspondance passive avec les pays étrangers sont consacrées à cet espace – surtout à l'Espagne – et le nombre de lettres y est, par ailleurs, nettement plus élevé que dans celles de la plupart des autres directions du commerce<sup>22</sup>. Il est certes hors de question d'établir une équation entre le quantitatif et le qualitatif, mais cette proportion a quelque chose de significatif et la lecture de cette correspondance permet d'affirmer que la maison Roux n'est en rien une exception. D'autres négociants, parmi les plus grands de

19 Ferréol Rébuffat, Marcel Courdurié, *Marseille et le négoce monétaire international (1785-1790)*, Marseille, chambre de commerce et d'industrie de Marseille, 1966, p. 20-27.

20 Simone Meyssonnier, *La Balance et l'Horloge. La genèse de la pensée libérale en France au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Éditions de la Passion, 1989.

21 Gilbert Buti, Charles Carrière, « Crise frumentaire et commerce international au XVIII<sup>e</sup> siècle : Marseille et la crise andalouse de 1753 », dans Jean-Louis Miège (dir.), *Les Céréales en Méditerranée. Histoire, Anthropologie, Économie*, Marseille-Rabat, CNRS/La Porte éditions, 1993, p. 109-128.

22 Voir cartes en annexe. La distribution des correspondances en fonction des liasses de lettres et non du seul nombre de lettres reçues ne saurait donner une image fidèle de l'importance des liens avec les différentes places, dans la mesure où une mince liasse « compte » ici autant qu'une liasse épaisse (carte 1). Cependant, ce choix, qui a tendance à réduire la part des grandes places, a le mérite de ne pas écraser les modestes localités. Au reste, une ventilation réalisée cette fois en fonction du nombre de lettres reçues de la péninsule ibérique, conduit à de semblables résultats (carte 2). On pourra se reporter à Gilbert Buti, « Marseille au XVIII<sup>e</sup> siècle : réseaux d'un port mondial », dans Michèle Collin (dir.), *Ville et Port, XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Paris, L'Harmattan, 1994, p. 209-222.

la place, entretiennent pareilles relations épistolaires assidues, mais ces écrits privés ne nous sont pas parvenus avec une aussi belle continuité<sup>23</sup>. Toutefois, avant de pousser plus avant cette enquête il convient de préciser ce que signifie l'Ibérie pour les Marseillais du XVIII<sup>e</sup> siècle.

Face à une péninsule Italienne morcelée géographiquement et émiettée politiquement la situation de la péninsule Ibérique semble beaucoup plus claire. Elle l'est sur le plan politique, mais cet aspect ne doit pas masquer la réalité perçue et vécue par les négociants. Le Portugal apparaît comme un fragment atlantique, tournant le dos à Marseille, avec laquelle les relations ne cessent de fléchir, comme avec le reste de la France atteinte depuis le milieu du siècle par la politique protectionniste de Pombal, alors que les liens sont de plus en plus étroits avec l'Angleterre<sup>24</sup>. Marseille ne connaît l'empire portugais que par l'intermédiaire de Lisbonne. Dans la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle, cet empire du sucre et du tabac présente un réel intérêt pour Marseille, mais il n'occupe au XVIII<sup>e</sup> siècle, alors qu'il est devenu empire du sucre et de l'or, qu'une place relative de moins en moins grande dans les affaires des négociants<sup>25</sup>.

Le cas espagnol est plus original. En premier lieu Marseille ignore totalement ou presque toute l'Espagne des hautes terres, l'Espagne intérieure, montagnarde et continentale. Espace massif, aux deux façades maritimes, l'Ibérie des Marseillais – l'Ibérie « utile » s'entend – se limite en réalité à un simple liseré littoral, à une série de comptoirs allant de Barcelone à Séville. Le littoral méditerranéen constitue l'Espagne proche et familière, séculièrement fréquentée, celle du cabotage français – juridiquement parlant – qui entre pleinement dans les échanges de proximité longtemps négligés par les chercheurs et en cours

23 À propos de cette correspondance, on pourra se reporter à l'étude de Sébastien Lupo, *Du commerce erratique d'un réseau négociant. Les relations de négoce entre Cadix et Marseille à partir de l'étude de la correspondance entre les maisons Roux et Verduc, Vincent (1733-1772)*, mémoire de maîtrise, université de Provence, Aix-en-Provence, 2002.

24 Frédéric Mauro, *Le Portugal et l'Atlantique au XVII<sup>e</sup> siècle*, Paris, SEVPEN, 1960. Le développement du commerce international portugais dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle ne modifie pas en profondeur les caractéristiques fondamentales des trafics qui restent dépendants de la conjoncture internationale tant politique qu'économique ; si la part des navires portugais progresse dans les échanges, le premier partenaire commercial demeure la Grande-Bretagne : voir Jean-François Labourdette, *La Nation française de Lisbonne de 1669 à 1790*, Paris, Fayard, 1988, p. 449-460.

25 Pour l'analyse de la faiblesse et de la fragilité des échanges entre le Portugal et Marseille, y compris à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, alors que progresse le commerce portugais, on se reportera à Michèle Janin-Thivos, « Les échanges du Portugal en Méditerranée au XVIII<sup>e</sup> siècle vus de Marseille », dans Francisco Bethencourt (dir.), *Le Portugal et la Méditerranée*, Lisboa-Paris, Arquivos do centro cultural Calouste Gulbenkian, 2002, p. 177-197.

d'évaluation. L'autre Espagne littorale, qui se détourne en apparence de Marseille, c'est l'Andalousie, qui forme un long couloir reliant la mer Intérieure à l'océan.

De ces deux façades, la méditerranéenne reste importante mais son poids relatif n'est pas le même : c'est plutôt une Ibérie des marchands. Les négociants, eux, portent, au XVIII<sup>e</sup> siècle, leurs regards vers l'Andalousie et les prolongements américains. L'empire espagnol, non pas ignoré, mais lointain, et d'un poids économique secondaire pour Marseille, devient au XVIII<sup>e</sup> siècle un secteur majeur qui fixe l'intérêt des négociants, que le contact soit direct ou non par le relais gaditan, fenêtre atlantique vers les riches horizons.

Une Espagne multiple donc : celle des barques catalanes allant ou revenant de la foire de Beaucaire<sup>26</sup> avec quelques barils de vin ou d'anchois – dissimulant certes parfois de l'argent américain – et celle des navires chargés des « fruits et matières » des Indes occidentales qui entrent dans la baie de Cadix, trait d'union avec des mondes tentateurs et générateurs de mythes<sup>27</sup>. Le commerce de l'Espagne au XVIII<sup>e</sup> siècle n'harmonise-t-il pas pour les négociants marseillais prestige et imaginaire ? L'Ibérie peut-elle se concevoir sans les empires ? Que serait l'Espagne sans l'Amérique espagnole<sup>28</sup> ? Pour apprécier ce prestige, et la place centrale des relations espagnoles pour Marseille, nous disposons de deux indicateurs de premier plan.

218

## DEUX INDICATEURS MAJEURS

Étonnante cochenille mexicaine, « grana fina et misteca »

La cochenille pourrait constituer un chapitre original, sinon insolite, des relations entre Marseille et l'Ibérie. Le choix de cet insecte mexicain peut surprendre plus d'un historien. Que l'on insiste sur les flottes, galions et vaisseaux de registres et sur leurs prodigieux apports de métaux précieux, c'est naturel et nous y reviendrons. Que dans les « fruits des Indes » on s'intéresse au sucre, au cacao, à l'indigo, soit ; mais en exclure la cochenille, deuxième produit en valeur de retour de la *Carrera* après le métal précieux et objet d'une forte demande de l'industrie textile européenne, quelle surprise<sup>29</sup> ! Cet

26 Pierre Léon, « Vie et mort d'un grand marché international : la foire de Beaucaire (XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle) », *Revue de géographie de Lyon*, n° 4, 1953, p. 309-328.

27 Les « fruits » sont les denrées coloniales ; les « matières », les métaux précieux.

28 Pour l'ensemble de ces questions, voir Michel Morineau, *Incroyables gazettes et fabuleux métaux. Les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)*, Cambridge-Paris, Cambridge UP/Maison des sciences de l'homme, 1985.

29 Antonio Garcia-Baquero Gonzalez, *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778*, Sevilla, Escuela de estudios hispano-americanos de Sevilla, 1976, mentionne certes les quantités de cochenille arrivées

étonnant insecte n'a-t-il pas participé, discrètement certes, à façonner l'espace commercial marseillais<sup>30</sup> ? Certes, à s'en tenir à certains critères, surprise, ignorance ou scepticisme sont en un sens fondés, car les arrivées moyennes à Cadix ou à Marseille, comme à Londres ou Amsterdam, ne se mesurent que par quelques dizaines de caisses, barils ou surons<sup>31</sup>. Mais les critères quantitatifs sont trompeurs. Les statistiques en volume peuvent la négliger et dans les manifestes des marchandises, comme dans les cales des navires, elle tient peu de place. Quelques barils de cochenille pris au passage à Cadix passent inaperçus à l'observateur superficiel ou pressé qui néglige également les cargaisons acceptées sur les navires de l'État en temps de guerre ou de tensions internationales<sup>32</sup>.

Mais, en raison de la haute valeur intrinsèque du produit, du caractère concentré de l'offre – la région d'Oaxaca, au Mexique –, de l'acheminement par une seule voie légale (Flotte), avec Cadix pour destination, la cochenille était propice au jeu spéculatif. L'exceptionnelle qualité de cette matière tinctoriale indispensable à la préparation de couleurs fortes – écarlate et cramoisi – pour réaliser de beaux assortiments, la vigilance des Espagnols qui interdisent « sous peine de la vie » l'exportation d'insectes vivants, les négociants engagés dans ce marché et la valeur de la cochenille sont des critères qui soulignent l'originalité d'un produit qui relève avant tout du haut négoce. Car la cochenille américaine est un produit de luxe, rare et cher, dont on négocie même débris et poussière. Rien n'est plus significatif que de rappeler – avec évidemment des chiffres moyens – que quelques barils de cochenille valent autant qu'un navire entier de blé. Comme à Saint-Malo, où les armateurs accordent un vif intérêt à l'annonce de l'arrivée de surons de cochenille<sup>33</sup>, quelques caisses de *grana fina* ne laissent pas insensibles les acteurs marseillais engagés dans le commerce d'Espagne. Aussi, n'est-il pas

à Cadix, mais il ne s'y arrête guère et ne souligne pas les valeurs représentées.

- 30 Gilbert Buti, Danièle Trichaud, *Le Marché marseillais de la cochenille au XVIII<sup>e</sup> siècle*, mémoire de maîtrise, université de Provence, Aix-en-Provence, 1974 ; Gilbert Buti, « Perception, construction et utilisation de l'espace. D'Oaxaca à Bassorah : les négociants marseillais et la cochenille mexicaine au XVIII<sup>e</sup> siècle », dans Paul Aubert, Gérard Chastagnaret, Olivier Raveux (dir.), *Construire des mondes. Élités et espaces en Méditerranée, XVI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, Aix-en-Provence, Presses universitaires de Provence, 2005, p. 251-268.
- 31 « Suron ou cerone : balot couvert de peau de bœuf fraîche et sans apprêt, le poil en dedans, cousu avec des filets et lanières de la même peau », nous dit Jacques Savary des Bruslons, *Dictionnaire universel du commerce*, Paris, 1741, la Veuve Estienne, t. 3, p. 254.
- 32 Ainsi, de Versailles, le 29 septembre 1780, de Castries, ministre, rappelle à Possel, commissaire au port de Toulon, les consignes données « au sujet de la cochenille, embarquée à Cadix sur la frégate l'*Aurore* pour le compte des sieurs Magon et Lefer, dont il ne doit pas être exigé de fret que celui qui doit être perçu au profit du Roy sur les marchandises que le commerce a obtenu de faire charger sur les différents bâtiments frétés par S.M. », Service historique de la Défense, département Marine, Toulon. 1A1.89, Correspondance avec la Cour.
- 33 A. Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo...*, op. cit., p. 472-474.

surprenant de trouver, à la fin des lettres des correspondants des Roux de Marseille, la mention des cours de la cochenille à Cadix et sur d'autres places internationales, immédiatement après ceux des métaux précieux.

La cochenille mexicaine, qui est devenue au XVIII<sup>e</sup> siècle un produit majeur de spéculation internationale sur les grandes places européennes, permet également d'assurer le transfert de fonds, en empruntant, à l'occasion d'arbitrages, divers circuits, et elle constitue un des soutiens du commerce du Levant. Soutien direct d'abord : par la redistribution de produit brut vers les Échelles levantines – et au-delà vers l'océan Indien, via Bagdad et Bassorah – la cochenille est un élément qui participe à l'équilibre de la balance des échanges commerciaux. Soutien indirect ensuite : elle approvisionne la draperie languedocienne d'exportation<sup>34</sup>, support majeur du commerce du Levant pour Marseille qui prélève également, à chaque passage dans la cité, une part de profit<sup>35</sup> ; si la consommation moyenne des manufactures de Languedoc reste réduite, le marché des draps emporte avec lui, au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, celui de la précieuse teinture.

220

Aussi, et les lettres des négociants le montrent de manière éclatante, pour les opérations sur la cochenille, la place de Marseille vit en étroite symbiose avec Cadix et, au-delà, avec toute l'Amérique espagnole. Les nouvelles au départ de Vera Cruz, les inquiétudes liées aux fortunes de mer, les risques de prises corsaires et l'état des cargaisons émaillent cette correspondance. N'est-ce pas un indicateur d'une dépendance du commerce de Marseille, et du commerce français en général, à l'égard de la place de Cadix ? Quand on connaît l'importance de la place andalouse pour tout le commerce du XVIII<sup>e</sup> siècle, quand on sait l'envergure des maisons françaises installées dans ce port – les Magon, Lefer, Verduc, Vincent, Lenormand, Lecouteulx<sup>36</sup>... – on ne saurait être surpris du rôle tenu par cette teinture dans les préoccupations de tous ceux qui regardent vers Cadix. Certes, les Marseillais étaient peu nombreux parmi les maisons de premier rang présentes dans le grand port espagnol, mais un solide correspondant de toute confiance suffisait, et comme les arbitrages se faisaient souvent en participation, les maisons françaises de Cadix répondaient à merveille aux besoins locaux. Les négociants n'éprouvaient donc aucunement le besoin, ou si peu à ce niveau, d'aller voir sur place. La solution utilisée les satisfaisait, une formule qui les mettait également en relation avec les réseaux de

34 Gilbert Buti, « Cochenille mexicaine, négoce marseillais et manufactures languedociennes au XVIII<sup>e</sup> siècle », dans Sylviane Llinares, Philippe Hrodej (dir.), *Techniques et colonies (XVI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle)*, Paris, Société française d'histoire d'outre-mer, 2005, p.13-31.

35 Charles Carrière, Michel Morineau, « Draps du Languedoc et commerce du Levant au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Revue d'histoire économique et sociale*, 1968, n° 2, p. 108-121.

36 Michel Zylberberg, *Capitalisme et catholicisme dans la France moderne. La dynastie Le Couteulx*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2001.

leurs correspondants et associés, dans des comptes à demi ou à tiers, ou comme simples commissionnaires<sup>37</sup>.

Les lettres reçues d'Andalousie attestent que les relations avec les correspondants installés à Cadix favorisent le glissement vers d'autres espaces, la pénétration dans d'autres cercles et le renforcement de territoires commerciaux. En 1771, à l'occasion d'une opération portant sur quelques surons, les Roux de Marseille, en contact avec la maison Behic, Tanevot et Cie de Cadix, entrent en communication avec les Behic de Séville, de Bayonne et de Rouen. L'introduction dans d'autres constellations familiales et spatiales s'opère toujours au sujet du même produit associé aux métaux précieux : Jacques et Barthélemy Lecouteulx, de Cadix, ouvrent aux Roux les portes de la maison Ustariz de Cadix et celles des Lecouteulx de Rouen et de Paris. Les liens avec la maison Jamets, Verduc, Vincent, installée également à Cadix, conduisent les Roux à connecter un temps leur maison sur celle des Verduc de Bretagne et de Normandie, et celle de Sellon de Lyon<sup>38</sup>. Ce réseau de correspondants permet de briser l'isolement, de nouer des liens et d'organiser un espace d'échanges. Avec ces contacts épistolaires, « il y a gain et, en tout cas, minimalisation des distances, profit calculé en compréhension et en confiance, évalué en réputation et, à terme, désenclavement des individus comme des territoires »<sup>39</sup>.

Le mouvement des flottes et des galions, leurs vicissitudes, les problèmes du retrait des « fruits des Indes » et les exigences de la Couronne, tout cela faisait partie des préoccupations des négociants marseillais et concourait à élargir leurs horizons, à associer la mer océane aux familiers espaces méditerranéens. La chose s'observe bien davantage encore pour le commerce des métaux précieux, dont l'Espagne et ses possessions américaines constituent la fabuleuse source, des métaux qui représentent les deux tiers, voire « sans doute 90% de la valeur des transferts d'Amérique espagnole en Europe »<sup>40</sup>.

#### Métaux précieux

Ferréol Rébuffat et Marcel Courdurié ont démontré, à travers l'étude du trafic global de la maison Roux de 1785 à 1790, le rôle joué par Marseille dans le négoce monétaire international<sup>41</sup>. Pour les besoins de son commerce

37 Il pouvait en être autrement à un niveau inférieur avec l'envoi d'un commis : voir A. Bartolomei, *La Bourse et la Vie*, op. cit.

38 ACCIM, L. IX, Fonds Roux. Correspondance passive : 107 à 1004.

39 Daniel Roche, « Réseaux des pouvoirs, pouvoir des réseaux dans l'Europe des Lumières », dans Pierre-Yves Beaurepaire (dir.), *La Plume et la Toile. Pouvoirs et réseaux de correspondance dans l'Europe des Lumières*, Arras, Artois Presses Université, 2002, p. 12.

40 A. Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo*, op. cit., p. 474.

41 F. Rébuffat, M. Courdurié, *Marseille et le négoce*, op. cit.

méditerranéen et pour répondre aux demandes des villes du Royaume – à commencer par Lyon pour les dorures<sup>42</sup> – Marseille importe des métaux précieux américains via la péninsule Ibérique. En lingots ou en espèces étrangères – réaux, piastres – le négociant manie le métal précieux comme une simple marchandise, un article de commerce qui entre également dans les arbitrages bancaires – opérations qui ne sont en fait qu’achats ou ventes au moment où les cours rendent la spéculation profitable – à côté de lettres de change ou de cochenille. Toutes les mains peuvent manier le métal blanc et le font, mais le marché reste tenu par l’aristocratie du négoce, avec les mêmes noms que ceux croisés sur le marché de la *grana* mexicaine : Hugues l’aîné, Jacques Seimandy, Jacques Rabaud, les Solier, les frères Samatan, les Roux, les Sollicoffre ou Jean-Jacques Kick...

222

La cité, qui reçoit peu d’or brésilien, recourt en fait essentiellement à Cadix, par la voie légale, ou à la Catalogne et aux Pyrénées, par la voie illégale. Les interdictions de sorties des monnaies d’or et d’argent hors du royaume d’Espagne, renouvelées en 1784 par Charles III, et la création, deux ans auparavant, de la Banque de Saint-Charles avec monopole de l’exportation des piastres, ne tarissent pas les arrivées de numéraire espagnol à Marseille<sup>43</sup>. Se pose ici un délicat problème dans la mesure où, pas davantage que pour le royaume de France, le décompte des arrivées de métaux précieux n’est connu : les statistiques portuaires n’offrent pas de tels relevés et la voie terrestre n’est pas totalement ignorée. La circulation des piastres espagnoles, parfois converties en thalers à l’effigie de Marie-Thérèse pour les besoins de l’Empire ottoman, fait de Marseille une plaque tournante d’un vaste mouvement qui intéresse l’Espagne, la France, l’Autriche, la Lombardie et le Levant<sup>44</sup>.

S’esquisse alors, et ce dès le début du XVIII<sup>e</sup> siècle comme le montre le grand livre conservé de Jean-Baptiste Bruny, un réseau national et international des affaires associant, par Cadix, Marseille à Rouen (Planterose frères, Bernard Tobie), Paris (Lecouteux), Genève (Jean-Louis Calendrini), Amsterdam (Huguetau frères), Gênes (Saporito et Cambiaso), pour des piastres envoyées en Levant vers Acre, Alexandrette-Alep, Alexandrie-Le Caire, Tripoly et Smyrne<sup>45</sup>. Si les négociants marseillais manient l’or aussi bien que l’argent, ce dernier tient ici la place majeure pour répondre aux exigences du Levant, de la Barbarie et de l’océan

42 Olivier Le Gouic, *Lyon et la mer au XVIII<sup>e</sup> siècle*, thèse de doctorat en histoire, université de Bretagne-Sud, 2009.

43 Charles Carrière, Marcel Courdurié, « Le marché de l’argent espagnol à Marseille au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Cahiers de la Méditerranée*, 1981, p. 33-56.

44 Édouard Baratier, Georges Duby, Ernest Hildesheimer (dir.), *Atlas de la Provence, du Comtat, Orange, Nice, Monaco*, Paris, Armand Colin, 1968, carte 139.

45 ACCIM, L. XV, Fonds R. Bruny, 1-11, et Archives départementales de l’Isère, Fonds Bruny, V.



Indien car le ratio entre l'or et l'argent se modifie sensiblement au bénéfice de l'argent en allant en Orient<sup>46</sup>. Ce marché, révélateur des liens qui unissent Marseille à l'Ibérie, plus largement la Méditerranée à l'Atlantique, appellerait une analyse en profondeur pour dégager les permanences et les mutations, distinguer l'argent commercial, l'argent bancaire et l'argent politique<sup>47</sup>. Dans ce négoce, hormis de rares épisodes, comme celui de la mer du Sud pendant la guerre de Succession d'Espagne<sup>48</sup>, et l'inévitable interlope, Marseille, à l'instar de toutes les grandes métropoles européennes, est tributaire une fois encore de la péninsule Ibérique. Dépendance commerciale donc.

Assurément, cochenille et surtout métaux précieux fondent, dans une large mesure, le prestige paradoxal du négoce entre Marseille et l'Ibérie. Paradoxal car pour Marseille ces relations commerciales ne sont pas le poste principal des échanges internationaux ; de plus la balance des échanges commerciaux apparaît dans le siècle davantage favorable à l'Ibérie. Mais ce test est-il vraiment le meilleur ? Ne sommes-nous pas dans une situation – *mutatis mutandis* – analogue à celle du Levant ? Autre « sophisme économique » où Marseille s'enrichit en achetant plus qu'en vendant<sup>49</sup> ? Une étude des balances – échanges et paiements – est indispensable même si pareille entreprise s'annonce plus délicate à mener ici que pour le Levant car l'équivalence entre commerce marseillais et commerce français, valable pour le Levant, ne l'est pas pour l'Ibérie. Toutefois, dépendant commercialement de l'Espagne – de Cadix plus précisément – Marseille participe, avec d'autres places françaises et européennes, à la domination économique de la péninsule qui connaît une progressive perte de substance à la suite des nombreux prélèvements au profit des puissances dominantes<sup>50</sup>. Ce phénomène n'est ni unique, ni original – ne retrouvons-nous

46 Richard Cantillon, *Essai sur la nature du commerce en général*, London, Fletcher Gyles, 1755 (Paris, réédition 1952). - Sur les ratios or/argent, voir Richard Von Glahn, *Fountain of Fortune: Money and Monetary Policy in China, 1000-1700*, Berkeley, University of California Press, 1996, p. 127. Sur ces relations, on pourra également se reporter aux travaux de Kenneth Pomeranz, *Une grande divergence. La Chine, l'Europe et la construction de l'économie mondiale*, Paris, Albin Michel et Maison des sciences de l'homme, 2010 (pour la traduction française), p. 402-409.

47 C. Carrière, M. Courdurié, « Le marché de l'argent espagnol à Marseille au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Cahiers de la Méditerranée*, 1981, p. 33-56, ici p. 46-53.

48 A. Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo, op. cit.*, p. 541-647 ; C. Carrière, *Négociants marseillais, op. cit.*, p. 80-90.

49 Charles Carrière, Marcel Courdurié, « Un sophisme économique. Marseille s'enrichit en achetant plus qu'elle ne vend (Réflexions sur les mécanismes commerciaux levantins au XVIII<sup>e</sup> siècle) », *Histoire, Économie et Société*, 1984, n° 1, p. 7-51.

50 Michel Zylberberg, *Une si douce domination. Les milieux d'affaires français et l'Espagne vers 1780-1808*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1993.

pas cette « curée » déjà observée, dans d'autres conditions, au Levant<sup>51</sup> ? – ni même limité au xviii<sup>e</sup> siècle mais a une importance jamais encore soulignée pour Marseille. À Cadix, qui apparaît comme un corps insolite, anachronique, plaqué sur la vieille Espagne, les négociants espagnols sont certes les plus nombreux : 218 contre 153 étrangers, en 1762, selon Antonio García-Baquero González, mais ces derniers réalisent 82% des bénéfiques ; les Français sont en position dominante puisqu'ils sont 60 sur les 153 étrangers, et représentent plus de 42% des bénéfiques commerciaux<sup>52</sup>.

Certes, si Barcelone connaît un réel essor au fil du siècle, et si les navires catalans fréquentent davantage les côtes provençales et le Lacydon, c'est Cadix et au-delà l'Amérique espagnole qui restent le centre d'intérêt des négociants postés à Marseille. Pour eux, l'Espagne essentielle, c'est l'Espagne atlantique et coloniale. Et cela même après 1778, car si le monopole de Cadix – décidé en 1717 et confirmé en 1725 avec l'installation de la Casa de la Contratación – est alors supprimé, le port andalou assure encore 75% du commerce officiellement recensé après cette décision<sup>53</sup>. Il est vrai, mais on ne l'a guère souligné, que la Nouvelle-Espagne – argent et cochenille donc – a été écartée de l'ordonnance de 1778, et reste ainsi sous le contrôle de Cadix.

Par ailleurs, que ce choix résulte de l'action de groupes de pression locaux, de la volonté du gouvernement espagnol ou des deux à la fois, quels furent pour le trafic de Marseille les effets de la législation protectionniste mise en place par l'Espagne de Charles III<sup>54</sup> ? Marseille est-elle vraiment « une des villes maritimes qui en a le plus souffert », ainsi qu'a pu l'affirmer Gaston Rambert dans une étude qui mériterait d'être reconsidérée<sup>55</sup> ? À l'évidence, une telle problématique, qui privilégie Cadix, aboutissement des richesses de l'empire, conduit à faire peu de cas du reste de l'économie espagnole et à ignorer les autres pôles de développement de l'Espagne éclairée, à commencer par la Catalogne étudiée jadis par Pierre Vilar, plus près de nous par Carlos Martinez Shaw et

51 Michel Morineau, « Quelques recherches relatives à la balance du commerce extérieur français au xviii<sup>e</sup> siècle : où cette fois un égale deux », dans Pierre Léon (dir.), *Aires et structures du commerce français au xviii<sup>e</sup> siècle*, Paris, Éditions du CNRS, 1973, p. 1-46.

52 Manuel Bustos Rodríguez, *Burguesía de negocios y capitalismo en Cádiz : les Colarte (1650-1750)*, Cadix, Diputación provincial de Cadiz, 1991 ; *id.*, *Cádiz en el sistema...op. cit.*, p. 138-148 ; A. García-Baquero González, *Cádiz... op. cit.*, p. 488-494.

53 Michel Zylberberg, « L'Espagne et les espaces atlantiques », *Dix-huitième siècle*, n° 33, 2001, p. 149-164

54 Jean Sarrailh, *L'Espagne éclairée de la seconde moitié du xviii<sup>e</sup> siècle*, Paris, Librairie C. Klincksieck, 1964 ; Manuel Bustos Rodríguez, « Le commerce de Cadix devant l'impôt unique au xviii<sup>e</sup> siècle », dans Gérard Le Bouëdec et François Chappé (dir.), *Pouvoirs et littoraux, du xv<sup>e</sup> au xx<sup>e</sup> siècle*, Rennes, PUR, 2000, p. 359-373.

55 Gaston Rambert, « La France et la politique commerciale de l'Espagne au xviii<sup>e</sup> siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 1959, p. 269-288.

Eloy Martin Corrales<sup>56</sup>. Une étude générale des relations économiques entre Marseille et l'Ibérie ne saurait faire pareille impasse et négliger les marchés des laines, blés, huiles et vins en complément de celui des barilles. Les différentes composantes des liens commerciaux ne signalent rien de prestigieux dans ce cabotage de concentration et de redistribution ; les mouvements des navires – outils essentiels des liaisons car la voie terrestre reste marginale, excepté pour la circulation de l'information<sup>57</sup> – attestent la domination d'un commerce de proximité animé par les Languedociens et Provençaux, avec au fil du siècle une part croissante prise par les Espagnols – surtout Catalans – mais également par des Ponantais et des Nordiques<sup>58</sup>. Si le vaste et le prestigieux ont été un temps négligés par les récents travaux qui ont renouvelé la connaissance des économies maritimes en privilégiant une lecture du banal et des trafics de cabotage à court rayon, on ne saurait cloisonner ces démarches. Le cas présent invite à considérer, à partir d'un observatoire clairement défini, le proche, sans négliger le lointain, bref à « mêler ces mondes »<sup>59</sup>.

#### LES GRANDES RESPIRATIONS DU XVIII<sup>e</sup> SIÈCLE MARSEILLAIS

Pour conduire une telle enquête la périodisation est difficile à établir dans la mesure où il faut observer deux partenaires majeurs. Certes, c'est une vision marseillaise que nous avons résolument choisie : Marseille face au monde ibéro-américain, ce qu'il est pour elle, ce qu'il lui apporte tant dans ce qu'elle donne que pour ce qu'elle reçoit. La périodisation ne saurait toutefois être seulement française, et il serait vain de la chercher dans les coupures aussi bien politiques qu'économiques du royaume. Par ailleurs, si la situation ibérique ne doit pas être négligée, les franges maritimes hispaniques doivent être dégagées des pesanteurs de la massive péninsule. Plaçons néanmoins quelques points d'appui.

56 Pierre Vilar, *La Catalogne dans l'Espagne moderne*, Paris, Flammarion, 1962 ; Carlos Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias, 1680-1756*, Barcelona, Crítica, 1981 ; Eloy Martín Corrales, *Comercio de Cataluña con el Mediterráneo musulman (siglos XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup>)*. *El comercio con los « enemigos de la fe »*, Barcelona, Edicions Bellaterra, 2001.

57 Voir S. Lupo, *Du commerce erratique d'un réseau négociant*, *op. cit.*

58 AD des Bouches-du-Rhône, Intendance sanitaire ou Santé maritime, 200 E (dépositions des capitaines et patrons à l'entrée du port de Marseille, depuis 1709) ; Pierrick Pourchasse, *Le Commerce du Nord. Les échanges commerciaux entre la France et l'Europe septentrionale au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Rennes, PUR, 2006 (malgré le titre, les échappées en Méditerranée y sont amplement présentes).

59 Serge Gruzinski, « Les mondes mêlés de la Monarchie catholique et autres *connected histories* », *Annales HSS*, n°56-1, 2001, p. 88.

Les bornes chronologiques envisagées par Gaston Rambert, à savoir 1660 et 1789, ne sauraient être validées. En effet, Paul Masson et Charles Carrière ont démontré, avec des approches différentes, à quel point 1789 ne constitue pas une véritable césure pour l'histoire du commerce de Marseille : c'est en 1793 « que le grand XVIII<sup>e</sup> siècle se brise, inachevé »<sup>60</sup>. Ce sont la guerre et le blocus qui imposent une profonde rupture, à Marseille comme sur d'autres franges maritimes : Philippe Gardey l'observe à Bordeaux où « en 1793, l'effondrement du trafic est inouï, sauf pour les vins de l'année »<sup>61</sup>. De 1793 à 1815, l'activité portuaire connaît un net déclin, sinon une paralysie, alors que les données économiques générales enregistrent des mutations fondamentales dont la suprématie britannique dans le monde n'est pas la moindre. Ajoutons à cela que la rupture entre la France républicaine et l'Espagne monarchique date aussi de 1793. Ainsi, mis à part quelques moments de tensions – course, prise des Baléares en 1706-1708 – c'est bien une longue phase de paix, phase plus que séculaire entre les deux royaumes, qui s'achève en 1793.

226

Où situer le point de départ de cette longue période ? En 1659 et non en 1660, comme retenu par Gaston Rambert, date qui n'est pas essentielle ici, à moins d'accorder – ce qui reste à démontrer – une influence déterminante à Colbert dans le destin du négoce local. Qu'il y ait eu des difficultés dans la première moitié du XVII<sup>e</sup> siècle, c'est certain. Mais Louis Bergasse, trop timidement, puis Michel Morineau, plus fermement, ont nuancé ce que l'historiographie locale présente comme un déclin, afin de mieux souligner le rôle providentiel du Grand Ministre<sup>62</sup>. En revanche, 1659 marque bien la fin de la prépondérance espagnole, politique et militaire au moins. Ce ne sont pas encore les Bourbons, mais on change d'époque, comme on le fait pour Marseille en 1793, pour la France et l'Europe occidentale en 1815.

60 Paul Masson, *Marseille depuis 1789*, Paris, Hachette, 1921, p. 115 et 133, et C. Carrière, *Négociants marseillais, op. cit.*, p. 109-150 et p. 152 pour la citation.

61 Pour une analyse générale, on se reportera à Jean-Pierre Poussou, « Le dynamisme de l'économie française sous Louis XVI », *Revue économique*, 1989, 6, p. 965-984. Dans le cas de Bordeaux, le choc de la guerre maritime et la « brutalité de la conjoncture » ont été minutieusement exposés par Philippe Gardey, *Négociants et marchands de Bordeaux. De la guerre d'Amérique à la Restauration (1780-1830)*, Paris, PUPS, 2009, p. 221-296, et p. 224 pour la citation.

62 Voir la contribution de Louis Bergasse, notamment à partir de l'analyse de la gabelle du port, dans Gaston Rambert et Louis Bergasse, *Histoire du commerce de Marseille*, t. IV : 1599-1789, Paris, Plon, 1954, p. 189-191. La même source, à savoir la gabelle du port, a également servi de base aux réflexions de Michel Morineau, « La mer et la marine en France au XVII<sup>e</sup> siècle », *XVII<sup>e</sup> siècle*, 1970, n° 86-87, p. 133-171.

Ces menus ajustements proposés marquent les limites d'une longue période pendant laquelle les liens entre Marseille et l'Ibérie, avec ses prolongements atlantiques, sont toujours importants, essentiels et prestigieux ; ce dernier terme ne peut être utilisé dans aucun autre domaine de l'aire commerciale marseillaise. Toutefois, la force de ces qualificatifs varie dans le temps, et l'on peut entrevoir quelques moments forts dans cette respiration générale.

#### Le négoce marseillais au miroir de la péninsule Ibérique

De 1659 à 1700-1703 les données sont claires : le Levant occupe une place centrale indiscutée, les empires sont lointains et méconnus. La Péninsule est liée à lui car elle fournit, par exemple, des piastres et de la soude végétale, et en reçoit divers produits comme épices, moka et coton. La vision des Marseillais est avant tout péninsulaire : ils ne se préoccupent pas de l'empire, qu'ils fournissent néanmoins par le relais de la Péninsule. Certains produits, si importants par la suite, comme les dorures de Lyon, ne semblent pas figurer dans les échanges, tout comme les dentelles du Puy et les soieries nîmoises. Les Marseillais s'installent de préférence dans les ports de l'Espagne méditerranéenne – Barcelone, Valence, Alicante, Carthagène – et ne sont pas encore unis aux Malouins qui dominent Cadix. Les marchands-bourgeois connaissent les produits américains qui arrivent par Cadix, mais Marseille n'a aucun contact direct : pas plus avec les empires qu'avec Cadix même. Des navires, neutres ou provençaux, peuvent assurer ce relais par un cabotage de concentration et de redistribution, mais les Marseillais n'ont aucun lien majeur avec les grandes maisons gaditanes, même si des produits reçus soutiennent le commerce du Levant. Il est cependant difficile de quantifier, faute de sources suffisantes, les données de ce qui est pour les Marseillais « le temps des Levantins ». Les piastres leur sont apportées plus qu'ils ne vont les chercher : les Génois, qui demeurent encore très actifs au XVIII<sup>e</sup> siècle, occupent cette fonction d'intermédiaires pendant cette période. Marseille n'est pas une place internationale, n'a pas de marché de métaux précieux, et n'est guère liée avec Paris ou Amsterdam, davantage avec Lyon.

Tout change après 1700-1703 : une « éblouissante parenthèse » ouvre le « beau XVIII<sup>e</sup> siècle marseillais » sans qu'il y ait à l'origine de profonds changements structurels. Au contraire, nous devons accorder un rôle majeur dans cette révolution invisible au contingent, au conjoncturel, voire à l'accidentel : la mort de Charles II, le choix de Philippe V et la guerre de Succession d'Espagne. Visant à une réflexion économique, il peut paraître contradictoire et dérisoire de tenter de l'emprisonner dans des articulations dynastiques, pourtant on ne peut évacuer le facteur humain quand un changement de souverain est susceptible d'entraîner une modification du personnel et de ceux qui tiennent en main les décisions

politiques qui influent sur les nouvelles orientations. Comment ne pas rappeler, dans le contexte de la guerre de Succession, la rencontre du Malouin Guillaume Éon avec Jean-Baptiste Bruny, le premier initiant le second au fabuleux commerce de la mer du Sud ? À partir de ce moment là tout change : la place est emportée par un formidable élan et les virtualités marseillaises s'épanouissent avec toutes leurs richesses<sup>63</sup>. L'éventail des espaces commerciaux s'ouvre plus largement. Marseille rencontre l'empire hispano-américain, ou plutôt celui-ci s'impose à Marseille. Il s'agit bien là d'une rupture majeure. Les portes de cet empire s'ouvrent en même temps que celles du beau XVIII<sup>e</sup> siècle marseillais : commence « le temps des armateurs ». Néanmoins, hormis quelques-uns d'entre eux, plus ouverts à l'égard des occasions qu'apportait la guerre de Succession, en particulier par leurs relations avec les Malouins, l'ensemble de la place reste toujours dominée par le Levant. Cependant, si la fin de la guerre marque le terme de cette rencontre de fait, le contact avec l'empire hispano-américain ne sera plus rompu. L'irruption du prestige du commerce espagnol, et surtout du commerce impérial, même s'il ne s'agit que de l'arrivée de quelques vaisseaux, transforme les relations avec l'Espagne et marque probablement l'imaginaire.

Les changements atteignent les affaires de Marseille dans leur horizon, leur dimension et leur niveau. La péninsule, chose impensable quelques années plus tôt, n'est plus que le vestibule des empires ibériques. Par le relais de Cadix commence le « temps des négociants », celui de l'empire désormais proche et familier. Parallèlement, le lien entre Marseille et Lyon devient un axe commercial majeur tandis que les affaires changent de dimension<sup>64</sup> : l'onde de choc des expéditions de la mer du Sud provoque un gonflement des opérations. Dans les mentalités, le mirage des profits exceptionnels se concrétise, même s'il convient de nuancer l'Eldorado américain. Le niveau des affaires n'est plus le même : désormais commerce et banque sont mêlés pour ces maisons de grand négoce. Marseille franchit un seuil et entre dans le cercle étroit des grandes places internationales. Il ne s'agit plus d'un négoce, certes important, d'un port méditerranéen avec la péninsule, mais de rapports entre une place commerciale et bancaire d'envergure internationale et un empire prestigieux. Cette période de commerce indirect écrit dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle une page nouvelle, celle du « temps des négociants banquiers » qu'illustrent cochenille, métaux précieux et pratiques

63 Erik-Wilhelm Dahlgren, *Les Relations commerciales et maritimes entre la France et les côtes de l'océan Pacifique*, t. 1, *Le Commerce de la mer du Sud jusqu'à la paix d'Utrecht*, Paris, Librairie ancienne Honoré Champion, 1909 ; A. Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo*, *op. cit.*, p. 545-563 ; Charles Carrière, Ferréol Rebuffat, Marcel Courdurié, « Marseille et la mer du Sud (1703-1716), l'histoire de la pacotille », *Provence historique*, t. 25, fasc. 99, 1975, p. 51-67.

64 O. Le Gouic, *Lyon et la mer au XVIII<sup>e</sup> siècle*, *op. cit.*, p. 217-225 et 362-395.

bancaires complexes – arbitrages, compte propre, escompte et commission –, faisant entrer Marseille dans le club assez fermé du grand capitalisme.

La notion de « port mondial », soulignée dès Paul Masson, ne recouvre pas donc seulement une nouvelle dimension géographique. Marseille serait-elle devenue une telle place si ses structures ne s'étaient pas modifiées grâce à ses relations avec l'Ibérie et ses prolongements atlantiques ? Si le mouvement d'ensemble est puissant, il n'est cependant pas général, à preuve Georges Roux dit « de Corse », le « prince des armateurs » présent sur la route des Antilles, mais qui a ignoré l'Espagne, et n'est pas parvenu à se glisser dans le groupe étroit du grand négoce<sup>65</sup>. Pourtant un tel élan ne paraît pas conserver la même intensité jusqu'à la rupture de 1793. Des modifications dans les relations sont perceptibles vers 1775-1780, à la suite du krach des courtiers<sup>66</sup>, et peut-être même dès la guerre de Sept Ans (1756-1763). Les causes doivent en partie se trouver dans l'orientation nouvelle prise par la politique espagnole avec la volonté de Charles III de secouer la dépendance de l'Espagne et de libérer le commerce impérial : la disparition des Flottes, les mesures de 1778 et la création de la Banque de Saint-Charles en témoignent. Encore faut-il prendre la mesure de l'efficacité réelle des prohibitions et de cette création car n'est-ce pas le moment où la circulation des métaux précieux donne à Marseille une stature nouvelle ? Mais, et c'est ici beaucoup plus difficile à saisir, il semble qu'une évolution se dessine également à Marseille avec l'ouverture vers l'océan Indien et la montée de la traite négrière<sup>67</sup>, en compensation d'un manque à gagner en direction des Îles d'Amérique et de la Méditerranée orientale<sup>68</sup> ; cette redirection générale du trafic transocéanique est sensible à Bordeaux comme au Havre<sup>69</sup>. Tout ceci mériterait donc, au-delà de cette esquisse générale, une analyse très fine.

\*\*\*\*\*

- 65 Absence d'activité de banque ou d'assurance chez ce puissant armateur : voir Charles Carrière, Michel Goury, *Georges Roux de Corse. L'étrange destin d'un armateur marseillais (1703-1792)*, Marseille, Jeanne-Laffitte, 1990.
- 66 François-Xavier Emmanuelli, *La Crise marseillaise de 1774 et la chute des courtiers. Contribution à l'histoire du commerce du Levant et de la banque*, Paris, Éditions du CNRS, 1979.
- 67 Gilbert Buti, « Marseille, port négrier au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Cahiers des Anneaux de la Mémoire*, n°11, 2007, p. 162-178 ; *id.*, « Commerce honteux pour négociants vertueux à Marseille au XVIII<sup>e</sup> siècle ? », dans Éric Saunier (dir.), « Villes portuaires du commerce triangulaire à l'abolition de l'esclavage », *Cahiers de l'histoire et des mémoires de la traite négrière, de l'esclavage et de leurs abolitions*, Le Havre, n°1, 2008, p. 199-219.
- 68 Sur la « crise du Levant », qui reste à éclairer, voir C. Carrière, M. Courdurié, « Un sophisme économique », art. cit., p. 47-51.
- 69 P. Gardey, *Négociants et marchands de Bordeaux*, *op. cit.*, p. 268-293 ; Édouard Delobette, *Ces Messieurs du Havre. Négociants, commissionnaires et armateurs de 1680 à 1830*, thèse de doctorat en histoire, université Caen/Basse-Normandie, 2005.

Avec l'Espagne, par l'Espagne, Marseille a acquis, au cours de cette première mondialisation des échanges, une dimension nouvelle. L'élite du négoce, les hommes qui ont donné les impulsions économiques majeures à la place – les Hugues, Seimandy, Solier, Rabaud, Roux, Baux, Samatan, Dolier... – se sont hissés au niveau des plus grands et sont parvenus à intégrer de puissants réseaux européens.

Dans une historiographie qui tend à accorder un rôle déterminant aux échanges avec le Levant, ne pouvons-nous pas affirmer que sans l'Espagne et ses prolongements atlantiques le destin de Marseille eût été différent ? Le soleil des profits s'est alors aussi levé à l'Ouest même si, à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, il eût tendance à retrouver ses origines séculaires, à savoir l'Orient, lorsque d'audacieux ou avertis entrepreneurs prirent les chemins de l'océan Indien et de la Chine... ce qui est une autre histoire à laquelle la Méditerranée est néanmoins restée associée<sup>70</sup>. Comprendre le brillant XVIII<sup>e</sup> siècle marseillais exige de modifier le regard que l'on porte traditionnellement sur lui, de quitter, sans l'abandonner, le monde levantin, et de proposer un complément d'explication, en accordant une attention nouvelle à des horizons jusque-là considérés comme secondaires, pour décrypter, avec le temps des empires atlantiques, les réseaux, et « repérer les connexions plus ou moins masquées ou inaperçues »<sup>71</sup>.

Les Marseillais ont su conserver la Méditerranée dans toute son épaisseur, en exploiter tous les recoins et l'associer aux espaces océaniques : indirectement par Cadix, directement par d'intenses liaisons maritimes avec les Îles d'Amérique. En annexant les océans, mais en gardant la Méditerranée, Marseille a pu disposer, contrairement à Bordeaux ou Nantes, d'une base de repli essentielle durant les heures sombres des guerres de la Révolution et de l'Empire. La mémoire conservée d'espaces lointains et les expériences ultramarines n'ont-elles pas, dans une certaine mesure, favorisé au XIX<sup>e</sup> siècle le retour vers les voies océanes, en les maintenant cependant fortement connectées une fois encore à la Méditerranée ? Assurément, là se situe une originalité forte de la place marseillaise, un des soubassements de ses réussites.

---

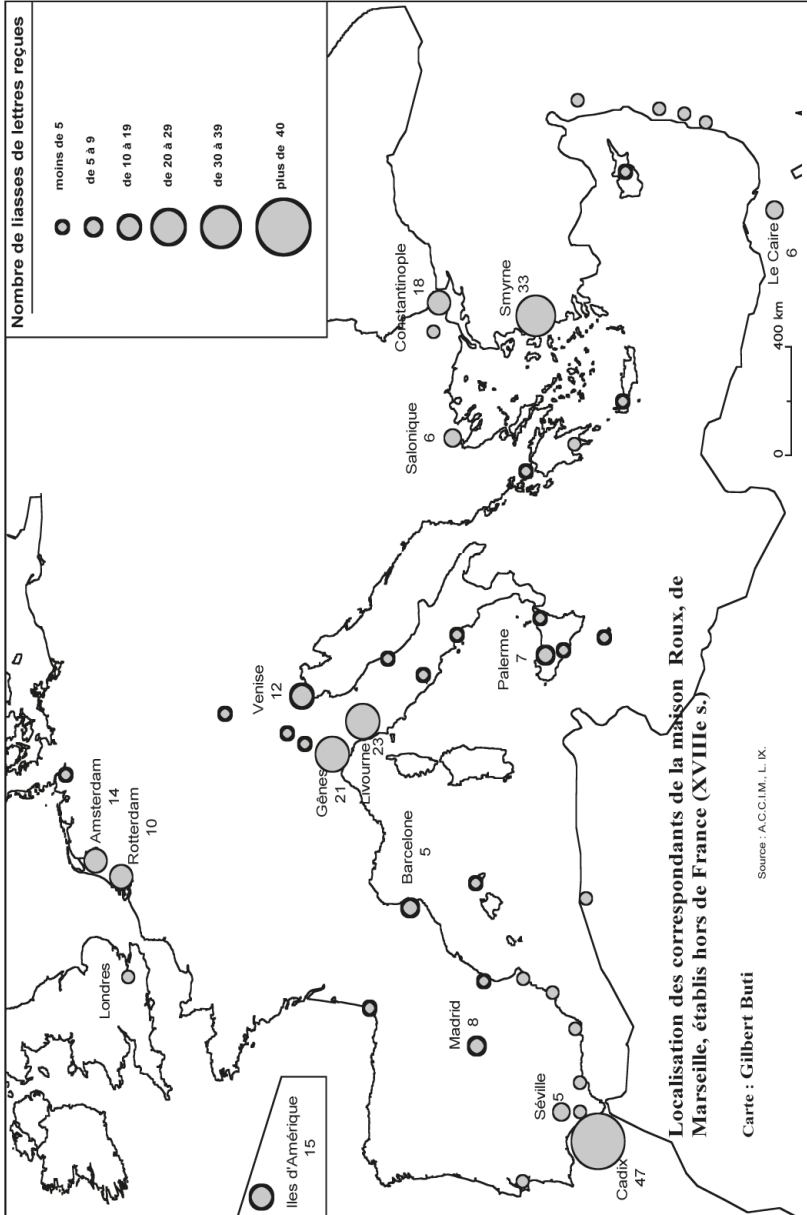
70 Louis Dermigny, *Cargaisons indiennes, Solier et compagnie (1781-1793)*, Paris, SEVPEN, 1960 ; Gilbert Buti, « Trafics internes et ouvertures océanes en Méditerranée au miroir de l'observatoire marseillais (XVIII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle) », dans Ernestine Carreira (dir.), *La Méditerranée sur la route des Indes*, colloque Aix-en-Provence, mars 2010 (actes à paraître).

71 Ce qui rejoindrait en partie l'objectif de l'histoire connectée définie par Sanjay Subrahmanyam, *Explorations in Connected History. From the Tagus to the Ganges*, Oxford, Oxford UP, 2005, et répondrait à l'invitation « à ouvrir grand les fenêtres » lancée par Caroline Douki et Philippe Minard, « Histoire globale, histoire connectée », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n°54-4bis, 2007, p. 20-21.

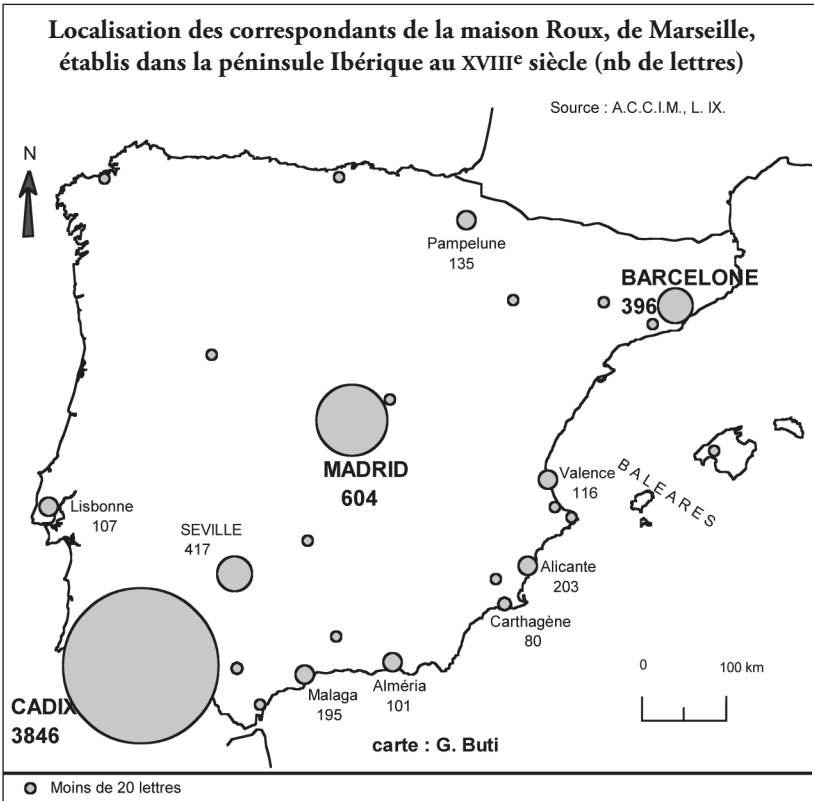


# ANNEXES

Carte 1. Localisation des correspondants de la maison Roux, de Marseille, établis hors du royaume au XVIII<sup>e</sup> siècle (nombre de liasses)



Carte 2. Localisation des correspondants de la maison Roux, de Marseille, établis dans la péninsule Ibérique au XVIII<sup>e</sup> siècle (nombre de lettres reçues)



DE CADIX À BUENOS AIRES :  
COMMERCE ET ÉMIGRATION GÉNOIS  
DANS L'ATLANTIQUE IBÉRIQUE (1750-1830) <sup>1</sup>

*Catia Brilli*

Cette étude se propose de rechercher les raisons pour lesquelles les ports du pays du Río de la Plata sont devenus, au cours des premières décennies du XIX<sup>e</sup> siècle, la destination privilégiée de l'émigration génoise. Il s'agit une émigration bien intégrée au contexte local, spécialisée dans le commerce et la navigation, qui, pendant toute la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, constitua la composante majoritaire de la considérable implantation italienne entre Buenos Aires et Montevideo<sup>2</sup>. Généralement méprisée par les premiers consuls sardes de par la méfiance qu'elle nourrissait vis-à-vis des autorités du Royaume<sup>3</sup>, elle

- 1 Cet article résume une partie des résultats de ma thèse de doctorat intitulée : *La diaspora commerciale ligure nel sistema atlantico iberico. Da Cadice a Buenos Aires (1750-1830)*, université de Pise, 2008, qui fera l'objet d'une publication prochaine, et à laquelle je renvoie souvent pour des approfondissements sur des aspects qui n'ont pu être évoqués ici que de manière générale.
- 2 D'après un rapport du vice-consul Belloc, il y avait, en 1850, dans la Confédération Argentine, environ 25 à 26 000 Sardes, dont les trois quarts étaient d'origine ligure. La majorité de ceux-ci vivaient à Buenos Aires où, d'après un échantillonnage du recensement de 1855, il y en aurait eu 7 à 8 000 environ. – Voir Juan Carlos Chiamonte, *Mercaderes del Litoral. Economía y sociedad en la Provincia de Corrientes, primera mitad el siglo XIX*, Buenos-Aires, Fondo de Cultura Económica, 1991 ; Fernando J. Devoto, *Liguri nell'America australe*, dans Antonio Gibelli et Paride Rugafiori (dir.), *Storia d'Italia. Le regioni. La Liguria*, Torino, Einaudi, 1994 ; Chiara Vangelista, *Dal vecchio al nuovo continente. L'immigrazione in America Latina*, Torino, Paravia, 1997, p. 11-12. Le consul sarde, Picolet d'Hermillon, évoquait dès 1836 la présence à Buenos Aires de 5 000 Génois (cf. note suivante).
- 3 Le consul sarde, Picolet d'Hermillon, affirmait ainsi, dans une dépêche de 1836 : « *A Buenos Aires esiste una società di genovesi determinati a contrariare la volontà del Governo del Re. Per dare un'idea a V.E. della popolazione genovese che risiede a Buenos Aires, mi duole dirle che fra più di cinquemila individui che la compongono sarà molto difficile trovare un cancelliere per il consolato. Eccetto un numero molto esiguo, sono tutti marinai, esiliati o uomini che per le loro opinioni politiche si sono allontanati dagli Stati di S.M. Essi si distinguono soprattutto per la loro passione per l'intrigo, usano tutti i mezzi che gli sembrano buoni per riuscirci, e malauguratamente in questo paese si trovano troppo spesso delle autorità da cui ricevono appoggio anche quando questo dovrebbe essergli rifiutato* », Archivio di Stato di Torino, *Consolati nazionali, Montevideo*, Mazzo n° 1, 1836-1850, Picolet d'Hermillon a S.E. *Le Comte Solar de la Marguerite Ministre des Relations Étrangères*, Buenos Ayres, 3 juillet 1836 (Il existe

était au contraire protégée par le gouverneur de Buenos Aires, en dépit de l'inexistence d'un quelconque traité commercial ou d'amitié entre l'Argentine et le Piémont, le premier accord diplomatique n'ayant été signé qu'en 1855<sup>4</sup>.

Pour expliquer les conditions du succès ligure dans cette région, il m'a fallu remonter dans le temps et reconstruire la présence génoise dans le commerce atlantique ibérique, à partir d'une analyse comparative entre Buenos-Aires et le port de Cadix, emporium de la *Carrera de Indias* au XVIII<sup>e</sup> siècle et siège de l'une des implantations ligures les plus importantes de l'époque. L'étude de cas gaditain n'a pas seulement permis de mieux saisir les raisons de ce choix privilégié des Ligures pour une émigration vers les pays du Río la Plata, mais aussi de restituer une dignité historiographique aux vicissitudes du commerce génois dans l'espace ibérique au XVIII<sup>e</sup> siècle. Après la fin du « siècle des Génois », qui avait vu les marchands et les banquiers de la République être les protagonistes de la finance internationale en vertu de la relation symbiotique établie avec la couronne de Castille, l'histoire du commerce génois a en effet été longtemps obscurcie par l'image d'une décadence générale qui prévaut encore dans la réflexion historiographique. L'étude de cas gaditain montre au contraire que l'effacement du rapport privilégié avec la couronne ne détruisit pas la diaspora génoise dans les territoires de l'empire, mais la poussa à une métamorphose supplémentaire pour s'adapter à une situation inédite de marginalité. Il en résulta ainsi une nouvelle forme de symbiose, reposant aussi bien sur des pratiques commerciales illégales que sur les stratégies individuelles visant à s'assimiler au milieu marchand espagnol. Dans un contexte dans lequel la compétition sur le marché atlantique était de plus en plus liée à la puissance militaire et navale, les Génois continuèrent paradoxalement à prospérer en vertu de leur faiblesse : en effet, la neutralité de la République, associée à la dimension privée et familiale des entreprises marchandes ligures, permit à la diaspora de pénétrer le commerce gaditain et atlantique sans être perçue comme une menace pour la stabilité de l'empire.

234

---

à Buenos Aires une société de Génois déterminés à contrer la volonté du gouvernement du Roi. Pour donner une idée à V.E. de la population génoise qui réside à Buenos Aires, je suis navré de Vous dire que parmi les cinq mille individus qui la composent il sera très difficile de trouver un chancelier pour le consulat. À l'exception d'un tout petit nombre, ils sont tous des marins, des exilés ou des hommes qui se sont éloignés des États de S.M. en raison de leurs opinions politiques. Ils se caractérisent avant tout par leur passion pour l'intrigue, ils utilisent tout moyen pour y parvenir, et malheureusement dans ce pays-ci on trouve trop souvent des autorités qui leur fournissent leur appui même lorsque celui-ci devrait leur être refusé ». Voir aussi, à ce propos, Fernando J. Devoto, *Le migrazioni italiane in Argentina. Un saggio interpretativo*, Napoli, Istituto Italiano per gli Studi Filosofici, 1994, p. 127.

<sup>4</sup> Isidoro J. Ruiz Moreno, *Orígenes de la diplomacia italo-argentina*, Buenos Aires, Instituto Histórico de la Organización Nacional-Fundación Rocca, 1983, p. 22.

L'un des principaux moteurs de la persistance du dynamisme commercial ligure est lié à la navigation de cabotage qui, à travers des pratiques rodées de contrebande et l'utilisation des pavillons de complaisance, permit aux Génois de conserver un rôle important dans l'articulation des échanges euro-méditerranéens<sup>5</sup> : les escales ibériques représentaient le principal marché pour écouler aussi bien les produits manufacturés génois que le blé sicilien, que les Génois commercialisaient dans des conditions proches du monopole<sup>6</sup>. De cette manière, de nombreux commerçants des rivages ligures, qui avaient peu ou prou à voir avec les grandes familles de l'ancien patriciat génois, réussirent à accumuler de petites et de grandes fortunes dans les échanges méditerranéens et à élargir leurs affaires au commerce atlantique. Plusieurs de ces marchands furent à même de conquérir aussi un espace légitimement reconnu au sein même du milieu marchand gaditain à travers une politique matrimoniale avisée, l'obtention de la naturalisation avec le privilège – qu'elle comportait – de pouvoir participer directement à la *Carrera de Indias*, ou encore en confiant la gestion de l'entreprise commerciale aux enfants nés sur le territoire de la monarchie – les *jenízaros* –, qui bénéficiaient des mêmes droits que les Espagnols. L'enracinement de ce nouveau milieu marchand au cœur du commerce colonial espagnol, pourtant défini par le monopole national, s'explique par le caractère de celui-ci, devenu peu à peu « pseudo-mercantiliste » du fait des difficultés

5 Luciana Gatti, *Navi e cantieri della Repubblica di Genova (secoli XVI-XVIII)*, Genova, Brigati, 1999 ; Claudio Costantini, *La Repubblica di Genova*, Torino, UTET, 1987, p. 164 sq. ; Luigi Bulferetti, Claudio Costantini, *Industria e Commercio in Liguria nell'età del Risorgimento (1700-1861)*, Milano, Banca Commerciale Italiana, 1966 ; Giulio Giacchero, *Storia economica del Settecento genovese*, Genova, Apuania, 1951.

6 Sur le commerce maritime génois au XVIII<sup>e</sup> siècle, voir Heinz-Theo Niephaus, *Genua Seehandel von 1746-1848. Die Entwicklung der Handelsbeziehungen zur Iberischen Halbinsel, zu West und Nordeuropa sowie den Überseegebieten*, Köln-Wien, Boehlau, 1975, p. 387 sq. ; Carlo Baudi di Vesme, « Genova e il Mediterraneo nella seconda metà del XVIII secolo », dans Raffaele Belvederi (dir.), *Atti del II Congresso Internazionale di Studi Storici. Rapporti Genova-Mediterraneo-Atlantico nell'età moderna*, Genova, s.n., 1985, p. 387-435. Sur le rôle génois dans le commerce du blé, voir Antonino Blando, *Grano e mercanti nella Sicilia del Settecento*, thèse de doctorat, université de Catania, 2000 ; Luca Lo Basso, « Il Sud dei Genovesi. Traffici marittimi e pratiche mercantili tra l'Italia Meridionale, Genova e Marsiglia nel Settecento », dans Biagio Salvemini (dir.), *Piazze mercantili, mercanti e poteri sulle rotte tirreniche. I traffici marittimi fra Francia e Italia nell'età della 'grande trasformazione' (1700-1850)*, Bari (à paraître) que l'auteur m'a aimablement communiqué. Sur l'implantation génoise en Espagne au XVIII<sup>e</sup> siècle, voir Ricardo Franch Benavent, « Dinastías comerciales en la Valencia del siglo XVIII : los Causa, Batifora y Ferrando », dans *Actas del II Coloquio de Metodología Histórica Aplicada. La documentación notarial y la historia*, Santiago de Compostela, Secretariado de Publicaciones de la universidad de Santiago, 1984, t. II, p. 295-315 ; Aurora Gámez Amián, *Comercio colonial y burguesía mercantil « malagueña » (1765-1830)*, Malaga, Universidad de Málaga, 1992 ; Joan Carles Maixé Altés, « La colonia genovesa en Cataluña en los siglos XVII y XVIII : los Bensi », dans *Primer Congrés d'Història Moderna de Catalunya*, t. I, Barcelona, Universitat de Barcelona, 1984, p. 523-532.

financières chroniques de la monarchie et de la dépendance croissante vis-à-vis des manufactures étrangères nécessaires pour garantir l'approvisionnement des marchés américains.

Les Génois furent la première communauté marchande étrangère de par le nombre des naturalisations obtenues de la Couronne entre 1700 et 1787<sup>7</sup> : 19 ; au total, les marchands originaires de la République, *jenízaros* et naturalisés qui, entre 1743 et 1823, s'inscrivirent au *Consulado de Indias*, furent 77<sup>8</sup>. Il s'agissait certes d'une minorité, étant donné que l'accès aux circuits légaux de la Carrera était réservé uniquement aux négociants les plus en vue. Toutefois, autour de cette minorité, s'articulaient d'intenses réseaux de relations et d'alliances qui, de fait, ouvraient la route des commerces coloniaux à un nombre d'acteurs économiques nettement plus élevé. Les liens de réciprocité entre émigration ligure et société gaditane ne se limitèrent pas au milieu du négoce, mais s'étendirent à de nombreux autres secteurs économiques. Le renforcement de la marine marchande et de guerre espagnole fut soutenu, d'une part, par le recours à la main-d'œuvre immigrée, et, d'autre part, par une claire ouverture à l'immatriculation de bâtiments étrangers, favorisant ainsi les opportunités de profit pour les armateurs des côtes liguriennes qui, dans quelques cas, établirent leurs chantiers navals dans la baie même de Cadix. Le problème des équipages fut résolu lui aussi en favorisant l'intégration des gens de mer étrangers au service de la flotte locale<sup>9</sup>.

La sensibilité « populationniste » des réformateurs Bourbons, héritée des théorisations des *arbitristas*, qui avaient identifié dans la faible densité démographique la principale cause de l'absence d'un développement agricole et manufacturier de la monarchie, amena à l'élaboration d'une législation favorable à l'établissement des producteurs étrangers. Les effets de ce climat favorable sont lisibles dans la forte présence génoise que l'on constate non seulement dans la navigation et la construction navale espagnoles, mais

7 Archivo General de Indias (désormais AGI), Consulados, Libro 445. Neuf autres furent obtenues entre 1790 et 1811 : AGI, Consulados, Leg. 891.

8 AGI, Consulados, Libro 447, fol. 442 5q.

9 En 1793, les marchands-armateurs génois de Cadix possédaient 33 bâtiments immatriculés dans la *Carrera de Indias*, AGI, Consulados, leg. 929. Pour une analyse plus pointue sur la présence ligure dans la navigation et l'armement espagnol sous les Bourbons, voir Catia Brilli, « The Genoese response to the collapse of the Spanish Empire in America », *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas/Anuario de Historia de América Latina*, 47, 2010, p. 247-272 ; Marina Alfonso Mola, « Los navieros naturalizados de Cádiz (1778-1820) », dans Antonio García-Baquero González (dir.), *La burguesía de negocios en la Andalucía de la Ilustración*, Cadix, Diputación Provincial de Cádiz, 1991, t. I, p. 209-226. Sur la politique maritime de l'Espagne des Bourbons, voir Marina Alfonso Mola, « La Marina Mercante Colonial en la Legislación Borbónica (1700-1828) », dans Carlos Martínez Shaw (dir.), *El derecho y el mar en la España moderna*, Granada, Universidad de Granada, 1995, p. 173-215.

aussi dans les différents secteurs de l'artisanat gaditain, dont l'organisation se structura, comme dans le cas des boulangers, à travers des normes qui garantissaient précisément l'intégration des étrangers<sup>10</sup>. Par ailleurs, les réformes des Bourbons visant à développer le secteur productif local pour soustraire la monarchie à la dépendance des manufactures étrangères, donnèrent aussi aux Ligures un rôle entrepreneurial. S'il imposait des droits élevés pour tout bien manufacturé importé de l'étranger, le décret du *Libre Comercio* de 1778 garantissait à ceux produits par des étrangers en Espagne les mêmes exemptions que celles réservées aux produits « nationaux »<sup>11</sup>. Ce décret, ainsi que d'autres<sup>12</sup>, favorisa l'implantation dans la baie de Cadix, vers la fin du siècle, de nombreuses entreprises textiles contrôlées par des marchands ligures, qui, conjointement aux pratiques traditionnelles de contrebande menées avec la complicité des marchands espagnols, permirent aux manufactures génoises de maintenir leur compétitivité sur les marchés coloniaux en dépit de leur sclérose technologique et de la concurrence croissante<sup>13</sup>.

On comprend mieux, dès lors, la croissance constante de l'implantation génoise à Cadix, qui, dans les années 1790, dépassa en nombre les autres communautés étrangères établies dans le port, sans compter les *transeuntes* et ceux qui résidaient à proximité, à Chiclana, au Puerto de Santa María, à San Fernando et à Jerez de la Frontera<sup>14</sup>. Face à la perte de son ancienne prééminence financière et de son rapport privilégié avec la Couronne espagnole, la diaspora génoise se réinventa donc, en tirant sa force de sa faiblesse politique et de sa persistante complémentarité par rapport aux besoins de la couronne. Ce processus, qui

10 Archivo Histórico Provincial de Cádiz, L.10.077, 18 juin 1721.

11 *Reglamento y Aranceles Reales para el comercio libre de España a Indias, de 12 de octubre de 1778* (en la Imprenta de Pedro Marin), Sevilla, Imprenta CSIC, 1978.

12 En 1777, toutes les corporations des métiers furent obligées d'admettre également des maîtres étrangers, à condition qu'ils fussent catholiques ; les producteurs étrangers furent admis aussi dans le secteur de la soie (1778), du lin, de la chanvre et de la laine (1784-1786) ; en 1778, le nombre des métiers à tisser, que chaque producteur était autorisé à avoir, fut libéralisé ; en octobre 1779, la liberté de production fut élargie à l'ensemble du secteur textile : Vincent Llobart, *Campomanes, economista y político de Carlos III*, Madrid, Alianza, 1992, p. 274.

13 Catia Brilli, « Mercaderes genoveses en el Cádiz del siglo XVIII. Crisis y reajuste de una simbiosis secular », dans Ana Crespo Solana (dir.), *Comunidades Transnacionales. Colonias de mercaderes extranjeros en el mundo atlántico (1500-1830)*, Madrid, Doce Calles, 2010, p. 83-102.

14 En 1791, l'implantation italienne à Cadix, composée pour la majeure partie de migrants provenant de Gênes et de la Riviera occidentale, comportait 5 108 personnes, AGI, *Consulados*, leg. n. 91, *Estado de los Extranjeros que hay en Cádiz*, Cádiz, 29 août 1791. D'après le recensement de 1794, dans 9 des 17 quartiers de Cadix seulement résidaient 1 380 Ligures de première génération : Carlo Molina, « L'emigrazione Ligure a Cadice (1709-1854) », *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, t. CVIII, 2 (1994), p. 326 sq.

se fonda sur la valorisation de stratégies privées visant à l'intégration dans la société d'accueil, se traduit par l'abandon des formes visibles de l'identité communautaire génoise à Cadix et dans l'affaiblissement de ses institutions. Le consulat génois, devenu désormais impuissant dans le recouvrement des droits douaniers et dans la promotion d'initiatives communautaires, maintint une fonction de lien entre les intérêts souvent contradictoires d'une minorité de grands marchands ligures<sup>15</sup>. Par ailleurs, l'institution consulaire, loin d'être perçue comme une ressource juridictionnelle et une instance de pression politique pour la défense des intérêts de la « nation » génoise vis-à-vis des circuits institutionnels propres au commerce de monopole espagnol, se révéla souvent être un tremplin pour accéder à ces mêmes circuits<sup>16</sup>.

#### LA PÉNÉTRATION LIGURE DANS LA VICE-ROYAUTÉ DU RÍO DE LA PLATA

238

Les caractéristiques de cette « diaspora silencieuse », déjà présente dans l'Espagne du XVIII<sup>e</sup> siècle, indépendante du contrôle de la mère patrie, qui se sert de canaux illicites pour pénétrer dans les interstices de la compétition commerciale moderne, et qui tend à s'insérer ou à se fondre dans la société locale, se retrouvent de manière encore plus accentuée dans le contexte du Río de la Plata. Cette région vécut longtemps aux marges de l'empire. Sa prospérité et l'acquisition d'une physionomie politique autonome ne furent pas le fruit d'une stratégie élaborée *a priori* par la Couronne, mais une réaction aux pressions des concurrents étrangers, en particulier portugais et britanniques qui, depuis le XVII<sup>e</sup> siècle, commencèrent à utiliser cette région peu parcourue comme « porte de sortie » pour drainer illégalement des ressources métallifères andines et pour introduire des esclaves et des produits manufacturés européens<sup>17</sup>. Comme cela s'était déjà produit pour Cadix, le Río de la Plata s'imposa donc progressivement comme un pôle stratégique du commerce transatlantique en raison de la contrebande étrangère, qui agit comme un puissant facteur de modification des routes monopolistiques traditionnelles.

15 Catia Brillì, « Administrando la debilidad. Los mercaderes genoveses y sus instituciones en la capital del comercio hispánico dieciochesco », dans Bartolomé Yun et Fernando Ramos (dir.), *De Estambul a Potosí : Instituciones y Crecimiento Económico en el Mediterráneo y el Atlántico, 1500-1800*, Valencia, Universitat de València, 2011 (à paraître).

16 Beaucoup de marchands ligures qui obtinrent à Cadix en ces années-là la naturalisation, le document de *vecindad* ou celui de *hidalguía* avaient été par le passé protégés par la juridiction du consul génois dans le port, ou avaient établi des relations étroites avec lui : Catia Brillì, *La diaspora commerciale ligure nel sistema atlantico iberico*, op. cit., p. 96-102.

17 Cf. Zacarías Moutoukias, *Contrabando y control colonial en el siglo XVII. Buenos Aires, el Atlántico y el espacio peruano*, Buenos-Aires, Centro Editor de América Latina, 1988.



Dans la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, peut-être aussi en raison des conditions difficiles héritées de la guerre de Succession espagnole, de la défense formelle, en vigueur de 1729 à 1742, faite aux *jenízaros* de participer à la *Carrera de Indias*<sup>18</sup>, de l'attraction exercée par les places coloniales mieux établies ou, encore, de la prépondérance des métaux précieux dans les exportations du Río de la Plata, qui demandaient de fortes capacités d'investissement, l'intérêt des marchands génois de Cadix pour l'Amérique australe semblait modeste<sup>19</sup>. Les choses commencèrent à changer à la suite de la chute de Portobelo aux mains des Anglais, en 1739, qui détermina l'insertion de la région du Río de la Plata parmi les escales du commerce de monopole en raison de l'ouverture de la route du cap Horn. L'un des premiers bans d'expulsion des marchands étrangers de Buenos Aires, promulgué en 1749 par la couronne dans le but d'endiguer la contrebande, révèle que les Génois établis illégalement dans la ville, au nombre de 16, venaient juste derrière les Portugais – 23 –, suivis par deux Français et un Anglais<sup>20</sup>. Il ne s'agissait pas de grands marchands, mais de propriétaires de *pulperías* (magasins de vente au détail de comestibles et autres biens de première nécessité), *tiendas* et *tendejones* (magasins dans lesquels on vendait une gamme plus large de produits), arrivés au Río de la Plata de manière autonome, ou comme commissionnaire d'une maison espagnole pour tenter leur chance aux Indes. Leur but était de cumuler un capital suffisant pour démarrer ou consolider une carrière marchande, qui, dans certains cas, pouvait déterminer le choix de s'établir de manière permanente dans la région. Ces *pulperías* n'étaient pas des activités stables : souvent spécialisées dans la vente d'une seule sorte de produits importés depuis l'étranger, elles étaient constamment dissoutes et reconstituées en fonction des nécessités du marché et de la stratégie commerciale du vendeur<sup>21</sup>.

18 Pour une analyse fine des conflits internes au milieu marchand espagnol qui amenèrent à l'interdiction des *jenízaros*, voir Manuel Bustos Rodríguez, « Comerciantes españolas y extranjeros en la Carrera de Indias : la crisis del siglo XVIII y el papel de las instituciones », dans Francisco José Aranda Pérez (dir.), *Burgueses o ciudadanos en la España moderna*, Cuenca, Universidad de Castilla-La Mancha, 2003, p. 327-356.

19 Entre 1737 et 1757, leurs investissements se limitèrent aux expéditions de Francisco Ayraldo – le seul individu identifié comme exportateur de cargaisons consistantes et régulières –, Juan Ayraldo et Antonio Tomati : Arazola Corvera, María Jesús, *Hombres, barcos y comercio de la ruta Cádiz-Buenos Aires (1737-1757)*, Sevilla, Diputación de Sevilla, 1998.

20 Archivo General de la Nación di Buenos Aires (désormais AGN), IX, *Comerciales*, 39-7-3, *Comerciantes Extranjeros. Autos solicitando la expulsión de varios comerciantes extranjeros por Francisco Antonio Riva, apoderado de los comerciantes españoles de Buenos Aires, 1742-1750*, Leg. 270, Exp. 7.

21 À ce propos, voir Jorge Gelman, « Los Caminos del Mercado. Campesinos, estancieros y pulperos en una región del Río de la Plata colonial », *Latin American Research Review*, t. 28, n° 2, 1993, p. 89-118 ; Carlos Mayo (dir.), *Pulperos y pulperías de Buenos Aires (1740-1830)*, Mar del Plata, Universidad Nacional de Mar del Plata, 1996 ; Jorge A. Bossio, *Historia de las*

La répétition des bans d'expulsion dans les années suivantes témoigne du fait que le commerce géré par des étrangers était un phénomène envahissant contre lequel on avait du mal à mettre des barrières. En 1779, par exemple, on dénonçait à nouveau le fait qu'environ un quart des *pulperías* ouvertes dans la ville étaient gérées par des intermédiaires étrangers : il s'agissait de 11 Génois, 8 Portugais, 8 Français, 3 Savoyards, un Anglais, un Piémontais, un Corse, un Romain et un Vénitien<sup>22</sup>. Les listes de proscrits ne comprenaient pas la totalité des marchands étrangers actifs sur la place, mais seulement les individus dépourvus des ressources économiques et sociales nécessaires pour légitimer de manière incontestable leur enracinement dans le territoire. De fait, plusieurs marchands génois, qui firent fortune au Río de la Plata durant ces années-là, ne furent en revanche jamais frappés d'une quelconque mesure d'expulsion, ce qui confirme leur degré d'intégration élevé dans la société locale<sup>23</sup>.

240

Leur culture marchande cosmopolite, leur foi catholique, leur familiarité avec la langue et avec les mœurs des marchands espagnols, tirée de leur précédente expérience en Espagne, et finalement la dimension essentiellement privée de leurs stratégies entrepreneuriales jouèrent en faveur de ces premières générations de la diaspora. Ces caractéristiques, unies à leur disponibilité en capitaux et à leur remarquable habileté commerciale, leur permirent non seulement d'établir des liens de parenté et de collaboration économique avec les commerçants locaux, mais aussi de conquérir, dans certains cas, une position de premier plan à l'intérieur du monde politique et marchand de Buenos Aires. Par ailleurs, c'est pour ces mêmes raisons que la majorité des commerçants frappés par l'ordre d'expulsion réussirent à éviter le rapatriement, soit en revendiquant leur condition de sujets de la couronne, soit en faisant valoir des liens de parenté en Espagne, soit en se réfugiant temporairement dans les territoires limitrophes, ou, tout simplement, en témoignant de leur intention de s'établir de manière définitive en ville<sup>24</sup>.

La croissante pénétration génoise sur les côtes de la Plata s'explique aussi par l'indulgence de fait avec laquelle les autorités locales regardaient les marchands et les artisans étrangers, jugés utiles au développement commercial, démographique

---

*pulperías*, Buenos Aires, Plus Ultra, 1972 ; Ricardo Rodríguez Molas, « La pulpería rioplatense en el siglo XVIII », *Revista de la Universidad del Litoral*, 49, juil.-sept. 1961, p. 1-134 ; Hernán Asdrúbal Silva, « Pulperías, tendejones, sastres y zapateros, Buenos Aires en la primera mitad del siglo XVIII », *Anuario de Estudios Americanos*, 26, 1969, p. 471-506.

<sup>22</sup> AGN, IX, *Hacienda*, n. 33-1-3, *Lista de Extranjeros a quienes se les ha intimado según superior decreto cierran las tiendas y pulperías que estaban manejando*, Buenos Aires, 20 décembre 1779.

<sup>23</sup> Cf. Catia Brillì, *La diaspora commerciale ligure nel sistema atlantico iberico*, op. cit., p. 131-156.

<sup>24</sup> *Ibid.*

et civil de la région<sup>25</sup>. La contrebande internationale diffuse, dominée du reste par les puissances étrangères, comme cela a été démontré par Zacarias Moutoukias, fut alimentée par les autorités de Buenos Aires elles-mêmes qui, ne pouvant pas la combattre, utilisèrent leurs faibles moyens de coercition pour négocier leur propre participation aux profits des trafics illicites<sup>26</sup>. Les espaces ouverts par cette frontière méridionale de l'empire offraient par ailleurs des marges de profit convenables également aux marchands pourvus de capitaux d'origine plus modeste. En fait, le territoire du Río de la Plata fut traditionnellement caractérisé par un degré extrême de « mercantilisation »<sup>27</sup>, c'est-à-dire par une surabondance d'entreprises commerciales par rapport à la population résidante, ce qui en faisait un cas unique dans le monde colonial : à côté d'un petit cercle de grands négociants, il y avait une véritable foule de détaillants plus ou moins stables qui, de manière autonome ou pour le compte des grossistes, jouaient un rôle fondamental d'intermédiaire entre les circuits du commerce local et ceux de plus large rayon, s'occupant de la vente au détail des marchandises importées depuis l'Europe et de l'achat des produits locaux destinés à l'exportation.

L'institution, en 1776, du vice-royaume du Río de la Plata augmenta le volume global des échanges, tant légaux qu'illégaux, qui gravitaient autour de la région. La nouvelle configuration politique et le droit d'exercer le commerce intercolonial octroyé par le décret du *Libre Comercio* accélérèrent en effet le processus d'expansion productive du bassin du Río de la Plata – l'aire située le long du littoral du fleuve Paraná –, qui s'orienta encore plus massivement vers l'élevage bovin : Buenos Aires devint ainsi non seulement le collecteur des flux fiscaux du vice-royaume mais aussi un important centre exportateur de peaux, cornes, suif et viande sèche pour le marché international. Le nouveau cycle d'expansion permit à certains commerçants génois établis depuis longtemps sur les côtes de la Plata de consolider ultérieurement leur fortune en participant au système légal des échanges, et de s'identifier avec les intérêts du milieu marchand *porteño*, au point de devenir les protagonistes de la création des institutions

- 25 Victor Tau Anzoátegui, « Una defensa de los extranjeros en el Buenos Aires de 1743 », dans *VI Congreso Internacional de Historia de América*, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1982, t. IV, p. 276-279.
- 26 Zacarías Moutoukias, « Comercio y producción », dans Academia Nacional de la Historia (éd.), *Nueva Historia de la Nación Argentina*, Buenos Aires, Planeta, 1999, t. III, p. 51-103 ; *id.*, « Power, Corruption and commerce : The making of the Local Administrative Structure in Seventeenth-Century Buenos Aires », *Hispanic American Historical Review*, t. 68, 4, novembre 1988, p. 771-801 ; *id.*, *Contrabando y control colonial en el siglo XVII*, *op. cit.*
- 27 Jay Kinsbruner, *Petty Capitalism in Spanish America. The Pulperos of Puebla, Mexico City, Caracas, and Buenos Aires*, Boulder and London, Westview Press, 1987, p. 10-13 ; Susan M. Socolow, « Buenos Aires : Atlantic port and hinterland », dans Franklin W. Knight & Peggy K. Liss (dir.), *Atlantic port cities. Economy, culture, and society in the Atlantic world, 1650-1850*, Knoxville, University of Tennessee Press, 1991, p. 252.

présposées à son fonctionnement : parmi les signataires d'une proposition présentée en 1790 pour l'établissement du *Tribunal del Consulado* (le tribunal commercial de Buenos Aires), on retrouve, par exemple, Domingo Belgrano Perez et Mateo Maza, deux commerçants originaires de la République de Gênes qui avaient commencé leur carrière par la vente au détail<sup>28</sup> ; le fils de Belgrano, Manuel, occupa la charge de secrétaire du *Consulado*, jouant par la suite un rôle de premier plan dans le processus d'indépendance argentin.

La progressive intégration du vice-royaume dans le système des échanges atlantiques finit par attirer l'attention des grands négociants-armateurs génois résidant à Cadix, qui avaient jusque là préféré investir à Cuba ou en Nouvelle-Espagne<sup>29</sup>. Dans leur sillage, de nouveaux migrants génois, en quête de fortune, se déversèrent ainsi sur les rives de la Plata à partir des années 1790, soit de manière autonome, soit pour le compte de commissionnaires résidant dans la Baie de Cadix. Ils constituèrent, à Buenos-Aires et à Montevideo, le premier foyer d'une implantation, numériquement encore limitée, mais économiquement prospère et socialement bien intégrée<sup>30</sup>. Le recensement de Buenos Aires de 1804 révèle que les Ligures – le groupe étranger le plus nombreux après les Portugais – étaient distribués de manière homogène dans tous les quartiers de la ville en fonction de leur milieu social et de leurs activités, parmi lesquelles le commerce en gros et au détail dominait<sup>31</sup>. Toutefois, la diaspora, tout comme cela avait été le cas à Cadix, ne se limitait pas au milieu commercial mais intéressait également quelques secteurs artisanaux, devenus perméables aux apports étrangers en raison d'une organisation corporative traditionnellement faible et des carences techniques et productives locales : dans le recensement, on trouvait en effet, aussi, une multitude d'artisans, en particulier des meuniers et des

28 AGN, *Consulado de Buenos Aires. Antecedentes, Actas, Documentos*, t. I, années 1785 à 1795, Buenos Aires, 1936, p. 88-92. Pour plus de détails sur la carrière de Mateo Maza, voir Catia Brilli, *La diaspora commerciale ligure nel sistema atlantico iberico, op. cit.*, p. 166-167.

29 C'est le cas de Bartolomé Patron, qui organisa des expéditions pour Montevideo, au moins à partir de 1793, avec sa frégate *N.S. de Gracia y S. Telmo*, de 207 tx, obtenant aussi dans les années suivantes une licence pour exporter le cuir du Río de la Plata en échange de l'introduction d'esclaves (AGI, Consulados, Leg. 929 ; AGI, Gobierno, Buenos Aires, leg. 589, *Al Exmo. D. Francisco de Saavedra*, Cadix, 5 mars 1809). Dans les premières années du XIX<sup>e</sup> siècle, on trouve également les traces de la participation au commerce avec la Plata de Domingo Colombo, armateur et négociant ligure résidant à Puntales, à proximité de Cadix, et enregistré dans le *Consulado de Indias* en 1792 (AHPC, Not. Cadix, 0048, *Testamento de Domingo [Vallarino] Colombo*, 1803 et AGI, *Consulados*, Leg. 915, *Calificación de embarcaciones*, Cadix, 1804). Dans ces mêmes années, y investirent aussi Geronimo Agnese (AGI, *Consulados*, libro 450), Andrés Marzán et Alejandro Firpo (AGI, *Consulados*, leg. 893).

30 Catia Brilli, « Il Río de la Plata, nuova frontiera del commercio ligure (1750-1810) », *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, t. LI (à paraître).

31 Emilio Ravignani (dir.), *Documentos para la Historia Argentina*, t. XII, Buenos Aires, Compañía Sud-Americana de Billetes de Banco, 1919, p. 121-213.

boulangers, qui bénéficiaient de revenus très élevés du fait de l'expansion rapide que connaissait Buenos Aires<sup>32</sup> ; suivait enfin un solide noyau de propriétaires et locataires de jardins potagers à proximité immédiate du port : il ne s'agissait pas d'une émigration exclusivement rurale mais d'individus qui s'occupaient aussi bien de la production de fruits, de légumes et de bois que de leur vente sur les marchés de la ville, et qui employaient une main-d'œuvre d'esclaves dans les champs, tout en possédant parfois des *pulperías* et des magasins<sup>33</sup>. Du reste, les frontières entre ces différentes professions n'étaient pas nettes : il existait, au contraire, une remarquable tendance à investir dans plusieurs activités. Caractéristique typique des entreprises marchandes ligures qu'on retrouve également à Cadix, elle permettait de multiplier les sources potentielles de profit tout en protégeant le capital contre les risques d'une excessive spécialisation.

L'analyse de leurs rapports avec les institutions locales – confréries, ordres tertiaires – révèle que les choix associatifs de ces premiers émigrés ligures se sont orientés en fonction du statut social, des réseaux familiaux et professionnels, et des stratégies personnelles d'intégration, sans qu'il y ait des projets d'agrégation plus ou moins formalisés entre les ressortissants ligures<sup>34</sup>. Cette attitude, conséquence naturelle de la dimension privée de l'aventure atlantique ligure et des espaces d'ascension économique et sociale offerts par la société d'accueil, n'a pas produit pour autant un flux migratoire d'individus isolés ayant oublié leurs origines. Les actes notariés et les legs testamentaires qu'ils ont laissés, révèlent l'existence de multiples liens de réciprocité et de solidarité matérielle allant de la collaboration professionnelle au soutien financier, en passant par la proximité humaine et familiale : autant de pratiques qui laissent entrevoir que l'origine commune favorisait des rapports de confiance particuliers qui n'étaient toutefois ni exclusifs, ni alternatifs aux stratégies personnelles d'intégration<sup>35</sup>. On en déduit donc que les Ligures, loin d'avoir perdu leur identité, en vertu d'une expérience migratoire se déroulant sur plusieurs siècles, orientée vers le profit marchand, avaient plutôt appris à en utiliser les ressources de manière souterraine pour s'insérer plus facilement dans le contexte dans lequel ils se trouvaient.

32 Lyman L. Johnson, « The Entrepreneurial Reorganization of an Artisan Trade : The Bakers of Buenos Aires, 1770-1820 », *The Americas*, t. 37, 2, octobre 1980, p. 139-160.

33 D'après une relation du vice-consul Belloc, en 1851 les neuf cinquièmes des *quintas* de Buenos Aires et de ses environs étaient cultivées par des colons du royaume de Piémont, qui dominaient aussi les marchés des fruits et légumes de la ville : Juan Carlos Chiamonte, *Mercaderes del Litoral*, *op. cit.*, p. 93. Sur les caractéristiques de ces entreprises commerciales gérées par des Ligures, cf. Catia Brillì, *La diaspora commerciale ligure nel sistema atlantico iberico*, *op. cit.*, p. 271-293.

34 Sur les stratégies d'intégration des commerçants ligures dans Buenos Aires à l'époque coloniale, voir *ibid.*, p. 170-195.

35 *Ibid.*

Les Génois s'étaient donc largement familiarisés avec le monde du Río de la Plata à l'époque coloniale. Dans une région portuaire cosmopolite, faiblement peuplée et faiblement institutionnalisée, en valorisant leur aptitude au mimétisme, les premières couches de la diaspora avaient trouvé les conditions favorables pour reproduire leur propre système d'expansion, au caractère principalement urbain, commercial et maritime.

#### AU-DELÀ DE L'EMPIRE

Les guerres napoléoniennes ont soumis la diaspora ligure à une double crise : la chute de l'ancien régime génois, qui se traduisit par l'annexion de la république de Gênes, d'abord à la France, puis en 1815 au royaume de Piémont ; la crise de l'ordre colonial espagnol, qui ôta à Cadix le rôle stratégique sur lequel les Génois avaient axé leur participation aux trafics atlantiques.

244

Pour faire face à la crise, qui avait annihilé entièrement la déjà faible flotte génoise, les populations côtières puisèrent de nouveau dans leurs ressources commerciales et productives traditionnelles, soutenant la reconstruction de la flotte ligure à l'ombre du pavillon sarde avec les bénéfiques, souvent illicites, du petit cabotage méditerranéen<sup>36</sup> ; dans cette phase de transition, l'Espagne, par l'intermédiaire de Gibraltar, joua encore un rôle important, aussi bien en tant que marché pour écouler les exportations ligures, que comme marché d'approvisionnement des marchandises en provenance des Amériques<sup>37</sup>. Ce fut ainsi que la flotte sarde se renforça au point de pouvoir affronter, pour la première fois, sa propre aventure atlantique de manière autonome, comblant le vide laissé par la flotte espagnole dans l'articulation des commerces avec le Río de la Plata. Dans les années 1830, en effet, les bâtiments sardes parvinrent presque à monopoliser les importations espagnoles de marchandises en provenance du Río de la Plata, via le port de Cadix, qui joua dès lors un rôle de support important dans la consolidation de la flotte sarde sur les routes sud-américaines<sup>38</sup>.

La transformation du Río de la Plata d'avant-poste de l'émigration ligure à destination préférée de celle-ci ne peut toutefois pas être ramenée au simple

<sup>36</sup> Cf. Giulio Giacchero, *Storia economica del Settecento genovese*, op. cit.

<sup>37</sup> Rafael Sánchez Mantero, *Estudios Sobre Gibraltar. Política, diplomacia y contrabando en el siglo XIX*, Cadix, Diputación Provincial, 1999, p. 84.

<sup>38</sup> Ces données proviennent de l'analyse du mouvement maritime et des chargements des navires sardes publié dans le *Diario Marítimo de la Vigía*, le journal du port de Cadix, conservé à la Hemeroteca de la Biblioteca Pública provincial de Cádiz ; pour plus de détails, voir Catia Brilli, « Da Cadice a Buenos Aires : crisi e rinascita del commercio ligure nella nuova configurazione dell'Atlantico iberico (1797-1837) », *Annali della Fondazione Luigi Einaudi*, XLIII, 2009, p. 143-173.

« vide » laissé par la flotte espagnole à la suite de la rupture du lien colonial. L'activisme de la flotte sarde, en effet, ne peut pas expliquer la prédilection des Ligures, chassés par les guerres napoléoniennes, pour une région dans laquelle le processus d'indépendance ne put se consolider que par une suite presque ininterrompue de guerres civiles et de conflits internationaux. Le processus de configuration de l'État national argentin fut très lent, et traversé par des forces contradictoires, qui maintinrent le pays politiquement divisé pendant toute la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle : la crise de l'ordre colonial initia un processus de « balkanisation » du vice-royaume qui entraîna, d'un côté, la perte de vastes territoires, de l'autre la configuration d'États provinciaux en lutte avec Buenos Aires pour la définition des nouvelles bases de légitimité politique.

L'indépendance, toutefois, ouvrit le chemin à un nouveau cycle d'expansion, différent du précédent, pour la diaspora ligure. La perte du Haut-Pérou marqua en effet la crise définitive de l'économie minière coloniale, et provoqua un renversement radical de la hiérarchie territoriale des pays du Río de la Plata : les provinces de l'intérieur, jadis liées au commerce des métaux précieux, furent réellement marginalisées au profit de celles qui longeaient les fleuves Paraná et Uruguay, qui s'orientèrent de manière de plus en plus marquée vers l'élevage bovin. L'exportation de peaux, cornes, suif et viande sèche devint ainsi le nouveau pivot de l'économie du Río de la Plata, transformant le système fluvial en l'axe central de l'articulation entre les circuits productifs régionaux et le marché international.

Dans un pays caractérisé par une faible tradition d'armement maritime, le développement des trafics fluviaux ouvrit d'extraordinaires opportunités de profit aux migrants ligures qui, à partir de 1815, arrivèrent de plus en plus nombreux sur les rives de la Plata pour pratiquer ce qui constituait l'une de leurs activités de prédilection. Les routes fluviales étaient certainement plus courtes que les méditerranéennes, mais elles étaient aussi moins fréquentées et présentaient des difficultés de navigation bien plus importantes en raison de nombreux bancs de sable et du manque de lieux d'accostage, même dans les ports principaux, autant de conditions bien connues des gens de mer ligures, ce qui les rendait par conséquent bien adaptés pour assurer cette activité très demandée et bien rétribuée. Les Ligures offraient une contribution tout aussi précieuse au développement du secteur de l'armement, s'occupant aussi bien de l'établissement de chantiers sur place, concentrés dans le quartier de la Boca à Buenos Aires, que du rôle d'intermédiaire pour la vente des embarcations construites en Ligurie. En peu d'années, se constituèrent, autour des bouches du Paraná, de véritables flottes de petites embarcations sous pavillon local mais commandées par des patrons ligures : depuis les escales fluviales de l'intérieur, ils se chargeaient du transport des marchandises destinées à l'exportation, et

de celui du bois, de la chaux et du charbon destinés à l'approvisionnement de Buenos Aires et de Montevideo, ou encore des opérations de chargement et de déchargement des navires de fort tonnage et de la distribution des produits importés d'Europe. Il ne s'agissait pas de migrants se consacrant exclusivement à la navigation, mais, dans beaucoup de cas, de véritables pourvoyeurs d'affaires qui, pour leur compte, ou en tant que commissionnaires de commerçants en gros, se chargeaient de rechercher des vendeurs ou des acheteurs, et dégageaient ainsi de larges marges de profit.

246

Le cycle commercial démarrait généralement par l'achat avec des compatriotes d'une petite embarcation en société, opération qui demandait un investissement modeste qu'on pouvait récupérer facilement au bout de la vente d'à peine quelques cargaisons. Le capital cumulé permettait par la suite de créer une *pulpería* en ville, mais aussi de démarrer des carrières marchandes plus importantes qui, dans certains cas, ouvrirent la route à la participation au commerce océanique et à l'achat d'*estancias* consacrées à l'élevage du bétail. Les négociants les plus affirmés n'abandonnaient pas pour autant le commerce fluvial, nécessaire à l'approvisionnement et à la distribution des marchandises commercialisées, mais ils confiaient les expéditions de cabotage à des parents ou à des compatriotes, qu'ils prenaient comme salariés, ou avec qui ils formaient une société, multipliant par là les occasions d'emploi pour les nouveaux migrants. De cette manière, les marchands ligures s'installèrent rapidement, à partir de l'estuaire de la Plata, dans les escales fluviales de l'intérieur, créant tout d'abord des sociétés de cabotage avec les commerçants de Corrientes et Entre Ríos, et établissant par la suite leurs propres maisons de revente<sup>39</sup>. Le caractère essentiellement commercial de la diaspora ligure est confirmé par le recensement de Buenos Aires de 1827, d'où il ressort que la majorité des 217 « Génois » est constituée par de commerçants de toute sorte, ce qui inclut les armateurs, qui vendaient aussi du bois et de fournitures, et les *pulperos* – respectivement 56 et 46 personnes<sup>40</sup>. Ces chiffres ne comprennent pas, en revanche, les Ligures qui se consacraient à la transformation des céréales ni les propriétaires de *quintas* (fermes ou exploitations), bien que ceux-ci, comme cela a été indiqué plus haut, intégraient l'activité productive à la vente directe. L'émigration ligure dans le pays du Río de la Plata fut donc favorisée non seulement par les opportunités inédites ouvertes par le système fluvial, mais aussi par la persistance des logiques traditionnelles d'organisation marchande. Les *pulperías* qui, à l'époque coloniale, avaient représenté le principal vecteur d'articulation entre les

39 Sur les stratégies commerciales des patrons et commerçants ligures, voir Catia Brilli, *La diaspora commerciale ligure nel sistema atlantico iberico*, op. cit., p. 259-290.

40 AGN, X, 23-5-5.



différents circuits marchands, ainsi qu'une importante source de microcrédit, ont maintenu une fonction centrale au lendemain de l'indépendance, en se multipliant parallèlement au développement démographique de la nouvelle république.

La contribution fondamentale offerte par l'émigration ligure au développement du commerce du Río de la Plata est un élément décisif pour comprendre sa capacité à prospérer à l'ombre des conflits qui caractérisent les premières décennies de vie de la République. Dès la guerre d'indépendance, précisément pour ne pas endommager le tissu économique local, on assura l'exemption du service militaire à tous ceux qui s'adonnaient à une activité commerciale ou productive de manière autonome<sup>41</sup>. Une telle immunité, associée au caractère non obligatoire du service militaire pour les étrangers, joua un rôle non négligeable pour favoriser l'émigration vers la Plata des Ligures fuyant les campagnes de conscription mises en place, en ces mêmes années, en Ligurie comme en Espagne<sup>42</sup>.

Les conflits prolongés qui tourmentèrent la jeune république, loin de représenter une limite à l'enracinement des émigrés ligures, constituèrent au contraire un moyen d'instaurer un rapport privilégié avec les autorités locales. Lorsqu'éclatèrent les hostilités avec le Brésil pour le contrôle de la Banda Oriental (1825-1828), les patrons et les armateurs ligures n'hésitèrent pas, en effet, à prendre une part active au conflit, se présentant comme les défenseurs des intérêts de Buenos Aires pour obtenir du gouvernement, qui était dans

41 Gabriel Di Meglio, « Soldados de la revolución. Las tropas porteñas en la guerra de independencia (1810-1820) », *Anuario del Instituto de Estudios Históricos-Sociales*, 18, 2003, p. 46. Sur l'évolution de la politique militaire à Buenos Aires dans les premières décennies de l'indépendance, voir aussi Gabriel Di Meglio, « "Os habéis hecho temibles". La milicia de la ciudad de Buenos Aires y la política entre las invasiones inglesas y el fin del proceso revolucionario, 1806-1820 », *Tiempos de América*, 13, 2006, p. 151-166 ; Tulio Halperín Donghi, « Militarización revolucionaria en Buenos Aires, 1806-1815 », dans Tulio Halperín Donghi (dir.), *El ocaso del orden colonial en hispanoamérica (1750-1850)*, Buenos Aires, Sudamericana, 1978 ; Juan Carlos Garavaglia, « Ejército y milicia : los campesinos bonaerenses y el peso de las exigencias militares, 1810-1860 », *Anuario IEHS*, 18, 2003, p. 159-170 ; Roberto O. Fraboschi, « Rosas y las relaciones exteriores con Francia e Inglaterra », dans Ricardo Levene (dir.), *Historia de la Nación Argentina (desde los orígenes hasta la organización definitiva en 1862)*, t. VII, 2<sup>a</sup> sección, Buenos Aires, El Ateneo, 1951, p. 167-168.

42 Sur les politiques de conscription militaire en Ligurie et en Espagne, voir Giovanni Assereto, « Coscrizione e politica militare negli anni francesi », dans Giovanni Assereto (dir.), *Le metamorfosi della Repubblica. Saggi di storia Genovese tra il XVI e il XIX secolo*, Savona, Daner, 1999, p. 308-310 ; Olga López Miguel et Magda Mirabet Cucala, « La institucionalización de la Matrícula de Mar : textos normativos y consecuencias para la gente de mar y maestranza », dans Carlos Martínez Shaw (dir.), *El derecho y el mar en la España moderna, op. cit.*, p. 217-239 ; Catia Brilli, « The Genoese response to the collapse of the Spanish Empire in America », art. cit.

l'impossibilité de garantir la sécurité des trafics fluviaux, de nombreuses lettres de marque et des patentes de commerce. Le recensement des bâtiments de cabotage conduits par des patrons ligures révèle que la grande augmentation de leur participation aux échanges fluviaux coïncide précisément avec les années de guerre, passant de 89 unités en 1823 à 215 en 1828<sup>43</sup> : se confirmait ainsi la traditionnelle habileté des navigateurs ligures à tirer profit des conjonctures de guerre, comme cela avait été le cas en Méditerranée, et comme cela sera encore le cas, dans le pays du Río de la Plata, à l'occasion des blocus imposés à Buenos Aires par les forces anglo-françaises<sup>44</sup>. La crise de l'ordre colonial permit à la Grande-Bretagne, dotée d'une flotte puissante, d'une solide capacité financière et industrielle, et d'une diplomatie efficace, de remplacer l'Espagne dans l'articulation entre l'économie de ce pays et le marché international<sup>45</sup> ; la diaspora ligure, par contre, qui trouvait sa principale ressource dans le développement de l'économie fluviale, acquit un profil « régional » plus marqué, qui alimentait à son tour les échanges avec Gênes et l'expansion de la flotte sarde.

C'est à ces différentes « dimensions » de leurs intérêts commerciaux qu'il convient de ramener les différentes formes d'organisation des deux communautés à Buenos Aires : les Anglais implantèrent sur place leurs institutions et valorisèrent des formes exclusives de sociabilité, se dotant d'une chambre de commerce dans laquelle ils pouvaient consulter leurs journaux et recevoir leur courrier pour se tenir au courant des nouvelles provenant d'Europe, des prix pratiqués là-bas et des produits demandés<sup>46</sup> ; les Ligures, en revanche, privilégièrent plutôt les rapports avec les institutions locales, en premier lieu avec le *Consulado*, qui maintint ses fonctions de tribunal commercial défendant les intérêts des commerçants enracinés sur le territoire<sup>47</sup>.

<sup>43</sup> AGN, X 36-7-22 bis, 36-8-2, 36-8-9, 36-8-10.

<sup>44</sup> Pendant le blocus imposé par les Français à Buenos Aires en 1845-1848, les commerçants sardes dominèrent les expéditions de Buenos Aires vers le Brésil et les ports européens en se servant de bâtiments de pavillon neutre sarde, qui furent aussi affrétés pour les mêmes raisons par d'autres marchands argentins ou étrangers qui résidaient dans le port : Clifton B. Kroeber, *La navegación de los ríos en la historia argentina*, Buenos Aires, Paidós, 1967, p. 236-238.

<sup>45</sup> John Lynch, « Foreign Trade and economic interests in Argentina, 1810-1850 », dans Reinhard Liehr (dir.), *América Latina en la época de Simón Bolívar*, Berlin, Colloquium Verlag, 1989, p. 139-155 ; Henry Stanley Ferns, « Investment and trade between Britain and Argentina in the Nineteenth Century », *The Economic History Review, New Series*, t. 3, 2, 1950, p. 203-218 ; David McLean, *War, diplomacy and informal empire. Britain and the republic of La Plata, 1836-1853*, London/New York, British Academy Press, 1995 ; John Street, « Lord Strangford and Río de la Plata, 1808-1815 », *The Hispanic American Historical Review*, t. xxxiii, 4, novembre 1953, p. 477-510.

<sup>46</sup> Clifton B. Kroeber, *La navegación de los ríos en la historia argentina*, op. cit., p. 117.

<sup>47</sup> Sur les fonctions du *Tribunal del Consulado* de Buenos Aires dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, voir Jeremy Adelman, *Republic of Capital. Buenos Aires and the legal transformation*

Le croisement des informations issues des actes notariés avec les recensements de Buenos Aires en 1804 et 1827 met clairement en lumière cette tendance à l'intégration, qui trouvait dans les pratiques de solidarité ethnique non pas une limite, mais un soutien utile : en effet, les formes de collaboration entre compatriotes se multiplièrent. Elles apparaissent de manière évidente dans les chaînes migratoires des parents et voisins, dans les sociétés professionnelles et dans la distribution dans l'espace des nouvelles vagues de migrants qui, très souvent, se greffaient sur un noyau enraciné depuis plus longtemps ; toutefois la croissance quantitative de l'implantation ligure, du moins sur le court terme, n'entraîna pas une fermeture par rapport à la société locale, comme le montrent la tendance – et donc la facilité – de beaucoup de migrants de la première génération à se marier avec des femmes argentines et les intenses rapports économiques noués avec les représentants du commerce de Buenos Aires<sup>48</sup>. Favorisée par l'ouverture de l'économie fluviale, l'émigration ligure se révéla une alliée précieuse pour la société d'accueil, à laquelle faisaient précisément défaut ces mêmes ressources qui avaient favorisé la diaspora dans le contexte gaditain.

Avec leurs activités commerciales et productives, les Ligures ont soutenu aussi bien le développement du marché urbain que celui des échanges interprovinciaux et internationaux. Tout ceci se fit sur la base d'initiatives individuelles, familiales ou de petits groupes, qui ne furent jamais perçues par la société qui les accueillait comme des menaces ou des forces concurrentes susceptibles de la léser ; on comprend mieux ainsi l'attitude tolérante voire le soutien ouvert manifesté par les autorités locales envers eux et, au contraire, la méfiance vis-à-vis des représentants du gouvernement de Turin, dont les velléités d'intervention ne pouvaient apparaître que comme un élément de dérangement. S'était ainsi consolidée, en somme, une nouvelle forme de symbiose tacite, interprétée par les premiers consuls sardes comme le fruit de l'hostilité des émigrés ligures envers leur nouveau souverain, mais qui en réalité mettait en lumière la persistance d'une civilisation marchande dont Gênes, comme il a été observé avec finesse, avait toujours été « le cœur, non la tête »<sup>49</sup>. La diaspora des hommes et des capitaux, qui avait accompagné au fil des siècles la croissance et l'expansion commerciale génoise, persista aussi face à la progressive marginalisation puis à

*of the Atlantic world*, Stanford, Stanford UP, 1999 ; pour une analyse détaillée des rapports entre les marchands ligures et le *Consulado* à partir des procès commerciaux dans lesquels ils furent impliqués (fonds AGN, X, Tribunal Comercial), voir Catia Brilli, *La diaspora commerciale ligure nel sistema atlantico iberico*, op. cit., p. 293-308.

48 *Ibid.*, p. 309-321.

49 Gabriella Airal di, « Modelli coloniali e modelli culturali dal Mediterraneo all'Atlantico », dans Gabriella Airal di (dir.), *Gli orizzonti aperti. Profili del mercante medievale*, Torino, Scriptorium, 1997, p. 201.

la disparition de la République : au XVIII<sup>e</sup> siècle, elle continua à prospérer dans la capitale du commerce impérial espagnol ; après avoir survécu à la crise de l'ordre colonial, elle put jouer à nouveau un rôle important dans l'économie atlantique du XIX<sup>e</sup> siècle, à partir de ces pays qui avaient été la frontière méridionale de l'empire espagnol.

## GUERRE DE COURSE ET CORSAIRES FRANÇAIS DANS LE SECOND TIERS DU XVII<sup>e</sup> SIÈCLE<sup>1</sup>

*Roberto Barazzutti*

*Docteur en histoire (Université Paris-Sorbonne)*

En 1975, Jean Delumeau dresse un bilan de la course en France, signalant les faiblesses de la recherche par l'absence de travaux sur certains ports et certaines périodes, notamment le XVIII<sup>e</sup> siècle. Concernant le XVII<sup>e</sup> siècle, il écrit : « Il est bien vrai en effet que durant les 200-250 ans qui précéderent 1695, l'attaque et la capture de navires marchands au profit ou aux dépens des Européens constituent beaucoup plus que des anecdotes »<sup>2</sup>. Depuis, Patrick Villiers, André Lespagnol, Mickael Augeron ou Philippe Hrodej<sup>3</sup> ont permis de combler beaucoup de lacunes et de renouveler les thématiques. Il n'empêche qu'à l'inverse des recherches menées dans d'autres pays européens, très peu de travaux se sont attachés à la période qui précède celle de la prise en main de la Marine par Jean-Baptiste Colbert. Une des raisons en est l'absence de fonds et d'archives homogènes. Une autre raison concerne la définition de l'activité corsaire comme l'indique Jean Meyer, qui déclare que « de la fin du Moyen Âge au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle s'étend la longue 'préhistoire' de la course, où flibuste, course et piraterie se superposent »<sup>4</sup>.

Le second tiers du XVII<sup>e</sup> siècle est marqué par un développement des conflits et une militarisation de la société. C'est à cette période que la guerre de course commence à apparaître dans cette conflictualité croissante comme un acteur qui reste largement inconnu. Le présent travail tente d'éclaircir ce rôle en

- 1 Jan Glete, *Warfare at Sea, 1500-1650. Maritime Conflicts and the Transformation of Europe*, London, Routledge Press, 2000.
- 2 *Course et Piraterie*, études présentées à la Commission internationale d'histoire maritime à l'occasion du XIV<sup>e</sup> Congrès international des sciences historiques, San Francisco, août 1975, Paris, IRHT, 1975, t. 1, article de Jean Delumeau, p. 271-298.
- 3 Avec Gilbert Buti, il dirige un ouvrage collectif constituant un dictionnaire sur la course et la piraterie contenant la bibliographie la plus exhaustive possible, livre dont la parution est prévue pour 2011.
- 4 Jean Meyer, « La course, romantisme, exécutoire social, réalité économique, essai de méthodologie », *Annales de Bretagne*, t. LXXVIII, juillet-septembre 1971, p. 307-344. Sur la flibuste globalement, et sur ces points communs avec la course, voir l'ouvrage de Jean-Pierre Moreau, *Pirates*, Paris, Tallandier, 2006.

s'attachant au cadre réglementaire de cette activité, à son organisation par l'étude de l'armement, mais aussi d'effectuer une première analyse des résultats économiques et diplomatiques qu'elle a engendrés.

## LE CADRE JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL

252

Dans les années 1630-1660, la direction des affaires maritimes se caractérise par la multiplicité des intervenants. Le personnage clé en est le Grand Maître, Chef et Surintendant général de la Navigation et Commerce de France. Cette charge, imaginée par le cardinal de Richelieu le 14 octobre 1626, disparaît le 12 novembre 1669 lorsque Louis XIV, à la suite du décès de Beaufort, restaure la charge d'Amiral de France. Le Grand Maître est compétent sur un espace géographique identique à celui de l'Amiral de France, ainsi que sur les autres régions littorales, excepté la Bretagne. Il dispose d'un semblant d'administration en cours de structuration au cours de cette période<sup>5</sup>. Un des éléments en est le Conseil de Marine, qui date du 6 janvier 1624. Ce conseil a en charge les affaires litigieuses, les vacances d'office à pourvoir, la perception des droits, et la question des prises, bris et naufrages. Il doit vérifier les procédures dépendant d'institutions et de juridictions : sièges particuliers de l'Amirauté, siège général de l'Amirauté – Table de Marbre<sup>6</sup>. En 1627, on trouve dans ce conseil le surintendant des Finances, le secrétaire général de la Marine, et trois conseillers. En 1659, sa composition s'étoffe : il comprend le secrétaire général de la Marine, six conseillers et huit maîtres des requêtes et conseillers au Grand Conseil<sup>7</sup>, et il prend le nom de Conseil des prises<sup>8</sup>. Ce changement de nom semble indiquer l'importance des affaires de course. Malheureusement, cette institution, qui se réunissait sous la présidence du duc Vendôme dans son hôtel particulier, n'a pas laissé d'archives de ses délibérations<sup>9</sup>. La responsabilité financière des affaires maritimes incombait durant la même période au secrétaire d'État aux Affaires étrangères pour le Ponant, et au secrétaire d'État à la Guerre pour le Levant.

5 Sur le Grand Maître de la Navigation, voir Alan James, *The Navy and Government in Early Modern France 1572-1661*, Royal Historical Society, Rochester, Boydell Press, 2004.

6 Michel Vergé-Franceschi, *Marine et Éducation sous l'Ancien Régime*, Paris, CNRS, 1991.

7 Florence Le Guellaf, *Armement en course et droits des prises maritimes 1792-1856*, thèse de droit, université Panthéon-Assas, publiée en 1999 par les Presses universitaires de Nancy. Voir les pages 405 à 407 consacrées à la procédure judiciaire sous l'Ancien Régime.

8 En Espagne, un Conseil des prises, appelé *Junta de Corso o de Presa y Corso*, est créé en 1623.

9 Le seul document qui nous soit parvenu se trouve à la Bibliothèque nationale de France (BnF par la suite), Manuscrits Français 18592, sur les dépenses et recettes traitées par ce conseil entre 1636-1641 : voir Joseph Bergin, *Pouvoir et fortune de Richelieu*, Paris, Robert Laffont, 1987.

Les côtes françaises sont alors soumises à un maillage administratif de plus en plus serré. L'Amirauté est la première institution en charge des affaires maritimes. Depuis la fin du xiv<sup>e</sup> siècle, les officiers de l'amirauté statuent sur la validité de la prise en première instance, mais l'appel est possible à la Table de Marbre, c'est-à-dire le siège général de l'amirauté établi auprès d'un parlement. Le parlement reçoit les appels portés contre les sentences rendues par les Tables de Marbre de son ressort. Ces trois degrés d'institutions judiciaires n'existent que dans les ressorts des parlements de Paris et de Rouen. Pour les amirautés ne relevant pas de ces deux parlements, la procédure était plus simple : l'appel du jugement de l'amirauté se produisait directement auprès du parlement dont elle dépendait, sans passer par la Table de Marbre. Il n'y avait que deux instances<sup>10</sup>. En ces années 1630-1660, les officiers d'amirauté sont cantonnés à l'instruction et à l'application des jugements. Certains doutes subsistent sur la chronologie de cette perte de compétence. Il se peut que l'on ait laissé aux officiers d'amirauté le pouvoir de juger pour les petites affaires<sup>11</sup>, mais un arrêt du Conseil d'État du roi du 16 octobre 1654 renvoie le pouvoir de décision au duc de Vendôme et à son Conseil de Marine<sup>12</sup>. En effectuant ce cantonnement, la monarchie fragilisait l'importance des parlements qui tentèrent d'en profiter lors de la Fronde pour reconquérir ce pouvoir. Les marchands avaient la possibilité de faire appel de la décision du Conseil de Marine où de tout autre institution auprès du Conseil d'État du roi. Cette fonction de cour d'appel ultime instruisant toutes affaires sur la course est soulignée notamment dans l'arrêt portant la création en 1647 de l'Amirauté à Dunkerque, qui dépend directement du Conseil d'État du roi<sup>13</sup>.

Pour pouvoir juger sur les prises, les juges en charge des dossiers sur la course disposent d'une base législative nationale ancienne. La première ordonnance

- 
- 10 BnF, ms. fr. 18592, fol. 182 : Problème entre le duc de Brézé et le parlement d'Aix concernant le droit de prise en 1643-1644. Aux folios 227 et 229, deux arrêts du Parlement de Rouen du 25 septembre 1643 interdisent à Jacques Caverly Giron natif de Dunkerque d'armer 2 vaisseaux et 2 frégates à Honfleur.
- 11 BnF, Moreau 1340, fol. 53. Dans un document du 23 août 1644, le duc de Maillé-Brézé laisse aux sièges le jugement des prises valant moins de 800 livres.
- 12 Marcel Gouron, *L'Amirauté de Guienne depuis le premier amiral anglais en Guienne jusqu'à la Révolution*, Paris, Librairie du Recueil Sirey, 1938. À partir de cette date, les amirautés n'auront plus de pouvoir de jugements comme l'indiquent les Lettres patentes du 21 octobre 1688 et 9 mars 1695.
- 13 Enrique Otero Lana indique que le Conseil d'État, premier Conseil d'État du roi d'Espagne, jouait un rôle dans la législation sur les prises en Espagne : voir son ouvrage, *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias, el corso español del Atlantico peninsular en el siglo xvii (1621-1697)*, Madrid, Editoria Naval, 1992.

consacrée pour partie à la législation corsaire date du 7 décembre 1373<sup>14</sup>, suivie par celles de juillet 1517, de février 1543 et de septembre 1555. Ces ordonnances tentent de limiter et de définir la pratique corsaire, mais elles restent incomplètes. Le premier véritable corpus est le règlement pris en mars 1584 par Henri III : *Édit du roy concernant les ordonnances et les règlements de la juridiction de l'amirauté*. Sur la centaine d'articles qui le composent, 38 sont consacrés, directement ou indirectement, à la pratique de la course, à la piraterie, et au droit de visite des navires marchands. Ce texte n'est pas à l'abri de discussions et de divergences d'interprétation entre juristes<sup>15</sup>. Au cours de la minorité du roi Louis XIV, le seul règlement pris est la déclaration royale du 1<sup>er</sup> février 1650 appelée *Déclaration du Roi portant règlement sur le fait de la navigation, armement de vaisseau et des prises qui se font en mer*<sup>16</sup>. C'est un texte de 14 articles, qui reprend pour partie les instructions émises par l'édit de 1584, en intégrant quelques décisions jurisprudentielles, ainsi que les lettres patentes et règlements intervenus depuis cette date<sup>17</sup>.

254

Les conventions internationales et autres traités constituent aussi une source dans le jugement des prises. La mer, constituant une frontière liquide, a suscité de la part des pouvoirs des États maritimes la mise en place de relations, afin de définir un cadre aux diverses activités qu'elle engendre car, selon le mot de François I<sup>er</sup>, « la mer est commune à tous les hommes »<sup>18</sup>.

14 Concernant les textes sur la course, voir le recueil de Sylvain Lebeau, *Nouveau Code ou recueil des édits, déclarations, lettres patentes, arrêts, ordonnances, règlements et décisions sur la course et l'administration des prises, depuis 1400 jusqu'au mois de mai 1789, suivi de toutes les lois, arrêtés, messages et autres actes qui ont paru depuis cette dernière époque jusqu'à présent*, Paris, an VII-an XI, 3 vol., in-4 ; l'ouvrage de Florence Le Guellaf déjà cité ainsi qu'aux Archives nationales la série Marine A1, et à la BnF, ms. fr. 16732 et 18592.

15 Voir le préambule et les premiers articles du traité pour la liberté du commerce entre la France et la Hollande du 18 avril 1646 : Archives nationales (AN par la suite) fonds Marine, série B 7, vol. 484 fol. 249-258. Par ailleurs, le 4 et 9 novembre 1651, au Conseil de Marine, des discussions ont lieu sur l'interprétation des articles 43 et 70 des ordonnances de Marine de 1543 et 158, BnF, ms. fr. 14266.

16 BnF, ms. fr. 18592, fol. 32-37. Ce règlement pris par le Roi est enregistré à Toulon le 9 mars 1650, lu et publié le 8 mars 1650 par crieur dans la rue afin que tous sachent et ne puissent l'ignorer.

17 Étienne Taillemite, *L'Histoire ignorée de la marine française*, Paris, Librairie Perrin, 1988, p. 66-67. Jusqu'à la grande ordonnance de 1681, l'édit de 1584 a servi de texte de base sur le droit de prise en France.

18 Les ouvrages consacrés aux corsaires mentionnent rarement les accords passés entre les États, exception faite de ceux pour les échanges de prisonniers ou de lutte contre la piraterie. On peut citer les traités de 1658 entre le Danemark, et la Suède, de 1667 entre l'Angleterre et les Provinces-Unies, de 1742 entre la France et le Danemark, et de 1786 entre la France et l'Angleterre. Voir Terry Olson, « Histoire du concept juridique de piraterie maritime », dans G. Jaeger (dir.), *Vues sur la piraterie*, Paris, Tallandier, 1992, p. 250-260.



Ces négociations commencent dès le milieu du XIV<sup>e</sup> siècle et débouchent sur un corpus interférant dans la législation de la course. En 1485, Alphonse VII, roi du Portugal, signe avec Charles VIII, roi de France, puis avec Richard III, roi d'Angleterre, une convention où le mot pirate est clairement défini : « Des gens qui se mettent en armes pour faire la guerre sur mer à tous ceux qu'ils rencontrent, qu'ils soient amis ou ennemis du roi »<sup>19</sup>, ce qui permet l'ébauche d'une définition de ce qu'est à contrario un corsaire. En 1497, les textes des négociations françaises avec l'Angleterre et la Hanse ont l'intérêt de clarifier les distinctions entre les actes et les auteurs. La prise est licite ou illicite selon que son auteur est autorisé ou non à armer un navire, et selon la nationalité de la victime. Dans ces traités, on constate alors une définition de ce qu'est un corsaire et ce sans que le terme apparaisse dans ces textes : c'est un individu qui est sorti en mer avec la permission de l'Amiral et qui respecte les règles de capture. Celles-ci ne cessent de s'enrichir. L'accord franco-anglais de 1497 prévoit certaines conditions, qui sont reprises par la suite dans les ordonnances royales sur la course : appel en dernier ressort au Conseil d'État du roi ; enregistrement des rôles des mariniers et soldats à l'amirauté ; délivrance du congé subordonnée au serment prêté par l'équipage de ne pas nuire aux sujets des deux rois alliés ; présentation au retour de 2 à 3 hommes de l'équipage pris afin que l'amirauté recueille leur déposition ; fixation de la caution<sup>20</sup>.

Au cours de la période concernée, des clauses concernant la guerre de course existent entre autres dans le traité commercial avec les Provinces-Unies de 1646, le traité de Westminster de 1655 avec l'Angleterre et le traité de la Paix des Pyrénées de 1659 avec l'Espagne<sup>21</sup>. L'influence de ces textes peut se mesurer aux références faites par les plaignants et leurs représentants, notamment le traité de 1646 fréquemment rappelé par les marchands hollandais ou leur ambassadeur à Paris, pour obtenir la mainlevée des navires<sup>22</sup>. Ces conventions juridiques ont été établies au cours d'une période dans laquelle est menée une vaste recherche sur la définition du droit des gens, des échanges et de la définition spatiale des

19 Philippe Jacquin, « L'âge d'or de la grande piraterie », dans G. Jaeger (dir.), *Vues sur la piraterie*, op. cit., p. 119-120.

20 Michel Mollat Jourdin, « De la piraterie sauvage à la course réglementée », dans G. Jaeger (dir.), *Vues sur la piraterie*, op. cit., p. 70-94.

21 Concernant le traité des Pyrénées, ce sont les articles 17 à 20 dans lesquels, entre autres, sont définis les biens de contrebande. Voir Florence Le Guellaf, *Armement en course et droits des prises maritimes*, op. cit., p. 338-339. Pour le traité de Westminster, voir Philipp Knachel, *England and the Fronde: the impact of the English Civil war and Revolution on France*, Ithaca-New York, Cornell UP, 1967.

22 Les ambassadeurs hollandais en Espagne semblent avoir été très vigilants sur le respect et l'application par les Espagnols du traité du 12 avril 1651.

territoires. Le débat entre les idées d'Hugo de Groot dit Grotius<sup>23</sup>, et John Selden en est le meilleur exemple. Selon ce dernier, les autres États reconnaissent la domination anglaise sur les eaux territoriales proches, car ils abaissent leur pavillon le premier. Or le non-respect de cette règle est un motif valable pour une capture. Le principal débat entre juristes porte sur la nationalité du navire et son extension sur la marchandise. En gros est-ce que le pavillon du navire couvre la marchandise qu'il transporte ? C'est une question que bien des armateurs devaient aussi se poser lorsqu'ils se lancèrent dans cette aventure, mais auparavant ils avaient besoin de disposer du document essentiel : la commission d'armer en course. Ce dernier document était délivré par l'État. Sans cela, le corsaire n'était pas considéré comme tel, mais comme un pirate. Même les flibustiers demandaient ce document. Au cours de son gouvernement de l'île de Saint-Domingue, Bertrand d'Ogeron de la Bouere en délivra plusieurs, tout comme le chevalier Thimoléon Hotman de Fontenay pour l'île de la Tortue<sup>24</sup>.

256

À l'origine de la commission se trouve la lettre de représailles dont les premières datent du XII<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècle, pour péricliter à partir du XVI<sup>e</sup> siècle. Elle est encore demandée contre Venise par le commandeur de Neuchêze dans les années 1650<sup>25</sup>. Sans doute l'amélioration de l'état de droit en Europe a-t-elle permis l'évolution de cette lettre vers la véritable commission de course ou lettre de marque. Elle serait apparue au XIII<sup>e</sup> siècle, mais il a fallu attendre la première moitié du XVI<sup>e</sup> siècle pour qu'elle se démarque de la lettre de représailles. Ce cheminement est quasi identique dans les autres pays. Sa délivrance est soumise au respect par l'armateur et le capitaine de règles. La principale en est le dépôt d'une caution pour le respect de la législation corsaire. Cette caution de juratoire devient pécuniaire à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle et dans la première moitié du XVII<sup>e</sup>. Le principe en est énoncé dans une ordonnance de Pierre d'Aragon de 1536, mais

23 Henk Nellen, *Hugo de Groot. Een leven in strijd om de vrede 1583-1645*, Amsterdam, Uitgeverij Balans, 2007 ; Martine Julia van Ittersum, « Preparing Mare Liberum for the press: How Hugo Grotius rewrote chapter 12 of *De Jure Praedae*, Novembre 1608-February 1609 », *Grotiana*, publication de la foundation Grotiana par les éditions Brill, volumes 26 à 28, 2007, 27 pages ; *id.*, « Mare Liberum in the West-Indies? Hugo Grotius and the case of the Swimming Lion, a dutch pirate in the Caribbean at the turn of the Seventeenth Century », *Itinerario*, 31/3 (2007), p. 59-94. Voir aussi la notice réalisée par Roberto Barazzutti, dans un dictionnaire sur la course et la piraterie sous la direction de Philippe Hrodej (à paraître).

24 Pour sa notice biographique, voir Roberto Barazzutti, « Thimoléon Hotman de Fontenay », *Généalogie et histoire des Caraïbes*, n° 174, octobre 2004, p. 4314-4315.

25 Voir Jérôme Cras et Gérard Poumarède, « Entre finance et diplomatie, les armements du commandeur François de Nuchêze pour le secours de Candie », dans *Guerres et Paix en Europe centrale aux époques moderne et contemporaine. Mélanges en l'honneur de Jean Bérenger*, Paris, PUPS, 2003, p. 507-544 ; Roberto Barazzutti, « La marine vénitienne face à la menace turque 1644-1719 », *Chroniques d'histoire maritime*, n° 60, 2006, p. 13-38.

ce n'est qu'au cours des années 1650-1660, sans doute sous l'influence des législations étrangères – ordonnance du 5 janvier 1624 en Espagne –, que ce changement a eu lieu en France<sup>26</sup>. Le traité pour la liberté du commerce entre la France et les Provinces-Unies en date du 18 avril 1646, renouvelé par le traité de Paris du 27 avril 1662, semble être le premier texte français mentionnant l'application d'une caution pécuniaire pour l'armement en course ; il en fixe le montant à 12 000 livres. Cet article du traité est repris dans ceux signés avec les villes Hanséatiques le 10 mai 1655 et l'Angleterre le 3 novembre 1655<sup>27</sup>. L'ordonnance du 23 février 1674 rendit cette caution obligatoire. La commission de course pouvait être délivrée à un étranger, rien ne l'interdisait et cela semblait être une coutume ancienne<sup>28</sup>. Thimoléon Hotman en a accordé à des Anglais et à des Hollandais. La commission obtenue, il ne restait plus à l'armateur qu'à poursuivre l'armement du navire.

## NAVIRES ET INVESTISSEMENTS

Dans le second tiers du XVII<sup>e</sup> siècle, la France possède une flotte commerciale secondaire comparée aux autres États européens, si l'on se rapporte à l'enquête de 1664, ainsi qu'à certains états ou recensements partiels. Elle se caractérise par une poussière de petits bateaux de moins de 50 tonneaux de port, mais la flotte commerciale française comporte une part plus importante qu'on ne le croit de navires de taille moyenne et plus. En 1627, selon le rapport de Nicolas Langlois de Collemoulin, futur membre du Conseil de Marine, la flotte normande se composerait de près de 450 navires dont 19 de plus de 120 tonneaux, 175 entre

26 Caroline Darricau-Lugat, « La guerre de course basque et bayonnaise au XVII<sup>e</sup> siècle (1663-1698) d'après les registres de l'amirauté de Bayonne », *Revue historique*, n°588, 1994, p. 393-442. Dans sa thèse de droit, André Montheuil évoque cette mutation de la caution : *Essai sur la course, son histoire, sa réglementation, son abolition*, Paris, Arthur Rousseau, 1896. Les montants de celle-ci sont de 12 000 livres dans le traité de 1646, de 10 à 11 000 livres dans celui signé avec les villes hanséatiques. La somme de 15 000 livres ainsi que l'obligation de cette caution n'apparaissent dans la législation maritime française que dans l'ordonnance de 1681 à l'article 8.

27 Dans le traité signé avec les villes Hanséatiques, le montant de la caution n'est que de 10 000 livres tournois. Par la suite, l'ordonnance de 1681 fixa ce seuil à 15 000 livres tournois.

28 En 1568, selon un témoin, quatre des navires anglais de John Hawkins auraient eu des lettres de marque de l'Amiral de France pour courir et voler sur les mers : voir Harry Kelsey, *Sir Francis Drake, The Queen's pirate*, New-Haven & London, Yale UP, 1998, p. 31, n 93, ainsi que Patrick Villiers, *Les Corsaires du Littoral, Dunkerque, Calais, Boulogne de Philippe II à Louis XIV (1568-1713)*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2000, p. 26-28. Voir aussi aux AN, Marine, série Affaires étrangères B/III/462 carton Russie, dans lequel il est question, en juillet 1745, d'un corsaire suédois agissant sous pavillon français contre les Russes.

60 et 100 tonneaux, 163 entre 40-60 tonneaux, 91 entre 20-40<sup>29</sup>. Entre 1635-1652, d'après le tabellionage du Havre, les navires qui partent pour les Îles se répartissent ainsi : 3 font moins de 40 tonneaux, 15 de 40 à 100 – plus 3 portant le même nom, mais de taille supérieure à 100 tonneaux –, 14 de 100 à 200 tonneaux, et 4 sont supérieurs à 200 tonneaux. La ville de Saint Malo se distingue des autres ports par la présence plus fréquente de navires de plus de 3 à 400 tonneaux, voire 1 000 tonneaux : en 1650, les corsaires zélandais s'emparent de 3 navires malouins loués par les Portugais pour la flotte du Brésil, totalisant 1 250 tonneaux, 81 canons, et 165 hommes, et, en 1658, l'escadre sous Thimoléon Hotman et Job Forant rencontre un navire malouin de 1 000 tonneaux armé en guerre et marchandises, capitaine La Gardelle, revenant de Madère.

258

L'usage de navires de commerce comme bateaux corsaires n'est pas aberrant : l'état de guerre latent perturbe le commerce en rendant plus difficile toutes relations commerciales, tout en augmentant les coûts – hausse des primes d'assurance, des gages... La conversion d'un navire pour la course devient une solution évidente pour ne pas immobiliser inutilement un capital, d'autant plus que jusqu'au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle les fonctions militaires et commerciales des navires ne sont pas séparées. Aussi, les puissances maritimes louent-elles des navires de commerce pour renforcer leurs flottes de guerre lorsque le besoin se fait sentir. La première guerre anglo-hollandaise (1652-1654) constitue une césure dans l'évolution vers la conception d'un navire de guerre conçu exclusivement pour la lutte armée<sup>30</sup>. Auparavant, après quelques aménagements, un navire pouvait partir soit pour une campagne de course soit pour une campagne de pêche ou de commerce : *L'Espérance*, navire havrais de 150 tonneaux, part en course en 1637, ce qui est suivi d'une expédition à destination de Saint-Christophe en 1638<sup>31</sup>. La frégate le *Saint-Georges*, de 60 tonneaux, est armée pour la course en 1645, avec 8 canons et 20 hommes, puis elle est employée au commerce en 1648<sup>32</sup>. *L'Anna*, appartenant

29 James B. Collins, « La Flotte normande au commencement du XVII<sup>e</sup> siècle : le Mémoire de Nicolas Langlois (1627) », *Annales de Normandie*, 1984, p. 361-380 ; abbé Albert Anthiaume, *Cartes marines et constructions navales normandes 1500-1650*, Paris, E. Dumont, 1916.

30 Voir Jaap Ruud Bruijn, *Varend Verleden. De Nederlandse oorlogsvloot in de 17<sup>de</sup> en 18<sup>de</sup> eeuw*, Amsterdam, Uitgeverij Balans, 1998, et Jan Glete, *Warfare at Sea, 1500-1650. Maritime Conflicts and the Transformation of Europe*, op. cit.

31 Philippe Barrey, « Notice sur les constructeurs de navires havrais », *Recueil des publications de la société havraise d'études diverses*, 1907, p. 39-132.

32 Éliane et Jimmy Vigé, *Brouage ville d'histoire et place forte*, Saint-Jean d'Angély, Bordessoules, 1989 ; *id.*, *Brouage capitale du sel et patrie de Champlain*, Saint-Jean d'Angély, Bordessoules, 1990.

au cardinal Mazarin, alterne les campagnes de pêche, ou de commerce, avec la course<sup>33</sup>.

La flotte militaire française est composée de vaisseaux et de galères. Ces dernières apparaissent dans des campagnes de course particulières dans les années 1652-1657. Elles sont alors louées par des villes et des communautés de marchands dans le but de protéger les flottes marchandes des autres corsaires. Ce sont des opérations de contre-course. Les navires corsaires sont donc variables. Néanmoins, une typologie en 3 groupes est possible au vu de la trentaine de références relevées dans les sources :

– Le premier groupe est constitué de navires de petite taille avec quelques canons, soit des barques, ou doubles chaloupes. Ce type de navire est courant dans le nord de la France, comme à Calais.

– Le second englobe des voiliers d'une taille de 50 à 150 tonneaux, soit des bâtiments capables de croiser en haute mer quinze jours à un mois, sans escale, mieux armés, avec entre 10 et 24 canons. On les retrouve sur toute la façade maritime occidentale, que l'on soit à Dunkerque – le *Courrier de Dunkerque*, de 70 tonneaux en 1667 –, à Boulogne – la *Louise*, de 120 tonneaux en 1641 –, ou à Bayonne – la *Marie*, de 70 tonneaux en 1668 –. Les plus fameux sont les frégates. Sous ce vocable, il n'existe pas un navire unique. La véritable frégate corsaire fut mise au point à Dunkerque vers la fin du xvi<sup>e</sup> siècle par les charpentiers des chantiers navals de la ville, sous la forme d'un trois-mâts à un seul pont, légèrement armé, réputé pour sa rapidité et sa manœuvrabilité. Le tonnage est hétérogène, allant de 60 à 200 tonneaux, mais, à partir des années 1620, il est plus fréquent de rencontrer des navires de 150 à 200 tonneaux. Quelques exemplaires servirent comme corsaire – *La frégate de Dunkerque* ou *La frégate d'Amsterdam* en 1649 –, ou dans la flotte royale : le *Saint-Jacques*, capturé en 1645 et dirigé en 1646 par Mathurin Gabaret, la *Sainte-Anne*, construite à Dunkerque après la capture en 1646 de la ville et confiée à Abraham Duquesne. En 1646, au siège de Mardyck, la flotte hollandaise de Marteen Tromp est ainsi renforcée par 15 frégates de Dieppe, Boulogne et Calais<sup>34</sup>.

– Le troisième groupe est représenté par des navires de grande taille, de 200 à 450 tonneaux. L'armement, plus conséquent, fait plutôt penser à des navires de guerre. On ne trouve ces bateaux que dans certaines expéditions. En 1650, Mathurin Gabaret, armateur et capitaine du *Phénix*, après avoir servi

33 Voir la notice sur ce personnage écrite par Roberto Barazzutti dans le dictionnaire sur la course sous la direction de Philippe Hrodej et Gilbert Buti en cours de parution en 2011.

34 Henri Malo, *Les Corsaires dunkerquois et Jean Bart*, Paris, Mercure de France, 1912-1913 ; Patrick Villiers, *Les Corsaires du Littoral*, op. cit., p. 111-112 ; abbé Albert Anthiaume, *Cartes marines et constructions navales normandes*, op. cit., p. 58-60.

dans la flotte du duc de Vendôme, effectue une campagne de course dans les Indes occidentales<sup>35</sup>. En 1648, Nicolas Gargot reçoit une commission de la reine régente pour prendre à Brest un vaisseau, le *Léopard*, navire de 300 à 400 tonneaux, 34 canons et 250 hommes, afin de faire la guerre de course. Le roi étant propriétaire perçoit 1/3 des prises et N. Gargot 2/3 après prélèvement du dixième pour la reine. Sa campagne se déroule du cap Finisterre à Terre-Neuve, pour se terminer au large de Carthagène en Espagne<sup>36</sup>.

260

Cette diversité du matériel flottant induit une diversité des structures capitalistiques à l'origine des armements. Connaître l'investissement global est pour l'instant difficile. On n'a pu consulter de document comptable. Seules quelques données peuvent être citées, comme en 1643 Jérôme Caverly, dit Giron, qui rachète pour 14 000 livres tournois la frégate du capitaine St-Marc, de retour des Indes occidentales<sup>37</sup>. En 1649, l'armement du navire le *Léopard* nécessite 24 315 livres tournois. Les rares données constatées nous amènent à nous référer au modèle défini par Patrick Villiers pour la période 1689-1713, qui paraît tout aussi valable pour l'époque concernée. Ainsi, pour les navires de moins de 50 tonneaux, l'armement fait appel aux structures locales : le maître du navire, le patron, avec au besoin appel aux avitailleurs. Au delà de 50 tonneaux, les besoins financiers étant plus conséquents, les « investisseurs » se regroupent pour former notamment des associations – *directie* en hollandais – avec à leur tête un responsable, souvent initiateur de l'armement. Les investisseurs sont souvent originaires de la région. Les investisseurs nationaux ne se retrouvent que dans certains types d'armement. Les capitaux parisiens sont présents dans les expéditions lointaines, comme celle de 1658, et dans les régions où la capitale est influente comme la Normandie et l'Aunis-Saintonge.

35 Mathurin Gabaret quitte La Rochelle en décembre 1650 et revient en octobre 1652. Parlant du Cap Salle en Acadie, Nicolas Denys dit « en y passant en 1651, j'y rencontrai Monsieur Gabaret, capitaine pour le Roy en la Marine qui était mouillé et revenait de course dans le Golfe de Mexique ». Louis Gabaret servit de 1652 à 1657 comme corsaire sur un autre navire. À son retour, il fut nommé lieutenant du vaisseau *La Française*, commandé par Mathurin Gabaret : voir Roberto Barazzutti, « Les Gabaret : trois générations d'officier de marine de Louis XIII à Louis XIV », *Pièces et Notices pour servir à l'histoire d'Angoulins sur Mer*, édition de l'association Expression-Hist, n° 3, 3<sup>e</sup> trimestre 2007, p. 9-21 ; par ailleurs consultable en ligne à l'adresse suivante <<http://hpang.blogspot.com/2006/01/les-gabaret-trois-generations-dofficiers.html>>.

36 Charles Millon, *Les Aventures du Rochelais Nicolas Gargot dit Jambes de Bois*, La Rochelle, Rupella, 1928. Voir également sa notice électronique dans le *Dictionnaire biographique du Canada* <[www.biographi.ca](http://www.biographi.ca)>.

37 *Les Voyages et les observations du sieur de La Boullaye Le Gouz*, Paris, Gervais Clouzier, 1653, p. 440. Ce récit a fait l'objet d'une réédition avec une présentation du texte par Jacques de MauSSION de Favières aux éditions Kimé, Paris, 1994.

Schématiquement, plusieurs catégories distinctes d'investisseurs dans la course se détachent. En premier, ce que l'on pourrait appeler les organismes publics, c'est-à-dire les corps représentatifs d'une partie de la société – corps de métiers, association, ville etc. En 1651, des maîtres pêcheurs du Pollet demandent l'autorisation d'affréter « une barque de guerre pour les guider contre plusieurs petites frégates d'Ostende », et ils souhaitent que « tous les bateaux pêcheurs de Picardie et Normandie s'y associent »<sup>38</sup>. À Marseille, les autorités n'hésitent pas à prendre en charge les frais de quelques galères en 1653-1654. À Nantes, elles vont jusqu'à fournir le biscuit et les munitions pour le navire du comte de Charcé<sup>39</sup>. Dans d'autres situations, les corps des villes de Bayonne et de Saint-Malo n'hésitent pas à financer sur leurs propres fonds des flottilles pour renforcer les escadres royales : Saint-Malo lors des guerres contre La Rochelle, Bayonne en 1639 et lors des révoltes de Bordeaux. Le but de ces armements militaires est de parer aux déprédations commises par les ennemis.

L'État royal français, comme les autres, participe activement à ces entreprises. Le financement mêle les fonds publics et privés. Cette démarche se traduit plus fréquemment par le prêt des vaisseaux et la prise en charge de certains frais par l'État. Une excellente illustration de ce fait se trouve dans l'accord qui concerne l'armement du *Léopard* en 1648-1649 par Nicolas Gargot. Le traité indique que le roi, propriétaire du navire, accepte de payer les salaires et l'approvisionnement, par l'entremise du commissaire général de la Marine, Rigaud, mais qu'en contrepartie Gargot accepte de servir momentanément la flotte royale si le besoin s'en fait sentir, et que sur les prises, le tiers de sa valeur après déduction du dixième, reviendra au roi – en réalité la reine en tant que Grand Maître de la Navigation. Cette pratique est étendue et codifiée à partir de la guerre de Hollande, où elle est fortement utilisée par les corsaires dunkerquois<sup>40</sup>. Le doute subsiste sur le fait que l'État ait pu engager directement des fonds dans une campagne de course<sup>41</sup>. En prêtant des navires à des particuliers, la monarchie

38 Alain Cabantous, *Dix Mille marins face à l'Océan : les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles (vers 1660-1794) : étude sociale*, Paris, Publisud, 1991, p. 182.

39 Stéphane La Nicollière-Teijeiro, *La Course et les corsaires du port de Nantes*, Marseille, reprints Laffitte, 1978, p. 35-36. Réédition de l'ouvrage paru à Paris, chez Honoré Champion, en 1896.

40 John Selwyn Bromley, « Les prêts des vaisseaux de la marine française, 1688-1713 », dans Martine Acerra, José Merino et Jean Meyer (dir.), *Les Marines de guerres européennes*, Paris, PUPS, 1985, p. 66-90.

41 Par arrêt royal du 2 mars 1652, le roi ordonne au trésorier des États de Bretagne, en conséquence de l'arrêt du 8 janvier 1652, de payer sur le don gratuit accordé en 1649 la somme de 203 000 livres tournois au maréchal de La Meilleraye pour l'employer à l'armement naval : voir AN, Ancien Régime, série E, 1698, fol. 62. On ne sait si ces fonds ont servi pour l'armement de l'escadre de Vendôme en 1652 ou pour l'escadre de La Meilleraye, lequel arma en course.

conserve une force navale auxiliaire qu'elle peut utiliser pour ses besoins. Cette pratique pallie la pénurie financière dans laquelle se trouve le roi pour entretenir cette flotte. C'est une situation différente de celle de 1695-1712 où Louis XIV disposait d'une flotte plus conséquente et bien armée.

Les investisseurs privés proviennent de divers horizons, la course étant une loterie. À côté des négociants, tout un monde de petites personnes aux activités proches de la mer est attiré par cette course : des apothicaires, des boulangers, des marinières, des notaires ... Édouard Gould, marchand irlandais de La Rochelle, est propriétaire en partie du *Phénix* en 1650. À Brouage, en juillet 1645, Gaspard Autant, maître chirurgien, s'associe à Michel Bertin, marinier de Bourcefranc, pour armer contre les Espagnols la patache la *Clémence*. À la fin de la campagne, il s'avère que celle-ci étant très bénéfique, les deux associés en viennent aux mains concernant le partage du profit. Cette réussite incite, quelques mois plus tard, Gaspard Autant, à franchir le pas en dirigeant personnellement, à partir d'octobre 1645, des navires de course qu'il a armés<sup>42</sup>. Son cas n'est pas une exception. Le capitaine-armateur d'un navire corsaire est même une figure emblématique de cette époque, à la différence des périodes suivantes, où le capitaine qui a réussi devient un armateur. Près d'une vingtaine d'officiers en service à cette date ont armé, participé à des armements ou dirigé des navires en course quel que soit le grade ; du chef d'escadre – Abraham Duquesne<sup>43</sup>, le chevalier Paul, Georges Le Post de Montade, Guillaume d'Almèras<sup>44</sup> – au capitaine de vaisseau – Jérôme Augustin Beaulieu, Forbin-Gardanne, Thimoléon Hotman, Certaines de Fricambault<sup>45</sup>, les Gabaret, Job Forant, Pierre Cleres marquis de Martel et seigneur du Parc –, ou au capitaine de galère

262

<sup>42</sup> É. et J. Vigé, *Brouage ville d'histoire et place forte*, op. cit., p. 90.

<sup>43</sup> Augustin Jal, *Abraham Duquesne et la marine de son temps*, Paris, Plon, 1873, 2 vol., t. 1, p. 192, 209, 210 ; ainsi que Michel Vergé-Franceschi, *Abraham Duquesne, huguenot et marin du Roi-Soleil*, Paris, France-Empire, 1992, p. 146-162. Un document des Archives nationales – Minutier central XXI, 159, acte du 25 mai 1651 – relate une transaction entre Abraham Duquesne et le capitaine d'une prise.

<sup>44</sup> Jules Sottas, « Le gouvernement de Brouage et de la Rochelle sous Mazarin 1653-1661 », *Revue d'Aunis et de Saintonge*, t. XLII, année 1928, p. 41-80. L'auteur rapporte qu'en 1658 il fait partie des capitaines présents à Toulon pour recevoir les marins levés à Brouage. Cela contredit un peu l'idée qu'il ait quitté la mer pour l'armée de terre entre 1650-1660. Il faudrait réduire cela plutôt aux années 1651-1657. Par ailleurs, rien ne l'empêchait de posséder une charge dans l'armée de terre et de l'exercer lorsque la flotte était désarmée.

<sup>45</sup> Voir sur cette famille Jacques D. Certaines, « Les Certaines-Fricambault, huit officiers de marine dans l'Ordre de Malte, la Marine Royale et la guerre de course entre 1632 et 1704 », actes du colloque *Nivernais et Marines, Huitièmes rencontres d'histoire de la métallurgie*, 2009, Guérigny, Les Amis du Vieux Guérigny, 2010, p. 81-86, ainsi que Roberto Barazzutti, « Bourguignons et Nivernais officiers de marine et corsaires des rois Louis XIII et Louis XIV », Actes du colloque *Nivernais et Marines*, op. cit., p. 63-80.



– les familles Riquetti, Villages et Foresta –, mais les officiers dits de plume ne sont pas en reste. Citons Jacques Regnault, commissaire de la Marine, ou bien César Chappelain, secrétaire général de la Marine, qui participe à l'armement de la flottille dirigée par Thimoléon Hotman en 1658. Dernière catégorie particulière d'armateurs, les gouverneurs militaires de ports ou de régions, comme les ducs d'Aumont<sup>46</sup> à Boulogne, qui arment en course des années 1640 à 1710, Josias Rantzau duc de Bothkamp<sup>47</sup> et Godefroi d'Estrades gouverneurs de Dunkerque de 1647 à 1652, le comte Daugnon et Charles La Porte de La Meilleraye gouverneur de Nantes, ainsi que le gouverneur de Brest qui semble se spécialiser dans les années 1650 dans une course anti-anglaise<sup>48</sup>.

### DE L'ÉQUIPAGE ET DU CAPITAINE DES NAVIRES CORSAIRES

À la tête du navire corsaire, se trouve le capitaine. Ce dernier, en participant aux investissements corsaires, ne fait que transposer une pratique courante dans la marine commerciale<sup>49</sup>. André Lespagnol, pour la course malouine<sup>50</sup>, ou Johan Francke, pour la course zélandaise, soulignent que la majorité des capitaines corsaires avaient dirigé auparavant des navires pour la pêche ou le commerce<sup>51</sup>. Les informations relatives aux capitaines corsaires pour la période 1630-1660 sont rares, excepté pour ceux qui ont une carrière militaire et qui sont surreprésentés de ce fait par les sources. Citons parmi ceux-ci François Panetié<sup>52</sup>, Joachim et Philippe Le Bourgeois, Gaspard Comminges de La

46 Ernest Théodore Hamy, « Combat du chevalier de Béthune contre les Hollandais entre Dungeness et Ambleteuse le 7 juin 1675 », *Bulletin de la société académique de l'arrondissement de Boulogne*, t. VI, 1903, p. 473-480. Signalons qu'Antoine Aumont de Rochebaron fut pressenti par Abraham II Duquesne pour participer à son projet d'expédition corsaire en 1659 : cf. Augustin Jal, *Abraham Duquesne et la marine de son temps*, op. cit., p. 217-218.

47 AN, Ancien Régime, série E 1691 fol. 92-93.

48 R.C. Anderson, « The royalists at sea 1649 », *Mariner's Mirror*, vol. XIV, n°4, 1928, p. 320-338. Les sources divergent sur l'identité du gouverneur : pour certaines, ce serait Castelnau, pour d'autres Georges Carteret, ancien gouverneur royaliste de l'île de Jersey, qui servit dans la marine française. Morel, agent anglais à Paris, définit les gouverneurs des ports comme des *petty kings*.

49 BnF, Clairambault 425 fol. 290-292, lettre de Janot du 12 janvier 1650. Janot avec trois amis arme un navire en traite et marchandises pour aller sur les côtes d'Afrique et d'Amérique. C'est la *Sainte-Marie* de 350 tonneaux, 22 pièces, 60 hommes, capitaine Jacques Pellestier, écuyer, sieur Des Forges, qui participe pour l'armement.

50 André Lespagnol, *Ces Messieurs de Saint-Malo*, Rennes, PUR, 1997, t. 1, p. 321-326.

51 Pour un aperçu de la course batave en langue française, voir Roberto Barazzutti, « La guerre de course zélandaise sous Louis XIV », *Chronique d'histoire maritime*, n°4 décembre 2001, p. 15-31 ; *id.*, « La Guerre de course néerlandaise sous Louis XIV. Essai de quantification », *Revue historique de Dunkerque et du Littoral*, actes du colloque « Jean Bart et son temps », n° 37, janvier 2004, p. 269-280.

52 Ernest Théodore Hamy, *François Panetié (1626-1696). Études historiques et biographiques*,

Ferrière. Ces trois derniers ont comme autre point commun d'appartenir à l'ordre de Saint Jean de Jérusalem, autrement appelé l'ordre de Malte. De nombreux Maltais servent comme officier dans la Marine française<sup>53</sup>. Or, pour les chevaliers de Malte, armer en course est une tradition, faisant partie de leur formation, voire dans quelques cas une quasi-obligation pour pouvoir survivre. Citons, comme membres éminents, les chevaliers de Valbelle et de la Bretesche dont la campagne de 1660 est relatée par Bourgneuf, les familles Montolieu, Villages, Foresta et Riquetti. Investir dans la course pour un officier, c'est se procurer un emploi et des revenus<sup>54</sup>.

Le commandant est un homme qualifié ayant acquis ses connaissances par ouï-dire et voir faire. L'expérience explique le choix de telle ou telle personne pour une expédition donnée<sup>55</sup>. Job Forant est choisi en 1658 pour seconder Thimoléon Hotman de Fontenay dans son expédition en Amérique latine, car il a servi auparavant dans les parages sous les ordres du Hollandais Witte de With. De même, l'expérience que Jérôme Augustin Beaulieu et Mathurin Gabaret ont acquise, est soulignée auprès de Colbert<sup>56</sup>. Le chef d'escadre, Théodore

264

Angers, édition Burdin, 1908.

53 Cet ordre militaire fournit à la Royale 78 officiers entre 1643 et 1669, soit 14,3% de l'effectif total : voir Roberto Barazzutti, « Les officiers de la marine de guerre française au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle 1643-1669 », *Chronique d'Histoire Maritime*, 1999-1, n°39, p. 13-20, ainsi que Françoise Riou-Perennes, *Les Chevaliers de Malte dans la Marine royale sous l'Ancien Régime*, thèse, université de Tours, 2004 ; *id.*, « Les Chevaliers de Malte dans la marine de Richelieu : 1626-1642 », *Neptunia*, Paris, 1995, n° 197, p. 9-16 .

54 L'intendant de Dunkerque, Duguay, déclare en 1710 « Ce serait une occasion pour faire subsister nos officiers qui ne trouvent plus d'auberge », car les aubergistes chassent les débiteurs insolvables. Citation extraite de John Selwyn Bromley, « Les prêts des vaisseaux de la marine française, 1688-1713 », art. cit., p. 68.

55 Le père Fournier indique que le capitaine « doit être homme d'autorité, de bonne maison, et de grande expérience », mais aussi « l'expérience sans doute est préférable à la naissance », dans *Hydrographie contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation. Seconde Édition. Reveuë, corrigée & augmentée par l'Autheur avant son deceds. Plus la Navigation du Roy d'Escosse Jacques Cinquiesme du Nom, autour de son Royaume, & isles Hebrides & Orchades, sous la conduite d'Alexandre Lyndsay excellent Pilote Escossois*, à Paris, Chez Jean Dupuis, rue Saint Jacques, à la Couronne d'or, 1667, in-folio, p. 117.

56 AN, Colonies C/7-A1 : « Vous avez assez de relations des costes de ces pays-là. J'ai eu l'honneur de vous en envoyer des mémoires, il y a plus de 4 ans qui m'avaient été dictés par un navigateur qui y avait fait un grand séjour. M Forant et M de Beaulieu capitaines des vaisseaux du roi ont bien navigué dans ces mers là et je crois que Mr Gabaret le père y a esté aussy ». Sur ces personnages, voir Roberto Barazzutti, « Job Forant quelques précisions sur un marin méconnu », *Chronique d'histoire maritime*, mars 2005, n° 57-58, p. 15-24, ainsi que « Deux campagnes de course en Amérique dans les années 1650 : le capitaine Mathurin Gabaret et le chevalier Thimoléon Hotman de Fontenay », consultable en ligne à l'adresse suivante <[www.geocities.com/trebutor/Livre/3F/0311barazzutti.html](http://www.geocities.com/trebutor/Livre/3F/0311barazzutti.html)>. Voir par ailleurs mes notices réalisées dans le cadre de l'ouvrage collectif sous la direction de Philippe Hrodej et de Gilbert Buti, à paraître.

Mantin, et le commandeur de La Porte définissent dans leur règlement de 1634 les qualités que doit posséder un capitaine. Elles sont indispensables pour maintenir l'autorité et la discipline à bord du navire, évitant ainsi le déclenchement de mutineries. Alain Cabantous chiffre le pourcentage des mutineries à bord des navires corsaires par rapport à la totalité des marines à un tiers des mutineries sous l'Ancien Régime<sup>57</sup>. La faiblesse de l'encadrement – officiers et sous-officiers – est une raison, entre autres, qui explique ce taux élevé de mutinerie parmi les navires corsaires. Or, quelle était la composition d'un équipage corsaire ? Pour le savoir, il faut disposer des rôles d'équipages. C'est un document que le capitaine avait obligation de déposer auprès de l'amirauté avant de partir en campagne. Pour l'époque envisagée, très peu ont été conservés aux Archives nationales et encore ceux-ci concernent-ils les années 1670-1680. À défaut, l'historien peut s'appuyer sur quelques indices extraits des procédures judiciaires.

La composition de l'équipage se répartissait généralement ainsi : à la suite du capitaine, un lieutenant et un enseigne, qui pouvaient être des membres de la même famille. En 1650-1652, Mathurin Gabaret emploie comme lieutenant son fils Jean et comme enseigne Louis Gabaret, fils de Pierre, marchand d'Oléron. Rarement, la fonction de lieutenant est exercée par le maître, « mestre » ou patron ce qui, dans la marine de commerce, équivaut à la fonction de capitaine de navire<sup>58</sup>. En dessous, se trouvent les officiers-mariniers : le pilote et/ou le mestre-pilote<sup>59</sup>, le chirurgien<sup>60</sup>, le contremaitre, le maître canonier, le maître charpentier... puis le reste de l'équipage, composé de matelots, de mouses et de personnel aux spécificités professionnelles, pas forcément maritimes, comme le cuisinier, les apprentis des maîtres voiliers et charpentiers, les canoniers... À cela pouvait s'ajouter un dernier groupe à part composé de volontaires et de passagers qui y trouvaient soit une expérience maritime leur permettant

57 Alain Cabantous, *La Vergue et les Fers*, Paris, Tallandier, 1984.

58 Sur les fonctions d'enseigne, de lieutenant et de maître, voir Christiane Villain-Gandossi, « La Société des Gens de Mer à l'époque de Richelieu », dans les actes du congrès national des sociétés savantes, Nancy-Metz 1978, *L'Armée et la Société de 1610 à nos jours*, Paris, CTHS/BnF, 1979, p. 356-358. Pour une description de l'équipage corsaire espagnol, Enrique Otero-Lana, *Los corsarios españoles*, *op. cit.*, p. 138-144.

59 Sur le *Soleil*, capitaine Lecesne, il est indiqué dans l'acte notarié concernant la distribution des revenus, la présence de deux pilotes et « mestre-pilote » : voir Charles et Paul Bréard, *Documents relatifs à la marine normande et ses armements aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles pour le Canada, l'Afrique, les Antilles, le Brésil et les Indes*, Rouen, A. Lestrinant, 1889, p. 33-35.

60 En 1642, une ordonnance oblige à l'embarquement d'un chirurgien sur un navire et en 1643 apparaissent les premiers navires hôpitaux. Les attestations de chirurgiens sont plus fréquentes que celles d'aumôniers. Ainsi, lors de la campagne du chevalier de Fontenay en 1658, le chirurgien analyse les os d'un patagon.

d'obtenir une éventuelle commission soit une rémunération à la part des prises potentielles. Les officiers chargés des troupes ainsi que les aumôniers ne sont mentionnés que dans les armements mixtes. Ajoutons à cette composition, la présence d'avocats et d'hommes de droit chargés notamment d'effectuer les déclarations des procès-verbaux des prises, les inventaires et de recueillir les premiers interrogatoires des prisonniers<sup>61</sup>.

La course est une activité consommatrice d'hommes<sup>62</sup>. Il en fallait beaucoup pour remplacer ceux qui décédaient, disparaissaient, ou étaient laissés comme équipage sur la prise pour la ramener à bon port. Le ratio homme/tonnage était de ce fait souvent élevé. Pour la période 1680-1720, les chiffres d'un homme par tonneau, voire plus, ne sont pas rares<sup>63</sup>. Cela semble être moins le cas pour la période 1620-1660, le rapport variant d'un homme pour 4 tonneaux à un homme pour 1 à 2 tonneaux. Les hommes étaient recrutés par la presse, pratique courante de l'époque, le service de l'inscription n'étant pas encore mis en place en France. La nécessité imposait parfois de recruter des terriens qui n'avaient jamais navigué, comme ce Parisien Jean Bourgneuf en 1660. Il est fait appel aussi à des marins ou à des matelots étrangers<sup>64</sup>. Sur un corsaire

61 Leur présence est avérée dans les armements de François Cézard, ainsi que des chevaliers d'Ussy et d'Heauville : ce sont Honoré Bosquet et Jacques Braquety, avocats au parlement de Provence : voir AN, Ancien Régime, série E 1695 fol. 12-15 et fol. 83-85.

62 Il existe, pour l'époque, quelques rapports donnant le nombre de marins en France. Voir celui de Louis Le Roux d'Infreville publié dans l'ouvrage, *Présentations et commentaires de la correspondance d'Henri de Sourdis suivis de divers états de la Marine au temps de Richelieu*, d'Eugène Sue, Collection des documents inédits de l'histoire de France, Paris, Imprimerie de Crapillet, 1839, t. 3, p. 171-221. Ce commissaire de la Marine fournit des chiffres qu'il faut prendre comme des minima. Ainsi, concernant le pays Basque, il n'indique pour Bayonne et ses environs, que 300 marins. Or, à la suite de la descente en 1635, les Espagnols estiment que les Basques de cette région perdent 2 à 300 navires, soit 7 000 marins et mariniers : BnF, manuscrit Dupuy 658 fol. 301 cité par Charles de La Roncière, *Histoire de la marine française*, Paris, Plon, 1932, t. IV, p. 14. – Stéphane La Nicollière-Teijeiro rapporte une plainte des armateurs de Croisic qui indiquent employer 1 200 à 1 500 personnes pour la pêche à Terre-Neuve. Les données de Le Roux d'Infreville restent néanmoins un bon indicateur. Dans le manuscrit français, vol. 18592, fol. 38 à 47, un document anonyme intitulé « Plainte publique sur l'interruption du commerce », des années 1654-1655, indique que le commerce des « pays esloignez » occupe 30 000 mariniers et 1 000 vaisseaux, et que les pêches à la morue et à la baleine en occupent 10 000 sur 300 vaisseaux. Pour la Provence, on peut consulter le mémoire du président de Séguiran reproduit dans le livre de Jacques Ferrier et de Michel Feuillas, *Histoire abrégée de la Provence*, édition intégrale du texte de Nicolas Claude Fabri de Peiresc, Avignon, Aubanel, 1982, p. 290-316.

63 Enrique Otero-Lana rapporte que le rapport 1 corsaire pour 1 tonneau est spécifié dans l'article 7 de l'instruction du 21 janvier 1740 de don Francisco de Varas y Valdes. Il cite aussi des exemples où ce rapport est de 0,3-0,4 homme par tonneau. Voir son ouvrage, *Los corsarios españoles*, op. cit., p. 144.

64 Sur les étrangers en France, voir Jean-François Dubost et Peter Sahlins, *Et si on faisait payer*

marseillais capturé par les Espagnols en 1639, ceux-ci trouvent parmi les 73 hommes d'équipage, 13 Hollandais. L'appel à la main-d'œuvre étrangère semble plus fréquent dans la seconde moitié du règne de Louis XIV : la chambre de commerce de Dunkerque déclare le 8 janvier 1710 que « Les Danois – c'est à dire les Norvégiens, – suédois et autres étrangers sont les meilleurs matelots que nous ayons dans nos équipages ». L'ordonnance du 12 mars 1661 autorise l'embarquement de marins étrangers, mais elle fixe leur représentation à moins de 50% de l'équipage, sous peine de devoir dénationaliser le navire<sup>65</sup>. Le roi autorise l'emploi d'étrangers, mais l'emploi des marins français par des royaumes étrangers est interdit afin de réserver la population maritime pour les besoins du royaume. Entre 1629 et 1640, pas moins de 7 textes sont promulgués pour interdire l'émigration des matelots<sup>66</sup>. La multiplicité de cette législation indique que ces marins ne la respectent pas<sup>67</sup>. Les peines sont pourtant sévères vis-à-vis des contrevenants : l'ordonnance du 2 décembre 1636 évoque la peine de mort et le bannissement des familles<sup>68</sup>. Les règlements des 27 mai, 5 et 17

*les étrangers ? Louis XIV, les immigrés et quelques autres*, Paris, Flammarion, 1999, p. 57-60.

- 65 Florence Le Guellaf, *Armement en course et droits des prises maritimes*, op. cit., p. 238. Notons qu'à Nantes, les étrangers constituent près d'un dixième des équipages corsaires en 1694-1697 et près d'un tiers à Dunkerque, mais moins de 5% à Saint-Malo lors de la guerre de Succession d'Espagne.
- 66 Pour éviter la presse, selon Étienne Taillemite, *L'Histoire ignorée de la marine française*, op. cit., p. 42-67.
- 67 Voici quelques exemples d'informations signalant la présence de Français à l'étranger. Ainsi Anne Doedens et Liek Mulder, *Tromp het verhaal van een zeeheld*, Baarn, éditions Hollandia, 1989, analysent, p. 155, le récit fait par le matelot français Robert Villard, 30 ans, à l'agent hollandais des Provinces-Unies à Calais sur l'incident de Douvres. Autre témoignage dans les « Mémoires du chevalier d'Arvieux envoyé extraordinaire du roi à la Porte, consul d'Alep, d'Alger, de Tripoli et autres Échelles du Levant », imprimé à Paris, chez André Cailleau par le R.P. Jean-Baptiste Labat, 1735, t. 1, dans l'affaire de l'attaque du navire du capitaine Grimaud par des Hollandais à Livourne en 1653. Pour plus d'informations sur les marins et le marché de l'emploi, voir Jaap. R Bruijn, Paul. C. Van Royen et Jan Lucassen (dir.), *Those Emblems of Hell ? Europeans sailors and the maritime labour market 1570-1870*, Research in Maritime History, n°13, St-John's Newfoundland, édité par l'International Maritime Economic History Association, 1997. En 1661, 6 000 marins français auraient pris du service à l'étranger, d'après Charles de La Roncière, *Histoire de la marine française*, op. cit., p. 325. Vauban donne le nombre de 9 000 marins qui auraient quitté le royaume après 1685-1686, chiffre cité par de nombreux historiens. Marie-Hélène Peltier a montré dans sa thèse de l'École des chartes, *Les Officiers de Marine protestants et la révocation de l'Édit de Nantes, 1669-1715*, École des chartes, 1997, qu'en réalité très peu d'officiers de marine protestants ont servi dans les marines étrangères. Voir sur ce sujet, par ailleurs, Mickaël Augeron, « Se convertir, partir ou résister ? Les marins huguenots face à la révocation de l'édit de Nantes », dans Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.), *Les Huguenots et l'Atlantique*, Paris, PUPS/Indes savantes, 2009, p. 349-370.
- 68 Cette loi semble avoir été prise à la suite de la découverte de la présence de nombreux Bretons et Normands sur les « capres » dunkerquois. Voir dans la correspondance de Sourdis, la lettre du 2 novembre 1636, dans Eugène Sue, *Présentations et commentaires de la correspondance d'Henri de Sourdis...*, op. cit., 1839. Ce n'est pas un cas isolé : le gouvernement anglais interdit aussi à ses

août 1624 étendent cette interdiction aux officiers<sup>69</sup>. Dans quelques cas, des dérogations existent : ainsi, ceux qui sont membres de l'ordre de Malte, peuvent servir celui-ci en cas de menace sur l'île.

L'absence de témoignage ne permet pas de connaître la vie à bord<sup>70</sup>. Toutefois, celle-ci devait être peu différente de celle décrite par Alain Cabantous pour la période 1660-1789<sup>71</sup>. Les marins risquent leurs vies à tout moment. La mort frappe lors d'un combat, ou plus fréquemment, à la suite d'une maladie ou d'un accident. La capture par un ennemi se traduit par une période plus ou moins longue dans une geôle souvent insalubre. C'est une situation qu'ont connue les équipages de Nicolas Gargot et Pierre Dumont chevalier de La Lande<sup>72</sup>. Cependant, les marins, et notamment les capitaines, bénéficient des cartels et accords d'échanges de prisonniers qui font leur apparition au cours de la première moitié du XVII<sup>e</sup> siècle<sup>73</sup>. Ces risques expliquent bien des

---

ressortissants de servir à l'étranger. Il condamne cela dans quatre lois promulguées en 1634, 1635, 1636 et 1639. L'autorisation est donnée par ailleurs aux capitaines anglais de reprendre ceux qui se trouvent sur les navires étrangers : voir Kenneth Andrews, *Ships, money and politics. Seafaring and Naval Enterprise in the Reign of Charles I*, Cambridge, Cambridge UP, 1991, p. 75.

69 Arrêt du 8 décembre 1649, AN, Marine, série A1. Le non respect se traduirait pour l'officier par la perte de sa charge. Cette interdiction de servir à l'étranger concerne aussi les non marins. Ainsi, Henri François Charles de Foix, duc de Foix, le marquis de Ragny et le comte de Sault, sont tous les trois emprisonnés à la Bastille du 7 au 8 septembre 1666 au motif suivant : avoir servi sur la flotte hollandaise contre les Anglais : voir Frantz Funck-Brentano, *Les Lettres de cachets à Paris étude suivie d'une liste des prisonniers de la Bastille 1659-1789*, Paris, Imprimerie nationale, 1903, p. 34.

70 On peut néanmoins s'inspirer du travail méconnu en France de l'anthropologue et historien néerlandais Hermann Ketting, *Leven, werk en rebellie aan boord van Oost-Indiëvaarders (1595-1650)*, Amsterdam, Het Spinhuis, 2002.

71 Cette hypothèse semble acceptée par les historiens tout comme la quasi-immuabilité tout au long de l'Ancien Régime et au delà du monde agricole : cf. Gabriel Audisio, *Des Paysans XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Armand Colin, 1993. Aux ouvrages d'Alain Cabantous, on ajoutera le livre de l'historien américain Markus Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea. Merchant, seamen, pirates and the Anglo-American Maritime World 1700-1750*, Cambridge, Cambridge UP, 1987.

72 L'épée de cet officier, capturé en 1657 par De Ruyter, est au musée de la marine d'Amsterdam.

73 Voir Patrick Villiers, *Les Corsaires du Littoral*, op. cit., p. 58 et 122, pour les échanges de marins corsaires entre les Espagnols et les Hollandais. À la BnF, dans la série Pièces Originales, vol. 1201, dossier Fromont, une lettre de 1666 indique qu'il a été donné ordre de rembourser ledit marchand pour les sommes déboursées à Londres à l'entretien des prisonniers français. Le 30 juillet 1666, la France et l'Angleterre avaient conclu un accord d'échange des prisonniers – AN, Marine, série B4, vol. 3. La situation des prisonniers relevait soit des armateurs corsaires soit des gouvernants qui allouaient une somme minimum pour l'entretien des prisonniers. Cet entretien était coûteux pour les villes – voir BnF, Clairambault 432, vol. 144, fol. 63, lettre du 22 janvier 1651 des habitants et officiers de la ville de Guérande – ou pour les particuliers. Il n'est pas rare que les prisonniers aient dû régler de leurs deniers afin d'améliorer leur quotidien : voir le témoignage de Monconys sur le traitement des prisonniers dans son, *Journal des voyages de Monsieur de Monconys conseiller du roi en ses conseils d'État et*

comportements comme la mutinerie, la désertion ou le refus de se battre. En 1655, les armateurs du Croisic se plaignent de la perte de 3 navires revenant de Terre-Neuve, imputée au refus des marins de défendre lesdits navires. Ces marins invoquent comme motif de leur reddition la faiblesse de leurs revenus.

Concernant les salaires et la répartition des profits des prises, les documents sont tout aussi rares. Les sources laissent supposer la coexistence du système de la part et du salaire, selon les origines de l'armement et les pratiques régionales. Le système de rétribution est défini dans la charte-partie que tout l'équipage signe avant de partir en croisière. Ainsi, celle du 23 mai 1639, signée par Antoine Lecesne, capitaine du *Soleil*, et son équipage, indique que les deux tiers des prises reviendraient aux investisseurs et propriétaires du navire, tandis que le dernier tiers iraient aux marins qui se le répartiraient en parts ou lots, selon les fonctions de chacun<sup>74</sup>. Les textes appellent cela « naviguer au tiers ». La solde est plus courante dans les armements royaux. C'est d'ailleurs le seul cas où l'on peut estimer le revenu des marins car plusieurs textes en ont défini les montants.

Appointements mensuels de différentes catégories de marins dans le second tiers du XVII<sup>e</sup> siècle dans la marine de guerre, en livres tournois

Catégories de marins	1643		1646-1648		1658-1660	
	vaisseau	frégate brûlot	vaisseau	brûlot	vaisseau	
Capitaine		150	150	300	100	300
Lieutenant	100	70		100		100
Enseigne	50	50		50		50
Chirurgien	50 + le coffre		50 + le coffre		50 + le coffre	
Aumônier	30		30		30	
Officier-marinier	21 + 9 pour la nourriture			30	21 + 10	
Soldat et matelot	12 + 9 pour la nourriture		15 + 9		24	12 + 10

Le salaire ou la part ne constituaient pas l'unique rétribution. D'autres sources de revenus existaient : le capitaine pouvait percevoir un bonus appelé « pot de vin » ; le marin pouvait vendre des marchandises embarquées, ce qu'on appelait la pacotille. Mais l'équipage corsaire s'est vu accorder un privilège : le butin légitime, dit « la robe taillée » du matelot, ce que l'on appelle en Flandre « le plunrage », du néerlandais *plunje*. Il s'agissait de prendre ce qui

*privé et lieutenant criminel au siège présidial de Lyon*, Lyon, Horace Boissat et George Remeus, 1665.

74 Patrick Villiers, *Les Corsaires du Littoral*, op. cit., p. 201-202, 263.

appartenait à son homologue dans l'équipage capturé. Ainsi le chirurgien avait le coffre du chirurgien, le capitaine celui du capitaine, etc. Ce droit, qui n'est dans une large mesure qu'une tolérance, est évoqué et codifié en France par les ordonnances de 1543 et de 1584, comme il l'est en Espagne par l'ordonnance de 1624. Cette pratique ne semble pas être du goût de tous. Ainsi, par un arrêt du Conseil d'État du roi 31 juillet 1666, le duc de Beaufort obtient son interdiction partielle, semble-t-il, uniquement pour les corsaires hollandais ayant commission française, ainsi que pour « des particuliers marchands de Calais, Boulogne et Dunkerque »<sup>75</sup>.

270

Au travers des navires, de l'armement et de l'équipage, il apparaît une constante, jusqu'alors insoupçonnée, c'est l'omniprésence de la marine de guerre dans la course. Ce fait pose de nombreuses questions. D'abord cette omniprésence n'est-elle pas liée à une certaine myopie issue de la lecture de documents ou d'archives ? Est-ce que les archives départementales ou privées n'infirmieraient pas ce fait ? Pour cela il faudrait pouvoir dépouiller ces fonds. Par ailleurs, pourquoi la marine de guerre est-elle impliquée dans des activités corsaires ? Auguste Toussaint déclare que « la longue résistance des corsaires huguenots, il s'agit des Rochelais assiégés en 1628, provoqua chez le cardinal une telle aversion pour la course qu'il resta toujours un ennemi de ce genre de guerre, préférant s'attacher à doter la France d'une véritable marine militaire qu'elle ne possédait pas encore »<sup>76</sup>. Une autre assertion doit aussi être réexaminée. En 1927, Louis Vignols déclarait : « la guerre de course ne payait pas dans aucun port français, à aucune époque ». Cette affirmation est à corriger selon que l'historien s'attache à analyser l'activité corsaire selon une optique micro-économique – locale ou provinciale – ou macro-économique – régionale ou nationale. Cependant, les enjeux et les conséquences diplomatiques de la guerre de course sont un point qu'il ne faut pas délaissier du fait de leurs à la suite des résultats de cette activité.

75 BnF, ms. fr. 16735, fol. 311 : dorénavant, les coffres et autres malles des marins devront être ouverts devant les officiers de l'amirauté.

76 Auguste Toussaint, *Histoire des corsaires*, Paris, PUF, Que-Sais-Je ? n° 1702, 1978, p. 23. L'assertion selon laquelle Richelieu ne favoriserait pas la course est contestable si l'on se rapporte à sa présence dans les armements de Bontemps, et les recettes que lui procurent les prises ; voir à ce sujet le livre de Joseph Bergin, *Pouvoir et fortune de Richelieu*, déjà cité, ainsi que le livre de Pierre Castagnos, *Richelieu face à la mer*, Rennes, Ouest-France, 1989, p. 70, n. 28.



## UNE CAMPAGNE D'UN CORSAIRE : DES PRATIQUES CORSAIRES ET DE LA CAPTURE À LA VENTE D'UNE PRISE

Le corsaire est un chasseur qui effectue sa campagne à une période précise, sur les mers qu'il connaît. Les Français agissent plus particulièrement en Manche, en Méditerranée, et en Atlantique Nord<sup>77</sup>. Cette géographie du terrain de chasse n'est pas sans influence sur la nationalité des prises et leurs chargements. La campagne de course s'effectue selon un calendrier qui lui est propre.

### Répartition temporelle des prises effectuées par les corsaires français entre 1636 et 1667

Saisons	Nombre de prises
Hiver	49
Printemps	36
Été	43
Automne	10
<b>Total</b>	<b>138</b>

L'hiver est défini comme concernant les mois de décembre à février, le printemps incluant les mois de mars à mai, l'été ceux de juin à août et l'automne de septembre à novembre.

### Répartition temporelle des prises effectuées par les corsaires espagnols de la côte Atlantique<sup>78</sup>

Saisons	Nombre de prises
Hiver	24
Printemps	100
Été	76
Automne	95
<b>Total</b>	<b>295</b>

<sup>77</sup> Il existe quelques exceptions. Ainsi l'expédition menée par Thimoléon Hotman de Fontenay et Job Forand devant Buenos Aires. Il y a par ailleurs l'expédition mêlant course et commerce d'Augustin de Beaulieu, oncle de Jérôme Augustin Beaulieu du Vernay. Voir le journal intitulé *Mémoires d'un voyage aux Indes orientales 1619-1622. Augustin de Beaulieu un marchand normand à Sumatra*, introduction et notes de Denys Lombard, École française d'Extrême orient, Paris, Maisonneuve et Larose, 1995. Des marins néerlandais signalent par ailleurs la présence ou le passage de corsaires ou flibustiers français sur les côtes africaines durant la décennie 1620 : voir Henk den Heijer, *Expeditie naar de Goudkust. Het journaal van Jan Dircksz Lam over de Nederlandse aanval op Elmina 1624-1626*, Werken uitgegeven door de Linschoten-Vereeniging, Zutphen, Walburg Pers, 2006.

<sup>78</sup> Enrique Otero-Lana, *Los corsarios españoles*, op. cit., p. 160.

Répartition temporelle des prises effectuées par les Majorquins selon les rapports  
des consuls Compan 1674-1679, Gavi 1669-1697 et Cotolendi 1674-1680<sup>79</sup>

Saisons	Nombre de prises
Hiver	59
Printemps	39
Eté	38
Automne	82
<b>Total</b>	<b>218</b>

Répartition temporelle des prises effectuées par les Dunkerquois en 1633-1634<sup>80</sup>

Saisons	Nombre de prises
Hiver	33
Printemps	29
Eté	33
Automne	66
<b>Total</b>	<b>161</b>

Répartition temporelle des prises effectuées par les Zélandais entre 1689 et 1697<sup>81</sup>

Saisons	Nombre de prises
Hiver	199
Printemps	188
Eté	194
Automne	275
<b>Total</b>	<b>856</b>

Les tableaux ci-dessus montrent une variabilité de l'activité selon les saisons permettant la réalisation d'un classement. L'automne apparaît comme la saison la plus propice pour réaliser des prises. Paradoxalement, les données pour la course française montrent en réalité une activité quasi nulle. L'hypothèse la plus probable est que cette différence est liée aux lacunes documentaires. Dans ce classement, l'hiver arrive en seconde position. Le nombre de captures est à

79 Mise sous forme de tableaux des données extraites du livre de Goncal Lopez-Nadal, *El corsarismo mallorquí a la mediterrània occidental 1652-1698 : un comerç forçat*, Barcelona, Conselleria de Cultura del Govern Balear, 1986.

80 R.A. Stradling, « Les corsaires dunkerquois et l'Espagne : 1621-1648, un record de pillage et de destruction », *Revue de la société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie*, n° 29, novembre 1995, p. 17-34.

81 Johan Francke, *Utilitey voor de Gemeene Saake. De Zeeuwse commissievaart en haar achterban tijdens de Negenjarige Oorlog 1688-1697*, Koninklijk Zeeuwisch Genootschap der Wetenschappen, n° 12, Middelburg, 2001, p. 104-105.

un niveau moindre au cours du printemps et de l'été, excepté pour les corsaires espagnols de l'Atlantique.

Le niveau élevé de prises au cours de l'automne et de l'hiver s'explique diversement. Les conditions climatiques et météorologiques sont mauvaises, mais plutôt propices aux corsaires qui, profitant de la longueur de la nuit, de la brume et du mauvais temps, peuvent s'approcher des proies. Johan Francke souligne par ailleurs que les navires de guerre sont souvent désarmés à ce moment-là. Une main d'œuvre nombreuse est, de ce fait, disponible pour servir aussi bien sur les navires corsaires que marchands.

À cette époque, où il n'existe ni de radar ni de sonar, capturer un navire relève de la chance, mais surtout d'une bonne connaissance des lignes commerciales maritimes. Le capitaine cherchait à obtenir un maximum d'informations sur les mouvements des navires. Pour ce faire, il pouvait recueillir ces données en interrogeant des barques de pêcheurs ou utiliser des espions et autres informateurs. C'était le cas lors des relâches dans des ports neutres, comme ceux de la Toscane ou de Gênes. Il pouvait s'appuyer sur le réseau consulaire, bien informé, comme pour le consul français Janot à Amsterdam<sup>82</sup>. Le corsaire français pratique rarement, au cours de la période 1620-1660, la chasse en groupe<sup>83</sup>, malgré les exhortations de certains défenseurs de la course<sup>84</sup>. Ce type de formation avait l'avantage de permettre une surveillance d'un espace plus vaste et de s'attaquer à des proies plus grosses, mais elle avait comme inconvénient de réduire les parts de chacun et de compliquer la répartition du butin. Le système d'escadre ne rencontra un succès qu'ultérieurement à Dunkerque mais aussi en Zélande.

La course est une activité règlementée. Ainsi, dès qu'un navire est aperçu à l'horizon, le navire corsaire doit hisser son drapeau<sup>85</sup>. Les lois nationales et internationales interdisent l'usage de courir sus sous un pavillon autre que celui du royaume qui a délivré la commission. L'usage de plusieurs bannières ou de

82 Sur le rôle du consul et des différentes manières d'obtenir des informations, voir Johan Francke, *Utilitey voor de Gemeene Saake*, op. cit., p. 174-178.

83 AN, Ancien Régime, série E, 1694 fol. 83-85, arrêt du Conseil d'État du roi du 28 juin 1650, campagne en 1649-1650 de François Cézard, Ussy et Du Parc.

84 BnF, Clairambault 432, fol. 171, courrier du 15 février 1651 de Janot consul français à Amsterdam.

85 Le 13 août 1658, un arrêt en Conseil défend aux capitaines français d'avoir dans leurs vaisseaux d'autres pavillons que celui de France à peine de confiscation et le capitaine réputé pirate comme aussi aux étrangers d'avoir le pavillon français, même de réserve sous les mêmes peines. L'arrêt enjoint aux officiers de l'Amirauté de les visiter à cet effet. Une ordonnance du roi du 17 août 1658, prise dans les mêmes termes que cet arrêt, rappelle l'existence d'un précédent arrêt du 5 octobre 1617 : BnF, ms. fr. 14266.

faux pavillons est pourtant pratiqué. Les législations ont admis que le pavillon national puisse être hissé au dernier moment, avant tout coup de semonce ou de canonnade. L'histoire des pavillons est essentielle, car elle peut être un motif validant ou pas une prise. Après l'arraisonnement du navire, les officiers étudient tous les documents et interrogent tout le monde, aussi bien l'équipage que les passagers, car si parmi ceux-ci se trouve une personne de la nationalité ennemie, ou ayant quelque relation que ce soit avec une nation en guerre avec la France, ce point constitue un motif pour déclarer de bonne prise un navire. Une bonne connaissance des règles commerciales et règlementations juridiques est un atout pour le corsaire, d'où l'emploi et la présence d'hommes de loi à bord.

274

Pour obtenir une commission en course, le capitaine et son armateur doivent respecter certaines obligations. Parmi la plus importante, figure celle de ramener le navire afin qu'il soit jugé, par les autorités, de la validité de cette prise. Ce fait constitue pour l'historien espagnol Jose Luis Azcarraga y Bustamente un de ceux qui caractérisent et définissent le corsaire<sup>86</sup>. Tout un arsenal juridique, allant de la manière de capturer le navire jusqu'à son jugement, est mis en place dans les nations maritimes. L'ordonnance de 1681 constitue pour la France un chef-d'œuvre de texte législatif sur ce thème sous l'Ancien Régime.

L'instruction est effectuée par le lieutenant de l'amirauté, dès l'arrivée du navire. Dans son procès-verbal, il indique toutes les démarches entreprises. Dans quelques cas, un premier interrogatoire est mené par un homme de loi sur le navire, et le lieutenant d'amirauté se charge du contre-interrogatoire. Il commence par questionner le capitaine corsaire ou son lieutenant, puis les membres de l'équipage capturé. S'il existe des contradictions ou des doutes, il n'est pas rare que le capitaine capturé soit questionné plus longuement. Le but est d'obtenir des aveux, ou bien de trouver toutes les failles possibles pour que le navire soit déclaré de bonne prise. Le lieutenant de l'amirauté se charge de mettre sous bonne garde le navire et débarque les marchandises, toiles et agrès après en avoir fait l'inventaire.

La cargaison rencontrée sur les prises était très diverse. En tête, les produits alimentaires, comme les céréales – 36/1116 cas –, les alcools – 11/1116 –, l'huile et le sel – 7/1116 –, le poisson et la viande – 5/1116 –, ou du fromage – 4/1116 –. En second viennent les produits textiles : soie – 15/1116 –, laine – 5/1116 –, et autres textiles – 11/1116 –, ainsi que les produits tinctoriaux : indigo, alun

---

<sup>86</sup> Il est l'auteur de l'ouvrage *El corso marítimo, concepto, justificación e historia*, Madrid, Consejo Superiores de Investigaciones Científicas, Instituto Francisco de Vitoria, 1950.

et salsepareille. Un dernier ensemble regroupe des matières premières comme le bois et les métaux – 16/116 –. Dans quelques cas, la prise transporte des produits coloniaux : tabac – 1 cas –, sucre – 3 cas –, bois de Campêche et de Brésil – 5 cas. Les navires chargent aussi de l'argent, des piastres et des pierres précieuses dans 8 cas. Quelques inventaires soulignent la présence de produits finis : papier, miroir, enclumes, armes... Parmi les prisonniers, il y eut quelques passagers, mais aussi de nombreux soldats. Ces derniers furent pris sur les lignes qui relient l'Espagne à Gênes, et aux Flandres.

Les biens peuvent être déposés chez des marchands, qui servent de séquestre et en sont responsables. L'or et l'argent sont mis dans des coffres ou dans un magasin dont les clés sont remises au greffier de l'amirauté, au commissaire de la Marine en tant que garant des droits de Sa Majesté, et au capitaine corsaire<sup>87</sup>. Les biens alimentaires pouvaient être vendus avant inventaire par les officiers de l'amirauté, notamment lorsqu'il existait un risque que le produit se gâte ou que les besoins s'en fassent sentir. Ainsi, les troupes françaises dans les présides toscans ont été alimentées en partie, pendant les années 1649-1650, par les céréales capturées sur les navires, tout comme les galères le seront ultérieurement. Les papiers en tous genres sont mis sous scellés comme pièce à conviction pour le jugement qui décidera si la prise est valide ou si elle ne l'est pas<sup>88</sup>. Les motifs de confiscation d'un navire sont divers et les contestations sont fréquentes, notamment en ce qui concerne la nationalité du navire et des marchandises. La maxime suivante : « la robbe ennemi couvre la robbe ami » est évoquée dans plusieurs arrêts. Cela signifie que la présence d'un seul bien d'un État ennemi rend toute la cargaison confiscable. La nationalité du pavillon revêt un autre rôle capital comme motif de confiscation. Mais ce ne sont pas les seules arguties. Le comportement de l'équipage est à l'origine aussi de la saisie du navire. S'il est observé au cours de la chasse qu'un membre de l'équipage jette les papiers en mer, le capitaine est soupçonné de vouloir détruire les véritables polices de chargement. Par ailleurs, l'engagement d'un combat après un coup de semonce constitue automatiquement un motif de bonne prise en cas de capture. Toutes ces raisons sont évoquées et définies par l'ordonnance de 1584, et parmi les conventions internationales des années 1630-1660. Néanmoins, les décisions « arbitraires » émanant du Roi ou de son entourage ne sont pas rares. Celui-ci peut faire don d'un navire déclaré de bonne prise au vu des textes

87 AN, Ancien Régime, série E, 1694 fol. 91-94.

88 Dans les archives nationales anglaises, à Kew, il existe un riche fonds contenant tous les papiers saisis par les Anglais sur les navires ennemis. Un projet néerlandais de l'université de Leyden se charge d'inventorier les papiers néerlandais (plus de 40 000 !), de les numériser et de les publier.

et accorder une mainlevée totale. La lecture des arrêts rendus et de plusieurs courriers administratifs et diplomatiques démontre l'existence d'une certaine pression nationale et internationale dans la justice maritime. En voici un exemple dans une lettre d'Henri Brasset ambassadeur de France aux Provinces-Unies du 3 mars 1651 :

276

Les hollandais auraient grand tort d'armer et d'équiper des vaisseaux à dessein d'attaquer les nôtres sous prétexte de quelques déprédations de corsaire puisque aussitôt qu'il nous en a été fait plainte de leur part nous leur rendons une bonne et prompte justice comme il a paru dans la restitution des 3 vaisseaux que sa Majesté a ordonné être faite à Monsieur l'Ambassadeur de Venise sur sa recommandation et sur celles de Monsieur Boreel auquel j'ai même expédié un duplicata de la dépêche faites aux officiers de l'amirauté afin qu'il pût connaître que nous avons bonne intention pour tout ce qui regarde leur intérêt et en vous parfererait de grâce SM fit pareil à faire expédier un brevet de restitution et des marchandises et affaires aux hollandais prises par le sieur Duquesne cependant quelques uns de nos marchands qui ont intérêt en des vaisseaux pris par les hollandais comme sont ceux du les nommés Legendre et Diez de Rouen on part se plaignent que la justice est plus tardive en Hollande et qu'ils ne peuvent l'obtenir quelque propriété et diligence qu'ils ayent fait depuis longtemps<sup>89</sup>.

Ce que l'on pourrait appeler « *lobbying* » est un signe du poids de la course française à cette époque. La difficulté réside dans l'influence de celle-ci. En effet, le Conseil des prises n'a laissé aucune archive de son activité à cette époque. Le Conseil d'État du roi ne statue que s'il y a réclamation ou refus d'exécution d'une décision. Il est impossible de donner un chiffre précis des navires capturés pour 1620-1660<sup>90</sup>, d'autant que l'on ne sait rien non plus de ceux perdus en mer, coulés, rançonnés, qui ne sont que rarement comptabilisés. Ainsi, un minimum de 223 navires ont été capturés entre 1643 et 1660 selon les archives dépouillées<sup>91</sup>. L'historien Claudio Constantini indique que 228 navires ont été capturés dans les eaux génoises entre 1634-1698, selon les sources génoises. Or, ce chiffre est un minimum car rien qu'en 1651 les corsaires français firent plusieurs prises génoises qui ne furent pas répertoriées dans ces documents ni dans les documents français consultés<sup>92</sup>. Les Génois furent une des nations

<sup>89</sup> BnF, Clairambault 432, vol. 144 fol. 256.

<sup>90</sup> José Alcalá-Zamora reconnaît « qu'aucune exactitude statistique n'est possible en matière de prise ». Voir son ouvrage, *Espana, Flandres y el Mar del Norte (1618-1639) : la ultima ofensiva europea de los Austrias madrilenos*, Barcelona, Planeta, 1975.

<sup>91</sup> Ces sources sont la série E Arrêts du Roi de 1643 à 1660, et le fonds Clairambault pour les années 1648-1651.

<sup>92</sup> Claudio Constantini, « Aspetti della politica navale genovese nel Seicento », dans *Guerra e*

qui subit beaucoup les attaques de corsaires français<sup>93</sup>. Toutefois, ils ne furent pas les seuls. Pour déterminer la nationalité des victimes, une distinction a été opérée entre la nationalité du navire et celle des marchandises. Pour la première, il a été retenu la nationalité du propriétaire lorsqu'elle est indiquée, sinon celle du capitaine ou du consul portant la réclamation auprès du roi. Pour les marchandises, cela reste plus difficile car les prête-noms étaient courants et certains marchands neutres chargeaient en réalité pour d'autres qui ne l'étaient pas. Voici un exemple des prête-noms utilisés par des marchands français en Espagne trouvés dans un arrêt du Conseil d'État du roi du 6 mai 1650<sup>94</sup> :

Noms des marchands français	Noms utilisés en Espagne
Guillaume Clavier	Du Moulin et Jean Miguel
François Huré de Nantes	Francisco Augustino
Nicolas Magon de St Malo	Jean Van Hansen
Pierre Grout de St Malo	Juan Ramires Bergara
Mathurin Séré	Sebastien Espinoze
Jean Duval de Rouen	Francisco Soliers
Guillaume Scott	Willem Jansen
Jean et François Dies Sancho	Francisco de Castro et Francisco Talasquez

Les victimes de la course française sont en majorité des navires néerlandais – près de la moitié –, suivis par des vaisseaux anglais – près d'un sixième des prises –, puis par des bateaux espagnols, génois, hanséatiques, sans compter quelques navires français, savoyards ou turcs.

Plusieurs explications existent concernant la part prépondérante des navires hollandais parmi les prises. À cette époque, ceux-ci sont considérés comme les rouliers des mers, et ils disposent de la plus importante flotte commerciale. La recherche du profit et la défense de l'intérêt des marchands et manufacturiers constituent la principale ligne politique de ce pays. Un exemple parmi tant d'autres se trouve dans les relations hollando-espagnoles après le traité de Westphalie : un traité de Navigation et de Commerce est signé le

*commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, Genova, Consiglio Nazionale delle Ricerche, Miscellanea Storica Ligura, 1970, p. 207-235. Sur Gênes et sa politique maritime voir Thomas Allison Kirk, *Genoa and the Sea. Policy and Power in an Early Modern Maritime Republic, 1559-1684*, Baltimore and London, The John Hopkins UP, 2005.

93 Sur 315 navires génois perdus entre 1634 et 1698, 168 ont été capturés par des Français : Claudio Constantini, « Aspetti della politica navale genovese nel Seicento », art. cit., p. 207-235.

94 AN, Ancien Régime, série E, 1695, fol. 44-50 arrêt en Conseil d'État du roi du 6 mai 1650.

17 décembre 1650, mais surtout Amsterdam sert aux Espagnols pour vendre des marchandises en provenance des Indes, y recruter des hommes et acheter du matériel de guerre<sup>95</sup>. Cette domination commerciale s'effectue alors que la flotte de pêche et marchande a eu des pertes conséquentes face aux corsaires espagnols jusqu'en 1648<sup>96</sup>, puis ensuite face aux corsaires anglais lors de la guerre civile. Les navires hollandais subirent aussi les nombreuses déprédations commises par les Français alors qu'ils étaient en paix. Les actions commises par ces derniers jouèrent grandement dans les relations entre la France et les Provinces-Unies.

278

L'activité des diplomates et ambassadeurs hollandais consistait notamment à déposer des réclamations auprès de personnalités importantes du royaume : Mazarin, Brienne. Dans de nombreux cas, leur action permit d'obtenir une mainlevée partielle ou totale : sur 124 prises hollandaises répertoriées entre 1643-1660, 24 firent l'objet d'une mainlevée totale et 27 d'une mainlevée partielle. Les intérêts politiques et économiques étaient à l'origine de ces restitutions. Cependant, les Hollandais ont aussi usé de l'intimidation et fait usage de la force, notamment pour la période 1650-1657. En 1650, le consul Janot indique que les Hollandais, suite aux nombreuses prises, demandent à l'amirauté des lettres de représailles, mais elles leurs sont refusées. Les Hollandais soutiennent indirectement les Espagnols contre les Français en leur donnant l'autorisation d'acheter des armes et de lever ou de louer des troupes aux Pays-Bas. Par ailleurs, ils capturent et retiennent les navires français qui servent dans la flotte du Brésil. Un incident plus grave intervient le 10 novembre 1653. Dans le port de Livourne, le navire marseillais *Le Postillon*, capitaine Nicolas Grimaud, est attaqué sans raison par trois vaisseaux hollandais. Le risque d'un conflit ouvert atteint son zénith en 1656-1657. À la fin de l'année 1656, Michiel Adrianszoon Ruyter est envoyé avec une escadre de 12 navires en Méditerranée pour lutter contre les Barbaresques, mais aussi pour surveiller les corsaires

---

95 À cette époque, les Provinces-Unies sont un des principaux exportateurs d'armes, et ils en fournissent à tous les protagonistes : voir Hans Vogel, « Arms Productions and exports in the Dutch Republic 1600-1650 », dans Marco Van der Hoeven (dir.), *Exercise of Arms warfare in the Netherlands 1568-1648*, Leiden, Brill Academic Publishers, 1997, p. 197-210 ; Michiel de Jong, *Staat van Oorlog. Wapenbedrijf en militaire hervorming in de Republiek der Verenigden Nederlanden 1585-1621*, Hilversum, Uitgeverij Verloren, 2005.

96 Concernant ce point, voir les travaux de Patrick Villiers, mais aussi de R.A. Stradling, *The Armada of Flanders : Spanish Maritime Policy and European War 1568-1668*, Cambridge, Cambridge UP, 1992, de Roland Baetens, « The Organization and Effects of Flemish Privateering in the Seventeenth Century » ; *Acta Historiae Neerlandicae*, La Haye, 1976, t. 9, p. 48-75, ainsi que ceux d'A.P. Van Vliet, *Vissers en kapers. De Zeevisserij vanuit het Maasgebied en de Duinkerker kapers (ca 1580-1648)*, Den Haag, Stichting Hollandse Historische Reeks, 1994, et *Vissers in oorlogstijd. De Zeeuwse visserij in de jaren 1568-1648*, Middelburg, Koninklijke Zeeuwse Genootschap der Wetenschappen, 2003.



français et protéger les navires hollandais. En mars 1657, il s'empare devant Livourne des corsaires français, la *Régine* et le *Chasseur*, portant respectivement, 32 et 28 canons, ainsi que 230 et 182 hommes, qui viennent d'arraisonner le vaisseau hollandais *L'Aigle Noir*. Il les conduit à Cadix, vend la *Régine* aux Espagnols et transfère le *Chasseur* en Hollande. Un des capitaines n'est autre que Pierre Dumont de La Lande dont l'épée est exposée à Amsterdam, au Musée d'État. Cette action provoque en France la saisie de plusieurs navires et la suspension du paiement des lettres de change. Dans une lettre de Mazarin à Mr. de Thou ambassadeur de France en Hollande, il est écrit le 17 mai 1657 :

Ce qu'il y a de bon, c'est que nous trouvons plus de fonds qu'il ne nous en faut pour la despense de nos armements, dans les saisies faites. Nous prenons nos mesures pour armer 40 vaisseaux de guerre en Angleterre, 24 de ceux du Roy. De Bretagne, la Rochelle, Normandie et Provence, l'on faict desja des propositions pour armer près de cents vaisseaux aux despens des particuliers... Au lieu de venir fermer les embouchures de nos rivières, ils verront possible pratiquer contre eux quelque chose à laquelle ils ne s'attendent pas<sup>97</sup>.

En effet, le marquis de Martel est envoyé quêter l'appui du Portugal et, dans le traité signé avec l'Angleterre le 28 mars 1657, un codicille secret est envisagé qui prévoit la conquête de la Hollande à frais communs. De la fin juin au début de juillet 1657, une nouvelle confrontation se déroule entre Pierre Certaines de Fricambault et Michiel de Ruyter dans le golfe de Gênes, sans qu'aucun n'ait eu connaissance de la signature d'un accord du 20 juin, entre l'ambassadeur Mr. de Thou et les Pays-Bas prévoyant le retour des navires capturés. Dès qu'il fut informé de ce traité, Michiel Adriaenszoon Ruyter restitua à Toulon la prise *L'Agneau Blanc*, les canons de la *Régine* et du *Chasseur*. Il racheta à Cadix la *Régine* qu'il fit réparer, et qu'il renvoya à Toulon<sup>98</sup>.

L'activité corsaire n'interféra pas uniquement dans les relations diplomatiques avec les Provinces-Unies : il en fut de même avec l'Angleterre. Au début du XVII<sup>e</sup> siècle, les relations franco-anglaises n'étaient pas au beau fixe. Après la paix signée avec l'Espagne, de nombreux marins anglais, désœuvrés, sillonnèrent les mers, agissant souvent comme des pirates. De nombreux navires marchands français en furent victimes dans les années 1610-1620. Cette position ne fut en rien améliorée par le soutien anglais aux Rochelais et la guerre qui s'ensuivit

97 C. de La Roncière, *Histoire de la marine française*, op. cit., p. 218-220.

98 Sur cette affaire, voir Ronald Prud'homme van Reine, *Rechterhand van Nederland. Biografie van Michiel Adriaenszoon de Ruyter*, Amsterdam, De Arbeiderspers, 1996.

avec la France entre 1625 et 1627<sup>99</sup>. Les tractations menées en 1629 et en 1632 tentèrent de régler les différends nés de cette période. Le calme relatif ne fut en fait interrompu que par l'épisode de la guerre civile anglaise. Entre 1643-1647, la France observa une étrange neutralité dans la guerre civile anglaise. Le 10 juillet 1643, elle ouvrit ses ports aux deux partis en guerre, mais avec interdiction de vendre des prises. Ainsi, en 1647, l'ordre fut donné au duc de Rantzau de chasser du port de Dunkerque un corsaire royaliste et sa prise. Le parlement de Rouen interdit en 1643 à Jérôme Caverly, dit Giron, de rejoindre les royalistes avec des navires et des marins français<sup>100</sup>, ce qui ne l'empêcha pas de mourir au service de Charles 1<sup>er</sup> en 1644. Il fallut attendre le 7 septembre 1649 pour que soit prise une loi interdisant aux marins de prendre une commission étrangère, donc de servir les royalistes. Cette position du gouvernement n'était pas celle de la population, notamment de ceux qui ont subi des préjudices de la part des Anglais dans la période 1610-1630, à savoir les Bretons et les Normands.

280

Pourtant les relations se détériorent à partir de 1648, et notamment avec la mort de Charles 1<sup>er</sup> le 9 février 1649 qui provoque un choc en Europe. Le gouvernement français refuse de reconnaître le régime parlementaire, mais ne souhaite pas de confrontation directe. Ce paradoxe se concrétise par un discours officiel qui ordonne de ne pas aider les royalistes, mais qui officieusement donne des gages aux Stuarts. Des mesures économiques sont prises, notamment l'interdiction d'importer de la soie et de la laine anglaise jusqu'en septembre 1649, les Anglais faisant de même avec le vin. Les gouverneurs des ports de Brest et de Toulon n'hésitent pas, en contradiction avec la législation en vigueur, à accueillir des corsaires royalistes, comme l'escadre du prince Rupert, avec leurs prises, et ils ferment les yeux sur la vente des marchandises. Brest sert de base pour les armements du royaliste George Carteret. Certains officiers prennent des commissions du roi de France en complément d'une commission du roi Charles II<sup>101</sup>. Les chevaliers Thimoléon Hotman de Fontenay, Henry Anglure

---

99 John Appleby, « A Pathway out of debt: the privateering activities of Sir John Hippisley during the Early Stuart Wars with Spain and France 1625-1630 », *American Neptune*, 1975, p. 251-261 ; J.S. Kepler, « The value of ships gained and lost by the English shipping industry during the wars with Spain and France 1624-1630 », *Mariner's Mirror*, 1973, p. 218-221 ; Kenneth Andrews, *Ships, money and politics...*, *op. cit.*

100 BnF, ms. fr. 18592, fol. 227.

101 Copie de la commission du chevalier Thimoléon Hotman de Fontenay, BnF, Manuscrit français 18592, fol. 329. Job Forand eut aussi une commission en juin 1651. Elle se trouve dans les archives nationales hollandaises de la Haye, archives des États-Généraux, collection Witte de With, 1.01.04 carton 5548 couvrant les 6 premiers mois de l'année 1652 : information aimablement transmise par Jim Bender webmaster du blog <[www.anglodutchwars.com](http://www.anglodutchwars.com)>.

de Bourlemont, ou Job Forant profitent d'une certaine complaisance de la part des officiers de port pour amener les prises en France et demander le jugement.

Les captures anglaises constituent une part non négligeable des prises dans les années 1648-1651. Les marchands de la *Levant Company* indiquent qu'entre 1649 et 1650 les pertes subies face aux Français représenteraient 17 navires, 1 000 hommes, et plus de 550 000 livres sterlings, soit environ, 7,7 millions de livres tournois. À titre d'exemple, en 1650, le chevalier Paul capture *l'Unicorn* portant de la soie, de l'huile... valant plus de 34 000 livres sterlings<sup>102</sup>. Croullé, agent français, justifie ces prises par le transport par celles-ci de biens espagnols ou de contrebande, et indique qu'elles ont été jugées régulièrement selon la législation en vigueur. Mazarin admet pourtant en 1649 que certains corsaires ont outrepassé leurs droits. Ces exactions provoquent une radicalisation des positions anglaises vis-à-vis de la France. Croullé tente encore de calmer le jeu en invoquant la faiblesse du gouvernement en France du fait de la guerre civile. Il n'empêche que, face à ces sempiternelles excuses, le Parlement anglais délivre des lettres de représailles en 1649, instaure un système de convois en novembre 1650 à destination de la Méditerranée, et ordonne à la Royal Navy de poursuivre et de détruire tout navire français : en 1650, une flotte de Terre-Neuve est capturée ; en avril, c'est le tour des navires sous La Roche Saint André et, en octobre, le vaisseau le *Jules*, 36 canons sous Pierre Dumont, chevalier de La Lande. En septembre 1652, en représailles aux exactions commises par les Français depuis 1649, Blake capture la flotte du duc de Vendôme partant pour Dunkerque, ainsi favorisant, la reprise de la ville par les Espagnols<sup>103</sup>. Ce type d'opération avait été préconisé notamment par Charles Longland, agent anglais à Livourne. Dans une dépêche du 1<sup>er</sup> mai 1652, il suggérait une attaque sur une escadre française qui était en train d'être armée pour amener des renforts à Barcelone commandé par La Ferrière « un fameux voleur qui a fait tant de tort à notre nation en brûlant (*burning*) le *Talent* et en capturant d'autres navires, et qui a maintenant l'intention de faire la même ruine à chacun de nos navires ».

Cromwell laisse planer le doute d'un débarquement aux côtés des Espagnols et des Frondeurs. En 1652 des pourparlers sont entamés concernant la reprise

102 Lettre de Croullé à Mazarin du 3 octobre 1650, Archives du ministère des Affaires étrangères, fonds Angleterre, t. LIX, fol. 451-454, citée par Philipp Knachel, *England and the Fronde : The impact of the Civil War and Revolution in France*, op. cit., p. 128-129. Pour la conversion, la parité est celle de 1 livre sterling égale 14 livres tournois, rapport indiqué par La Boullaye Le Gouz comme ayant cours dans les années 1640.

103 Les pertes françaises s'élèvent à 8 navires pris, 11 coulés, 300 morts, 500 blessés et 1 200 prisonniers.

des relations commerciales et la restitution des biens. N'obtenant pas une reconnaissance officielle de la part du gouvernement français, Cromwell mêle une politique de rapprochement et de confrontations. Il donne des ordres en ce sens contre les Français en 1653. En 1655, le chevalier de Valbelle est contraint de s'échouer après avoir été chassé par une escadre anglaise. Durant la même période, des prises françaises sont relâchées. Ce paradoxe reflète en réalité les divergences du gouvernement anglais sur la politique à mener. Après la victoire sur les Hollandais, le Protecteur s'interroge : contre qui va-t-on se battre ? Car c'est une nécessité économique et politique. En définitive, Cromwell réoriente sa politique extérieure contre l'Espagne car la majorité des Anglais sont anticatholiques et le domaine colonial espagnol est riche. Le traité de Westminster signé en 1655 avec la France met fin à ces heurts<sup>104</sup>.

282

Les conséquences de la course ne sont pas que diplomatiques, mais aussi économiques. Comme l'indique André Lespagnol, « la question économique centrale que pose la course est évidemment celle de sa rentabilité. C'est bien l'espoir du profit qui incita les négociants à s'y engager et à y investir des capitaux considérables, malgré l'ampleur des risques encourus. Dans quelle mesure cet espoir a-t-il été satisfait ? La course a-t-elle payé ? ». Pour pouvoir y répondre, il faudrait connaître le niveau d'investissement des armateurs, les coûts, mais aussi les résultats des ventes de toutes les prises. Cela est impossible en l'état actuel des recherches : ces bilans comptables n'apparaissent pas dans les archives utilisées. Quelques indices laissent à penser que certains ont réalisé des profits grâce à cette activité, comme le chevalier Paul, Thimoléon Hotman de Fontenay, la famille Bourgeois, les Duquesne. L'unique élément de nature économique, quoique qu'incomplet, permettant de donner une pesée financière de la course est le prélèvement effectué au titre du dixième de l'Amiral – ici du Grand Maître de la Navigation –. Cette taxe est prélevée sur les revenus bruts de la vente du navire et de la marchandise. L'imposition, née au Moyen Âge, disparaît en France en 1758<sup>105</sup>. Toutefois, avant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, les données sont rares. Concernant la première moitié du XVII<sup>e</sup> siècle, on dispose

104 Pour un développement complet, les livres en anglais de Philipp Knachel, *England and the Fronde...*, déjà cité, ainsi que Charles Korr, *Cromwell and the New Model Foreign Policy : England's Policy Toward France 1649-1658*, Los Angeles / London, University California Press, 1975. En français, voir Pierre Goubert, *Mazarin*, Paris, Fayard, 1990, p. 330-352.

105 Sur le dixième de l'amiral, voir les développements consacrés à ce thème par M. Gouron, *L'Amirauté de Guienne, op. cit.*, p. 193 ; Florence Le Guellaf, *Armement en course et droits des prises maritimes, op. cit.*, p. 815. Ce prélèvement existait aussi en Angleterre, aux Provinces-Unies et en Espagne.

de données pour la période de 1635 à 1642. Elles proviennent d'un rapport établi par le Conseil de Marine à la suite du décès du cardinal de Richelieu<sup>106</sup>.

État abrégé des recettes d'amirauté de Richelieu

Dépenses en livres	1636	1637	1638	1639	1640	1641	1642
Gardes de la Marine	24 000	24 000	24 000	24 000	24 000	24 000	24 000
Droit d'ancrage et de congé	62 800	62 800	62 800	62 800	72 800	72 800	72 800
Pour confiscation et droit du 10 <sup>e</sup>	45 000	82 880	114 880	94 444	135 829	44 153	
Casuels d'office pendant l'année		2 000	1 600	45 474	9 587	12 543	
<b>Total</b>	<b>131 800</b>	<b>171 680</b>	<b>203 280</b>	<b>226 718</b>	<b>241 216</b>	<b>153 496</b>	

Les sommes des confiscations et droits du dixième proviennent des procédures entamées et jugées par devant le Conseil de Marine. Ces droits totalisent entre 1636 et 164 517 186 livres. On perçoit déjà les limites de ce document : on ne connaît pas la part des confiscations. De plus, l'année 1642 n'est pas indiquée. Or la duchesse d'Aiguillon, tutrice et gérante des biens de feu le cardinal de Richelieu, sera poursuivie pendant des années pour restituer 110 000 livres provenant d'une seule prise hollandaise faite à cette date. Cette somme avait été octroyée au cardinal<sup>107</sup>.

D'autres mentions du dixième apparaissent au travers des arrêts du roi. Même s'il existait une série continue des données sur le dixième, cela ne refléterait pas entièrement la réalité économique. En effet, il faudrait ajouter les sommes prélevées exceptionnellement par le roi<sup>108</sup>, ou par le cardinal Mazarin, qui sont en réalité des dons forcés ou des détournements, les revenus des ventes des prises faites par les galères. Il semble que les prises faites par ces dernières entraînent dans une procédure différente<sup>109</sup>. Des vols et des détournements commis à

<sup>106</sup> Étrangement, il n'a été trouvé mention de cette information que dans l'ouvrage de Joseph Bergin, *Pouvoir et fortune de Richelieu*, alors que le document utilisé est ms. fr. 18592 fol. 122-123.

<sup>107</sup> Pour cette affaire, voir AN, Arrêts du roi, vol. 1687 fol. 124 pour l'arrêt du 27 novembre 1643, vol. 1688 fol. 42-46 pour l'arrêt du 6 avril 1644, et vol. 1690 fol. 57-58 pour l'arrêt du 7 mai 1646 ; ainsi que BnF, ms. fr. 18592, fol. 521-523 et 554.

<sup>108</sup> Il est possible que des informations de ce genre se trouvent dans les papiers de la reine Anne d'Autriche.

<sup>109</sup> À la suite de la capture de plusieurs navires génois par les galères dans les années 1620, le duc de Guise reçut et employa une partie des fonds provenant de la vente des marchandises. Cette action entraîna des difficultés pour la duchesse de Guise, tutrice des enfants du duc.

plusieurs niveaux existent et viennent masquer ces données. Nicolas Gargot capture en 1649 deux navires espagnols richement chargés. Sur les 20 000 marcs d'argent, seul 19 sont perdus alors que les caisses passent entre les mains de 40 personnes.

Globalement, à la suite de toutes ces remarques, il serait fort prétentieux de donner un montant exact des sommes tirées de la course. Pourtant, au vu de toutes les informations chiffrées, une estimation peut être établie, indiquant que la course a réalisé un produit de 14 à 16 millions de livres sur la période 1635-1660<sup>110</sup>. Dans leurs courriers, les représentants français aux Provinces-Unies, Janot et Brasset, indiquent que les Hollandais estiment avoir perdu depuis la paix de Westphalie entre 5 et 7 millions de florins du fait des déprédations commises par les Français, mais ces consuls, sachant la forte habitude des marchands d'exagérer leurs pertes, ajoutent que ce chiffre inclut les biens de contrebande<sup>111</sup>.

284

En 1618, l'Europe est dominée par une Espagne puissante tirant ses richesses de son vaste empire colonial. Quarante ans plus tard, la situation n'est plus la même : ce pays ne dispose plus du leadership en Europe. Ses richesses attirent les convoitises de ses voisins. L'Europe entre dans une ère où les considérations économiques et politiques prennent du poids face aux raisons religieuses. Dans les années 1570-1660, l'Espagne catholique affronte les Provinces-Unies, l'Angleterre protestante, la France, et combat l'Islam en Méditerranée. C'est une époque aussi au cours de laquelle les flottes marchande et de pêche s'accroissent, occasionnant des tensions entre les États. Le commerce et ses effets sur l'économie sont à l'origine de la première confrontation entre les Provinces-Unies et l'Angleterre entre 1652 et 1654, comme l'ont démontré les historiens S. Groenveld, Jonathan Israel et Gijs Rommelse<sup>112</sup>.

---

À ce sujet, voir AN, Ancien Régime, série E, 1687, fol. 24-26, l'arrêt du roi du 18 juin 1643 ; BnF, ms. fr. 18592, fol. 310-313, et Cabinet d'Hozier 334, le dossier Villages qui contient une brève relation de cette action. Un arrêt du roi du 25 octobre 1645 casse un arrêt rendu par l'Amirauté de Marseille : voir AN, Marine, série A1, vol. 4, fol. 35-36.

<sup>110</sup> Cette estimation se base sur les chiffres de 1635 à 1641. Sur les 517 186 livres revenant au cardinal de Richelieu, un minimum de deux tiers le serait au titre du dixième. Le montant rapporté sur les 6 ans de course donne une moyenne de 57 à 58 000 livres tournois. Ce chiffre a été reporté sur les 25 ans de guerres, en sachant qu'il semble qu'après 1653-1654 les prises soient moins nombreuses.

<sup>111</sup> BnF, Clairambault 432, vol. 144, fol. 151, lettre du 8 février 1651 de Janot, et fol. 168-169, lettre du 15 février de Brasset.

<sup>112</sup> Les historiens anglais, notamment Steven Pincus, insistent plus sur les raisons politiques et religieuses de ces conflits. Voir Charles Édouard Levillain, *Vaincre Louis XIV. Angleterre-Hollande-France. Histoire d'une relation triangulaire 1665-1688*, Seyssel, Éditions Champ Vallon, 2010.

Ces conflits ont souvent lieu sur terre, mais ils sont marqués par un poids accru accordé aux actions sur mer, dont la guerre de course fait partie. Cette lutte n'est en rien une lutte barbare sans règles : la course implique de la part du corsaire le respect d'un cadre législatif défini par des règles nationales et des conventions internationales. L'application de cette législation revient à des structures judiciaires. Les divers documents – codes, ordonnances, édits – indiquent les pratiques autorisées dans la capture des navires. Toute une procédure est mise en place afin de valider ou non l'action des corsaires.

L'État royal cherche à contrôler ces agissements, mais il incite et y contribue aussi, notamment en prêtant des navires. C'est un point encore obscur, même si l'on dispose de travaux comme ceux de Patrick Villiers et de Philippe Hrodej pour la dernière partie du règne de Louis XIV. De nombreux officiers d'épée ou de plume ont participé à cette action corsaire. Elle a permis de disposer en quelque sorte à bon compte d'un personnel et de navires en des temps où les finances ne permettaient pas l'entretien de ceux-ci.

Le capitaine corsaire disposait d'une marge de manœuvre concernant les stratagèmes et ruses dont il pouvait faire usage, les terrains de chasse qu'il pouvait choisir, ainsi que les moments propices pour que sa campagne soit rentable. Faire un bilan de la course revient à définir ces lieux, les lignes commerciales perturbées, les biens capturés, mais surtout la rentabilité de la campagne. Cette dernière question, chère aux historiens français, est difficile à mesurer pour l'époque concernée, autant du point de vue macroéconomique que microéconomique. Elle n'apparaît pas négligeable si l'on s'en tient à quelques documents comptables et mémoires, ainsi qu'à l'influence de cette action corsaire sur les relations diplomatiques avec les différents États européens. A contrario, la diplomatie a aussi interféré dans le jugement d'une prise et la politique corsaire de la France. On a trop méconnu ce point en France malgré des remarques d'historiens comme Henri Malo, Michel Mollat du Jourdin et Patrick Villiers. Reste à connaître le degré des relations entre la course et la diplomatie pour d'autres États et d'autres époques. Cette problématique subsiste dans les travaux précurseurs d'historiens étrangers tels qu'Enrique Otero-Lana, Goncal Lopez-Nadal et Johan Francke, auxquels il a été fait référence dans le présent article.





**MASTERS 1 ET 2 D'HISTOIRE**  
**soutenus à l'université du Littoral-Côte d'Opale, Boulogne sur mer,**  
**sous la direction Patrick Villiers (2009-2010)**

**MASTERS 1**

Joël Gatrat, *Les Dunkerquois et la guerre de course en 1793*, sous la dir. conjointe de P. Villiers et C. Borde.

Gwladys Bidart, *Mémoires sur la marine sous Louis XV ou de la nécessité d'avoir une marine en France*.

Juliette Maës, *Les Caractères généraux de la course sous le Premier Empire (mai 1804-avril 1814)*.

Julien Caloin, *Mémoire sur l'étude du journal de bord du négrier marseillais le Raphaël (1787-1789)*.

Caroline Guy, *La Guerre d'Indépendance américaine à St-Domingue en 1777*.

Julien Gillez, *La Marine de Louis XIV pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg*.

**MASTERS 2**

Jean-Christophe GODART, *Le Voyage du négrier La Favorite, de la Compagnie des Indes (mai 1743-juin 1744)*.

Céline SOUDANT, *Saint-Domingue et les régiments basés à Saint-Domingue (1775-1783)*.

**MASTERS 2 D'HISTOIRE**  
**soutenus au Centre de recherche en histoire internationale**  
**et atlantique de l'université de Nantes (CRHIA)**

**2006**

Sylvain David, *Le Rôle de deux ports de la façade atlantique dans le commerce français des ports majeurs, 1<sup>ère</sup> moitié du XIX<sup>e</sup> siècle*, sous la dir. de Guy Saupin.

Frédérique Laget, *La Perception de la mer dans l'Europe du Nord-Ouest dans la seconde moitié du Moyen Âge*, sous la dir. de Jean-Luc Sarrazin.

**288**

Sébastien Martin, *L'Intendant de marine et ses oisivetés (XVIII<sup>e</sup> siècle)*, sous la dir. de Martine Acerra.

**2007**

Claude Barre, *La Population du littoral sud du pays nantais au XVIII<sup>e</sup> siècle*, sous la dir. de Guy Saupin.

Estelle Bréheret, *Gestion des questions patrimoniales : l'exemple de Cardiff*, sous la dir. de Guy Saupin.

Jean-Noël Griffisch, *Les Ouvrages militaires et l'évolution des systèmes défensifs de la ville et du port de Cherbourg (du Moyen Âge à la seconde guerre mondiale)*, sous la dir. de Nicolas Faucherre.

**2008**

Clément Airault, *Environnement et relations internationales : la Commission baleinière internationale de 1946 à 2006*, sous la dir. de Michel Catala.

Frédérique Bâtonnier, *Le Mobilier en « bois des Isles » dans la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle à Nantes et dans son comté : étude d'après les inventaires après décès*, sous la dir. de Martine Acerra.

Sébastien Chetanneau, *Noirs et gens de couleur à Nantes pendant la Révolution et l'Empire*, sous la dir. de Érik Noël.

Morgane Diguët, *Les Dernières Années d'un comptoir français en Inde : Karikal (1947-1954)*, sous la dir. de Jacques Weber.

Raphael Malangin, *Le Quartier du port à Pondichéry ou les incertitudes portuaires (1765-1954)*, sous la dir. de Jacques Weber.

M. Marimoutou, *Engagisme et contrôle sanitaire. Les lazarets de quarantaine dans les îles du sud-ouest et de l'océan Indien aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles*, sous la dir. de Jacques Weber.

Thomas Raffin, *Les Passagers de couleur à Bordeaux et La Rochelle à partir des archives judiciaires (comparaison avec Nantes)*, sous la dir. de Érik Noël.

Valérie Sorin, *James Cook et La Pérouse. Deux regards sur les Autres. Originalité des comportements d'après les journaux de voyage*, sous la dir. de Martine Acerra.

Marion Tanguy, *Contribution à l'étude de la colonie hollandaise de Nantes au XVII<sup>e</sup> siècle à partir d'une approche familiale : les Van Schoonhoven*, sous la dir. de Guy Saupin.

#### 2009-2010

Vincent FONTAINE, *Récits de voyage et cartographie portugaise en Afrique de l'Ouest à l'époque moderne*, sous la dir. de Antonio De Almeida Mendes et Bernard Salvaing.

Élise NICOLLE, *Terre de feu : de la découverte au recensement (XVII<sup>e</sup> siècle)*, sous la dir. de Martine Acerra.

Sophie PÉTELAUD, *Fortifications, défense du territoire et insularité : les Sporades du sud*, sous la dir. d'Isabelle Pimouguet-Pedarros.

Nicolas TERRIEN, *La Course maritime et la naissance des nations dans l'Amérique espagnole (1512-1824)*, sous la dir. de Clément Thibaud.

Camille TOULLELAN, *La Création du mythe polynésien dans et par l'art européen. Existe-t-il une spécificité polynésienne dans la représentation européenne de l'exotisme ?*, sous la dir. de Martine Acerra et Hélène Rousteau-Chambon.



## COMPTES RENDUS

Hubert Bonin, *History of the Suez Canal Company, 1858-2008. Between Controversy and Utility*, Genève, Droz, 2010, 573 p., ill. noir & blanc.

Avec la publication de cet ouvrage destiné à atteindre un public anglophone, Hubert Bonin renoue avec l'histoire d'une compagnie, par le biais de laquelle il avait étrenné une série de travaux importants sur le monde de la finance (cf. *Suez, du canal à la finance*, 1987). Au fond, cette œuvre liminaire avait révélé les trois territoires que l'historien bordelais n'a cessé de labourer depuis trois décennies : la banque, l'outre-mer et l'entreprise. La présente somme complète, par ailleurs, une historiographie française désormais bien fournie sur la question, à laquelle l'auteur rend justement hommage dans son propos. Celui-ci considère néanmoins que la plus-value de sa production réside dans l'utilisation des concepts et des méthodes, qu'il maîtrise parfaitement, de la *business history*. En cela, ce livre diffère de l'optique que Caroline Piquet avait privilégiée dans sa thèse, plus sensible au point de vue égyptien et aux transformations économiques et culturelles de la région qui avaient donné naissance à une « civilisation du canal ».

Cette vaste synthèse sur l'histoire de la Compagnie Universelle au temps du canal est utile par les nombreuses mises au point qu'elle met en exergue. Tout d'abord, l'auteur a, avec raison, remonté aux origines contemporaines du canal fut on ne pourrait comprendre la construction sans le climat « d'égyptomania » qui s'est emparé des Européens. Celui-ci fut particulièrement vif en France où le canal fut imaginé pour intégrer l'économie nationale, en plein essor sous le Second Empire, aux espaces méditerranéen, moyen-oriental et même australasien. Lesseps apparaît donc comme l'homme cardinal de la situation : à la fois le visionnaire qui a su rassembler les projections grandioses d'un « empire français du libre-échange » et le diplomate qui a su mettre à profit l'influence française positive en Égypte.

Hubert Bonin sait toutefois se départir des récits épiques *a posteriori* concernant Suez, lorsqu'il rappelle les débuts incertains de la navigation sur le canal, chiffres et résultats d'exploitation à l'appui, en insistant sur les progrès non moins certains de la navigation à vapeur au début des années 1870. Entreprise strictement française à l'origine, le canal est devenu rapidement un « lac » anglais. Les milieux d'affaires ultra-marins français attendaient beaucoup (trop ?) de son ouverture et l'historien aurait même pu pousser plus avant ses investigations à propos de l'échec rapide du pavillon national et du négoce marseillais. On lui saura gré, en revanche, de ses analyses sur l'histoire financière de la compagnie, dans la quatrième partie, et sur le difficile équilibre qu'elle dut constamment

entretenir entre les intérêts contradictoires des actionnaires et des clients du canal. Un autre intérêt réside aussi dans la comparaison réactualisée, inspirée par l'ouvrage pionnier d'André Siegfried, entre Suez et Panama, à laquelle est consacré un chapitre entier. Ultime temps fort de la démonstration, les négociations et les tractations, suivies pas à pas par l'historien, qui ont conduit à la nationalisation. Comme d'autres auteurs avant lui, Hubert Bonin rappelle que cet événement fut loin d'être une catastrophe pour la compagnie. Dans la mesure où ses dirigeants supputaient que la concession ne serait pas renouvelée en 1968, la reconversion des activités de la firme devait être engagée et les moyens prévus de longue date. La crise de 1956 et ses signes avant-coureurs ont simplement précipité cette évolution. À cet égard, les dirigeants ont mieux anticipé les événements que les hommes politiques au pouvoir, désespérément accrochés à l'empire et à l'influence de la France ou du Royaume-Uni au Proche-Orient. La conclusion du livre prend forme d'une longue méditation sur la fascination que continue d'exercer le canal et la compagnie éponyme, sans doute parce que l'un et l'autre se situent au carrefour de nombreux champs historiographiques, parce qu'ils constituent une part de notre roman national et un lointain lieu de mémoire, et assurément parce qu'ils représentent aussi l'un des symboles de la mondialisation du XIX<sup>e</sup> siècle.

On peut exprimer, pour finir, un regret et une interrogation. Le regret concerne l'absence de bibliographie en fin de volume (il faut se reporter aux notes de bas de page), sans doute pour des raisons éditoriales. L'interrogation concerne le décalage entre la chronologie annoncée dans le titre, qui court jusqu'à 2008, alors que la réflexion de l'auteur s'arrête au tournant des années 1950-1960. En contrepoint de ces réserves mineures, d'ordre formel, le lecteur pourra apprécier l'abondance et la qualité de l'iconographie qui ponctue chaque chapitre, ainsi que les nombreux tableaux statistiques qui fournissent de précieuses bases de données.

*Bruno Marnot*

Maria Joao Vasconcelos (dir.), *Biombos Namban, Namban Screens*, Porto, Museu Nacional de Soares dos Reis, 2009, 100 p., nombreuses illustrations.

Le très intéressant Musée national de Porto abrite depuis 1955 deux extraordinaires paravents (biombos) Namban japonais (il y en a cinq autres au Musée d'art ancien de Lisbonne), restaurés en 2000-2001. Cet ouvrage, qui leur est consacré, et qui est d'un abord facile pour ceux qui ne lisent pas la langue de Camoens grâce à une publication bilingue en anglais et en portugais, intéresse les historiens du maritime car les scènes représentées sont celles de l'arrivée du bateau portugais qui se rendait chaque année au Japon depuis 1543, vues par des artistes japonais. La beauté des peintures, qui sont d'une qualité remarquable, s'accompagne ainsi d'une représentation concrète, tout à fait exceptionnelle, de la manière dont les Japonais se représentaient les Portugais, en des sortes de portraits qui ne les gêtaient pas.

L'artiste, inconnu, a donc peint, non sans des inexactitudes, deux bateaux portugais, mais aussi les barques servant au déchargement des navires, fait figurer les marchandises apportées d'Europe, et représenté les arrivants tels que les voyaient les autochtones, avec un soin particulier pour les costumes, les visages et les expressions. Même les religieux – des jésuites, bien sûr – tiennent une place importante. Comme il se devait, les homologues japonais des arrivants figurent aussi sur ces paravents.

L'ouvrage s'articule en quatre chapitres, dont le premier concerne les relations économiques, sociales, culturelles et artistiques, le second la question du christianisme au Japon depuis l'arrivée de saint François Xavier, en 1549, le troisième les paravents Namban au XXI<sup>e</sup> siècle, le quatrième et dernier analysant en 14 pages les deux paravents du XVII<sup>e</sup> siècle conservés dans le Musée. Ce découpage n'est peut-être pas celui qu'auraient préféré les lecteurs : l'étude artistique des deux paravents n'est en effet que le parent pauvre de l'ensemble, au profit de données sur le commerce en général, le christianisme au Japon et les paravents Namban à notre époque, qui sont certes de très bonne tenue et qui rendront de multiples services, mais dont les apports pouvaient se trouver aisément ailleurs. Certes, ces textes sont illustrés par des reproductions partielles des paravents, mais les commentaires des scènes sont quasiment inexistantes et l'étude des deux œuvres aurait mérité davantage de place.

Par delà la magnificence des illustrations, l'intérêt prodigieux qu'offrent tous ces détails agrandis, il naît donc une certaine déception, alors même que la découverte approfondie de cet art namban – c'est-à-dire celui engendré par le commerce avec les « Barbares venus du Sud » – fait naître un profond sentiment d'admiration pour ces œuvres qui datent du début du XVII<sup>e</sup> siècle (1600-1610). Par delà leur immense intérêt historique et ethnologique, les visiteurs du Musée prennent conscience de la maîtrise des artistes japonais de cette époque, qui, sur une armature de bois, ont travaillé avec du papier de mûrier, décoré en polychromie, à la tempera, avec des feuilles d'or.

Il y avait réellement une demande pour ces œuvres, car des paravents Namban furent encore réalisés après l'expulsion des Portugais en 1639. Les Japonais, dont c'était la première rencontre avec des Occidentaux, et donc avec la mondialisation, avaient ainsi adapté, avec une maîtrise totale, un art ancien puisque les premiers paravents peints datent des VII<sup>e</sup>-VIII<sup>e</sup> siècles, l'originalité du Japon ayant été qu'ils y atteignirent un très haut degré artistique.

*Jean-Pierre Poussou*

Irène Frain, *Les Naufragés de l'île Tromelin*, Neuville-sur-Seine, Michel Lafon, 2009, nouv. éd., Paris, J'ai lu, 2010.

Cet ouvrage n'est pas un livre d'histoire mais il ne peut que retenir l'attention de tous ceux qui s'intéressent à l'histoire maritime, et notamment les lecteurs de notre revue qui ont pu apprécier, dans le numéro 12, l'article de Max Guérout : « Le naufrage de la

flûte l'*Utile* sur l'île de Sable en 1761... » (p. 41 -60). L'excellent roman d'Irène Frain est en effet basé sur ce que l'on sait de cet horrible épisode ; pour l'écrire, elle a notamment bénéficié des conseils de Max Guérout, qui a, en outre, écrit une postface à ce roman. Le même Max Guérout lui a permis de se rendre sur l'île de Tromelin. À lire, donc.

Jean-Pierre Poussou

Élisabeth Ridet et André Zysberg (dir.), *Nouveau Glossaire nautique d'Augustin Jal : NOP*, Paris, CNRS Éditions, 2011, LXXII et 428 p.

294

La parution de ce tome du Jal est un événement. Il s'agit de la dixième livraison du *Nouveau Jal*, confié maintenant au Centre de Recherche d'histoire quantitative de l'université de Caen. L'équipe, dirigée par Élisabeth Ridet et André Zysberg, qui est nombreuse et réellement pluridisciplinaire, associe 4 universitaires et 4 ingénieurs de qualité. Elle a une réelle ambition : se diriger « vers un dictionnaire encyclopédique de la langue maritime », ce qu'est effectivement déjà le présent tome. Sont présents et associés mot, images et exposés historiques, ce qui permet de belles trouvailles, comme les navestgalères (p. 1339 et photos de documents anciens p. 1343), ou la naviol (p. 1355). On est au-delà de la simple révision à la fois parce que l'on a – du IX<sup>e</sup> jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle – des mots appartenant aussi bien aux langues d'oïl ou d'oc qu'au latin médiéval, et parce que l'illustration, particulièrement bien choisie, éclaire remarquablement le lecteur. Il n'y aura plus d'excuse désormais pour ne pas savoir ce qu'est une polacre (p. 1638), ou pour ignorer ce qu'est un pau (p. 1510). Pour chaque lecteur, les trouvailles seront nombreuses.

Les notices sont de qualité, l'illustration tout autant ; à cet égard, mettons en valeur les remarquables dessins et photographies de Michel Daeffler, ingénieur d'études de l'équipe, que l'on trouve en grand nombre. L'autre innovation de cette livraison est la présence d'exposés scientifiques qui « éclairent l'usage de certains mots sous l'angle de l'histoire, de la linguistique et de l'archéologie » ; un accent particulier – et nouveau – a été mis sur la construction navale, mais aussi sur « l'agencement des pièces les plus variées : nasses de pêcheurs, poulies, préceintes, pompes... », sans oublier le souci judicieux de traduire « un certain nombre de termes dans les principales langues européennes ». Plusieurs articles de synthèse ont été introduits, notamment « Glossaire nautique » (le Jal ! p. 1330-1331), « chantier naval » (p. 1335-1336), navis (p. 1366-1367), « plan de navire » (p. 1610)... Notons enfin que les pages XIII à LXII sont consacrées aux abréviations bibliographiques.

Si l'on ajoute que le format est très maniable, la présentation et la typographie excellentes, on ne peut aboutir qu'à une conclusion : voici une rénovation particulièrement réussie, qui mérite les plus vives félicitations et qui nécessitera même de reprendre les tomes précédents pour les harmoniser avec celui-ci.

Jean-Pierre Poussou



Alain Blondy, *Les Journaux de campagne de Jean-François des Villages, chevalier de Malte, 1765-1773*, Paris, Bouchène, 2010, 296 p.

Jean-François des Villages-Villevieille (1742-1791), né à Marseille, entré dans l'Ordre de Malte, mais ne faisant sa profession qu'en 1783, « ne passa que 19 mois sur les vaisseaux et galères de la Religion, et plus de dix ans sur ceux du roi de France ». Il fut donc avant tout un serviteur du roi de France qui navigua beaucoup et fit une brillante carrière, malheureusement mal terminée, d'abord à Toulon où il se trouvait lors des émeutes de 1790 au cours desquelles il fut arrêté, sous la pression de la foule, en compagnie du directeur de l'arsenal, et à Port-au-Prince où, commandant de l'escadre envoyée par le roi, il mourut en quatre jours le 19 mars 1791. Villages, devenu capitaine de vaisseau en 1780, commandeur en 1788, fut promu chef de division en 1786. Il nous intéresse particulièrement car il a laissé des journaux de campagne dont le troisième volume, qui va de 1765 à 1773, est conservé à la *National Library* de Malte. Il s'agit de 5 journaux, à savoir : campagne de 1765 sur le *Saint Zacharie* de l'Ordre de Malte (contre les Barbaresques) ; campagne de 1767 (Naples et le Levant) sur la frégate *La Chimère*, vaisseau du roi, comme ce sera le cas des navires des campagnes suivantes ; 1768 sur *Le Caméléon* (la Corse, Livourne et la Toscane) ; 1770 sur *La Provence* (régence de Tunis) ; 1773 sur *L'Engageante* (La Morée et Smyrne).

Ces textes sont avant tout des journaux de bord aux notations précises, qui intéresseront énormément les spécialistes, avec une attention particulière portée aux vents et à la météorologie. Mais l'évolution est nette : si le premier, celui consacré à la campagne du *Saint Zacharie*, est essentiellement une suite de relevés maritimes, ensuite Villages n'hésite pas à insérer des descriptions dont Alain Blondy fait remarquer qu'elles sont parfois largement empruntées à des guides de voyage : par exemple pour Naples (encore qu'en ce qui concerne cette ville, plusieurs passages, très bien venus, sont réellement personnels), ou Florence. Mais il a de très bonnes pages, et personnelles, sur le commerce et les activités de Livourne (p. 140-141), de Tunis (p. 228-230) et surtout de Smyrne (p. 279-285), parle fort bien de sa montée au Vésuve (p. 86-87), et nous donne « une description de tout premier ordre des sites circumphlégréens et circumpompéiens » (p. 88-90). C'est surtout au cours de la dernière mission conservée ici, celle aux Échelles du Levant, que son texte prend du poids et de la densité et apporte des données fort précieuses – notamment sur les conditions du commerce maritime – autres que des notations maritimes. Notons au passage qu'il désapprouve l'annexion de la Corse, qu'il considère comme une source de difficultés futures.

La présentation d'Alain Blondy (p. 7-39) est de qualité ; tout juste peut-on regretter que certaines notices, comme celles sur Tunis et ses beys, n'aient pas été réduites dans la présentation et placées en notes ; celles-ci sont précises, d'une réelle utilité, et elles répondent à la plupart des interrogations. Il faut le remercier vivement d'avoir mis à notre disposition cette précieuse documentation, inconnue jusqu'ici, et de l'avoir fait d'excellente manière.

Jean-Pierre Poussou

Yves Joseph de Kerguelen, *Voyages dans les mers du Nord, Australes et des Indes*, La Rochelle, La Découvrance, 2007, 311 p.

Réunis en un seul volume, nous avons là la réédition de deux ouvrages publiés en 1771 et 1782. Ce sont des textes importants, dus à un navigateur qui ne l'est pas moins. On ne peut que se réjouir de les trouver ainsi, sous un format commode et une présentation sobre mais agréable. Plusieurs passages sont passionnants, notamment ceux qui concernent l'Islande et Bergen. Kerguelen apparaît comme un esprit curieux mais aussi un homme précis, dont la plume court allégrement. Parmi les passages qui intéressent particulièrement les lecteurs de notre revue, je retiens pour 1768 celui sur la roque (p. 90-91) et celui sur la pêche à la morue sur le grand banc au Nord de l'Islande (p. 48-49). Les notations sur les conditions de navigation et sur les ports sont tout à fait intéressantes. Bien entendu, tout ce qui concerne les mers australes (1771-1774) retiendra l'attention (p. 217-246).

296

À l'époque, Kerguelen a souhaité ajouter au deuxième volume quelques textes différents, écrits eux aussi par lui, qui accompagnent les deux récits de voyage : notamment à propos de son passage devant le conseil de guerre, sur Madagascar, ou sur la manière de faire la guerre à l'Angleterre. Un autre concerne la guerre d'Amérique : pour une part, il n'est guère perspicace puisqu'il écrit : « D'après le tableau que je viens, monsieur, de tracer, vous pouvez conclure que l'Amérique n'est pas un pays si riche que les Anglais se le persuadent, que l'Europe n'a point à craindre qu'il s'y forme d'empire formidable... » (p. 260).

Était-il cependant judicieux de publier ces textes sans présentation ni notes ? Je ne le crois pas. Il faudra donc disposer dès que possible d'une autre édition, scientifique celle-ci.

Jean-Pierre Poussou

Michel L'hour, *Le Naufrage du Santiago sur les « Bancs de la Juive » (Bassas de India, 1585)*, relation de Manuel Godinho Cardoso, traduite par Philippe Billé et Xavier de Castro, Paris, Chandeigne, 2006, 191 p.

Au milieu du canal de Mozambique se trouvent des hauts fonds – les Bassas de India –, formés par un atoll de coraux tranchants de 30 kilomètres de circonférence, qui disparaît à marée haute, et qui fut le cimetière de centaines de navires et de leurs équipages. Michel L'hour décrit ces « Basses de l'Inde » – qui sont devenues officiellement territoire français en 1897 –, avant que ne se déroule le récit du naufrage du Santiago, dû à Manuel Godinho Cardoso. Il s'agit dès la fin du XVI<sup>e</sup> siècle d'un des récits de naufrage les plus célèbres dans toute la littérature maritime européenne. Le vaisseau, de 900 tonnes, emmenait aux Indes 450 personnes, dont seule une soixantaine survécurent. Les rescapés vécurent une véritable odyssée, non seulement pour gagner la terre ferme, mais aussi parce qu'ils y furent capturés par les Cafres. Cardoso, qui publie en 1602,

s'étend peu sur le naufrage, mais la présente édition comprend aussi la lettre du père jésuite Pedro Martins qu'il a envoyée à Rome au père-général, datée elle de 1586, où l'on a le récit précis du naufrage.

Ce sont des textes passionnants, mais on regrettera que l'appareil de notes soit trop succinct.

*Jean-Pierre Poussou*

Philippe Chalmin et Alessandro Giraudo, *Au temps des comptoirs : les marchands à la conquête du monde : Venise, Malacca, Anvers...*, Paris, François Bourin, 2010, 204 p.

Sensibiliser nos contemporains à une histoire des marchands et du commerce à travers 40 « comptoirs », qui sont en réalité des villes de commerce, et très majoritairement – on ne saurait s'en étonner – des ports, est en soi une excellente idée. On peut en définir la réalisation comme un ensemble de fiches de longueur variables, richement illustrées. Malheureusement le résultat laisse à désirer. Je ne contesterai pas les choix opérés, encore que l'absence de Bordeaux, Hambourg, ou Liverpool étonne lorsque l'on voit présentes Lima, Augsbourg ou Pondichéry. Sans doute aurait-il fallu dire un mot des choix, voire les justifier. Les problèmes sont surtout ailleurs : les notices sont inégales, et encore plus inégales à l'intérieur de chacune d'entre elles, avec des découpages fâcheux et des périodes sacrifiées, comme les XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles pour Londres ; l'appareil scientifique est totalement inexistant, y compris sur le plan bibliographique ; nombre d'illustrations n'ont rien à faire ici, telle cette caravane quittant Alexandrie à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle page 16 (quel rapport avec le texte ?), ou la présence page 25 de Paul III et de ses neveux à propos de Rome. On attendait mieux d'un auteur aussi renommé que Philippe Chalmin.

Comme tout ouvrage, il pourra certes rendre quelques services, mais il faut bien reconnaître que ce livre à la gloire du commerce apparaît surtout comme une opération commerciale, loin des ouvrages scientifiques. Dommage !

*Jean-Pierre Poussou*

