

numéro

13

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

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations internationales

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

Marzagalli – 979-10-231-1783-7



# 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>

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

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

11 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.

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

13 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.

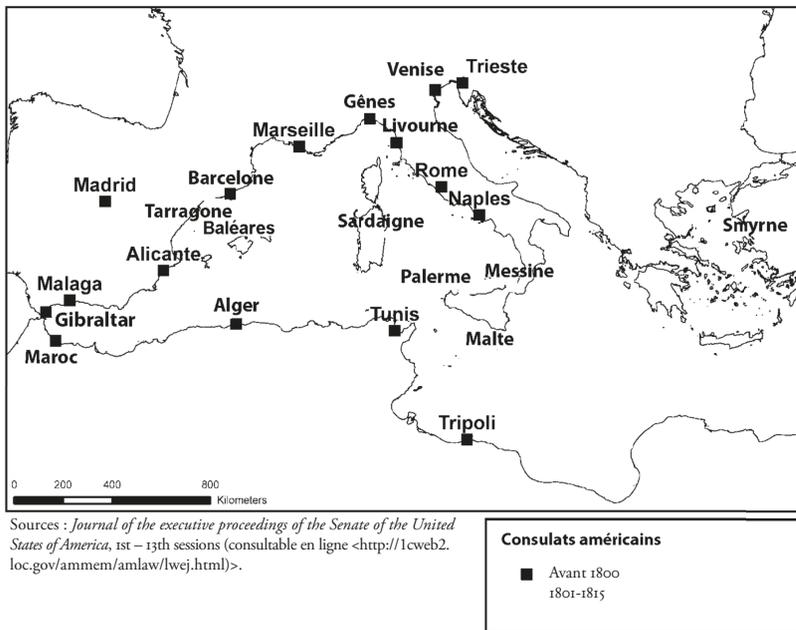
20 Entre le 1<sup>er</sup> juin 1772 et le 30 mai 1773, 20 navires sous pavillon anglais entrent à Barcelone en provenance de l'Amérique du Nord et de Terre-Neuve. D'autres navires nord-américains ont pu y parvenir après une autre escale en Méditerranée, car 12 autres navires anglais arrivent avec de 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>.

<sup>29</sup> 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.

<sup>30</sup> 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.

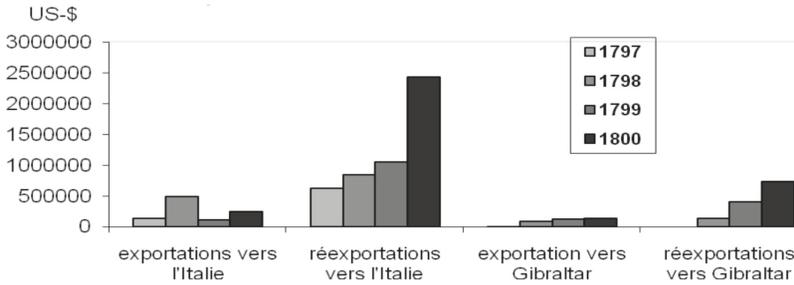
Mais même si la balance du commerce permettait de distinguer les exportations et les importations avec les seuls ports méditerranéens, elle serait toujours une source inadéquate pour comprendre l'importance de la Méditerranée pour les intérêts américains. Les navires des États-Unis ne se limitent en 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

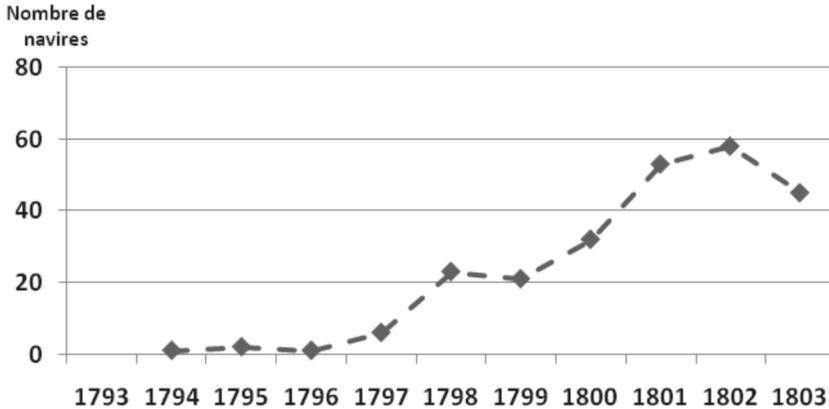
**Graphique 1. Exportations et réexportations des États-Unis  
vers la péninsule italienne et Gibraltar, 1797-1800**



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**

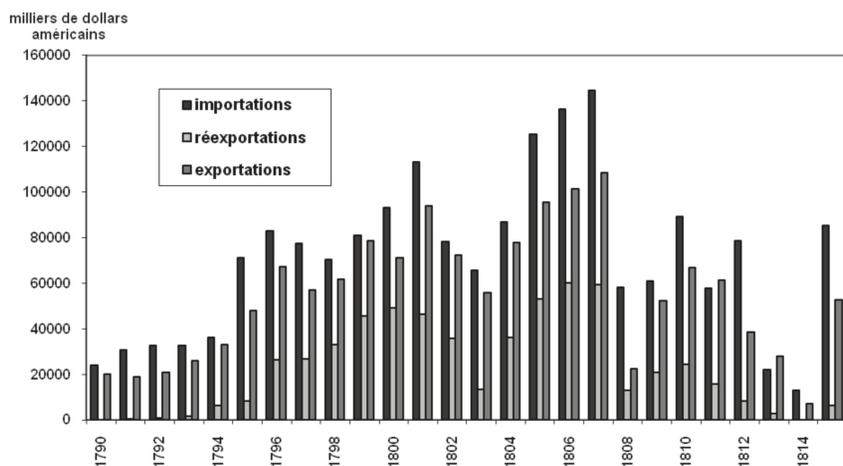


Source : Pierre Vilar, *La Catalogne dans l'Espagne moderne. Recherches sur les fondements économiques des structures nationales*, Paris, SEVPEN, 1962, t. 3, p. 85.

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

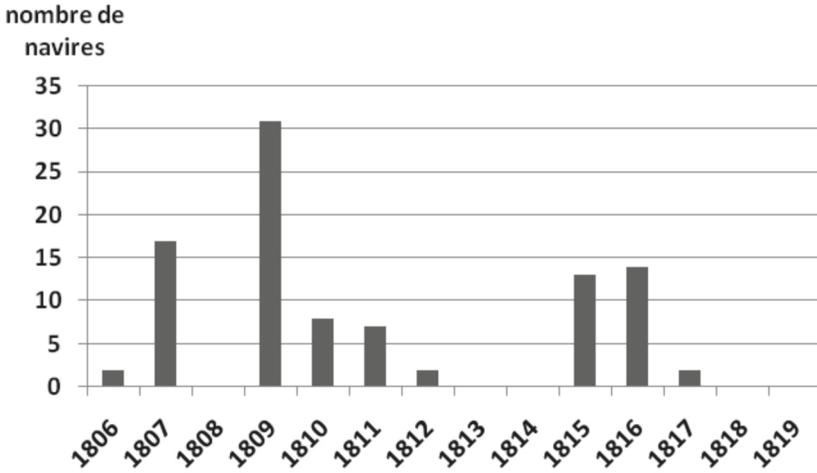
39 NARA, RG 84, Malaga #161 (1797 to 1867). Le registre n'indique pas le jour d'arrivée, mais seulement la date du début du déchargement de la cargaison.

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.

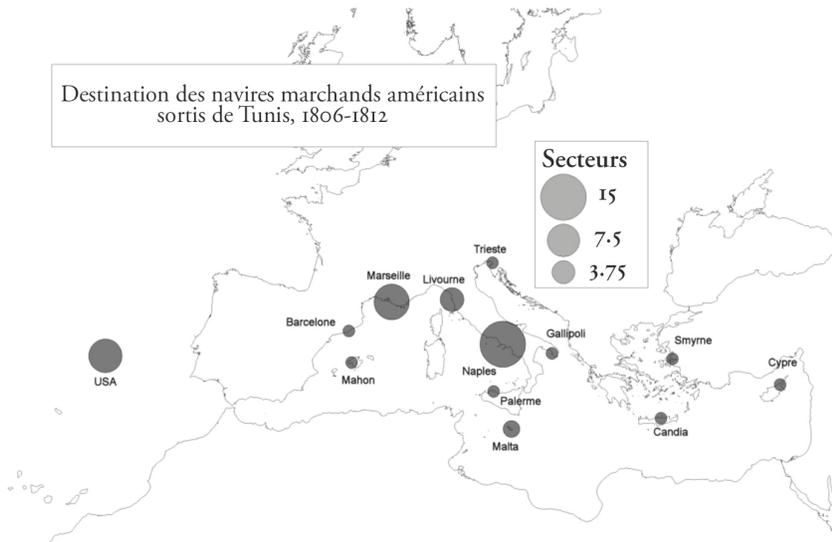
la géographie de la présence américaine en Méditerranée et les modalités par lesquelles les Américains participent alors aux échanges qui animent la mer Intérieure et la reliant au monde atlantique.

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

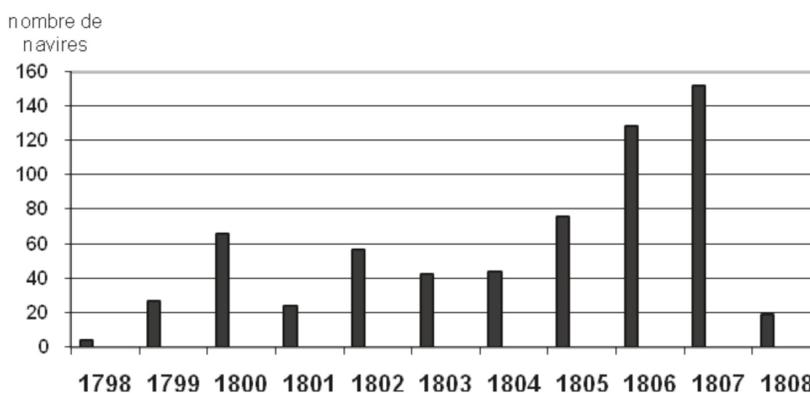
Sources : NARA (College Park), RG 84, Leghorn, vol. 138 (microfilm), Arrivals and departures of American Vessels 1798-1817 ; RG 84, Bordeaux (*sic*, mais Marseille), vol. 225, ships journal, 1806-1812 ; RG 84, Palermo, vol. 144, shipping register, 1806-1835 ; RG 59, Naples, T 224 bobine 1 ; RG 84, Tunis,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

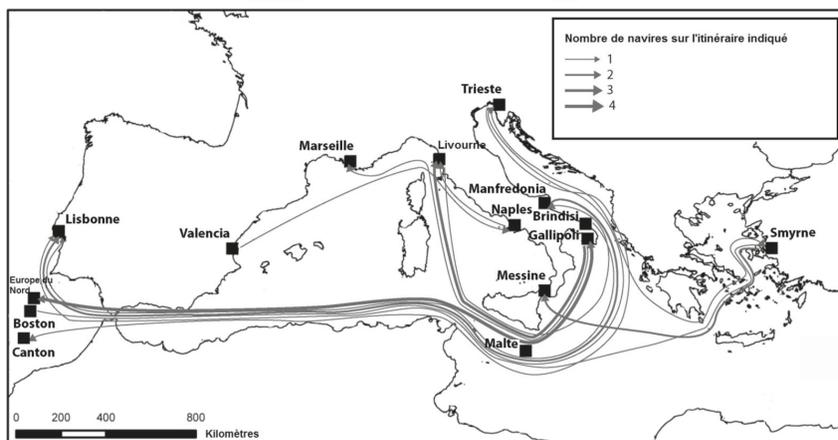
---

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

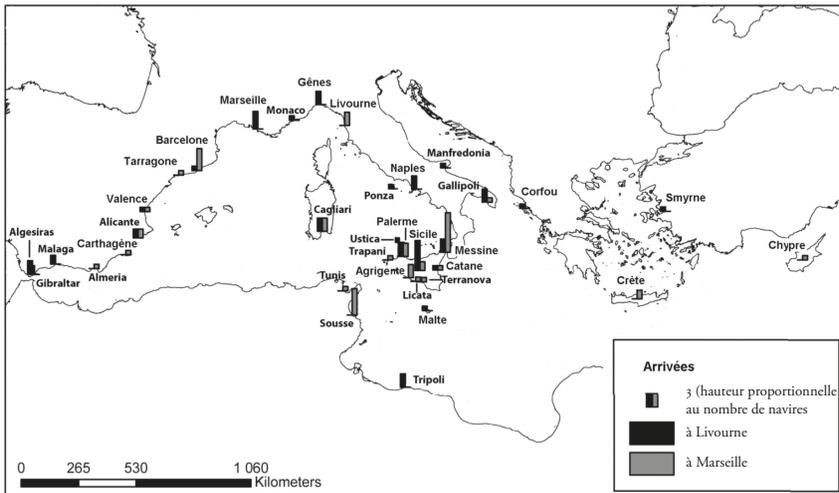
L'étude des itinéraires des navires américains en Méditerranée montre l'intégration croissante, par les capitaines et les armateurs des États-Unis, des logiques de navigation méditerranéennes, notamment du commerce de type caravanier. En 1804, seulement un navire américain sur six parmi ceux entrés à 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.