

RiMe

Rivista dell'Istituto
di Storia dell'Europa Mediterranea

ISBN 9788897317647

ISSN 2035-794X

numero 8/I n. s., giugno 2021

**Marseille, port du moka et du café des Îles
d'Amérique aux XVIIe et XVIIIe siècles**

Marseille, port for mocha and coffee from the
American islands in the 17th and 18th centuries

Gilbert Buti

DOI: <https://doi.org/10.7410/1450>

Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea
Consiglio Nazionale delle Ricerche
<http://rime.cnr.it>

Direttore responsabile | Editor-in-Chief

Luciano GALLINARI

Segreteria di redazione | Editorial Office Secretary

Idamaria FUSCO - Sebastiana NOCCO

Comitato scientifico | Editorial Advisory Board

Luis ADÃO DA FONSECA, Filomena BARROS, Sergio BELARDINELLI, Nora BEREND, Michele BRONDINO, Paolo CALCAGNO, Lucio CARACCILO, Dino COFRANCESCO, Daniela COLI, Miguel Ángel DE BUNES IBARRA, Antonio DONNO, Antonella EMINA, Vittoria FIORELLI, Blanca GARÌ, Isabella IANNUZZI, David IGUAL LUIS, Jose Javier RUIZ IBÁÑEZ, Giorgio ISRAEL, Juan Francisco JIMÉNEZ ALCÁZAR, Ada LONNI, Massimo MIGLIO, Anna Paola MOSSETTO, Michela NACCI, Germán NAVARRO ESPINACH, Francesco PANARELLI, Emilia PERASSI, Cosmin POPA-GORJANU, Adeline RUCQUOI, Flocel SABATÉ i CURULL, Eleni SAKELLARIU, Gianni VATTIMO, Cristina VERA DE FLACHS, Przemysław WISZEWSKI.

Comitato di redazione | Editorial Board

Anna BADINO, Grazia BIORCI, Maria Eugenia CADEDDU, Angelo CATTANEO, Isabella CECCHINI, Monica CINI, Alessandra CIOPPI, Riccardo CONDRÒ, Alberto GUASCO, Domenica LABANCA, Maurizio LUPO, Geltrude MACRÌ, Alberto MARTINENGO, Maria Grazia Rosaria MELE, Maria Giuseppina MELONI, Rosalba MENGONI, Michele M. RABÀ, Riccardo REGIS, Giovanni SERRELI, Giovanni SINI, Luisa SPAGNOLI, Patrizia SPINATO BRUSCHI, Giulio VACCARO, Massimo VIGLIONE, Isabella Maria ZOPPI.

Responsabile del sito | Website Manager

Claudia FIRINO

© Copyright 2021: Author(s)

Gli autori che pubblicano con *RiMe* conservano i diritti d'autore e concedono alla rivista il diritto di prima pubblicazione con i lavori contemporaneamente autorizzati ai sensi della

Authors who publish with *RiMe* retain copyright and grant the Journal right of first publication with the works simultaneously licensed under the terms of the

“Creative Commons Attribution - NonCommercial 4.0 International License”.



RiMe. Rivista dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea (<http://rime.cnr.it>)

Direzione e Segreteria | Management and Editorial Offices: via G.B. Tuveri, 128- 09129 Cagliari (I).

Telefono | Telephone: +39 070403635 / 070403670.

Invio contributi | Submissions: rime@isem.cnr.it

Special Issue

I generi coloniali americani nel Mediterraneo: i
grandi porti come centri di destinazione, di consumo
e di redistribuzione (XVII-XIX secolo)

American colonial goods in the Mediterranean: major ports
as centres of destination, consumption and redistribution
(17th-19th centuries)

A cura di / Edited by
Paolo Calcagno

RiMe 8/I n.s. (June 2021)

Special Issue

I generi coloniali americani nel Mediterraneo: i grandi porti come centri di destinazione, di consumo e di redistribuzione (XVII-XIX secolo)

American colonial goods in the Mediterranean: major ports as centres of destination, consumption and redistribution (17th-19th centuries)

A cura di / Edited by
Paolo Calcagno

Table of Contents / Indice

Paolo Calcagno <i>Introduzione / Preface</i>	5- 12
Guido Cioni <i>Il decollo del commercio del tabacco a Livorno. Scambi globali e interessi fiscali (1630-1660) / The take-off of tobacco trade in Livorno. Global trade and fiscal interests (1630-1660)</i>	13- 43
Gilbert Buti <i>Marseille, port du moka et du café des Îles d'Amérique aux XVII^e et XVIII^e siècles / Marseille, port for mocha and coffee from the American islands in the 17th and 18th centuries</i>	45- 74

Paolo Calcagno	75- 04
<i>Nizza, Genova e la redistribuzione del cacao sullo scorcio del XVIII secolo: storia di una contesa mercantile / Nice, Genoa and cocoa redistribution at the end of the 18th century: the history of a mercantile dispute</i>	
Pierre Niccolò Sofia	105-128
<i>Dall'Atlantico a Rialto. Note sul commercio dello zucchero a Venezia nel Settecento / From the Atlantic to Rialto. Notes on the eighteenth-century sugar trade in Venice</i>	
Giulia Delogu	129-146
<i>'Venezia atlantica': per un'analisi economica e culturale dell'impatto dei generi coloniali nel secondo Settecento / 'Atlantic Venice': for an economic and cultural analysis of the impact of colonial goods in the second half of the 18th century</i>	
Silvia Marzagalli	147-171
<i>Marseille et les produits coloniaux face au défi de la guerre (1750-1815) / Marseille and colonial products facing the challenge of war (1750-1815)</i>	

Focus

Fabrizio Filioli Uranio	175-192
<i>L'economia della carità e i 'beni fuori mercato': il caso di uno schiavo valenciano / The Economics of Charity and the 'Non-Market Goods': The case of a Valencian Slave</i>	

Marseille, port du moka et du café des Îles d'Amérique aux XVII^e et XVIII^e siècles

Marseille, port for mocha and coffee from the American islands in the 17th and 18th centuries

Gilbert Buti
(Aix-Marseille Université)

Date of receipt: 06/01/2021

Date of acceptance: 26/05/2021

Resumé

Entrepôt pour le moka, dont le Yémen constituait le gisement essentiel au XVII^e siècle, Marseille devient après 1730 celui du café des plantations des Îles d'Amérique. De qualité légèrement inférieure, le café américain, qui valait deux fois moins cher que celui d'Arabie, prend rapidement la place de ce dernier dans les échanges commerciaux. Marseille n'en garde pour elle-même qu'une faible part. Comme Bordeaux, Nantes et Rouen, le grand port provençal est avant tout un centre de redistribution. Mais dans cette inversion du flux commercial, alors que se multiplient les lieux d'approvisionnement et que gonflent les volumes mis en circulation, les débouchés du commerce marseillais se resserrent géographiquement, le Levant étant désormais le principal acheteur de café.

Parole chiave

Marseille; Moka; café; péninsule arabique; Antilles.

Abstract

Entrepot for mocha, for whose production Yemen represented the main source in the 17th century, after 1730, Marseille became the entrepot for American coffee. Being of slightly lower quality, the American coffee – whose price was half that of the Arabic coffee – rapidly replaced the former. Marseille withheld only a small portion of it. Similarly to Bordeaux, Nantes and Rouen, the greatest port of Provence was primarily a redistribution centre. Nevertheless, within the inversion of the trade, due to the multiplication of suppliers and the growth of trade volumes, the commercial outlets of Marseille were geographically reduced, being the Levant the foremost purchaser of coffee.

Keywords

Marseille; Mocha; Coffee; Arabian Peninsula; Antilles.

Introduction. - 1. *Marseille, place européenne pour le moka dans la seconde moitié du XVII^e siècle.* - 1.1. *Introduction du moka à Marseille.* - 2. *Marseille et le contrôle du commerce du moka au XVII^e siècle.* - 3. *Diffusion du moka par Marseille dans la seconde moitié du XVII^e siècle.* - 4. *Marseille et les troubles du marché: premier tiers du XVIII^e siècle.* - 4.1. *Turbulences sur le marché marseillais.* - 5. *Risposte du négoce marseillais.* - 6. *Nervosité du marché marseillais.* - 7. *Le café des Îles et la recomposition du marché marseillais au XVIII^e siècle.* - 7.1. *Le café des Îles françaises d'Amérique à Marseille.* - 8. *Le bouleversement du marché marseillais.* - 9. *Le moka, pour une élite?.* - 10. *Conclusion.* - 11. *Bibliographie.* -12. *Curriculum vitae.*

Introduction

Parmi les nombreux produits débarqués sur les quais du port de Marseille aux XVII^e et XVIII^e siècles, le moka du Yémen et café des Antilles illustrent à plus d'un titre les changements et les mutations qui affectent alors les activités de la place marchande qui se hisse alors au niveau des grandes métropoles du négoce international (Carrière, 1973, pp. 303-374). Certes, ces produits ne forment qu'une des composantes d'un vaste marché en construction, mais ils montrent une réelle originalité en ce qui concerne leur circulation et leurs adaptations à de nouvelles conditions de production et au goût des consommateurs.

Durant la seconde moitié du XVII^e siècle Marseille est un entrepôt pour le moka, dont l'Arabie méridionale (Yémen) constitue le seul « gisement». La ville le redistribue largement en Europe à partir des Échelles du Levant. Pareille situation se révèle pourtant fragile et de courte durée. Car, dès le tournant du siècle, les règles du marché changent avec l'affirmation d'autres pôles d'approvisionnement qui battent en brèche la position marseillaise et affectent indirectement l'Égypte par où transite le café yéménite. Désormais tout en conservant jalousement d'étroites relations avec le Levant, Marseille, sans abandonner totalement le moka, se détourne de cet espace d'approvisionnement et s'ouvre résolument aux arrivages de café en provenance des plantations des Îles françaises d'Amérique. Le basculement rapide, qui s'achève avant le milieu du XVIII^e siècle, est irréversible et lourd de conséquences. Le marché européen en général et le marché marseillais en particulier sont alors véritablement et durablement recomposés.

Ces trois moments constituent les articulations majeures d'une enquête aux multiples ramifications qui permettent de saisir le rôle joué par un produit dans

la définition du territoire d'une place marchande au dernier siècle de l'Ancien Régime¹.

Mais l'introduction du café des lointains horizons océaniques a-t-elle affaibli l'ancrage méditerranéen de la cité phocéenne ? La dilatation des horizons commerciaux marseillais a-t-elle détourné le port mondial des rivages familiers et rassurants de la vieille mer Intérieure ?

1. Marseille, place européenne pour le moka dans la seconde moitié du XVII^e siècle

1.1. Introduction du moka à Marseille

Les relations commerciales entretenues par le port provençal avec le bassin oriental de la Méditerranée sont anciennes et des Marseillais ont dû probablement connaître relativement tôt le qahwah, cahouah ou kaffa, sans pour autant l'introduire aussitôt dans le royaume (Boulangier, 1981). Il est acheté essentiellement en Égypte mais, sous la dénomination de "moka", "café" ou "kaffé", il provient alors d'Arabie du Sud où des plants de caféier ont probablement été cultivés au XIV^e siècle après son introduction réalisée sans doute à partir de la province éthiopienne de Kaffa (Hanna, 2001). Les données historiques sur le passage du "matériel végétal" de l'Éthiopie au Yémen sont néanmoins réduites ou très incertaines (Berthaud, 1986)².

Ce n'est qu'au milieu du XVII^e siècle, en 1644 exactement, que le marchand marseillais P. de La Roque, de retour d'un voyage en Levant, en ramène un échantillon à Marseille. Pour la première fois le moka pénètre en France, mais non en Europe où la graine semble connue à Amsterdam et à Venise dès 1614, sinon au milieu du XVI^e siècle. Avec ce petit lot de grains, La Roque apporte les instruments dont on se servait en terre d'Islam: tasses, serviettes de mousseline brodées d'or et d'argent (Mauro, 1991, p. 39).

À sa suite, des marchands marseillais, ayant vécu au Levant, en ont rapporté pour leur propre consommation. La première mention de café transporté par un navire provençal figure sur la police de chargement du vaisseau Saint-Michel, venu d'Alexandrie en 1657, sous le commandement du capitaine Hugues Durbéquy, de La Ciotat. Toutefois, c'est à Livourne qu'est livrée, le 1^{er} juin, la marchandise composée de "1000 ardebs ris, 110 escaffas sucres, 13 sacs caffé, 20

¹ Pour une réflexion sur les "places" marchandes, qui dépasse le cadre de cette étude, on se reportera au colloque aixois dont les actes ont été publiés dans Kaiser, 2014.

² Dans un circuit commercial on appelle "matériel végétal" le premier maillon d'une chaîne de production agricole.

balles toilles coutounine”³. Cette destination finale a cependant provoqué les protestations des Ottomans et des Marseillais, les premiers mécontents du non-respect du contrat d’affrètement qui prévoyait de “décharger au sérail du Grand Seigneur à Constantinople”⁴, les seconds pour cette même raison, susceptible de provoquer des représailles à l’encontre de la nation française établie au Levant, et aussi parce que l’opération avait été conduite en faveur de leurs concurrents livournais (Bergasse, 1954, pp. 54-55).

Le goût pour le moka gagne progressivement les élites urbaines européennes (Smith, 2001). Dès 1670, l’Arménien Pascaly Haroukian ouvre un premier débit de moka près de la Loge, véritable cœur des affaires de la cité, située au rez-de-chaussée de l’Hôtel de Ville (Buti, 2012). Haroukian abandonne Marseille en 1672 pour s’établir à Paris, à la foire Saint-Germain, puis quai du Louvre, alors que des balles de moka arrivent en plus grand nombre à Marseille pour le compte de marchands-droguistes et de maîtres-apothicaires⁵. Car le nouveau produit, rejoignant le thé et le chocolat, entre aussitôt dans la pharmacopée et provoque une vive controverse quant à ses bienfaits ou non. En février 1679, à l’Hôtel de Ville, parmi les épreuves subies par le médecin Claude Colomb, de l’université d’Aix, pour pouvoir exercer à Marseille, figure la question de “savoir si l’usage du café est nuisible aux habitants de Marseille”. Au terme d’une longue démonstration, sa conclusion est sans appel qui considère que l’usage du produit qui “chasse le sommeil” et dont “les Arabes ont, en quelque manière, accablé la médecine (...), est nuisible à la plus grande partie des habitants de Marseille” (Duchêne, 1982, p. 105).

Néanmoins, les flèches décochées contre la nouvelle “liqueur”, ainsi qu’on le qualifie, n’ont guère d’effet comme le montrent en 1684, soit un an après l’ouverture à Venise d’un café sous les Procuratie Nove, la fréquentation parisienne du café Procope, du nom de l’ancien adjoint de Pascaly Haroukian, et la progression des arrivées de moka à Marseille qui devient, durant la seconde moitié du XVII^e siècle, grâce à sa forte position en Égypte, le principal fournisseur de café de l’Europe.

³ Archives de la Chambre de commerce et d’industrie métropolitaine Aix-Marseille-Provence (désormais ACCIAMP) E 111. Capitaines de la marine de commerce. Affaire Durbéqy et consorts (1657-1662). Déposition du 19 janvier 1657 reproduite en 1661 par le consul de la nation française de Smyrne. Déposition également d’un marchand italien et de représentants de la Chambre de commerce de Marseille. Pour le règlement de l’affaire on pourra consulter E 112 et E 113.

⁴ *Ibidem*.

⁵ La balle équivaut à environ 4 quintaux (de 40 kg à Marseille).

2. Marseille et le contrôle du commerce du moka au XVII^e siècle

Malgré la part croissante prise par Marseille dans le trafic levantin, il reste délicat de prendre la mesure des entrées de moka au cours de la seconde moitié du XVII^e siècle. Parmi les multiples échanges commerciaux établis avec les Échelles du Levant et de Barbarie, le marché de ce produit semblerait pourtant simple à suivre. La simplicité apparente résulte des composantes même du marché. D'une part, la production était limitée à un seul espace, à savoir le sud-est de la péninsule Arabique, le Yémen ou "Arabie heureuse". D'autre part le café, groupé dans le port de Moka, prenait en partie le chemin de l'Égypte par Djeddah et Suez (Tuchscherer, 2001). Or, des liens commerciaux étroits, définis par les Capitulations, unissent Marseille à l'Égypte où des régisseurs de puissantes maisons du négoce marseillais sont établis, au Caire comme à Alexandrie (Paris, 1957). Aussi n'est-il guère surprenant que les marchands français tendent à considérer l'Égypte "comme le patrimoine de ceux de Marseille"⁶. L'Égypte demeure à coup sûr pour le grand port français, tout au long de la période considérée, la zone d'approvisionnement direct du moka du Yémen.

Les données disponibles de manière continue, ou presque, soulignent au fil du siècle cette permanence.

Provenances	1711-1714	1786-1789
Alexandrie	4 383 400	1 143 300
Smyrne	43 300	14 300
Seyde	51 400	3 900
Chypre	36 000	14 000
Tripoli de Syrie	35 800	
Morée	1 500	
La Canée	16 300	
Candie	5 500	
Barbarie	3 600	

⁶ ACCIAMP, H 112, Mémoire sur le commerce du café, septembre 1726.

Alexandrette		16 400
Constantinople		1 900
Salonique		900

Tab.1. Provenances du moka importé du Levant à Marseille (livres-poids). Sources: ACCIAMP. Statistiques. I 26 à 32 et AD des Bouches-du-Rhône, série C.

Dans un ensemble de sources fragmentaires, inégales sinon incertaines, quelques mentions relativement sûres permettent d'entrevoir, au-delà de l'anecdotique, ces arrivées et d'en saisir les irrégularités à la fin du XVII^e siècle. Ainsi, en 1660, selon un "État des marchandises du Levant importées à Marseille", 19 000 quintaux (de 40 kg chacun) auraient été importés à Marseille⁷. Le négociant Gaspard Carfueil dans un *Mémoire* en date de 1688, reproduit en ouverture du *Dictionnaire Universel du Commerce* de Jacques Savary des Bruslons, ne mentionne cependant que 5 à 6 000 quintaux. Enfin, un mémoire de la Chambre de commerce de Marseille en signale près de 13 000 au début du XVIII^e siècle (Paris, 1957, p. 539). Pareille irrégularité se retrouve dans le prix de cette marchandise pour la période 1680-1706 dans un tableau glissé parmi les instructions données à Joseph Fabre, député de Marseille auprès du Conseil du commerce⁸.

Années	livres-tournois par quintal (40 kg)	Années	livres-tournois par quintal (40 kg)	Années	livres-tournois par quintal (40 kg)
1680	110	1688	70	1697	160
1681	100	1691	80	1698	140
1682	60	1693	80	1699	105
1684	80	1694	80	1703	115
1685	80	1695	80	1706	150
1686	80	1696	150		

Tab. 2. Prix du moka à Marseille de 1680 à 1706 (d'après les instructions données à Joseph Fabre, député du commerce de Marseille). Sources : ACCIAMP, B 152, f°378 379 et Jacques Savary des Bruslons, *Dictionnaire universel du commerce*, Paris, 1732.

⁷ Archives Nationales, Paris, AE/B/III 234: cité par Meignen (1976), p. 106 note 3 et p. 126.

⁸ ACCIAMP, B 152 f° 378-379.

Ces prix de référence, donnés par Marseille pour le moka vendu en Europe, apparaissent dans une certaine mesure, comme le signe, sinon du monopole, du moins de l'importance prise par le grand port provençal dans ce marché en construction. Les diverses fluctuations mentionnées résultent de plusieurs facteurs aux effets pouvant se superposer : demande européenne accrue, offre égyptienne plus réduite à la suite d'une baisse des approvisionnements yéménites, insécurité de la circulation maritime en Méditerranée lors des conflits de la fin du XVII^e siècle.

3. Diffusion du moka par Marseille dans la seconde moitié du XVII^e siècle

Une partie du moka importé par Marseille est destinée à la consommation locale comme en témoigne, à partir de 1692 pour Marseille et une décennie plus tard pour les ports secondaires voisins, la présence d'objets (*caffetier* et *fingeans*) liés à l'usage du café dans quelques inventaires après décès de bourgeois, marchands et capitaines de bâtiments de mer (Desmet-Grégoire, 1988)⁹.

Marseille assure la redistribution d'une partie de ce produit sans que nous puissions apporter de solides éléments permettant de quantifier les flux générés. Quelques données, accompagnant l'État des marchandises de 1660, indiquent les grandes directions prises par les envois de moka (Meignen, 1976, p. 106 note 3). Sur les 19 000 quintaux importés cette année-là, le royaume de France en absorberait environ le tiers. L'Europe du Nord-Ouest constitue l'autre grand marché, avec notamment une forte demande d'Amsterdam, alors que l'espace méditerranéen n'occuperait qu'une place marginale, tout comme l'Europe centrale atteinte par voie de terre.

Destinations	Quantités (quintaux de 40 kg)
France	6 400
Amsterdam	9 000
Hambourg	1 200

⁹ Pour les ports secondaires on pourra consulter aux archives départementales du Var la série 3E.

Destinations	Quantités (quintaux de 40 kg)
Livourne	1 000
Nice	600
Genève	450
Gênes	150
Espagne	200

Tab. 3. Redistribution du moka par Marseille en 1660. Source: Courdurié, Miège (dir.), 1981, p. 75.

Les ports italiens participaient probablement aussi à l'approvisionnement direct des territoires méridionaux, sans que nous puissions en connaître les quantités. Dans cette diffusion, qui utilise avant tout la voie maritime, Marseille met en œuvre un réseau commercial qui prend appui sur quelques places européennes du négoce comme Lyon, Paris, Amsterdam, Londres et Saint-Malo. S'ébauche ainsi, à la fin de ^{xvii}e siècle, la toile des correspondants marseillais, laquelle s'étoffe et se renforce ensuite au siècle suivant, lorsque la cité se hisse au rang de métropole internationale. Néanmoins, quelques lézardes se devinent déjà sur les murs de la "maison européenne du moka", signes de mutation en cours.

4. Marseille et les troubles du marché: premier tiers du ^{xviii}e siècle

4.1. Turbulences sur le marché marseillais

La compétition, étrangère puis française, ainsi que la politique ottomane portent atteinte à la situation marseillaise dès la fin du ^{xvii}e siècle. Les concurrents européens interviennent dans deux directions principales. En Méditerranée, où la consommation de café progresse, Génois, Livournais, Vénitiens et Ragusains s'approvisionnent dans les Échelles du Levant et de Barbarie, directement ou par l'intermédiaire de caravaniers provençaux. Les circuits restent divers et complexes. Parmi ces grands caboteurs, retenons simplement ce déchargement à Gênes, le 4 août 1701, de plusieurs balles de café du vaisseau la *Prospérité*, commandé par le capitaine Louis Vacon, de Saint-

Tropez, venant de Tripoli de Barbarie¹⁰. Mentionnons également ce chargement, à Alexandrie, de neuf balles de café sur la barque le *Saint-Crucifix*, du patron Antoine Audibert, pour Malte en mai 1698¹¹. Le moka débarqué répond aux besoins de la demande locale et alimente des flux de redistribution en direction de l'Europe centrale, vers la Suisse et l'Allemagne du méridionale.

Anglais et Hollandais, qui sillonnent les océans, ne négligent pas non plus l'espace méditerranéen. Avec une puissance navale supérieure à celle dont peuvent alors disposer les Marseillais, ils organisent de solides convois pour protéger leurs bâtiments, entravent la circulation française (entre 1701 et 1705, tous les bâtiments partis seuls de Marseille pour le Levant sont capturés) et coupent la route du Ponant. Ils s'assurent ainsi progressivement mais sûrement de la maîtrise du ravitaillement de l'Europe du Nord-Ouest, d'autant plus que ces "rouliers des mers" se pressent, depuis plusieurs décennies déjà, à l'entrée de la mer Rouge pour puiser directement à la source la précieuse marchandise. Les Hollandais n'apparaissent-ils pas établis à Moka depuis 1621 ? Dès la première moitié du XVII^e siècle le café avait été un objet de transactions pour la VOC (*Verenigde Oost-Indische Compagnie*) dans ses factoreries de Perse et de Surat (Gujarat) alors que l'EIC (*East India Company*) de Londres, qui a fait pénétrer le moka en Angleterre en 1664, y accroît sensiblement les livraisons à la fin du XVII^e siècle¹². En 1696, les Hollandais ouvrent de nouveau leur comptoir de Moka pour la vente des épices et l'achat de café alors que les Anglais, proches du Yémen par leurs possessions de l'océan Indien, fréquentent toujours les lieux (Glamann, 1958, p. 188). Les Marseillais avaient bien songé un temps venir à Moka : "Il faut insensiblement se rendre maître de ce trafic et l'ôter aux Maures", propose un mémoire marseillais en 1685 (cfr. Meignen, 1976, p. 107 note 3). L'objectif ne fut pas atteint à la fois à cause des guerres troublant la circulation, de la familiarité avec les voies méditerranéennes, des positions occupées par la VOC et l'EIC mais aussi des tentatives effectuées par des Français venus du Ponant.

En effet, par delà le cap de Bonne-Espérance la Compagnie des Indes orientales, mise en place par Colbert en 1664 avec le bénéfice du monopole des achats et des ventes à Lorient, embarque du moka yéménite et également du moka acheté sur le marché indien en partie alimenté par les Hollandais (Haudrère, 1995, pp. 21-22). Pendant la guerre de Succession d'Espagne, les

¹⁰ ACCIAMP, K 111. Gênes. États des bâtiments français arrivés à Gênes. Le 4 août 1701.

¹¹ Service historique de la Défense, département Marine, Toulon (désormais SHDMT), 1R1-2. Alexandrie. Main courante, 27 avril 1698.

¹² Importations passant durant cette période de 20 tonnes à 254 tonnes (1711) in Morineau, 1994, p. 55.

Malouins, qui se sont lancés vers la mer du Sud pour atteindre l'argent du Potosi (*l'Eldorado*), en entraînant quelques Marseillais dans leur sillage, ont également organisé des expéditions vers l'océan Indien. En novembre 1707, ils ont reçu l'autorisation d'armer deux vaisseaux, le *Curieux* et le *Diligent*, "en guerre et marchandise" vers le golfe arabo-persique "pour y faire la traite des cafés" (Lespagnol, 1997, p. 656) en échange de piastres d'argent sévillanes indispensables pour le commerce yéménite avec les Indiens (Tuchscherer, 1995, pp. 38-41). En 1709, ces "Messieurs de Saint-Malo" ont obtenu une nouvelle autorisation pour Moka (Brown, 1997). Court-circuitant l'axe méditerranéen, la Compagnie des Indes orientales et les Malouins portent donc aussi atteinte au commerce marseillais. Dans une certaine mesure il s'agit là du choc de deux monopoles : celui de Marseille avec le Levant et celui de la Compagnie des Indes avec l'océan Indien, renforcé par les opérations des "sous-traitance" confiées à des Malouins bien pourvus en piastres. Aussi, le temps de la guerre de Succession d'Espagne (1702-1714), qui fut pour Marseille celui de la "brillante parenthèse" des expéditions de la mer du Sud, marque au contraire un réel recul pour le commerce du moka. Marseille, qui fixait un prix de référence pour le café vendu en Europe jusqu'à la fin du XVII^e siècle, cède ce rôle à Amsterdam à partir de la guerre de Succession d'Espagne (Meignen, 1976, p. 117 note 5).

Il est vrai que la position marseillaise subit également les contraintes imposées par la politique ottomane en matière commerciale et douanière. Les Capitulations de 1673, précisant les rapports entre négociants "francs" (français) et "turcs", mentionnaient l'interdiction d'exporter certains produits du monde ottoman. Parmi ceux-ci : blé, huile et moka. D'où la protestation des autorités ottomanes à la suite du détournement vers Livourne du chargement du vaisseau *Saint-Michel*, du capitaine Durbéquy, en 1657. Toutefois, jusqu'au début du XVIII^e siècle, La Porte qui, par intérêt économique et volonté politique ne réactive ces interdictions que dans des moments de conflits ou de litiges, n'entrave pas les sorties de moka. Moyennant le versement de "droits", le pacha d'Égypte, les fonctionnaires locaux, les responsables des douanes et les marchands tiraient avantage de ce trafic. La situation change radicalement au tournant du siècle (Genç, 2001). En 1703, pour quelques mois seulement, puis en 1706 pour deux décennies, interdiction est faite "d'extraire du café des États du Grand Seigneur"¹³. Cette décision d'appliquer strictement, au début du XVIII^e siècle, le contenu des textes de 1673 résulte d'un ensemble de motifs où se mêlent facteurs économiques, politiques et sociaux. Les importants achats

¹³ SHDMT, 1R1-5. Alexandrie. Main courante de la chancellerie.

réalisés par les courtiers anglais et hollandais sur le principal marché du Yémen, à savoir le grand bazar de Bayt al-Faqih, conjugués avec ceux des Malouins riches d'argent espagnol, sans oublier les parts prélevées par les Turcs, ont contribué inévitablement à réduire l'offre globale et à favoriser la hausse des prix.

Ce "choc caféier" atteint d'abord le marché intérieur ottoman et provoque la colère des populations locales pour lesquelles le moka, si établi dans les habitudes et les modes de vie, est moins accessible. Dès 1707, redoutant des taxes nouvelles, des émotions populaires et des représailles pour exportation illégale de café, la nation française, réunie au Caire à la demande du consul, a décidé l'interdiction "de charger, sur bâtiment français pour quelque destination que ce soit, des cafés à peine de confiscation et de 10 000 livres d'amende, moitié destinée au rachat des pauvres esclaves chrétiens, moitié pour l'hôpital d'Alexandrie"¹⁴. Pourtant force est de reconnaître, en parcourant les *Registres des affaires nationales du consulat d'Égypte et des assemblées de la nation française au Caire*, que la portée de ces résolutions officielles est limitée car:

les marchands français d'Alexandrie continuent de faire des contrebandes du café au préjudice des défenses. Ismaïl aga a fait connaître que cela aigrir les esprits et les dispose à une seconde sédition dont les conséquences seraient sans doute pires que les premières [27 juillet 1714].

Les plaintes sont continuelles car malgré l'interdiction du Grand Seigneur de transporter du café, les marchands français ne laissent pas d'en faire embarquer sur nos bâtiments de contrebande (...) malgré la défense expresse de charger du café [20 septembre 1714]¹⁵.

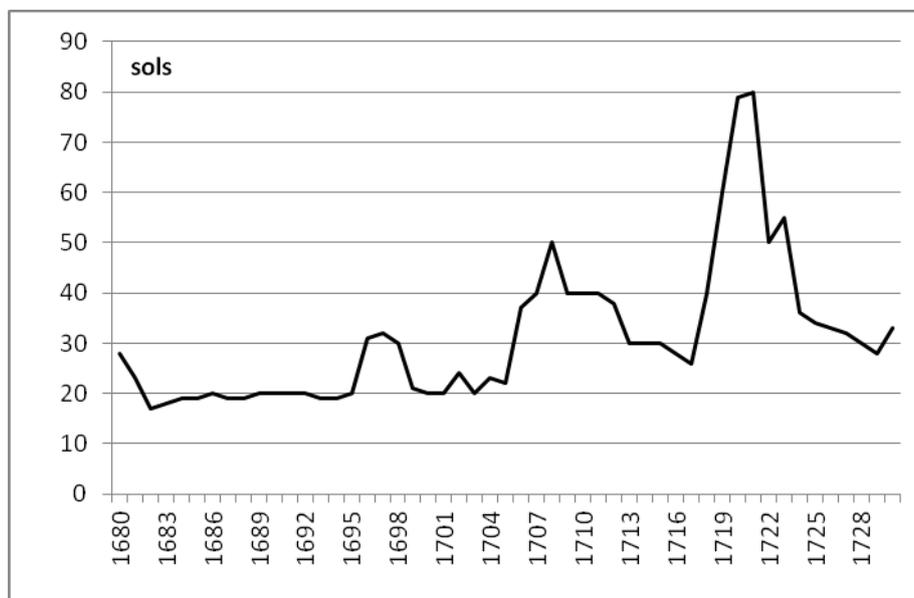
Des troubles éclatent dans les grandes villes de l'Empire ottoman et particulièrement au Caire, à Constantinople, à Smyrne: saccage de maisons de la nation française, arraisonnement de navires suspectés de sortir du café, attaques contre les fonctionnaires des douanes accusés de complicité avec les marchands européens. Les *Registres du consulat d'Égypte* portent également la trace de ces "insultes", "tumultes" et "séditions" pendant la période d'interdiction des sorties du café. Ainsi, en septembre 1714, "la nation et les équipages des bâtiments français qui sont actuellement dans le port d'Alexandrie sont plus que jamais exposés aux insultes des Turcs sous prétexte des chargements de café"¹⁶. Dans ces conditions une hausse sensible des prix, accrue par les effets de diverses spéculations, se manifeste aussi sur le marché

¹⁴ *Idem*, 26 juin 1707.

¹⁵ SHDMT, 1R 1-6. Alexandrie. Main courante de la chancellerie.

¹⁶ *Idem*, 1R 1-2. Alexandrie. Main courante de la chancellerie.

marseillais, où la livre-poids de moka passe de 20 sols en 1701 à 30 en 1714 après être passée à 50 sols en 1708.



Graphique 1. Prix du moka importé d'Égypte à Marseille de 1680 à 1730¹⁷. Sources: ACCIAMP, B 152 et I 26 à 32

5. Risposte du négoce marseillais

Doléances, arbitrages, compromis et pratiques illicites sont mis en œuvre pour faire face aux assauts répétés contre la position de Marseille. Afin de contrer la concurrence française, les négociants marseillais ont d'abord essayé de faire interdire la vente des cafés chargés par les Malouins et non-assujettis au 20% *ad valorem* que devaient verser les importateurs de produits levantins entrant dans le Royaume, autrement que par Marseille. Saisi de cette requête, le Conseil du commerce tranche, en 1710, en faveur de Saint-Malo dans la mesure où Moka se trouve hors de l'espace géographique du privilège marseillais. Théoriquement limitée à des retours exceptionnels, la grâce royale accordée aux Messieurs de Saint-Malo se trouve pourtant régulièrement renouvelée par la suite aussi bien lorsque les Malouins transportent du moka pour le compte de la Compagnie des Indes orientales, lui en achètent pour le revendre en France ou en importent directement.

¹⁷ En sols par livre-poids.

Face à la puissante Compagnie, les négociants marseillais ont organisé une lutte d'autant plus vigoureuse qu'un arrêt de la Cour a accordé en 1723 le monopole des ventes du café en France à ladite Compagnie. Les Marseillais ont aussitôt adressé, par l'intermédiaire de la Chambre de commerce, de longs mémoires à Versailles et sollicité l'intervention de Grégoire, député de la Chambre consulaire, et du Maréchal duc de Villars, gouverneur de Provence, dont les bonnes dispositions à l'égard des négociants ont été entretenues par de réguliers présents faits notamment de "denrées recherchées telles que l'huile d'olive ou le café de Moka"¹⁸. Au terme des négociations, l'arrêt de 1723 est modifié dès février 1724. Désormais le moka peut entrer et sortir librement du port franc mais se trouve soumis au paiement d'un droit de 20 sols par livre (au lieu de 12 auparavant) pour pouvoir pénétrer dans le royaume. A vrai dire, cette dernière mesure pénalisait peu l'entrepôt marseillais car la plus large partie des cafés venus d'Égypte était avant tout destinée aux marchés extérieurs. Aussi, "dans l'histoire du café de Moka, en dépit des textes, l'arrêt de 1723 n'est qu'accident négligeable" (Carrière, 1973, p. 365).

Contre l'interdiction d'extraction du café décidée par Constantinople, la réponse marseillaise a revêtu plusieurs visages. En premier lieu celui de "donatives" et *bakchichs* répétés en direction du pacha d'Égypte et de son entourage afin de gagner leur faveur. Dans ces conditions, "on embarque actuellement le café en toute liberté et en plein jour (...) Nous avons à faire à un très bon pacha qui ferme les yeux sur tout" note, avec satisfaction, Claude Lemaire, consul de la nation française¹⁹. Qui plus est le pacha assure parfois la protection des chargements : "Il y a trente janissaires bien armés à l'endroit où on embarque les cafés pour empêcher les désordres en cas de besoin"²⁰. Il est vrai que le pacha, qui a "contribué par ses soins à l'embarquement des cafés et empêché les séditions" a reçu "334 médins par farde de café et une veste de soie de Damas jaune pour l'engager à continuer à nous être favorable"²¹.

Parallèlement, "les marchands français d'Alexandrie continuent de faire des contrebandes au préjudice des défenses du Grand Seigneur", en utilisant des prête-noms pour évacuer la marchandise prohibée malgré l'établissement d'inspecteurs du café²². Aussi, afin d'éviter le détournement de marchandises

¹⁸ Archives de la ville de Marseille, HH 275, Lettre de Lenoir, avocat de la ville de Paris, 20 mars 1720 citée par Rambert, 1954, p. 283.

¹⁹ ACCIAMP, J 571 - Consulat de Caire. Claude Lemaire, 24 novembre 1713.

²⁰ *Idem*, 5 novembre 1714.

²¹ SHDMT, 1R 1-6, 18 décembre 1714.

²² *Idem*, 27 juillet 1714.

destinées à un port turc, le nouveau pacha d'Égypte, moins conciliant, demande en 1718 l'embarquement d'un contrôleur turc sur chaque bâtiment chargé de riz ou de café (Meignen, 1976, p. 122). Mais la répétition de telles mesures tend à en démontrer les limites.

Enfin ultime parade: l'intimidation, la pression sinon la menace. Les propos des principaux acteurs suffisent à saisir la manœuvre. Pour la Chambre de commerce de Marseille, selon un mémoire en date du 11 octobre 1725 : "il faut faire comprendre au Grand Seigneur que les défenses si souvent répétées de sa part pour la sortie des cafés d'Égypte n'ont jamais empêché les Français d'en faire sortir tant qu'il leur a convenu". Une fois cette affirmation, sinon provocation, posée avec une certaine arrogance, la menace se précise : "les Français, à l'exemple des Anglais et Hollandais, augmenteront, de façon considérable, les levées faites dans tout le Yémen (...) ainsi les Turcs peuvent s'assurer qu'ils paieront le café toujours fort chèrement en Égypte, tant que les défenses de sortie subsisteront pour les Français"²³.

Enfin, ultime stratagème mis en place avec le soutien de Maurepas : deux vaisseaux partis de Marseille en 1725 avec chargement de café prennent la route de Constantinople afin de montrer que les Français peuvent "se dispenser de tirer d'Alexandrie les cafés pour la consommation qu'il s'en fait dans le Royaume (...) Les ministres de La Porte ne devraient pas attendre la nouveauté de ce commerce pour réfléchir sur les intérêts du Grand Seigneur et ceux de ses sujets qui perdent le commerce du café comme ils ont ci-devant perdu celui des épicereries pour la même conduite"²⁴.

Le stratagème a-t-il atteint son objectif ? Force est de constater la décision prise en 1726 par les autorités ottomanes de libérer le commerce du café. Au vrai, l'infléchissement de cette politique n'est pas étranger à la progression de la production de café à Java. Les Hollandais, qui y sont établis depuis 1596 et y ont introduit des caféiers dès 1707, constituent assurément une menace sérieuse pour les "intérêts du Grand Seigneur" (Glamann, 1958, pp. 207-209). L'efficacité de ce moyen de pression lourd de conséquence rejoint les efforts déployés par les Français pour acclimater des plants de caféiers à Bourbon, puis aux Antilles.

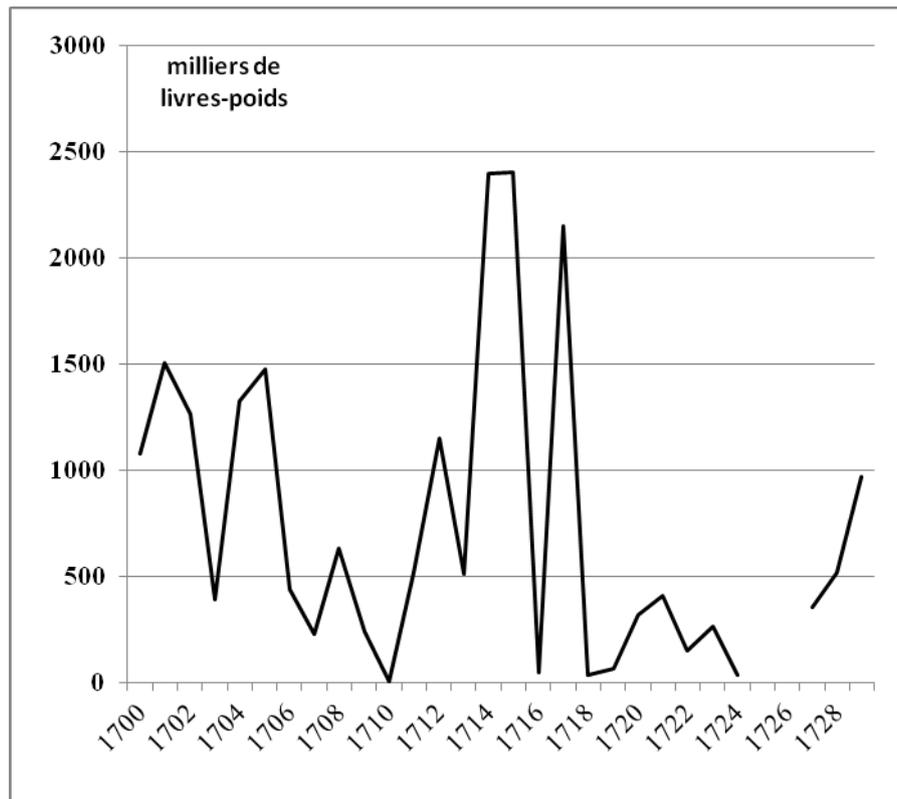
6. Nervosité du marché marseillais

La nouvelle donne, qui s'esquisse au début du XVIII^e siècle avec l'émergence de nouveaux producteurs, intervient alors que les approvisionnements marseillais

²³ ACCIAMP, H 113. Café - Extraction d'Égypte. Avis de la Chambre de commerce, 11 octobre 1725.

²⁴ *Idem*, Lettre de Maurepas, 27 février 1726.

en café sont particulièrement troublés. Malgré les divers arrangements avec les autorités ottomanes locales et la contrebande, qui, par nature, n'apparaît pas dans les relevés officiels mais qui ne saurait compenser les fléchissements observés, la politique de La Porte a fortement affecté les entrées de café à Marseille tout au long du premier tiers du siècle.



Graphique 2. Quantités de moka importées par Marseille (1700-1729)²⁵. Source: ACCIAMP, Statistiques. I 26 à 28.

Pourtant les négociants ne se sont pas pour cela écartés de ce produit relativement cher, bien au contraire. Jusque vers 1730-1735, le commerce du moka, peut-être précisément à cause d'un marché capricieux et limité en volume (quelques dizaines ou centaines de balles), s'ouvre aux grandes spéculations. À côté de "bouillons", dus par exemple à la perte de navires, sont réalisés, y compris en temps de guerre, de "bons profits" et ont été encaissées de solides commissions. Si les corsaires de Flessingue et de Mahon ont enlevé à la place de Marseille plusieurs navires pendant la guerre de Succession d'Espagne, "elle s'en était refait sur le prix plus avantageux auquel elle avait

²⁵ En livres-poids.

venu les marchandises du Levant qui lui étaient parvenues, surtout dans le café qu'elle avait tiré d'Égypte, sur lequel, pendant trois ans consécutifs, elle gagna au moins 50%"²⁶. On aimerait assurément pouvoir fournir les précisions nécessaires quant à ce niveau de bénéfice déclaré. Faut de documents comptables solides, il faut y renoncer. Néanmoins, pour qui fréquente le monde feutré du grand négoce à travers la lecture assidue des correspondances commerciales, il est difficile de rejeter une telle affirmation. Les négociants, qui déclinent volontiers doutes, craintes et inquiétudes, n'hésitent pas à dévoiler leur amertume, voire à faire éclater leur colère lors de la conclusion de certaines affaires "malheureuses". À côté d'un cortège de plaintes et de lamentations, les mentions souvent furtives et toujours mesurées d'"un grand coup" ou "honnête bénéfice" se trouvent trop rarement exprimées pour que nous les refusions, même lorsque nous ne disposons pas des grands livres de comptabilité pour approcher au mieux la réalité.

Les perspectives de belles opérations sur cette marchandise et les profits pouvant en découler, notamment en temps de rareté, conduisent les négociants à contacter avec empressement leurs partenaires, même modestes, pour se procurer au plus vite la précieuse denrée. En 1711, le Marseillais Charles Martin demande à son correspondant tropézien de "faire voiturier icy toutes les marchandises qu'il trouvera convenables, notamment le caffè"²⁷. L'impatience grandit lorsque "le vent de noroist détient à Toulon depuis huit jours la tartane où sont chargés nos caffès"²⁸. Outre les traces d'une pratique somme toute banale, la présence dans de petits ports voisins de Marseille de marchandises prises directement sur les marchés levantins, malgré le fameux monopole du port-franc, pose la question de l'efficacité de ce dernier, voire de son fonctionnement. Au reste cette présence, en rien exceptionnelle, nous invite à considérer avec prudence les statistiques marseillaises qui ne sauraient, compte tenu de ce fait et de celui de la contrebande, recouvrir l'exacte totalité des arrivages de café du Levant et de Barbarie.

Par les opérations engagées les négociants marseillais sont en étroite liaison avec les places du Nord. À Rotterdam, et plus encore à Amsterdam et à Londres, les correspondants des maisons marseillaises se montrent attentifs aux fluctuations des arrivages et des cours, attendant "l'occasion favorable pour

²⁶ Bibliothèque Nationale de France, Paris, mss. fr. 7192. Observations sur le commerce de la ville de Marseille, 1729.

²⁷ Archives Départementales du Var, 12J6 et Papiers Allard, archives privées, Saint-Tropez.

²⁸ *Idem*, 12J6 lettre de 1712.

faire quelques spéculations”²⁹. Car le moka reste au centre de spéculations mettant en action, dans la majorité des cas, les négociants situés au niveau le plus élevé de la place, ainsi qu’en témoignent les partenaires des frères Bruny, comme plus tard ceux des frères Roux : à savoir Guillaume Éon et La Lande Magon de Saint-Malo, Crozat et Dussault de Paris, Philibert, Roland, et Ravachol de Lyon, Favre, Calandrini et Lullin de Genève, Medina et Meynard d'Amsterdam ou encore Dimpfel de Hambourg³⁰.

Le “soutien ou non de cette marchandise” dépend d’un ensemble de paramètres signalés au fil des bonnes correspondances : état des chargements effectués à Moka, politique du Grand Seigneur, exigences du pacha d’Égypte, naufrages ou prises pendant le transport, tant en Méditerranée que dans l’océan Indien. Ainsi que l’écrit A. Pels d'Amsterdam aux Roux de Marseille, en juillet 1731, en ouvrant la voie à une possible opération commune : “Il y a nouvelle, à Londres, qu'un navire de la Compagnie portant 500 balles de café moka était péri à Bombay (...) nous croyons que cette mauvaise nouvelle ne sera que trop véritable et cette marchandise se soutiendra”³¹.

Le consul de la nation française au Caire engage vivement les marchands français “à se tenir pour les achats de café” afin de mieux suivre le marché, mais la nation assemblée préfère que “soit laissée entière liberté à tout le monde pour les achats de café comme pour les autres marchandises” étant donné les stratégies de chacun, en partie liées aux ordres d'achat venus du royaume, et les possibles caprices des arrivages : “depuis une quinzaine de jours, précisent-ils, une première caravane a apporté une grande quantité de café en cette ville (...) il ne s'en fait aucune levée considérable contre la coutume (...) La deuxième caravane sera de retour pour le 10 du mois prochain”³².

Participant accessoirement à l'approvisionnement du Caire et d'Alexandrie, étant donné les importants arrivages assurés par les navires circulant entre Djeddah et Suez, la caravane de La Mecque (10% seulement de la totalité du commerce) retient néanmoins quelquefois l'attention des régisseurs marseillais (Raymond 1974 e 1981). Il est vrai que les moindres incidents qui affectent les circuits, parfois éloignés sinon étrangers aux grands courants commerciaux, éveillent l'inquiétude des marchands. “La plus grande partie des 7 à 800 fardes de café que les arabes ont pillé de la caravane de la Mecque ont été achetées par

²⁹ ACCIAMP, Fonds Roux. L. IX. 973. Amsterdam. A. et P. Belsen, 27 juillet 1730.

³⁰ *Idem*, Fonds Raymond Bruny L. XV. et Archives Départementales de l’Isère, Fonds J.B. Bruny, 2E 194 à 209.

³¹ *Idem*, L. IX., 981. Amsterdam. A. Pels et fils, 2 juillet 1731.

³² SHDMT, 1R 1-5. Alexandrie, 18 mars 1698.

des personnes qui les ont fait venir en cette ville”, notent du Caire, où ils sont établis, les frères Fortolis et Cie en septembre 1730 pour expliquer à leurs correspondants marseillais que “le prix du café a diminué (...) le grain est sans demande (...) et l'arrivée des vaisseaux le fera encore diminuer”³³. Inversement, quelques mois plus tard, les représentants de cette même maison observent que “la caravane de la mecque est arrivée mais avec trop peu de café, et cette graine a peu baissé”³⁴.

Les sorties irrégulières de moka d'Égypte perturbent les jeux de l'échange. Le café apparaissant en Égypte, comme le seul produit s'achetant comptant³⁵, les importantes sommes engagées représentent un moyen pour obtenir les piastres sévillanes essentielles au négoce. Marseille, comme les autres grandes places internationales, puise à Séville et Cadix ces monnaies frappées avec l'argent de l'empire américain. Avec ces piastres, dont une partie ignore le passage par les hôtels de la Monnaie, Marseille règle les fournisseurs levantins, en Égypte et au-delà. Ainsi, “dans 20 à 25 jours on doit expédier la caravane qui va chaque année à La Mecque par laquelle les marchands de café envoient les argents nécessaires pour de nouveaux achats de cette marchandise”³⁶.

L'usage de la lettre de change ne paraît guère bienvenu dans ce circuit, ainsi que le mentionnent à la maison Roux les frères Fortolis qui éprouvent des difficultés pour négocier à Moka une lettre de 1000 piastres : “les marchands turcs n'entendent pas ce commerce comme nous vous avons dit, aimant mieux envoyer leur argent et courir le risque de la mer que de prendre des papiers”³⁷. L'Empire ottoman souffre d'une disette endémique de métaux précieux d'autant plus préjudiciable que l'argent, plus encore que l'or, est essentiel pour répondre aux besoins des marchands en liaison avec le monde oriental. Acheminant en Égypte les piastres espagnoles contre du moka (entre autres), les Marseillais se glissent dans une circulation monétaire complexe et alimentent un flux d'argent à destination des lointaines places orientales (Rebuffat, Courdurié, 1966). La mer Rouge, qui a perdu son rôle dans le commerce international des épices, apparaît à l'orée du XVIII^e siècle, mais pour peu de temps encore, comme un axe essentiel dans la circulation des monnaies vers l'Asie (Tuchscherer, 1995, pp. 38-41 et 55-57; Khan, 2001).

³³ ACCIAMP, L. IX., 764. Le Caire, 20 septembre 1730.

³⁴ *Idem*, 24 août 1731.

³⁵ Rapport de M. de Bonnac cité par Meignen, 1976, p. 123.

³⁶ SHDMT, 1R 1-5. Alexandrie, 8 mars 1698.

³⁷ ACCIAMP, L. IX. 764. Le Caire. Frères Fortolis et Cie, 14 octobre 1730.

7. Le café des Îles et la recomposition du marché marseillais au XVIII^e siècle

7.1. Le café des Îles françaises d'Amérique à Marseille

L'arrivée à Marseille, en février 1730, du vaisseau *La Vénus* marque le début d'une profonde mutation du marché du café car, pour la première fois, un bâtiment en apporte venant des Antilles. Adressé au puissant négociant Georges Roux, dit Roux de Corse, le produit américain retient désormais l'attention des plus grandes maisons de la place. Dès lors les choses vont très vite. En 1732 Marseille reçoit le droit d'entrepôt permettant la redistribution vers l'étranger de cette marchandise. Cinq ans plus tard, la ville-port peut introduire librement le café des Îles d'Amérique à l'intérieur du royaume. Le mouvement est lancé qui est irréversible : le café antillais des plantations supplante rapidement le moka du Yémen, les arrivages de Bourbon restant ici marginaux.

Années	Moka	Café des Îles
1725	18 224	
1726		
1727	39 243	
1728	200 865	
1729	318 542	
1730	79 791	
1731	51 760	
1732	97 422	
1733	50 590	
1734		
1735	128 310	
1736	108 140	
1737	88 063	
1738	114 050	
1739	55 675	144 200
1740	23 956	1 823 611

Années	Moka	Café des Îles
1741	25 308	2 008 732
1742	30 022	1 155 189
1743	205 236	3 183 682
1744	16 384	1 296 044
1745	6 161	503 159
1746	41 866	305 877
total	1 681 384	10 420 494

Tab. 4. Quantités (livres-poids) importées par mer par Marseille. Sources : ACCIAMP. Statistiques, I 26 à 32. États estimatifs des marchandises venant du Levant et de Barbarie et des pays étrangers

L'introduction du café dans ces nouveaux espaces océaniques lointains s'explique en large partie par les difficultés d'approvisionnement rencontrées en Égypte. Les débuts de l'acclimatation des caféiers à l'île Bourbon (1715), à Cayenne (1722), à La Martinique et à La Guadeloupe (1725) se situent au moment du paroxysme de la crise des approvisionnements en Méditerranée. Et la liberté d'extraction décidée par La Porte en 1726 n'arrête pas ces tentatives étendues, en 1730, à Saint-Domingue. Le mouvement s'inscrit dans un ensemble plus ample amorcé par les initiatives hollandaises et anglaises, tant dans l'océan Indien (à Java en 1707) que dans les Antilles (Jamaïque en 1730) (Clément, 1992). L'essor de la culture dans les Îles françaises d'Amérique est lié à une série de conditions favorables. D'une part des colons ont vu, dans la nouvelle culture, la possibilité de pallier la destruction des cacaoyers intervenue à La Martinique à la suite du séisme de 1727, tout en jouant de la complémentarité, sur les terroirs tropicaux antillais, entre la canne à sucre, sur les basses terres, et le caféier sur les pentes des collines de moyenne altitude. D'autre part, dès sa mise sur le marché européen, le café des Îles d'Amérique est proposé à un prix deux à trois fois inférieur à celui du moka acheté en Égypte, malgré les coûts de transport, la durée du voyage et les risques de mer.

Années	moka	Café des Îles d'Amérique
1739	30	10
1740	30	10
1741	27	10
1742	27	10
1743	30	12
1744	45	14
1745	45	20
1746	45	25

Tab. 5 . Prix de vente du moka d'Égypte et du café des Îles d'Amérique à Marseille (1739-1746). Sources : ACCIAMP, Statistiques I 21.

Certes, la qualité du nouveau produit a suscité quelques réserves lors des premiers envois à en juger par les remarques formulées par le négociant malouin La Lande Magon à l'adresse de la maison Roux : "On a raison de ne pas trouver le café bon en France parce qu'on ne sait pas le cueillir à propos et quand il est à maturité"³⁸. Mais très rapidement, la qualité du café des Îles progresse et, sans atteindre celle du moka, se place bien au-dessus de celle de Batavia (Java). Aussi, dans les arrivages à Marseille de produits des Îles françaises d'Amérique, le café enregistre au fil du siècle une progression constante et spectaculaire.

	1729	1740	1764	1788
sucre	1,8	3,7	8,4	4,3
café	0	1,3	2	14,5
cacao, coton, tabac, cuir, indigo	0,5	1	5,6	16

³⁸ ACCIAMP L. IX. 592. Saint-Malo. La Lande Magon, 17 mars 1737.

Tab. 6. Importations à Marseille en provenance des Îles d'Amérique (millions de livres tournois). Sources : ACCIAMP. Statistiques I 29 à 33, H. 127 et Paris, 1957, p. 589.

8. *Le bouleversement du marché marseillais*

L'exploitation du café des Îles d'Amérique modifie les composantes du marché et désormais c'est Bordeaux, emporté par la croissance atlantique, qui devient le premier "port caféier" du royaume tant aux entrées qu'aux sorties (Butel, 1974).

Ports	Importations	Redistribution hors de France
Bordeaux	311 000	270 570
Marseille	142 000	96 560
Le Havre	114 000	73 260
Nantes	111 000	70 680
La Rochelle	25 000	15 000
Bayonne	20 000	12 300
Sète	10 000	7 350

Tab. 7 Achat et redistribution du café des Îles françaises d'Amérique à la fin du XVIII^e siècle (en quintaux). Source : Courdurié, Miège (dir.), 1981, pp. 80-82.

Marseille demeure néanmoins le deuxième entrepôt français de café des Antilles et, comme les autres ports coloniaux, en assure une large redistribution dès les premiers arrivages. La structure même de celle-ci révèle toutefois le profond bouleversement qui se produit alors dans le marché marseillais : l'Europe du Nord s'efface, la consommation du royaume se trouve assurée par les ports ponantais alors que le bassin méditerranéen absorbe plus de 90% du café américain, et ce avant même le milieu du XVIII^e siècle, à commencer par le Levant vers où se dirigent près des trois-quarts des exportations. Là est le fait majeur.

Destination des exportations	Livres-poids
Levant	7 492 343
Italie/Savoie/Piémont	2 645 377
Espagne	45 239
Portugal	25 217

Destination des exportations	Livres-poids
Nord	172 651
Hollande	39 447
Angleterre	220

Tab. 8. Redistribution du café des Îles d'Amérique hors de France (cumul des années 1739-1746) Sources : ACCIAMP. Statistiques, I 21 et I 22.

La composition des exportations marseillaises dans cette direction souligne la part croissante prise par le café des plantations. C'est assurément le produit qui enregistre, en valeur, dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, la plus nette progression.

	1750/1754	1786/1789
draps et tissus	58,5	40
produits tinctoriaux	16,8	20,9
café d'Amérique	5,2	21,6
sucre	7	10
divers	12,5	7,5

Tab. 9 Composition des exportations de Marseille vers le Levant (% des valeurs). Source : Paris, 1957, pp. 539-540 et 610.

Si toutes les Échelles paraissent atteintes par le café colonial, y compris Alexandrie et Le Caire, trois d'entre elles se détachent : Constantinople, pour couvrir essentiellement les besoins de la consommation intérieure; Salonique, qui outre le débouché local, redistribue une partie de cette marchandise vers les mondes balkanique et danubien; et surtout Smyrne, la plus importante des Échelles pour Marseille à la fin du siècle, qui dirige, par caravanes, du café antillais vers la Mésopotamie (Meignen, 1976, pp. 130-148).

9. Le moka, pour une élite?

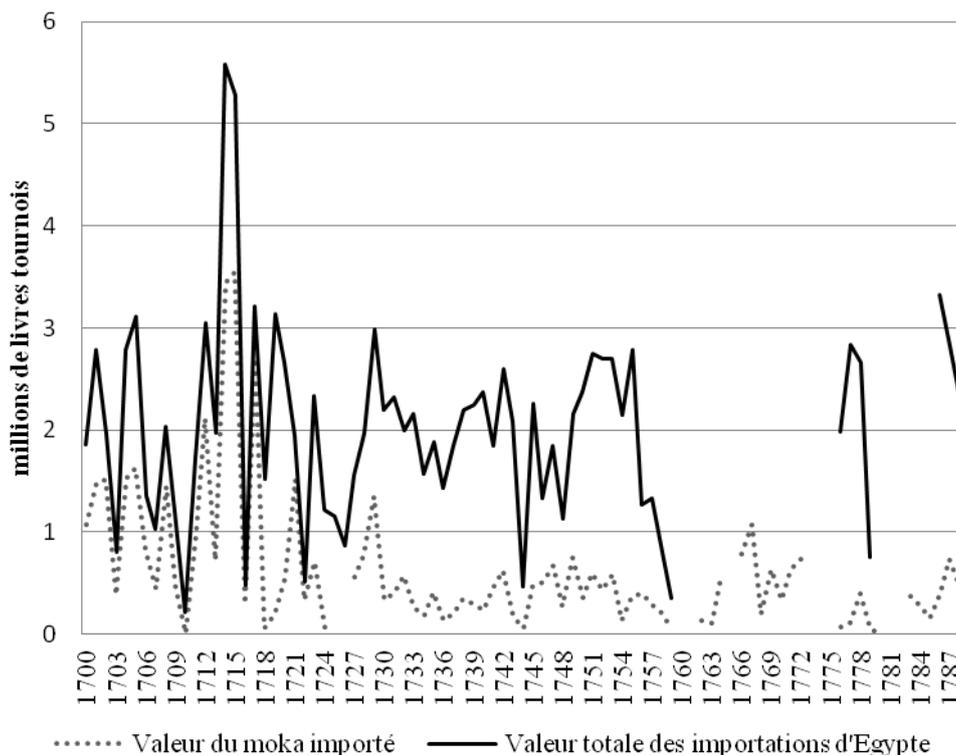
Dès les premières arrivées du café des Îles à Marseille les retours de moka d'Égypte s'effondrent, cédant définitivement le pas au concurrent américain, tant pour les quantités que pour les valeurs. Certes, la Compagnie des Indes orientales continue d'acheminer de façon irrégulière en France du moka pris directement au Yémen, mais Marseille ne s'inscrit que de manière très marginale dans ce circuit. Car le moka ne disparaît pas vraiment des courants

commerciaux. Un mince et irrégulier filet gagne toujours Marseille pour alimenter une clientèle de gourmets, fidèles et fortunés, du royaume mais aussi de Genève, des cantons helvétiques et d'Allemagne méridionale. Ces derniers se fournissent par l'intermédiaire de Marseille, de l'Italie du nord ou de Trieste, où opèrent quelques maisons spécialisées (Hasslaver). Des balles de moka sont échangées quelques fois entre négociants pour entretenir de bonnes relations, ainsi que le fait le Marseillais Jacques Rabaud à l'adresse de son associé Cabanes, de Montpellier³⁹. Pourtant, là encore, le café antillais semble irrésistiblement gagner du terrain (Carrière, 1973, pp. 370-372). En outre il se dissimule parfois sous l'appellation de moka pour tromper des consommateurs non avertis. La multiplicité des sanctions (confiscations, amendes...) tout au long du siècle démontre à la fois les limites de leur efficacité et la pérennité de cette contrebande par "contrefaçon".

Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, et notamment à la suite de la suspension du privilège de la Compagnie des Indes (1769), de puissants négociants marseillais arment des bâtiments pour l'océan Indien. Mais il s'agit d'opérations où le moka d'Arabie n'occupe qu'une place mineure par rapport au "bourbon" des Mascareignes⁴⁰. Au reste, le moka, qui par son importance et ses fluctuations, imprimait sa marque dans les relations commerciales entre Marseille et l'Égypte à la fin du XVII^e siècle et au début du siècle suivant, s'efface dans celles-ci au profit d'autres marchandises (coton et toilerie) dans des échanges qui demeurent globalement élevés.

³⁹ Archives privées. Fonds De Larambergue. Correspondance de Jacques Rabaud avec Jean Cabanes lettres du 3 janvier 1772 et 27 novembre 1775 et 6 mars 1776.

⁴⁰ Sur la participation des Français au commerce du café dans l'océan Indien voir Carreira (2001).



Graphique 3. Le moka dans les importations marseillaises d'Égypte. Sources: ACCIAMP. Statistiques, I 26 à 28.

Enfin, alors que le moka n'apparaît qu'épisodiquement dans les cargaisons levantines à destination de Marseille, l'essor du café des plantations antillaises anime désormais, en provenance du Levant et plus exactement de Constantinople, le flux croissant d'un produit lié à l'usage du nouveau breuvage: celui des cafetières en cuivre⁴¹.

Années	Nombre de cafetières
1700-09	557
1710-19	460

⁴¹ Les modes de consommation du café, associée parfois à d'autres produits tropicaux comme le sucre, dépassent les limites de cette présentation mais seront exposés lors de la journée d'études organisée par l'université de Nantes dédiée à l'introduction et à la consommation du café en France (septembre 2021)

Années	Nombre de cafetières
1720-29	4 048
1730-39	4 456
1740-49	6 031
1750-59	4 872
1780-89	6 951

Tab. 10. Importations par Marseille de cafetières de Constantinople. Sources : ACCIAMP I 26 à 28.

Cette révolution tranquille où “seul le sommeil était mis en péril”⁴² a cependant provoqué, en un demi-siècle à peine, de grands changements structurels. Paradoxalement, alors que le moka ouvrait à Marseille les portes des grandes places européennes, que le niveau des affaires hissait Marseille aux côtés des métropoles internationales, le café des lointains horizons océaniques renforçait l'ancrage méditerranéen de la cité phocéenne⁴³.

Les débouchés du marché marseillais du café se resserrent géographiquement en même temps que se multiplient les lieux d'approvisionnement, que gonflent les volumes mis en circulation et que s'inversent brutalement les flux commerciaux vecteurs de cette marchandise. Le Levant pourvoyeur de moka devient désormais acheteur de café. Cet épisode constitue un aspect, mais un aspect seulement, des modifications complexes qui affectent en profondeur, surtout au-delà de 1765, les rapports commerciaux établis entre Marseille et la Méditerranée arabo-musulmane⁴⁴.

10. Conclusion

Une telle mutation n'épargne pas les réseaux, n'ignore pas les “hommes du café”. Les grands négociants s'éloignent - un temps - d'un produit qui ne paraît plus être le moteur de grandes spéculations. De Saint-Malo à Amsterdam, la convergence de l'analyse des partenaires marseillais est éclatante : “Pour le café, il n'y faut plus penser du tout. C'est une marchandise qui tombe en drogue et qui deviendra rien (...) On en introduit de tous les côtés” déplore, de Saint-

⁴² *Idem*, p.365.

⁴³ Sur cette problématique générale on pourra consulter la *Revue d'Histoire maritime*, n° 13, 2011, et notamment l'article de Gilbert Buti.

⁴⁴ Sur la crise du commerce de Marseille avec le Levant voir Lupo (2015).

Malo, La Lande-Magon en 1730⁴⁵. Et, en écho, Pels d'Amsterdam écrit, cinq ans plus tard aux mêmes Roux de Marseille : "L'article du café devient trop dangereux pour y penser depuis que les Indes et l'Amérique en fournissent tant"⁴⁶. À Marseille, malgré les armements observés dans la seconde moitié du XVIII^e siècle en direction de l'océan Indien, la page du moka semble bien tournée. S'ouvre alors l'ère du café des plantations coloniales, d'Amérique. Puis d'Afrique.

11. Bibliographie

- Bergasse, Louis (1954) *Histoire du commerce de Marseille*, t. IV. De 1599 à 1789. Paris: Plon.
- Berthaud, Julien (1986) *Les ressources génétiques pour l'amélioration des caféiers africains diploïdes*. Paris: ORSTOM.
- Boulanger, Patrick (1981) 'Sources et ressources de la Chambre de commerce de Marseille pour une histoire du café', in Courdurié, Marcel - Miège, Jean-Louis (dir.), *Le café en Méditerranée. Histoire, anthropologie, économie, XVIII^e-XX^e siècle*. Aix-en-Provence: CNRS, pp. 1-15.
- Brown, Jean-Pierre (1997) 'Cap sur Moka. L'odyssée des corsaires de Saint-Malo au Yémen (1707-1710)', *Neptunia*, 207, pp. 39-49.
- Butel, Paul (1974) *Les négociants bordelais, l'Europe et les Îles au XVIII^e siècle*. Paris: Aubier.
- Buti, Gilbert (2011) 'Marseille, la péninsule Ibérique et les empires américains (1659-1793). "Le soleil des affaires se lève aussi à l'Ouest"', in Marzagalli, Silvia - Bartolomei, Arnaud (dir.), 'La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle', *Revue d'Histoire Maritime*, 13, pp. 211-232.
- (2012) 'I luoghi dello scambio commerciale. La Loggia di Marsiglia, XVII-XVIII secolo', in Colletta, Teresa (dir.), *Città portuali del Mediterraneo. Luoghi dello scambio commerciale e colonie di mercanti stranieri tra Medioevo ed età moderna*. Milano: Franco Angeli, pp. 156-170.
- Carreira, Ernestine (2001) 'Les Français et le commerce du café dans l'océan Indien au XVIII^e siècle', in Tuchscherer, Michel (dir.), *Le commerce du café avant*

⁴⁵ ACCIAMP. L. IX, 590. Saint-Malo. La Lande-Magon, 25 juin 1730.

⁴⁶ *Idem* L. IX. 981. Amsterdam. A. Pels et fils, 25 juillet 1735.

- l'ère des plantations coloniales*. Le Caire: Institut français d'archéologie orientale, pp. 333-357.
- Carrière, Charles (1973) *Négociants marseillais au XVIII^e siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, 2 volumes. Marseille: Institut historique de Provence.
- Clément, Jean-Pierre (1992) 'D'Arabie en Amérique: la grande migration du café', in *Hommage à Paul Roche*. Nantes: Institut d'études hispaniques, pp. 19-33.
- Courdurié, Marcel - Miège, Jean-Louis (dir.) (1981) *Le café en Méditerranée. Histoire, anthropologie, économie, XVIII^e-XX^e siècle*. Aix-en-Provence: CNRS.
- Desmet-Grégoire, Hélène (1988) 'Origines et évolution des objets du café à Marseille aux XVII^e et XVIII^e siècles', *Provence Historique*, 151, pp. 69-88.
- Duchêne, Roger (1982) *Marseille au passé*. Roanne: Horvath.
- Genç, Mehmet (2001) 'Contrôle et taxation du commerce du café dans l'Empire ottoman fin XVII^e-première moitié du XVIII^e siècle', in Tuchscherer, Michel (dir.), *Le commerce du café avant l'ère des plantations coloniales*. Le Caire: Institut français d'archéologie orientale, pp. 161-180.
- Glamann, Kristof (1958) *Dutch Asiatic Trade 1620-1740*. Copenhague: Danish Science Press.
- Hanna, Nelly (2001) 'Coffe and coffee merchants in Cairo, 1580-1630', in Tuchscherer, Michel (dir.), *Le commerce du café avant l'ère des plantations coloniales*. Le Caire: Institut français d'archéologie orientale, pp. 91-102.
- Haudrère, Philippe (1995) 'Le Yémen et la France au XVIII^e siècle', in Thoraval, Yves - Abdelamir, Chawki - Nied, André (eds), *Le Yémen et la mer Rouge*. Paris: L'Harmattan, pp. 21-28.
- Kaiser, Wolfgang (dir.) (2014) *La loge et le fondouk. Les dimensions spatiales des pratiques marchandes en Méditerranée. Moyen-âge - Époque moderne*. Paris-Aix en Provence: Karthala-MMSH.
- Khan, Ahmad (2001) 'Coffe Trade of the Red Sea First Half of the 18th Century', in Tuchscherer, Michel (dir.), *Le commerce du café avant l'ère des plantations coloniales*. Le Caire: Institut français d'archéologie orientale, pp. 319-332.
- Lespagnol, André (1997) *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*. Rennes: Presses universitaires de Rennes.

- Lupo, Sébastien (2015) *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.
- Marzagalli, Silvia - Bartolomei, Arnaud (dir.) (2011) 'La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle', *Revue d'Histoire Maritime*, 13.
- Mauro, Frédéric (1991) *Histoire du café*. Paris: Desjonquères.
- Meignen, Louis (1976) 'Esquisse sur le commerce français du café dans le Levant au XVIII^e siècle', in Filippini, Jean Pierre (dir.), *Dossier sur le commerce français en Méditerranée orientale au XVIII^e siècle*. Paris: Université de droit, d'économie et de sciences sociales, pp. 103-150.
- Morineau, Michel (1994) *Les grandes compagnies des Indes orientales (XVI^e- XIX^e siècles)*. Paris: PUF.
- Paris, Robert (1957) *Histoire du commerce de Marseille*, t. V, *Le Levant, 1660 à 1789*. Paris: Plon.
- Rambert, Gaston (1954) *Histoire du commerce de Marseille*, t. IV, *1599 à 1789*. Paris, Plon.
- Raymond, André (1973) *Artisans et commerçants au Caire au XVIII^e siècle*. Damas: Institut Français.
- (1981) 'Les problèmes du café en Égypte au XVIII^e siècle', in Courdurié, Marcel - Miège, Jean-Louis (dir.), *Le café en Méditerranée. Histoire, anthropologie, économie, XVIII^e-XX^e siècle*. Aix-en-Provence: CNRS, pp. 31-71.
- Rebuffat, Ferréol - Courdurié, Marcel (1966) *Marseille et le négoce monétaire international (1785-1790)*. Marseille: Chambre de commerce et d'industrie de Marseille.
- Smith, Simon D. (2001) 'The Early Diffusion of coffee drinking in England', in Tuchscherer, Michel (dir.), *Le commerce du café avant l'ère des plantations coloniales*. Le Caire: Institut français d'archéologie orientale, pp. 245-270.
- Tuchscherer, Michel (1995), 'Le commerce en mer Rouge aux alentours de 1700', in Thoraval, Yves - Abdelamir, Chawki - Nied, André (eds), *Le Yémen et la mer Rouge*. Paris: L'Harmattan, pp. 35-58.
- (2001) 'Commerce et production du café en mer Rouge au XVI^e siècle', in Tuchscherer, Michel (dir.), *Le commerce du café avant l'ère des plantations coloniales*. Le Caire: Institut français d'archéologie orientale, pp. 69-90.

12. *Curriculum vitae*

Professeur émérite en histoire moderne à Aix-Marseille Université. Chercheur à la MMSH (laboratoire TELEMME). Spécialiste des économies maritimes et sociétés littorales dans le monde méditerranéen (XVII^e-début XIX^e s.). Récentes publications: *Colère de Dieu, mémoire des hommes. La peste en Provence, 1720-2020*, Paris, 2020 ; *Rouge cochenille. Histoire d'un insecte qui colora le monde (XVI^e-XXI^e s.)*, Paris, 2021 (avec D. Trichaud-Buti) ; *Outils de l'activité portuaire en Europe méditerranéenne et atlantique (XVII^e-XX^e s.)*, Aix-en-Provence, 2021 (avec F. Bartolotti, X. Daumalin, O. Raveux).

© Copyright: Author(s).

Gli autori che pubblicano con *RiMe* conservano i diritti d'autore e concedono alla rivista il diritto di prima pubblicazione con i lavori contemporaneamente autorizzati ai sensi della

Authors who publish with *RiMe* retain copyright and grant the Journal right of first publication with the works simultaneously licensed under the terms of the

“Creative Commons Attribution - NonCommercial 4.0 International License”



Il presente volume è stato pubblicato online il 30 giugno 2021 in:

This volume has been published online on 30th June 2021 at:

<http://rime.cnr.it>

CNR - Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea
Via Giovanni Battista Tuveri, 128 - 09129 Cagliari (Italy).
Telefono | Telephone: +39 070403635 / 070403670.
Sito web | Website: www.isem.cnr.it

