



HAL
open science

Marseille au XVIIIe siècle. Ancrage méditerranéen et ouverture océane

Gilbert Buti

► **To cite this version:**

Gilbert Buti. Marseille au XVIIIe siècle. Ancrage méditerranéen et ouverture océane. Bartolotti, Fabien; Daumalin, Xavier; Raveux, Olivier. L'histoire portuaire marseillaise en chantier. Espaces, fonctions et représentations (XVIIe-XXIe siècle), Presses Universitaires de Provence, pp.29-42, 2021, 9791032003329. hal-03571936

HAL Id: hal-03571936

<https://amu.hal.science/hal-03571936v1>

Submitted on 5 Apr 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.





collection
LE TEMPS DE L'HISTOIRE

dirigée par

Élisabeth Malamut & Gilbert Buti

- Élisabeth MALAMUT et Mohamed OUERFELLI, dir., *De la guerre à la paix en Méditerranée médiévale. Acteurs, propagande, défense et diplomatie*, 272 p., 2021
- Evelyne DURET, *Un asile en Provence. La maison Saint-Paul à Saint-Rémy du XVIII^e au début du XX^e siècle*, 180 p., 2020
- Patricia PAYN-ECHALIER, *Le livre d'Antoine Peint fin XV^e siècle*, 230 p., 2020
- Fabien ROUCOLE, *Prélats et hommes de guerre dans la France XV^e siècle*, 312 p., 2020
- Guillaume ALONGE, *Évangélismes croisés. L'entre-deux confessionnel en France et en Italie au XV^e siècle*, 158 p., 2020
- Mauve CARBONELL, Xavier DAUMALIN, Ivan KHARABA, Olivier LAMBERT et Olivier RAVEUX, dir., *Industrie entre Méditerranée et Europe XIX^e-XX^e siècle*, 346 p., 2019
- Nadine KUPERTY-TSUR, Jean-Raymond FANLO et Jérémie FOA, dir., *La construction de la personne dans le fait historique XV^e-XVIII^e siècles*, 246 p., 2019
- Joan CAVAILLON GIOMI, *L'édition sous Charles IV. Les annonces de librairie des journaux madrilènes 1789-1808*, 468 p., 2019
- Geneviève DERMENJIAN, *Antijudaïsme et antisémitisme dans l'Algérie coloniale (1830-1962)*, 356 p., 2018
- Gilbert BUTI, Elisabeth MALAMUT, Mohamed OUERFELLI et Paolo ODORICO, dir., *Entre deux rives. Villes en Méditerranée au Moyen Âge et à l'époque moderne*, 536 p., 2018
- Damien COULON et Christine GADRAT-OUERFELLI, dir., *Le voyage au Moyen Âge. Description du monde et quête individuelle*, 184 p., 2017
- Stéphane LAMOTTE, *L'affaire Girard-Cadière. Justice, satire et religion au XVIII^e siècle*, 306 p., 2016
- Philippe MIOCHE, dir., *La sidérurgie française et la maison de Wendel pendant les Trente Glorieuses 1945-1975*, 156 p., 2015
- Joëlle ALLOUCHE-BENAYOUN et Geneviève DERMENJIAN, dir., *Les Juifs d'Algérie. Une histoire de ruptures*, 318 p., 2015
- Yannick FRIZET, *Louisi XI, le roi René et la Provence*, 364 p., 2015
- Lucien FAGGION et Christophe RÉGINA, dir., *Récit et justice. France, Italie, Espagne, XIV^e-XIX^e siècles*, 386 p., 2014
- Isabelle LUCIANI, *Récit de soi, présence au monde. Jugements et engagements, Europe, Afrique, XVI^e-XX^e siècle*, 214 p., 2014
- Élisabeth MALAMUT et Mohamed OUERFELLI, dir., *Villes méditerranéennes au Moyen Âge*, 348 p., 2014
- Régis BERTRAND, Maryline CRIVELLO, Jean-Marie GUILLON, dir., *Les historiens et l'avenir. Comment les hommes du passé imaginaient l'avenir*, 300 p., 2014
- Cyril BELMONTE et Christine PEYRARD, dir., *Peuples en révolution D'aujourd'hui à 1789*, 236 p., 2014
- Xavir DAUMALIN, *La patronat marseillais et la deuxième industrialisation 1880-1930*, 330 p., 2014
- Régis BERTRAND et Laurent-Sébastien FOURNIER, dir., *Les fêtes en Provence autrefois et aujourd'hui*, 248 p., 2014

(Autres titres de la collection : voir page 255)



collection
LE TEMPS DE L'HISTOIRE

L'histoire portuaire marseillaise en chantier

Espaces, fonctions et représentations XVII^e-XXI^e siècle

SOUS LA DIRECTION DE
Fabien BARTOLOTTI, Xavier DAUMALIN, Olivier RAVEUX

2021

PRESSES UNIVERSITAIRES DE PROVENCE

© PRESSES UNIVERSITAIRES DE PROVENCE
AIX-MARSEILLE UNIVERSITÉ

29, avenue Robert-Schuman – F – 13621 Aix-en-Provence CEDEX 1
Tél. 33 (0)4 13 55 31 91

pup@univ-amu.fr – Catalogue complet sur presses-universitaires.univ-amu.fr
facebook

DIFFUSION LIBRAIRIES : AFPU DIFFUSION – DISTRIBUTION SODIS



Marseille au XVIII^e siècle

Ancrage méditerranéen et ouverture océane

Gilbert Buti

Aix-Marseille Univ, CNRS, TELEMMe, Aix-en-Provence, France

Des études anciennes de Paul Masson à celles plus proches de nous de Charles Carrière, en passant par la monumentale collection à mettre au crédit de l'équipe constituée par Gaston Rambert, publiée sous l'égide de la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille, de nombreux travaux ont éclairé l'histoire du commerce de Marseille aux XVII^e et XVIII^e siècles¹. Ceux-ci ont surtout analysé la législation commerciale, la nature des échanges, la composition des marchandises, l'outillage nautique et les acteurs du négoce. De plus récentes recherches tendent à mettre au jour la présence d'une industrie portuaire oubliée², à décrire les transformations urbaines de la cité à la suite de l'agrandissement décidé par Louis XIV³, à décrypter la crise du commerce levantin après 1750⁴, à analyser les structures sanitaires du port⁵, à décrire les relations commerciales avec la proche péninsule italienne⁶, à débusquer

- 1 Paul Masson, *Histoire du commerce français dans le Levant au XVII^e siècle*, Paris, Hachette, 1897 ; du même, *Histoire du commerce français dans le Levant au XVIII^e siècle*, Paris, Hachette, 1911 ; Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle*, Marseille, Institut historique Provence, 1973, 2 vol. ; Gaston Rambert, dir., *Histoire du commerce de Marseille*, t. IV à VII, Paris, Plon, 1954 (avec la collaboration de Joseph Billioud, Louis Bergasse et Robert Paris).
- 2 Olivier Raveux, « The Birth of a New European Industry: l'Indiennage in Seventeenth-Century Marseilles », in Giorgio Riello, Prasannan Parthasarathi, éd., *The Spinning World: A Global History of Cotton Textile, 1200-1850*, Oxford, Oxford University Press - Pasold Research Fund, 2009, p. 291-306 ; du même auteur, « Entre réseau communautaire intercontinental et intégration locale : la colonie marseillaise des marchands arméniens de la Nouvelle-Djoulfa (Ispahan), 1669-1695 », *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, 59-1, janvier-mars 2012, p. 81-100.
- 3 Julien Puget, *Les embellissements d'Aix et de Marseille. Droits, espace et fabrique de la ville aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2018.
- 4 Sébastien Lupo, « Révolution(s) d'échelles. Le marché levantin et la crise du commerce marseillais au miroir des maisons Roux et de leurs relais à Smyrne (1740-1787) », thèse inédite, Aix-Marseille université, 2015.
- 5 Judith Aziza, *Soigner et être soigné sous l'Ancien Régime. L'Hôtel-Dieu de Marseille aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Aix-en-Provence, Presses universitaires de Provence, 2013.
- 6 Anastella Carrino, Biagio Salvemini, « Porti di campagna, porti di città. Traffici e insediamenti del Regno di Napoli visti da Marsiglia (1710-1846) », *Quaderni storici*, 121, 2006, p. 209-254 ;



les marins dans la ville⁷ et à redonner toute leur importance aux activités halieutiques dans une histoire résolument pluridisciplinaire⁸.

Cependant, quand on veut illustrer l'activité portuaire, on convoque systématiquement *L'Intérieur du Port de Marseille, vu du Pavillon de l'horloge du Parc* (1754), fameux tableau de Joseph Vernet qui a servi, en totalité ou en partie, à des dizaines sinon centaines de couvertures de livres d'histoire, de romans, de magazines et autres revues⁹. Cette scène, sinon cette mise en scène, illustre la vitalité du port méditerranéen, car il est vrai que Marseille est d'abord un port méditerranéen ainsi que le soulignent à l'envie les personnes qui flânent, vendent et badinent sur le quai central, les costumes chatoyants et les produits, montrés et suggérés. La Barbarie (Afrique du Nord) et plus encore le Levant constituent le fleuron du négoce local, voire une « chasse gardée » grâce à une franchise portuaire ambiguë sinon mal interprétée ou de manière à renforcer la figure tutélaire de Colbert sur la destinée commerciale de Marseille. Pourtant, la Méditerranée ne suffit plus aux entrepreneurs des mers de la place marchande. Au xvii^e siècle, une porte s'est entr'ouverte vers l'Ouest que des Marseillais ont allègrement franchie au siècle suivant. Il suffit de la pousser avec eux pour entrer dans le xviii^e siècle marseillais qui est celui d'une croissance commerciale et d'un élargissement de son espace marchand jusqu'aux limites du monde connu. Dans cette ouverture spatiale, les Îles françaises d'Amérique occupent une place majeure qui avait retenu l'attention de quelques chercheurs¹⁰. En revanche, la puissante et complexe connexion établie par Marseille avec les Empires américains est plus discrète, sinon méconnue de l'historiographie. Pourtant ces relations ont un rôle fondamental dans l'écriture du « glorieux » xviii^e siècle, gloire signifiant ici profit¹¹.

Anastella Carrino, Biagio Salvemini, « De l'instabilité du concept de port : le sud de l'Italie face à Marseille (1710-1846) », in Lionel Dumond, Stéphane Durand, Jérôme Thomas, dir., *Les ports dans l'Europe méditerranéenne. Trafics et circulation. Images et représentations (xvi^e-xxi^e siècles)*, Montpellier, Presses universitaires de la Méditerranée, 2007, p. 215-267.

- 7 Gilbert Buti, « Les marins dans la ville à Marseille au xviii^e siècle », mémoire HDR inédit, Aix-Marseille université, 2007.
- 8 Daniel Faget, « Une histoire du milieu marin méditerranéen. Le cas du golfe de Marseille (xviii^e-xx^e siècle). Sources et approches pluridisciplinaires », *Rives méditerranéennes*, n° 35, 2010, p. 139-154 ; du même, *L'écaille et le banc. Ressources de la mer dans la Méditerranée moderne (xvi^e-xviii^e s)*, Aix-en-Provence, Presses universitaires de Provence, 2017.
- 9 Éric Rieth, Laurent Manœuvre, *Joseph Vernet (1714-1789). Les ports de France*, Paris, Anthèse, 1994.
- 10 Gaston Rambert, dir., *Histoire du commerce de Marseille*, t. VI, *Les colonies (1660-1789)*, Paris, Plon, 1959.
- 11 Reformulation d'une remarque de Saint-Priest, ambassadeur de France à Constantinople qui note, vers 1770 à propos des négociants qu'il connaît bien, « gloire pour eux c'est profit » (citation prise dans Charles Carrière et Marcel Courdurié, « Un sophisme économique. Marseille s'enrichit en achetant plus qu'elle ne vend (Réflexions sur les mécanismes commerciaux levantins au xviii^e siècle) », *Histoire, Économie et Société*, 1^{er} trimestre 1984, n° 1, p. 41.

Croissance et élargissement de l'espace commercial

Le fameux tableau de Joseph Vernet, réalisé une génération à peine après la « grande contagion » (1720-1722), pointe assurément le dynamisme de la place au milieu du XVIII^e siècle et laisse percevoir, à travers les produits et les hommes, les liens entretenus par Marseille avec la mer Intérieure. Jusqu'à la fin du XVII^e siècle les activités maritimes de Marseille ont reposé sur une aire essentiellement méditerranéenne. Dans ce domaine familier, deux secteurs géographiques sont surtout fréquentés : les proches péninsules italienne et ibérique dans le bassin occidental, la Barbarie et le Levant (de la Grèce à l'Égypte en passant par l'Asie mineure) dans la partie arabo-musulmane. Depuis le XVI^e siècle, des capitulations signées avec le sultan de Constantinople ont facilité les relations commerciales puis l'installation de représentants français dans les ports-escales ou Échelles comme Constantinople, Smyrne, Alexandrie. À la fin du XVII^e siècle, même si les échanges sont intenses avec les péninsules voisines, l'activité est dominée par le commerce levantin, sa consolidation et la conquête de marchés face à de redoutables concurrents, Anglais et Hollandais. Là se situe le véritable terreau des affaires fructueuses et des puissantes fortunes. Là circulent les marchandises « diverses » (draps, coton brut, coton en laine, toiles, blé, riz...) et des produits de luxe (soieries, épices, moka¹²).

Malgré ce tropisme levantin Marseille ne tourne pas le dos aux autres domaines maritimes. Gibraltar n'est pas une porte infranchissable. La façade occidentale du royaume (Ponant) et le Nord (mer du Nord et mer Baltique) ne sont pas ignorés, mais les circuits demeurent en large partie entre les mains des Anglais et des Hollandais, ceux-là même qui n'hésitent pas à venir chasser dans les eaux méditerranéennes qui ne sont pas sorties de la « grande histoire » à la suite des voyages de découvertes de la fin du XV^e siècle et du début du siècle suivant. Le commerce passif, ainsi nommait-on le commerce assuré par des transporteurs étrangers, observé avec l'Europe du Nord-Ouest, se retrouve également pour la pêche à Terre-Neuve. Anglais et Malouins débarquent directement sur les quais du Lacydon la morue sèche, « le bœuf des jours maigres », qui est en partie redistribuée. L'océan Atlantique n'est pas complètement ignoré des navires marseillais, mais les liaisons amorcées avec les Îles françaises d'Amérique, sous la houlette de François de Sobelin et plus encore de Gaspard Maurellet, ne permettent pas de prétendre que Marseille a opté pour la voie océane. Les deux à trois bâtiments qui se dirigent annuellement vers les Antilles ne constituent pas un véritable trafic. Et ces expéditions n'ont pas de suite étant donné les pressions exercées par des négociants bordelais pour empêcher le raffinage du sucre à Marseille. Mais peut-être aussi est-ce parce que, selon les termes d'un mémoire de 1749, « Marseille se

12 Robert Paris, *Histoire du commerce de Marseille, t. V, Le Levant (1660-1789)*, Paris, Plon, 1957 ; Katsumi Fukasawa, *Toilerie et commerce du Levant. D'Alep à Marseille*, Paris, CNRS, 1986.

passait d'un commerce qu'elle ne connaissait pas. La machine était autrement montée¹³ ». Qui plus est, la Nouvelle-France comme l'Amérique espagnole restent alors hors du champ des initiatives locales et le transfert, en 1665, de Toulon à Marseille, de la flotte des Galères de France, accompagné de la création d'un arsenal faisant du port de commerce un port de guerre, renforcent l'ancrage méditerranéen de la cité phocéenne.



Carte 1 - L'espace commercial de Marseille à la fin du XVII^e siècle.

Ce constat ne signifie en rien ankylose et le tableau d'un XVII^e siècle longtemps présenté comme uniformément sombre sur le plan économique, n'est plus recevable. Il devrait même céder le pas, tout au moins jusqu'au milieu du siècle, à celui d'une réelle croissance¹⁴. Réelle, mais moindre que celle observée au cours du siècle suivant et que l'on peut lire en consultant les entrées de navires dans le Lacydon. Établies à partir des dépositions faites par les capitaines aux intendants du Bureau de la santé, celles-ci constituent un indicateur de l'activité portuaire. Le petit cabotage, qui n'est enregistré que dans les dernières années du siècle, ne modifierait pas le mouvement général¹⁵.

13 Archives de la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille-Provence (désormais ACCIMP), H. 29.Colonies. Commerce de Marseille avec les colonies d'Amérique. Mémoire, 30 juillet 1749.

14 Michel Morineau, « Flottes de commerce et trafics français en Méditerranée au XVII^e siècle », *XVII^e siècle*, n° 86-87, Paris, 1970, p. 135-171.

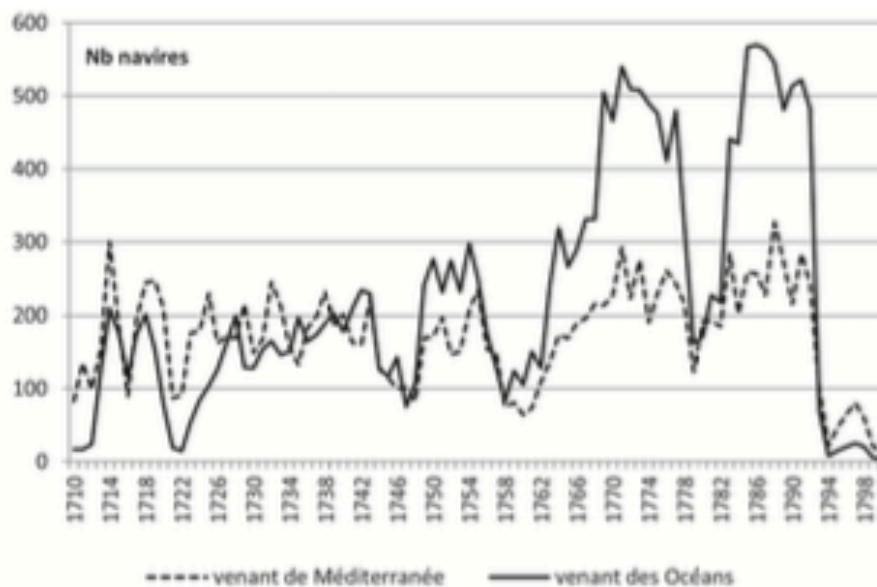
15 Archives départementales des Bouches-du-Rhône (désormais AD Bouches-du-Rhône), Intendance sanitaire, 200 E.



Graphique 1 - Entrées de navires dans le port de Marseille (hors petit cabotage) (1710-1800).

Le mouvement est heurté, creusé par les moments forts de la conjoncture locale (peste de 1720-1722) et internationale (guerre de Succession d'Espagne, 1701-1714, guerre de Succession d'Autriche, 1744-1748 pour ne considérer que les années où la France est engagée dans le conflit, guerre de Sept Ans, 1756-1763, guerre d'Amérique, 1778-1781, guerres de la Révolution et de l'Empire) mais la tendance est celle d'une croissance.

En outre, un changement important se produit au temps de Vernet et qui est perceptible dans les entrées de navires du grand commerce¹⁶.



Graphique 2 - Entrées de navires dans le port de Marseille (grand commerce) (1710-1800).

¹⁶ *Idem.*

Les navires qui viennent des océans sont désormais majoritaires dans le mouvement du port. Ils le sont en nombre, mais également en tonnage dans la mesure où ce sont des bâtiments de plus fortes portées que ceux qui ont la Méditerranée pour seul horizon. Et à côté des bâtiments anglais, hollandais, danois, suédois et norvégiens, que n'oublie pas Vernet sur sa toile, on compte aussi des navires attachés à Marseille revenant de lointains océans. Au vrai, Marseille change alors de stature et pousse ses échanges maritimes jusqu'aux limites du monde commercial connu¹⁷.



Carte 2 - L'espace commercial de Marseille à la fin du XVIII^e siècle.

Marseille accroît ses échanges en Méditerranée, maintient ses liens avec l'Europe du Nord-Ouest et du Nord mais, fait nouveau, associe fortement les océans à son développement commercial. Désormais, les échanges avec les Îles françaises d'Amérique font jeu égal, ou presque, avec ceux du Levant. Les taux de croissance annuelle établis sur les moyennes quinquennales extrêmes pondérées traduisent cette situation inédite¹⁸ :

	Taux de croissance annuelle
Levant	0,8
Barbarie	1,7
Océan (sans les Antilles)	2
Antilles	3,8

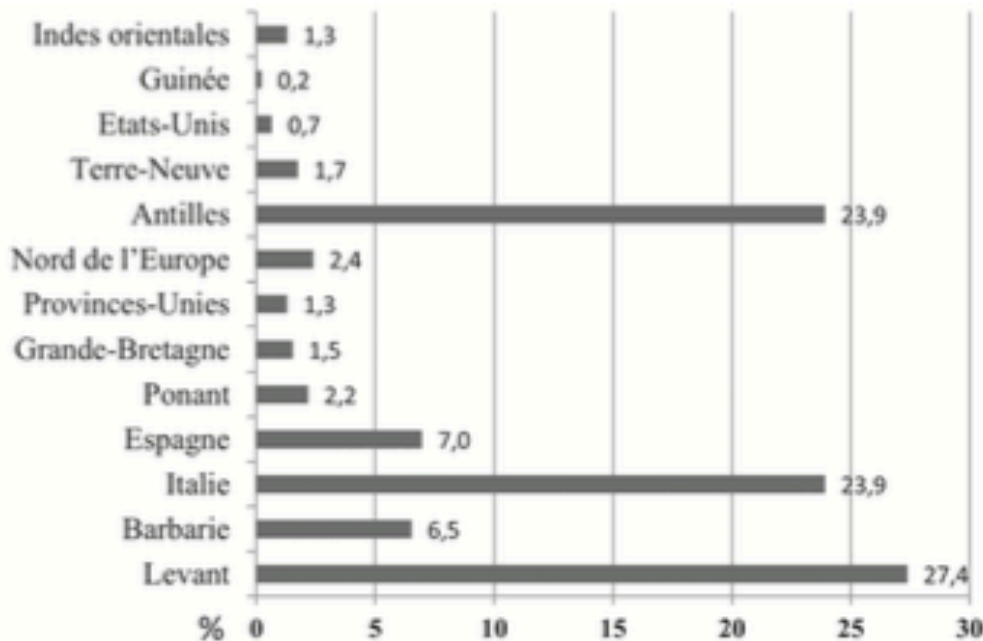
17 Charles Carrière, *Richesse du passé marseillais. Le port mondial au XVIII^e siècle*, Marseille, Chambre de commerce et d'industrie de Marseille, 1979.

18 Charles Carrière, *Négociants*, op. cit., p. 45-67.

Au XVIII^e siècle, pour Marseille « la croissance est d'abord à l'ouest ; elle est atlantique¹⁹ ». En appliquant à Marseille une formule de Charles Morazé, nous pouvons dire que « le soleil des affaires se lève à l'ouest ».

Marseille et les Îles françaises d'Amérique

Les affaires avec les Îles françaises d'Amérique constituent un moteur de cette croissance, un élément majeur du changement d'échelle que connaît la place. La Martinique, qui a été longtemps la place essentielle du négoce marseillais dans les Antilles, cède peu à peu la place à Saint-Domingue qui devient aussi pour Marseille à la fin du XVIII^e siècle « la perle sucrière », la Guadeloupe et la Guyane restant en retrait.



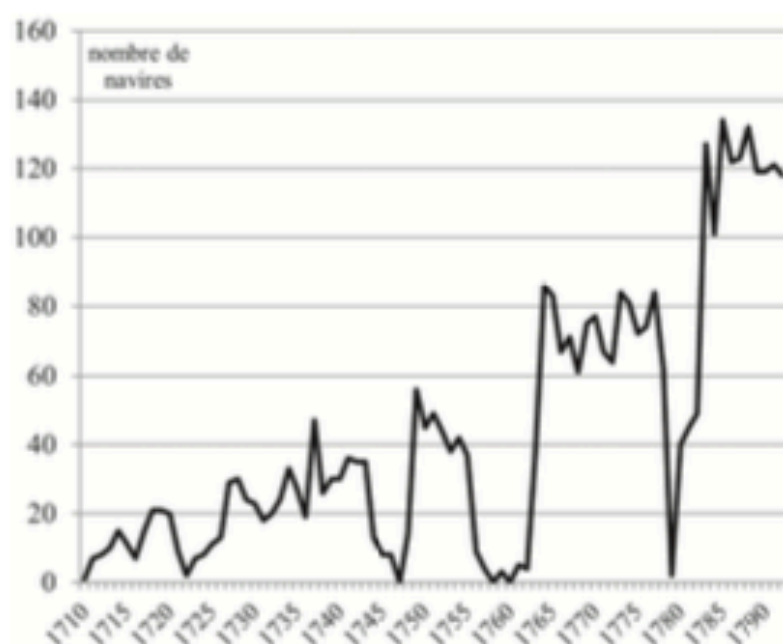
Graphique 3 - Part des différents espaces commerciaux dans le mouvement global des affaires (millions de livres-tournois) à la fin du XVIII^e siècle (commerce à court rayon exclu).

Les Antilles se sont hissées au niveau de la péninsule italienne et presque à celui du Levant qui reste un des piliers forts de l'activité portuaire. Les entrées de navires dans le port de Marseille témoignent de cette croissance, qui porte les stigmates des conflits²⁰.

Administrativement, l'élan est donné en 1719, quand le pouvoir central admet par lettres patentes Marseille dans le « club » des ports autorisés à faire du commerce avec les Îles d'Amérique. Des deux à trois vaisseaux à l'époque de Gaspard Maurellet, à la fin du XVII^e siècle, on passe à une douzaine d'entrées dans les années 1730 pour dépasser la centaine à la fin du XVIII^e siècle, soit un

¹⁹ *Ibidem*, p. 64.

²⁰ AD Bouches-du-Rhône. Intendance sanitaire, 200 E.



Graphique 4 - Entrées de navires dans le port de Marseille en provenance des Antilles (1710-1792).

tous les trois jours. Il s'agit d'une « croissance régulière et puissante », qui enregistre un net accroissement des trafics après la guerre de Sept Ans²¹. Marseille se situe alors immédiatement après Bordeaux mais avant Nantes et Rouen/Le Havre.

Les relations commerciales s'inscrivent, jusqu'en 1784, dans le cadre de l'Exclusif colonial qui fait des Antilles un domaine réservé aux négociants métropolitains. La nature des échanges est relativement banale. Les Marseillais importent et redistribuent, en partie, les produits tropicaux obtenus dans les habitations ou plantations, soit essentiellement le sucre terré, le café et l'indigo.

Ils expédient les produits des manufactures et de l'artisanat local (chapeaux, souliers, savons, bougies, cartes à jouer, confitures, cotonnades, tuiles...) mais également des productions de l'arrière-pays provençal : huiles d'olives des pays d'Aix et d'Ollioules, vins de Bandol et de La Cadière, eaux-de-vie de Toulon, amandes du plateau de Valensole, « pistoles » (prunes séchées) de Brignoles... Alors que le commerce du Levant ne demande rien ou très peu à la Provence, le terroir provençal est davantage associé au commerce des Îles d'Amérique.

Ces liaisons croissantes entraînent des mouvements de capitaux et l'installation, provisoire ou définitive, d'entrepreneurs dans les Antilles. Ceux-ci sont certes beaucoup moins nombreux à le faire que les Bordelais et les Nantais, mais on relève une singularité par rapport à la situation levantine à savoir la présence de quelques « femmes d'affaires », huit parmi la cinquantaine de correspondants de la Martinique avec lesquels la maison Roux de Marseille

21 Charles Carrière, *Négociants... op. cit.*, p. 331.

a eu des relations, de 1728 à 1793, pour des opérations ponctuelles de nature modeste²².

Dans les échanges marseillais avec les Îles françaises d'Amérique, la traite négrière occupe une place limitée et tardive, en comparaison de celle prise par cette activité dans les ports atlantiques (Nantes, La Rochelle, Bordeaux). C'est pour répondre aux besoins des planteurs et compenser le manque à gagner enregistré par le commerce du Levant, que des négociants marseillais ont augmenté leur participation à la traite négrière, envoyant près de dix bâtiments par an vers les côtes de Guinée, d'Angola et du Mozambique entre 1783 et 1792, là où ils n'en envoyaient qu'un tous les trois ans entre 1700 et 1782²³.

Discrète mais puissante connexion de Marseille avec les Empires américains

Toutefois, dans la croissance commerciale du port de Marseille au XVIII^e siècle il faut accorder une part, discrète mais puissante, à la connexion établie avec les Empires américains. Directement d'abord, puis via la Péninsule ibérique. Dès le début du XVIII^e siècle, soit avant l'essor des échanges avec l'espace antillais, Marseille a organisé des expéditions vers les empires espagnols d'Amérique. De 1703 à 1715, dans le contexte de la guerre de Succession d'Espagne, au moins onze navires marseillais se rendent dans le golfe du Mexique et sept navires et une tartane, la *Sainte-Barbe*, dans la mer du Sud, c'est-à-dire le Pacifique Sud, au Pérou et le long des côtes de l'actuelle Bolivie en franchissant le détroit de Magellan. Les premiers vont vers les mines d'argent de Zacatecas, les autres vers celles du Potosi. En échange de produits manufacturés européens, ils chargent le « fabuleux métal », en lingots ou en piastres, destiné au négoce international. L'État espagnol, « protégé » par la monarchie française durant le conflit, n'était pas en mesure de contrôler ces territoires et de lutter contre cette « contrebande légale ». La participation des Marseillais à ces expéditions lointaines résulte des relations établies, depuis la seconde moitié du XVII^e siècle, avec les Bretons de Saint-Malo pour le trafic morutier de Terre-Neuve. Dans ces opérations, brèves mais décisives, l'influence des « Messieurs de Saint-Malo » a été déterminante en la personne de Guillaume Éon, en liaison avec Bayonne, Paris, Gênes et Cadix, grandes places d'armement, de banque et de trafic des métaux précieux²⁴.

22 Gilbert Buti, « Femmes et négoce outre-mer : entre Marseille et la Martinique au XVIII^e siècle », in Bernard Michon, Nicole Dufournaud, dir., *Femmes et négoce dans les ports européens. Fin du Moyen Âge-XIX^e siècle*, Bruxelles, Peter Lang, 2018, p. 171-188.

23 Gilbert Buti, « Marseille, port négrier au XVIII^e siècle », *Cahiers des Annaux de la Mémoire*, n° 11, 2007, p. 162-178.

24 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 ; André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo*, op. cit., p. 545-563.

Le niveau des affaires et des intérêts communs ont facilité le rapprochement du Malouin avec les négociants marseillais Jean-Baptiste et Raymond Bruny, puis leur association pour gagner l'*Eldorado*. C'est la première fois que les négociants marseillais assument des entreprises d'une telle envergure en y associant quelquefois de nombreux et modestes partenaires (domestiques, artisans, boutiquiers) par le jeu de multiples participations²⁵. À partir de ce moment, la place est emportée par un formidable élan. Les transformations se lisent dans les registres de comptabilité : jusque-là les armateurs comptaient par centaines de milliers, maintenant le million est entré dans leurs spéculations²⁶. Le champ des activités s'est démesurément élargi, sans qu'il y ait eu de profonds changements structurels.

La fin de la guerre marque le terme de cette rencontre avec l'empire hispano-américain mais le contact est maintenu. L'irruption du commerce impérial a marqué l'imaginaire et transformé les relations avec l'Espagne. Il est vrai que le seul poids des échanges de Marseille avec l'Espagne ne plaide pas en faveur d'une telle vision. Les « États des marchandises sorties de Marseille et venant des pays étrangers » dressés pour la Ferme générale ne font pas de l'Espagne un poste essentiel du commerce international marseillais²⁷.

	Importations	Exportations	Total	%
Levant	40	23	63	27,4
Barbarie	8	7	15	6,5
Italie	43	12	55	23,9
Espagne	8	8	16	7
Ponant	2	3	5	2,2
Grande-Bretagne	2	1,5	3,5	1,5
Provinces-Unies	2	1	3	1,3
Europe du Nord	4	1,5	5,5	2,4
Antilles	35	20	55	23,9
Terre-Neuve	4		4	1,7
États-Unis	1	0,5	1,5	0,7
Guinée		0,5	0,5	0,2
Indes orientales		3	3	1,3

Estimation de la balance commerciale de Marseille pour 1789 (millions de livres-tournois)

Les produits échangés sont traditionnels. L'Espagne offre de la laine, des huiles d'olives, des cuirs, des barilles (soude végétale), de la soie et des vins²⁸. Marseille propose des draps du Languedoc, des dentelles du Puy,

25 Charles Carrière, Ferréol Rébuffat, 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.

26 ACCIMP, Fond Bruny, L. XV 1-2. Grand livre et correspondance (1709-1713); Archives départementales de l'Isère, Fond Bruny, 2E 233 à 235. Grands livres (1700-1717).

27 ACCIMP, Statistiques, Série I. 21 à 29 : États des marchandises sorties et venant des pays étrangers (1725-1789).

28 Patrick Boulanger, *Marseille, marché international de l'huile d'olive*, op. cit.; Mireille Cicculo, Liliane Giordanengo, « Le commerce des laines d'Espagne dans la France méridionale

des chapeaux et chaussures, des toiles et toilerie levantine, des soieries lyonnaises, du café et du sucre des plantations américaines et parfois des céréales. De telles données ne sont pas en mesure d'établir une quelconque originalité des relations avec l'Espagne. Il en va de même pour les hommes. Sur les 485 négociants d'origine étrangère installés à Marseille au cœur du XVIII^e siècle, nous ne recensons que 21 Hispaniques et d'un poids économique relativement faible. Et les Marseillais ne sont pas mieux représentés dans la péninsule. À Cadix, place marchande internationale qui dispose du monopole des relations marchandes avec l'empire espagnol depuis la fin de la guerre de Succession on ne trouve à aucun moment de grandes maisons marseillaises ou provençales²⁹. Pour tout le XVIII^e siècle on ne compte que deux maisons présentant un peu de surface, à savoir les Garnier et les Payan.

En fait, les Marseillais n'ont pas cherché à s'installer en Andalousie, à l'inverse des négociants de Bayonne, Bordeaux, Nantes ou Saint-Malo³⁰. Ils ne l'ont pas fait car, dans le prolongement des voyages de la mer du Sud, ils se sont servis du relais offert par les Malouins (les Magon, Lefer, Lecouteulx, Verduc, Vincent...) massivement présents à Cadix. Par la « filière de Cadix », les Marseillais atteignent l'empire américain, se glissent dans les réseaux de leurs puissants correspondants et nouent des liens avec d'autres grandes places européennes comme Londres, Amsterdam, Gênes, Livourne, Lyon, Paris, Milan, Madrid. Une simple ventilation de la correspondance passive (lettres reçues) de la puissante maison Roux montre la toile tissée sur l'Europe et le bassin méditerranéen, et l'importance de la place andalouse qui les introduit sur le marché des assurances, qui ouvrent sur des spéculations et pratiques bancaires (arbitrages bancaires et circulation des lettres de change). Ces canaux de relations, qui participent au rayonnement de la cité phocéenne, sont aussi mobilisés pour diffuser les marchandises, et notamment les métaux précieux et la cochenille mexicaine.

L'étude du trafic global de la maison Roux à la fin du XVIII^e siècle montre le rôle joué dans le négoce monétaire international par Marseille. La grande place marchande recourt essentiellement à Cadix, par voie légale, ou par Bayonne, Barcelone et les Pyrénées lorsqu'il s'agit de contourner les interdictions de sorties des monnaies hors d'Espagne, et s'affranchit totalement de Gênes pour l'approvisionnement en argent³¹. En lingots ou en espèces étrangères – réaux,

au XVIII^e siècle », mémoire de maîtrise, multigr., Université de Provence, Aix-en-Provence, 1969-1970.

29 Didier Ozanam, « La colonie française de Cadix au XVIII^e siècle d'après un document inédit (1777) », *Mélanges de la Casa de Velázquez*, t. IV, 1968, p. 259-349 ; Michel Zylberberg, *Une si douce domination. Les milieux d'affaires français et l'Espagne*, Paris, CHEFF, 1993 ; Arnaud Bartolomei, *Les marchands français de Cadix et la crise de la Carrera de Indias (1778-1824)*, Madrid, Casa de Velázquez, 2017.

30 André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo*, op. cit.

31 Ferréol Rébuffat, Marcel Courdurié, *Marseille et le négoce*, op. cit.



piastres –, le négociant manie les métaux précieux comme une simple marchandise. Toutefois, ils ne figurent pas dans les États de la balance du commerce dressés par la Ferme générale : une estimation basse de cet argent placerait l'Espagne au niveau des Antilles pour le commerce marseillais. Assurément, « le soleil des profits se lève aussi à l'Ouest »... Toutes les mains peuvent manier le métal blanc, mais le marché est tenu par l'aristocratie du négoce : Hugues l'ainé, Jacques Seimandy, Jacques Rabaud, les Solier, les frères Samatan, les Roux, les frères Audibert, les Sollicoffre, Jean-Jacques Kick...

La circulation des piastres espagnoles, parfois converties en thalers dans les ateliers impériaux 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, le Levant, la Barbarie, les Antilles et l'océan Indien car le ratio entre l'or et l'argent se modifie au bénéfice de l'argent en allant en Orient³².

La diffusion de la cochenille mexicaine, dont la valeur se situe immédiatement après celle de l'argent et qui entre dans des pratiques bancaires (paiements et arbitrages), montrerait de semblables circuits, de pareilles spéculations et d'identiques maisons de négoce³³. Les mentions de cet étonnant produit tinctorial, qui passe inaperçu au regard de chercheurs pressés, accompagnent les correspondances marchandes. Dans les échanges épistolaires de la maison Roux sont régulièrement portés les cours de la cochenille à Cadix et sur d'autres places comme Londres et Amsterdam, mais aussi à Alep et Bassora, sur les bords du golfe arabo-persique. Cet étonnant insecte participe également à la dilatation de l'espace commercial.

Mais l'essoufflement de l'économie de plantation aux Antilles et la crise du commerce du Levant, dont on perçoit des signes dès le milieu du XVIII^e siècle, amènent les négociants à chercher d'autres « fontaines de jouvence » (Charles Carrière³⁴). Les entrepreneurs des mers qui se sont élancés vers l'Ouest tendent à tourner leurs regards vers l'Est, vers l'océan Indien qui est verrouillé par le monopole de la Compagnie des Indes orientales jusqu'en 1769. À la suite de sa suspension, et même un peu avant, les hommes qui ont emprunté le chemin américain et qui ont noué des

32 Richard Cantillon, *Essai sur la nature du commerce en général*, Londres, 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.

33 Gilbert Buti, « Perception, construction et utilisation de l'espace. D'Oaxaca à Bassorah : les négociants marseillais et la cochenille mexicaine au XVIII^e siècle », in Paul Aubert, Gérard Chastagnaret, Olivier Raveux, dir., *Construire des mondes. Élités et espaces en Méditerranée, XVI^e-XX^e siècle*, Presses universitaires de Provence, Aix-en-Provence, 2005, p. 251-268 ; Danièle Trichaud-Buti, Gilbert Buti, *Rouge cochenille. Histoire d'un insecte qui colora le monde (XVI^e-XX^e siècles)*, Paris, CNRS-éditions, 2021.

34 Sébastien Lupo, « Révolution(s) d'échelles », *op. cit.*



liens forts avec Cadix, se lancent dans cette direction. De 1769 à 1792, ont été recensées 192 expéditions dans ce nouveau champ d'action. « Au mythe du Pérou, à l'attrait des Îles, répond le mirage indien³⁵ ». Car l'Orient des Provençaux ne se limitent pas au Proche-Orient et les retours marseillais passent parfois inaperçus, car ils devaient obligatoirement, ou presque, être dirigés vers Lorient (en Bretagne, siège de la Compagnie des Indes). À la fin du XVIII^e siècle, le « soleil des affaires » retrouve ses origines orientales et éclaire les forces vives de l'économie portuaire : les Hugues, les Baux, les Seimandy, les Solier et Rabaud, ainsi que les frères Audibert, proches à la fois de la Compagnie des Indes orientales et de la Compagnie royale d'Afrique. Ces maisons de négoce peuvent supporter la lourdeur financière des investissements et l'immobilisation des capitaux pour des opérations longues et lointaines. D'aucuns ont pu songer à d'autres routes pour atteindre l'océan Indien. Des projets de liaisons à travers le monde ottoman signalent cette volonté de court-circuiter le nouveau monopole de la Compagnie des Indes orientales et de la Chine créée en 1785. Ces projets ne sont pas vraiment de mise chez les négociants qui continuent à utiliser la route du Cap. Bon connaisseur de ces projets, François Charles-Roux qualifiait, au soir de sa vie, de « salive, encre et paperasse » les suggestions faites par de « petits consuls et autres subalternes sans influence et tourmentés par le besoin de se faire remarquer. » Suez n'était pas à l'ordre du jour, notamment dans un temps de marine à voile³⁶.

Cette patiente et complexe construction semble s'effondrer en 1793, à la suite des guerres de la Révolution puis de l'Empire. Comprendre alors le brillant mais « inachevé » XVIII^e siècle marseillais exige de modifier le regard que l'on porte traditionnellement sur lui, de quitter, sans l'abandonner, le monde levantin, mais « d'ouvrir grand les fenêtres » pour repérer et décrypter « les connexions plus ou moins masquées ou inaperçues³⁷ ». Ainsi, dans une historiographie qui tend à accorder un rôle déterminant aux échanges avec le Levant, nous pouvons affirmer que sans les Antilles et plus encore sans l'Espagne et ses prolongements atlantiques le destin de Marseille eût été différent. Avec l'Espagne, par l'Espagne, Marseille a acquis, au cours de cette première mondialisation des échanges, une dimension nouvelle. Les hommes qui ont donné les impulsions économiques majeures à la place – les Hugues, Seimandy, Solier, Rabaud, Roux, Baux, Samatan, Audibert ... – sont parvenus à intégrer de puissants réseaux européens et se sont hissés au niveau des plus grands.

35 Charles Carrière, *Richesse du passé...op. cit.*, p. 37.

36 En 1789, le fils de Jacques Seimandy effectue un grand voyage dans tout le Levant et passe en Égypte : pas un instant il ne parle de l'initiative de son père de détourner le trafic transocéanique.

37 Caroline Douki, Philippe Minard, « Histoire globale, histoires connectées : un changement d'échelle historiographique ? », *Revue d'Histoire moderne et contemporaine*, 54-4 bis, 2007, p. 7-22 ; Sanjay Subrahmanyam, « Par-delà l'incommensurabilité : pour une histoire connectée des empires aux temps modernes », *Revue d'Histoire moderne et contemporaine*, 54-4 bis, 2007, p. 34-53.

Le « soleil des profits » qui s'est levé à l'Ouest a eu tendance à retrouver à la fin du XVIII^e siècle ses origines séculaires, à savoir l'Orient, lorsque ces mêmes 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 associée³⁸. Car les Marseillais ont su, dans ces changements, conserver la Méditerranée dans toute son épaisseur et l'associer aux espaces océaniques : directement par d'intenses liaisons maritimes avec les Iles d'Amérique, indirectement par Cadix. En annexant les océans mais en gardant la Méditerranée, Marseille a pu disposer d'une base de repli essentielle après les heures sombres des guerres de la Révolution et de l'Empire, pour rebondir rapidement au terme de celles-ci. Rien de tel dans les grands ports du Ponant qui subissent un déclassement passager ou engagent une reconfiguration de leurs activités dominantes, à la suite de la crise de l'économie de plantation et de la fin de la traite³⁹. Les expériences ultramarines et la mémoire conservée d'espaces lointains ont favorisé, au XIX^e siècle, le retour de Marseille sur des voies océanes fortement connectées à la Méditerranée. Marseille peut être « la porte de l'Orient », comme évoqué par Victor Hugo en 1839, soit trois décennies avant la représentation de Puvis de Chavannes⁴⁰. Là se situe assurément une originalité forte de la place marseillaise, un des soubassements de ses réussites.

38 Louis Dermigny, *Cargaisons indiennes, Solier et compagnie (1781-1793)*, Paris, SEVPEN, 1960 ; Gilbert Buti, Olivier Raveux, « Une intégration marseillaise dans la filière corail : la manufacture royale Miraillet, Rémuzat & C^e (1781-1792) », *Revue d'Histoire maritime*, n° 24, 2018, p. 55-72.

39 Alain Cabantous, André Lespagnol, Françoise Peron, *Les Français, la terre et la mer (XIII^e-XX^e siècle)*, Paris, Fayard, 2005, p. 336-354 ; Bruno Marnot, *Le refus du déclin : le port de Bordeaux au XIX^e siècle*, Bordeaux, PUB, 2013 ; Hubert Bonin, *Bordeaux. Grand port industriel au XIX^e siècle (1800-1880)*, Paris, Les Indes Savantes, 2017.

40 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. Alors qu'il quitte Avignon pour Marseille Hugo écrit : « On sent à ce courant d'air charmant que la Porte de l'Orient est là, tout près, entrebâillée. »

