

numéro

13

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

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations internationales

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

Buti – 979-10-231-1788-2



# 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 : 3dzs/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>	287
<b>Comptes rendus.....</b>	291

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'*. *Merci, 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.

218

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.

## 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>.

224

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.

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.

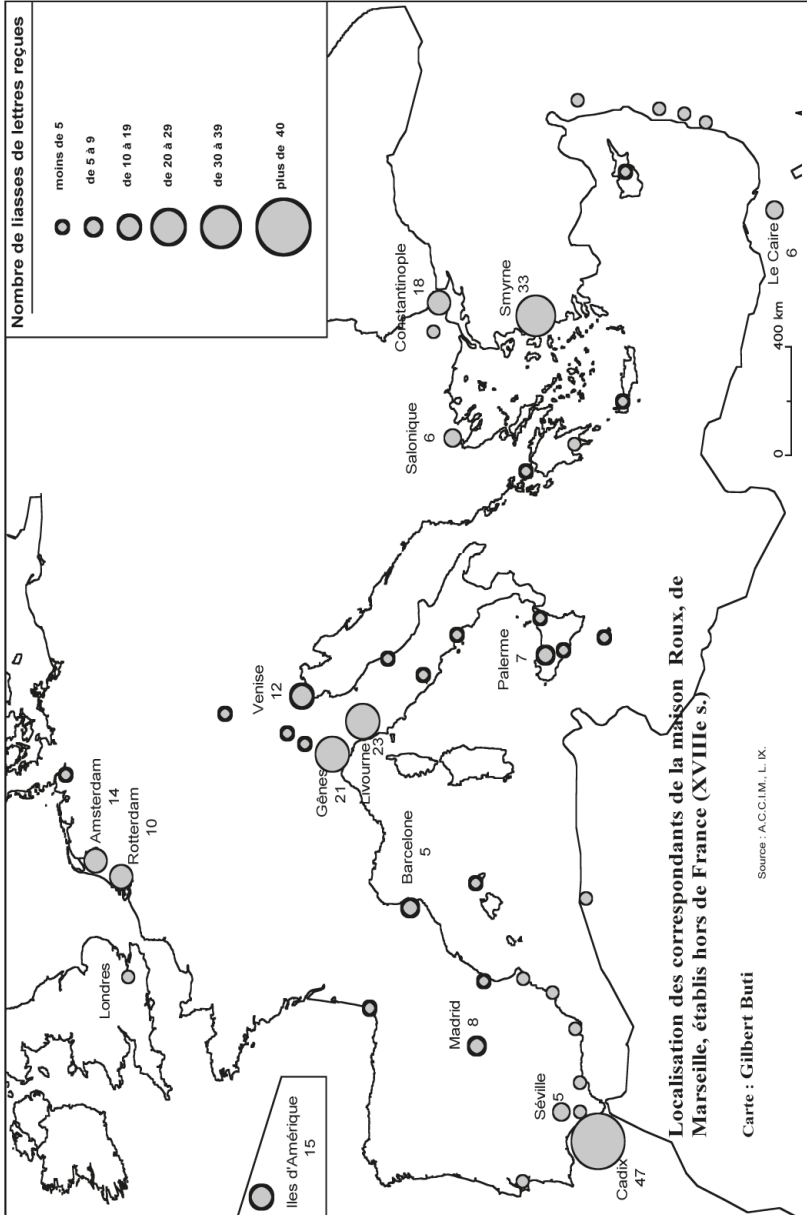
---

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)

