

RiMe

Rivista dell'Istituto
di Storia dell'Europa Mediterranea

ISBN 9788897317647

ISSN 2035-794X

numero 8/I n. s., giugno 2021

**Marseille et les produits coloniaux face au
défi de la guerre (1750-1815)**

Marseille and colonial products facing
the challenge of war (1750-1815)

Silvia Marzagalli

DOI: <https://doi.org/10.7410/1454>

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 et les produits coloniaux face au défi de la guerre (1750-1815)

Marseille and colonial products facing the challenge of war (1750-1815)

Silvia Marzagalli
(Université Côte d'Azur - CMMC)

Date of receipt: 20/02/2021

Date of acceptance: 25/04/2021

Résumé

A partir des données sur la navigation et de la balance du commerce françaises, cet article présente, tout d'abord, le rôle fondamental de Marseille dans l'approvisionnement du pourtour méditerranéen en denrées coloniales au cours du XVIII^e siècle.

Il se penche ensuite sur les effets des conflits maritimes sur ces trafics. Il montre enfin les profondes transformations provoquées par les guerres de la période révolutionnaire et napoléonienne, lorsque Marseille perd la maîtrise des flux des denrées coloniales, qui continuent toutefois à parvenir massivement aux consommateurs en Méditerranée grâce au négoce neutre ou britannique.

Mot clés

Marseille; navigation; commerce colonial; guerres; neutres.

Abstract

Based on data on French navigation and the balance of trade, this article presents, first, the fundamental role of Marseilles in the supply of colonial goods to the Mediterranean region during the 18th century.

It then looks at the effects of maritime conflicts on this trade. Finally, it shows the profound transformations caused by the wars of the revolutionary and Napoleonic periods, when Marseilles lost control of the flow of colonial goods, which nevertheless continued to reach consumers in the Mediterranean on a massive scale thanks to British and neutral trade.

Keywords

Marseille; Shipping; Colonial Trade; Wars; Neutral Trade.

Introduction. - 1. Commerce et navigation entre Marseille et les Amériques au XVIII^e siècle. - 2. "Les malheurs peut-être irréparables ou du moins très ravageurs qu'a éprouvés la belle colonie de Saint-Domingue devant naturellement influer considérablement sur les spéculations de commerce". - 3. Les

modifications introduites par les guerres révolutionnaires et napoléoniennes dans les circuits de distribution des denrées coloniales en Méditerranée. - 4. Bibliographie. - 5. Curriculum vitae.

Introduction

Une réception un peu hâtive de l'héritage braudélien a amené à partir des années 1970, dès lors qu'on étudiait les échanges entre les Amériques et l'Europe à l'époque moderne, à déplacer le regard sur la façade atlantique, et à concentrer l'effort de recherche sur ses ports. L'Europe du Nord-Ouest, dont de larges parties connaissent, à partir de la fin de l'ancien régime, un processus d'industrialisation, semblait appartenir à une Europe économiquement plus développée et plus dynamique, qui contrasterait avec le "déclin" méditerranéen. C'est ainsi que l'espace méditerranéen a été relégué à une position marginale, et appréhendé le plus souvent selon des perspectives internalistes, sans relier son histoire à ce qui se passait à son extérieur. En même temps, l'espace atlantique a été placé au cœur de la réflexion, avant que l'engouement pour l'histoire atlantique ne cède le pas à la volonté de connecter l'histoire à l'échelle planétaire.

Paradoxalement, l'émergence de nouveaux paradigmes autour de l'histoire connectée, de l'histoire globale et de l'histoire des réseaux a contribué à rendre possible, depuis une dizaine d'années, de poser à nouveaux frais la pertinence de la marginalisation méditerranéenne. La thèse de l'invasion nordique avancée par Fernand Braudel, d'après laquelle la mer Méditerranée se serait trouvée de plus en plus confrontée, à partir de la fin du XVI^e siècle-début du XVII^e siècle, à la présence, parfois dominante, des intérêts des marchands du Nord (Fontenay, 2010), n'a pas été remise radicalement en cause. Plusieurs recherches ont toutefois montré la vitalité des acteurs du monde méditerranéen et leur capacité à s'inscrire dans des espaces interstitiels mais lucratifs du marché, d'une part, et à se projeter vers des espaces extra-méditerranéens, d'autre part. Quelques-unes des recherches allant dans ce sens ont été publiées dans le dossier thématique '*La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*', publié par la *Revue d'histoire maritime* de 2011, dont l'introduction posait quelques jalons d'une réflexion autour de la vitalité du monde méditerranéen au XVIII^e siècle, un siècle considéré comme l'apogée de la croissance du commerce atlantique et colonial (Bartolomei - Marzagalli, 2011). Ce nouvel intérêt porté aux connexions de la mer Intérieure avec le monde atlantique a alimenté depuis de programmes de recherche, dont celui intitulé '*Atlantic Italies*' coordonné par Roberto Zaugg¹,

¹ Voir les informations sur le site <<https://atlanticitalies.net/project-people/the-project/>>.

et des initiatives qui commencent à structurer le champ de la recherche, dont témoigne ce numéro thématique de RiMe.

Dans le cadre de ce dossier consacré à la circulation des produits coloniaux américains dans le monde méditerranéen, la présente contribution se propose d'interroger à nouveaux frais les relations entre Marseille et les Amériques à partir de trois chantiers de recherche en cours ou en voie d'achèvement auxquels j'ai eu l'occasion de participer, et qui, dans leur apparente disparité, offrent autant d'angles d'attaque pour prendre la mesure des liens que le port phocéén entretient avec les marchés coloniaux, et leur relevance en Méditerranée. Il s'agit dès lors de mieux saisir les dynamiques à l'œuvre dans le principal port méditerranéen du XVIII^e siècle, qui bénéficie d'une relation privilégiée avec les espaces américains : mis à part la progressive participation des ports catalans au commerce transatlantique après la proclamation du *commercio libre* en 1778, Marseille est en effet le seul port méditerranéen, à cette époque, à commercer directement avec les colonies américaines : aucun autre pays en Méditerranée n'a des colonies outre-Atlantique, et la participation des autres ports provençaux et des ports languedociens au commerce colonial est extrêmement modeste². Quant aux habitants des Treize colonies britanniques, s'ils peuvent naviguer avant leur indépendance en 1776 en Méditerranée où ils bénéficient de la protection du pavillon britannique, ils n'ont pas le droit d'y apporter du sucre, du café, du coton, de l'indigo, des bois tinctoriaux, du tabac, bref : tout produit dit "énuméré" dont la Grande-Bretagne se réserve l'importation exclusive. Après 1776 et jusqu'à la fin du siècle, leur navigation est fortement entravée par l'absence de traités de paix avec les États barbaresques, et ce n'est qu'au tout début du XIX^e siècle que les navires des États-Unis commencent à importer des produits coloniaux en Méditerranée.

La situation d'entrepôt quasi obligé pour les produits coloniaux importés en Méditerranée directement depuis les Amériques, dont profite Marseille, est toutefois fortement affectée par les guerres. Le commerce colonial français est en effet très vulnérable aux conflits – conflits qui, il convient de le rappeler, caractérisent l'histoire française une année sur deux entre 1689 et 1815. Si les neutres deviennent alors des acteurs centraux dans les réseaux qui permettent aux consommateurs européens de continuer à s'approvisionner en denrées coloniales,

² Sète figure dès le début, en 1717, parmi les ports autorisés à armer pour les colonies. Marseille n'obtient ce privilège qu'en 1719, et Toulon en 1758 mais uniquement pour 8 navires par an. L'arrêt de 1784 élargit cette faculté à tout port pouvant accueillir à moyenne marée de navires de 150 tonneaux. De fait, Marseille est le seul port méditerranéen français à se lancer massivement dans le commerce colonial, au lendemain de l'épidémie de peste de 1720. Sur l'évolution des privilèges de commerce, voir Tarrade, 1973, pp. 88-89.

les conséquences pour Marseille sont importantes, et sa position de distributeur des produits américains en Méditerranée s'en trouve finalement profondément affectée. Il s'agit dès lors d'essayer de comprendre les mécanismes à l'œuvre tant en temps de paix qu'en temps de guerre pour prendre la mesure du rôle de Marseille dans la structuration des marchés méditerranéens des produits coloniaux américains dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, et plus spécifiquement pendant les guerres révolutionnaires et napoléoniennes (1793-1802 ; 1803-1815) qui modifient en profondeur la situation précédente.

Les sources mobilisées pour l'enquête sont principalement de trois types. Tout d'abord, les données sur la navigation et le commerce, à savoir : les registres du Bureau de la Santé de Marseille pour toutes les années se terminant par 9 comprises entre 1749 et 1799, ainsi que pour 1787 et l'an III et IV du calendrier révolutionnaire (sept. 1794-sept. 1796), d'une part, et les départs depuis Marseille pour des destinations non européennes en 1789, d'autre part³. Toutes ces données ont fait l'objet d'une saisie intégrale dans le cadre du programme ANR PORTIC, en vue de leur mise en ligne sous forme d'une interface de visualisation cartographique et graphique interactive des données, et de leur croisement avec les éléments issus de la Balance du commerce française, qui sont également utilisées ici⁴. Deuxièmement, la correspondance du consul de Suède à Marseille avec ses autorités de tutelle à Stockholm entre 1780 et 1807, dont l'édition critique et annotée est sous presse (Beaurepaire – Marzagalli – Thomasson, à paraître). François Philippe Fölsch est un observateur attentif des changements politiques et commerciaux qui affectent Marseille entre la fin de l'ancien régime et le début du Premier Empire : son regard permet de suivre aussi bien l'impact des événements internationaux sur le marché de Marseille que les conditions concrètes de la navigation de différents acteurs neutres. Enfin, quelques correspondances marchandes et les dépêches et actes du consul des États-Unis à Marseille entre 1790 et 1815 nous permettent de saisir de près les mécanismes d'acheminement des denrées coloniales dans un contexte for-

³ Archives départementales des Bouches-du-Rhône (désormais AdBR), 200E, 505, 515, 525, 535, 543, 545, 550, 551, 554, 555 ; Société des Amis du Vieux Toulon et de sa Région (désormais SAVTR), MA_11. Nous remercions Gilbert Buti qui nous a signalé cette dernière source et nous en a fourni les clichés. Toutes ces données sont désormais intégrées à la base de données Navigocorpus.

⁴ Le programme ANR PORTIC (ANR- 18-CE38-0010, *PORts et Technologies de l'Information et la Communication. Questionner et visualiser les dynamiques de la navigation et du commerce du XVIII^e siècle à l'ère de la révolution numérique*, 2019-2023) que je coordonne repose sur le croisement de deux bases de données, celle de la navigation (Navigocorpus) et celle de la Balance du commerce française (Toflit18). Pour plus d'information, consulter le site <<https://anr.portic.fr/>>.

tement troublé par la révolte des esclaves à Saint-Domingue, puis par les guerres maritimes qui opposent la France et la Grande-Bretagne à partir de février 1793.

1. *Commerce et navigation entre Marseille et les Amériques au XVIII^e siècle*

Étudiée par Rambert et par Charles Carrière, l'implication du négoce marseillais dans le commerce antillais n'est plus à démontrer (Rambert, 1959 ; Carrière, 1973). L'on sait déjà, entre autres, qu'elle se déploie essentiellement au XVIII^e siècle, parallèlement à l'essor des consommations européennes et levantines. Si des armements ont lieu à l'époque de Colbert, avec des dérogations monnayées auprès des compagnies à monopole, et qu'il est donc excessif d'affirmer qu'il n'y a "jusqu'en 1700, aucune initiative vers l'Amérique" (Carrière, 1973, p. 70), reste que l'essor du commerce colonial marseillais se situe pour l'essentiel entre les années 1720 et 1790, rythmé par les guerres maritimes.

Les données collectées et insérées dans la base de données Navigocorpus permettent d'apprécier plus finement deux phénomènes. Tout d'abord, la croissance des relations entre Marseille et les colonies françaises d'Amérique, qui fait du port phocéén le deuxième port colonial français à la veille de la Révolution⁵, n'empêche pas l'existence d'autres réseaux commerciaux qui acheminent les denrées coloniales vers Marseille par voie indirecte. Ensuite, derrière le constat de la vulnérabilité de cette navigation aux guerres maritimes, il est possible, grâce à cette source, de prendre la mesure du développement d'éventuelles voies détournées pour approvisionner Marseille en denrées coloniales.

Sur un total de plus de 23 000 entrées de navires dans le port de Marseille dans les neuf années étudiées, 559 impliquent un départ depuis un port américain. La relative faiblesse en pourcentage de la navigation qui relie les espaces américains au port phocéén est évidemment trompeuse, dans la mesure où les registres du Bureau de la Santé comportent une grande partie (mais pas l'intégralité) de la navigation de cabotage de proximité. Parmi ces navires provenant d'Amérique, 384 arrivent depuis les Antilles ou Cayenne, les autres sont pour l'essentiel des morutiers de retour de Terre-Neuve.

D'emblée, il convient de relever le rythme en dents de scie de cette navigation⁶.

⁵ Derrière Bordeaux, mais à parité avec Nantes par nombre d'armements, ce qui, compte tenu de l'importance des armements négriers à Nantes, revient à faire de Marseille le deuxième port français pour l'importance des armements en direction des Antilles.

⁶ Nos données diffèrent parfois d'une unité ou deux de celles publiées par Carrière, 1973, pp. 1053-54.

Année d'arrivée à Marseille	Arrivées
1749	56
1759	3
1769	75
1779	2
1787	125
1789	122
An III-an IV (sept. 1794-sept. 1796)	1*
1799	0

Tab. 1. Navires arrivés à Marseille depuis les Antilles, 1749-1799. Sources: AdBR, 200E, 505, 515, 525, 535, 543, 545, 550, 551, 554, 555 ; * il s'agit d'un navire provenant des colonies danoises.

On constate aisément les deux caractéristiques évoquées plus haut : l'extrême vulnérabilité de cette navigation à la guerre (guerre de Sept Ans, d'Indépendance et révolutionnaire respectivement pour 1759, 1779⁷, et l'an III, IV et 1799) et la forte croissance au cours de la seconde moitié du XVIII^e siècle, avec un incrément de 130% de 1749 à 1789 et de 63% dans les vingt dernières années de l'ancien régime. Charles Carrière, pour sa part, dénombrait 1 058 navires entrés à Marseille depuis les colonies françaises d'Amérique entre 1715 et 1763, soit une vingtaine par an en moyenne dans la première moitié du siècle : dans le détail, 11 en moyenne sur la période 1710-1724, 27 de 1725 à 1743, 21 de 1744 à 1763, période où les deux conflits masquent les "bonnes" années avant la guerre de Sept Ans, lorsque le nombre de retours des Îles se situe entre 40 et 50 par an (Carrière, 1973, pp. 515, 1046-1047). La croissance date donc bel et bien de la seconde moitié du siècle : entre la guerre de Sept Ans et celle de l'indépendance américaine, ce sont 60 à 80 armements par an, et entre 1783 et 1792, toujours plus de 100, avec un pic de 132 retours en 1788. En 1789, Marseille importe pour 35 millions de livres tournois de denrées depuis les "Îles françaises d'Amérique"⁸. La Balance du commerce nous en fournit le détail : 15 millions de livres tournois de café et presque autant de sucre (soit 15% environ du total des importations françaises depuis les Îles pour ces deux produits), et

⁷ Charles Carrière souligne toutefois que l'organisation des convois permet des retours des Îles bien plus nombreux entre 1780 et 1782 (40, 45 et 49 respectivement) : Carrière, 1973, p. 508.

⁸ Carrière, 1973, p. 72 note. Carrière reprend et corrige légèrement les chiffres de la Balance du commerce.

un peu plus de 800 000 livres tournois d'indigo (7% du total français). Les deux-tiers de ces importations, à savoir 24.4 millions de livres tournois de sucre terre ou raffiné, de café et d'indigo, sont réexportés depuis Marseille vers différents marchés méditerranéens⁹. Le port phocéén est donc une véritable plaque tournante de la redistribution du café et du sucre antillais en Méditerranée.

Si l'essentiel du sucre, café et indigo qui parvient à Marseille arrive en droiture depuis les Antilles françaises, d'autres produits coloniaux y sont importés depuis les ports européens : c'est le cas, notamment, des produits tinctoriaux originaires de l'empire espagnol. Ainsi, en 1787, Marseille importe pour 2 182 000 livres tournois de cochenille, 851 000 livres tournois d'indigo et 335 220 livres d'indigo du Guatemala, pour l'essentiel depuis la péninsule Ibérique, mais aussi des ports du comté de Nice et des ports francs français sur la façade atlantique et, pour ce qui est de l'indigo du Guatemala, aussi depuis l'Angleterre. La part des importations d'indigo depuis les États-Unis est infime (1%)¹⁰. Dans les dernières années de l'ancien régime, les quantités d'indigo "étranger" représentent probablement la moitié environ du total de l'indigo importé à Marseille¹¹. Réexportés au Levant, ou vendus aux manufacturiers du Languedoc qui produisent les draps écoulés sur les marchés levantins (Buti, 2005), ces colorants sont un autre bon exemple de produits "globalisés" reliant espaces atlantiques et monde méditerranéen.

À la veille de la Révolution, les armements coloniaux battent ainsi leur plein à Marseille¹². En 1789, un peu plus d'une centaine de navires quittent le port pour les Antilles, soit en droiture, soit avec une escale préalable en Afrique

⁹ La source ne précise pas les destinations, mais il y a peu de doute quant au fait que l'essentiel de ces denrées coloniales soit redistribué en Méditerranée. Archives nationales d'Outre-Mer, Aix-en-Provence (désormais ANOM), Col. F 2B 14.

¹⁰ Archives Nationales de France, F12 1665, importations à Marseille, 1787. Sur le commerce de la cochenille, voir le récent ouvrage de Trichaud – Buti, 2021.

¹¹ Le détail de la valeur des importations d'indigo en 1787 depuis les colonies françaises n'est pas connu par port. Cependant, en 1788, Marseille importe 1.53 millions de livres tournois d'indigo depuis "les colonies françaises de l'Amérique" et en 1789, comme évoqué, 830 000 livres tournois : ANOM, Col. F 2B 14.

¹² Cela n'est pas forcément le signe d'une situation saine. Michel Morineau (1997) a suggéré que la croissance de la production sucrière sous le règne de Louis XVI ne serait qu'une fuite en avant, censée permettre aux colons de faire face aux dettes. Leur désir de se soustraire au carcan de l'exclusif alimentaire par ailleurs une contrebande active qui fragilise encore plus la marge de profits du négoce métropolitain, déjà orientée à la baisse au cours du dernier tiers du XVIII^e siècle par la multiplication des opérateurs et la hausse généralisée du volume des échanges. C'est la raison pour laquelle une partie du grand négoce se détourne du commerce antillais vers la traite négrière ou l'océan Indien, ou vers la banque, à la recherche de taux de profit plus élevés, même si plus risqués (Butel, 1980 ; Marzagalli, 2009).

pour effectuer la traite négrière (Tab. 2). Si Saint-Domingue est la principale destination, l'on remarque aussi que les armements marseillais ciblent plus que ceux des autres grands ports coloniaux français la Martinique et la Guadeloupe, ce qui aurait pu atténuer les conséquences de la révolte des esclaves de Saint-Domingue de 1791, si la guerre maritime n'était survenue peu après. Cette distribution entre les trois principales colonies françaises en Amérique est par ailleurs très semblable à celle constatée par Charles Carrière et Marcel Coudurié pour les années 1784-1788¹³.

Destination	Nombre d'armements	Tonnage total (en tonneaux)*
Saint-Domingue	51	14 242
Martinique	32	8 380
Guadeloupe	11	2 445
Tabago et Cayenne	3	388
États-Unis	9	1 107
Océan Indien (hors traite)	8	3 216
Traite négrière	5	1 187
Total des armements vers les mondes extra-européens	119	30 965

Tab. 2. Destinations des 119 armements "coloniaux" depuis Marseille, 1789. Source : SAVTR, MA_11 ; *tonnage inconnu pour 3 départs pour les États-Unis et un départ pour Saint-Domingue. Un tonneau de mer est égal à 1,44 mètre cube.

Dès les débuts des années 1790, avant même que la guerre ne se profile, certains négociants marseillais ont par ailleurs commencé à tisser des liens avec des correspondants aux États-Unis pour essayer d'organiser la réexportation des produits coloniaux antillais vers les marchés méditerranéens sans passer par Marseille, en spéculant sur la différence de prix. Après avoir constaté, dans sa lettre du 4 juillet 1791, que le prix du café de Saint-Domingue mentionné par son correspondant à Philadelphie, Étienne Girard¹⁴, était très attractif, le négociant marseillais Basile Samatan souligne qu'en vertu de la législation française, ce café ne pourrait pas être admis à Marseille après avoir ricoché par les États-Unis. Or, les Américains bénéficient des prix cassés grâce à l'abondante contre-

¹³ Carrière - Coudurié, 1973, p. 82. Avec 122 armements en moyenne, les données de la période 1784-88 sont en revanche plus élevées.

¹⁴ Étienne Girard bâtit le gros de sa fortune dans les années de guerre, avant de s'adonner de plus en plus à la finance et devenir l'un des premiers millionnaires américains. Voir MacMaster, 1918 et Wildes, 1943.

bande qu'ils font avec les colons français, à qui ils fournissent des produits essentiels (farine, bois, esclaves), en obtenant en paiement des denrées coloniales dont l'exportation à l'étranger est pourtant interdite d'après la législation française. Elles ne peuvent donc pas être par la suite introduites en France. Samatan envisage alors faire expédier le café directement au Levant pour contourner ces interdictions. Dans sa lettre du 27 août suivant, qui accompagne le départ de Marseille de sa *Jeune Pauline* de 180 tonneaux, capitaine Clastrier, avec une cargaison de 125 pièces d'eau-de-vie, Samatan donne ainsi ordre à Girard de vendre la cargaison à Philadelphie et d'acheter du café de Saint-Domingue si le prix est inférieur à 13 sous 6 denier par livre marc, sinon du tabac ; si la cargaison de retour consiste en café, il précise qu'il faut l'adresser à Smyrne avec une escale à Nice pour décharger tout autre produit, alors que le tabac peut arriver directement à Marseille¹⁵.

Ces relations balbutiantes avec les États-Unis – ici avec un négociant bordelais émigré, Étienne Girard – ne servent pour l'instant qu'à spéculer sur les différences des prix des denrées coloniales et, dans le contexte de la crise agricole de la fin de l'ancien régime, des céréales – une spéculation qui contribuera à faire tomber la tête de Basile Samatan sous la guillotine en 1793. Dès que les canaux habituels d'approvisionnement de Marseille en denrées coloniales sont bouleversés par les événements politiques de la décennie révolutionnaire, les États-Unis jouent en revanche un rôle fondamental dans la circulation des denrées coloniales en Méditerranée.

2. *“Les malheurs peut-être irréparables ou du moins très ravageurs qu'a éprouvés la belle colonie de Saint-Domingue devant naturellement influencer considérablement sur les spéculations de commerce”*¹⁶

Dans la nuit du 22 août 1791, une révolte d'esclaves éclate dans la partie nord de l'île de Saint-Domingue et gagne rapidement du terrain. L'île est à cette époque le principal fournisseur au monde de sucre (plus d'un tiers de celui consommé en Europe y est produit) et de café, dont les trois-quarts proviennent des colonies françaises. La croissance de l'économie de production à Saint-Domingue a fini par exacerber les tensions internes de la société coloniale. Sous la pression de la demande européenne, le système s'emballe : dans la seconde moitié des années 1780, ce sont 40 000 captifs africains qui sont déportés sur l'île

¹⁵ American Philosophical Society (désormais APS), Girard Papers, Incoming Letters, reel 7 (1791-92), Samatan à Girard, Marseille, 4 juillet et 27 août 1791.

¹⁶ Riksarkivet (Arninge), Konsulatarkiv Marseille, B1-3, vol. 12, lettre de Fölsch au bureau du président de la Chancellerie royale, 25 novembre 1791.

par an¹⁷, et à la veille de l'insurrection, la colonie compte un demi-million d'esclaves. De fait, l'équilibre fondé sur les divergences de situations entre esclaves créoles – qui, nés sur place, n'ont pas connu d'autres univers que celui antillais, mais qui, mieux intégrés, peuvent aussi aspirer à des conditions de vie meilleures – et esclaves bossales, nés en Afrique, déracinés, ne maîtrisant pas encore nécessairement une langue de communication commune, et préposés aux travaux les plus pénibles, se fissure. Au début des années 1790, le nombre de bossales dépasse celui de créoles, et le ratio entre hommes libres et esclaves est désormais d'un pour dix. La massification de l'esclavage facilite l'embrasement lorsque la révolte éclate, mais son succès repose aussi sur les difficultés de la répression par des blancs et des libres de couleur, qui s'affrontent entre eux dans une véritable guerre civile autour des droits de participation politique¹⁸.

La nouvelle de la révolte parvient à Marseille début novembre 1791. Le négociant Chauvet écrit ainsi le 7 novembre à l'un de ses correspondants en France : "Il est question d'une révolte des Noirs dans la plaine du Cap : nous croyons l'affaire exagérée. Il n'est pas moins vrai que nous n'avons aucune nouvelle de ce pays depuis le mois d'août". À la même date, il précise à un correspondant au Cap-Français le cheminement de l'information, qui a eu du mal à franchir l'Atlantique en pleine saison des ouragans : "On fait courir le bruit aujourd'hui que l'insurrection est de 50 000 Noirs à la plaine du Cap (...). Cette nouvelle est venue voie de Londres, par la Jamaïque"¹⁹.

La nouvelle de la révolte des esclaves de Saint-Domingue suscite de nouvelles spéculations chez la poignée de négociants marseillais qui a déjà des correspondants aux États-Unis. Sans perdre du temps, le 15 novembre 1791, Basile Samatan conseille par exemple à son correspondant à Philadelphie d'acheter aux États-Unis des denrées coloniales, où leur prix devrait être encore bas, et de les expédier à Marseille, où leur prix a grimpé de 25% en huit jours²⁰. Le 13 janvier suivant, il indique que le prix des denrées coloniales a doublé, non seule-

¹⁷ Estimations dans <<http://www.slavevoyages.org/>>. Base interrogée le 18.07.2020.

¹⁸ Sur ce contexte, voir Bénot, 2004, et Dubois, 2005.

¹⁹ Cités par Deschanel, 2014, p. 275.

²⁰ APS, Girard Papers, Incoming Letters, reel 7, Samatan à Girard, Marseille, 15 novembre 1791. La forte et rapide hausse dès l'arrivée de la nouvelle de la révolte est confirmée par le consul de Suède à Marseille : "Les fâcheuses nouvelles de Saint-Domingue où une révolte qu'on assure presque générale a éclaté parmi les esclaves donnent à cette place des inquiétudes non moins violentes. Les denrées des colonies ont augmenté dans dix jours de 25 à 30 pour cent" : Riksarkivet (Arninge), Konsulatarkiv Marseille, Copie des lettres du consul Fölsch, B1-3, vol. 12, pp. 87-89, lettre à Carl Vilhelm von Düben, (Marseille) 8 novembre 1791.

ment en raison des troubles de la colonie, mais aussi à la suite de la dévaluation des assignats²¹.

Girard n'a pas attendu ces conseils pour agir : dès le mois de septembre 1791, il confie les opérations de son brick *Kitty*, capitaine Stephen Moore, expédié à Nice avec du café de Saint-Domingue, à une autre firme à Marseille, Cornaz & Cie. Cette dernière est chargée de s'occuper des certificats nécessaires pour bénéficier du *drawback* (les droits d'importation des denrées coloniales aux États-Unis sont remboursés aux négociants américains dès lors qu'ils en prouvent la réexportation), et de faire préparer la cargaison de retour, en eau-de-vie, que le capitaine ira chercher directement à Sète²². Si Marseille est court-circuitée dans cette opération, elle reste bel et bien au cœur de la gestion de l'expédition nord-américaine.

Il n'empêche que l'incertitude qui pèse sur la situation à Saint-Domingue, et l'ombre de la guerre qui se profile freinent fortement les armements vers les Antilles depuis Marseille dès 1792. "[L]a triste situation de Saint-Domingue diminue considérablement le nombre d'expéditions que cette place faisait autrefois pour cette superbe colonie, en sorte que le commerce ne peut que perdre de plus en plus de son activité"²³, écrit le consul de Suède à Marseille, François Philippe Fölsch, en mars 1792.

Le début de la guerre maritime, le 1^{er} février 1793, ne fait que rendre la situation encore plus complexe.

3. Les modifications introduites par les guerres révolutionnaires et napoléoniennes dans les circuits de distribution des denrées coloniales en Méditerranée

Dès le début des hostilités, la Grande-Bretagne se réserve le droit de saisir toute cargaison en route entre deux ports ennemis, indépendamment du pavillon du navire qui la transporte. Les produits des colonies françaises doivent donc désormais transiter par un port neutre avant de parvenir, le cas échéant, en France. Sans perdre de temps, le 17 juin 1793 Dutilh & Wachsmuth, une autre firme de Philadelphie, expédie à Marseille à bord du navire *Il Constante*, capitaine Fishcovish (peut-être un navire de Raguse?), 20 barrils et 30 sacs de café importés quatre jours auparavant depuis Léogane, par le brick *Susannah*, capitaine John Alliston, ainsi que 58 autres sacs de café arrivés depuis Cap-Français

²¹ APS, Girard Papers, Incoming Letters, reel 7, Samatan à Girard, Marseille, 13 janvier 1792.

²² APS, Girard Papers, Outward Letters, Girard à Cornaz, 3 septembre 1791.

²³ Riksarkivet (Stockholm), Diplomatica Gallica 512, lettre du 6 mars 1792 au bureau du président de la Chancellerie royale.

le 5 juin précédant à bord du schooner *Tryal*, capitaine Robert Kennedy²⁴. Si l'importation aux États-Unis de grandes quantités de denrées coloniales depuis les Antilles françaises n'est nullement nouvelle, et qu'elle est désormais autorisée par la France à cause de la guerre maritime contre la Grande-Bretagne, leur réexportation vers les ports de la France métropolitaine est en revanche un phénomène nouveau²⁵.

Le recours à de navires neutres pour transporter des denrées coloniales antillaises doit nous inciter à ne pas considérer hâtivement l'absence d'armements marseillais ou de voyages en droiture entre les colonies françaises et Marseille (Tab. 1) comme le signe de la cessation de toute arrivée de denrées coloniales américaines dans le port phocéén, et encore moins dans ses marchés habituels en Méditerranée.

D'une part, ces produits peuvent parvenir à Marseille par voie détournée. Si l'on additionne, dans les sources du Bureau de la Santé de Marseille, le nombre de navires arrivés avec du sucre ou des "denrées des colonies", on obtient les résultats suivants:

Année d'arrivée à Marseille	Nombre d'arrivées
1749	60
1759	4
1769	82
1779	7
1787	128
1789	120
Sept. 1794 – sept. 1795	290
Sept. 1795 – sept. 1796	171
1799	81

Tab. 3. Navires arrivées à Marseille avec du sucre ou des "denrées des colonies", 1749-1799. Sources : AdBR, 200E, 505, 515, 525, 535, 543, 545, 550, 551, 554, 555.

De toute évidence, pendant les guerres de l'époque révolutionnaire, les négociants marseillais ont mis en place des circuits détournés pour s'approvisionner en denrées coloniales, alors que ces mécanismes de substitu-

²⁴ Historical Society of Pennsylvania, Claude W. Unger Collection #1860A, Box. 19, Folder 1 Outward Entries (1793 - février 1796). Sur la rapidité d'adaptation du commerce neutre à l'entrée en guerre, voir Marzagalli, 2018.

²⁵ Sur la contrebande entre colonies françaises et le continent nord-américain, Marzagalli, 2019a.

tion ne semblent pas à l'œuvre pendant la guerre de Sept Ans ni celle d'Indépendance américaine. Ces produits arrivent toutefois par petites quantités, sur des embarcations plus modestes, depuis les ports limitrophes afin de déjouer le blocus naval britannique.

Les modifications introduites par les conflits révolutionnaires sont donc de plusieurs ordres. Tout d'abord, à la suite de la chute de la production sucrière à Saint-Domingue, les aires d'approvisionnement se diversifient, avec l'essor de la production à Cuba, au Brésil et dans les Antilles sous domination britannique. Deuxièmement, les denrées coloniales, toutes origines confondues, sont largement exportées dans un premier temps vers des ports neutres, et notamment vers les États-Unis, à partir desquels elles sont réacheminées sur des navires neutres vers les ports européens²⁶.

Si les départs vers la façade atlantique de l'Europe se font largement en utilisant de navires américains, la position fragile des États-Unis vis-à-vis des régences barbaresques retarde en Méditerranée l'essor de la navigation américaine que l'on constate partout ailleurs à cette époque²⁷. Ainsi, dans un premier temps, les navires qui relient la côte Est des États-Unis aux ports méditerranéens battent surtout pavillon suédois, danois, ragusois, et il faut attendre la ratification des traités entre les États-Unis et Alger, Tunis et Tripoli dans les années 1795-1797 pour que les navires américains aient moins à craindre de ce côté-là. Le consul de Suède à Marseille remarque ainsi en janvier 1797 : "il y a encore fort peu d'Américains entrés dans la Méditerranée depuis qu'ils ont conclu la paix avec Alger"²⁸. Malheureusement pour eux, la course française commence précisément à cette époque à s'acharner contre les neutres en général, et contre les Américains en particulier, dans le cadre de la Quasi-Guerre à laquelle le traité de Mortefontaine entre la France et les États-Unis ne met fin qu'en 1800. Une année plus tard, le non-paiement par les États-Unis des tributs prévus par leur traité de paix avec Tripoli entraîne une guerre avec cette régence, qui se prolonge jusqu'en 1805, ce qui impose le recours aux convois. Pour toutes ces raisons, la navigation américaine en Méditerranée ne se déploie pas autant qu'ailleurs. Elle atteint son apogée entre 1805 et 1807 : à partir de 1808 la conjoncture internationale paralyse la navigation neutre en Europe, à la suite de la série d'Ordres en Conseil britanniques, de la proclamation des décrets de Fontainebleau et de Milan qui renforcent le Blocus continental, et de l'embargo déci-

²⁶ Les mécanismes et les acteurs sont décrits en détail, pour le cas de Bordeaux, dans Marzagalli, 2015.

²⁷ Clauder, 1972; plus spécifiquement sur leur commerce en Méditerranée : Marzagalli, 2019b. Sur la position des États-Unis en Méditerranée, voir Field, 1991.

²⁸ Riksarkivet (Stockholm), Gallica 512, lettre de Fölsch du 13 janvier 1797 à Fredrik Sparre.

dé par le président Thomas Jefferson. Enfin, le conflit qui oppose les États-Unis et la Grande-Bretagne à partir de 1812 arrête brusquement la timide reprise de la navigation américaine en Méditerranée qui s'était profilée vers 1810, notamment à Tunis (Marzagalli, 2016). S'ils sont des acteurs neutres importants en Méditerranée, les Américains ne sont cependant pas les seuls²⁹.

Par ailleurs, même si les navires américains éprouvent des difficultés en Méditerranée, cela n'empêche pas les négociants aux États-Unis d'en approvisionner les marchés en denrées coloniales antillaises : la navigation peut en effet se faire sous d'autres pavillons. Le graphique suivant (Fig. 1) illustre clairement la croissance des réexportations des États-Unis (c'est-à-dire pour l'essentiel des denrées coloniales antillaises) vers la Méditerranée dans la seconde moitié de la décennie 1790. À cette époque, les statistiques américaines ne permettent pas de distinguer les ports français et espagnols en Méditerranée de ceux sur la façade atlantique, et les données se limitent donc à la péninsule italienne et à Gibraltar.

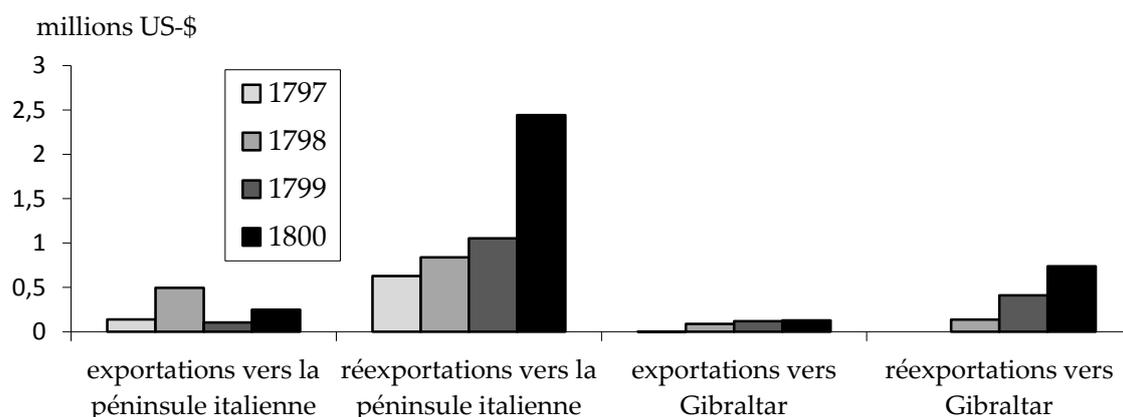


Fig. 1. Exportations et réexportations depuis les États-Unis vers la péninsule italienne et Gibraltar, 1797-1800. Source: Letter and report from the Secretary of the Treasury accompanying a statement of the value of the exports of the United States to the ports of Italy, Gibraltar and the Barbary powers, for each of the five years preceding the 30th of September, 1801 ... (Washington, 1802) [Early American Imprints. Series II. Shaw-Shoemaker].

Nous connaissons par d'autres sources le nombre de navires parvenus à Marseille avec des produits de réexportation depuis les États-Unis en ces an-

²⁹ Sur la croissance de la navigation danoise et suédoise en Méditerranée, voir Andersen - Pourchasse, 2011.

nées: ils sont 3 en 1796, 4 en 1797 (dont 3 de pavillon américain) et 6 en 1798 (dont 3 américains, 2 suédois et un génois). Il faut ensuite attendre 1801 pour retrouver à Marseille la trace d'une cargaison arrivée depuis les États-Unis³⁰. Force est donc de constater que, à partir du début de la guerre maritime en 1793, la navigation marseillaise avec les Amériques s'effondre : si Marseille reçoit de denrées coloniales par voie détournée, elle n'est plus au centre de leurs réseaux de redistribution en Méditerranée.

Après 1793, avec un renversement spectaculaire des circuits d'ancien régime, les denrées coloniales parviennent désormais à Marseille depuis d'autres ports méditerranéens : en 1799, ce sont ainsi 1 014 quintaux, 696 caisses, 270 sacs, 259 colis, 251 barriques, 62 couffes, 21 balles ou ballots et 19 barils de sucre qui sont débarqués à Marseille. Si la conversion des contenants d'ancien régime est toujours un exercice délicat, on peut estimer que ces quantités correspondent à moins de 5% des quelque 7.5 millions de tonnes qui parvenaient à Marseille en 1789³¹. Les navires qui les acheminent partent pour l'essentiel de Gênes et de Livourne, et en moindre mesure depuis d'autres ports ligures (Savone, Porto Maurizio) ou catalans (Calella), voire des ports français limitrophes (Toulon, La Ciotat, Agde). Il en allait déjà de même en l'an III et l'an IV, lorsque le grand nombre de navires qui importent des denrées coloniales (Tab. 3) ne doit pas masquer de quantités souvent modestes³².

Les tensions entre la France et les États-Unis, et la présence intermittente mais par moments dominante de la *Royal Navy* en Méditerranée, contribuent donc à réorienter les flux commerciaux qui relient les producteurs aux Amériques aux consommateurs méditerranéens vers les ports neutres, et notamment vers Livourne, qui émerge au début du XIX^e siècle comme le principal port en Méditerranée (Fig. 2). Certes, au début du Premier Empire, Marseille reçoit un nombre important de navires américains – 100 en 1807 – mais tous ne parviennent pas dans le port phocéén depuis les Amériques, ni avec une cargaison de denrées coloniales³³. La nouvelle plaque tournante de la redistribution de denrées antillaises est désormais Livourne, avant que la conquête napoléonienne de larges parties de la péninsule italienne ne déplace ce commerce vers l'Adriatique et l'Empire ottoman à partir de 1808.

³⁰ National Archives and Record Administration (College Park, MA.), RG 84, Bordeaux [mais : Marseille], 224 : registre de drawback, novembre 1795-décembre 1805.

³¹ ANOM, Col. F 2B 14 : Marseille importe alors 15.2 millions de livres pesant de café.

³² AdBR, 200 E 550, 551, 554, 555.

³³ Pour une comparaison de la présence de navires américains dans divers ports de la Méditerranée, voir Marzagalli, 2011; sur Livourne, Keene, 1978, et Marzagalli, 2014.

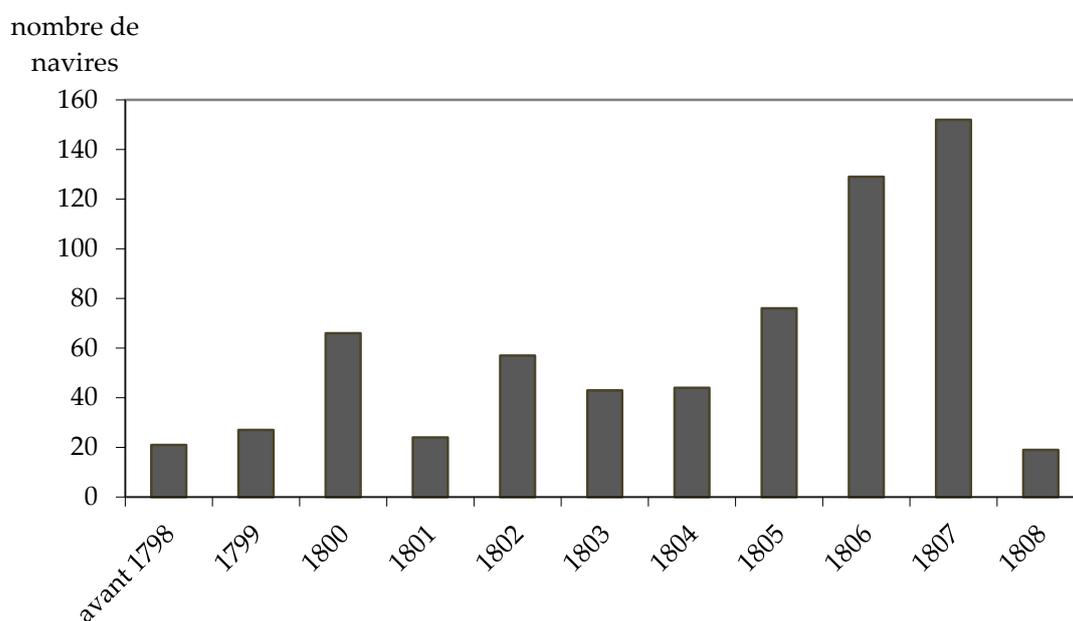


Fig. 2. Navires américains entrés à Livourne, 1799-1808. Source: National Archives and Record Administration (College Park, MA.), RG84, Consular Records, Leghorn, vol. 138 (microfilm), Arrivals and departures of American Vessels 1798–1817.

La guerre provoque donc deux phénomènes à Marseille, qui impactent lourdement les circuits méditerranéens d’approvisionnement en denrées coloniales. Les conflits modifient en effet la nature des transporteurs et leurs routes commerciales. Pour ce qui est de l’armement, les Français, dont les navires sont de plus en plus vulnérables aux attaques de la *Royal Navy* et des corsaires ennemis³⁴, cantonnent de manière croissante leur navigation au cabotage de proximité. En 1795 déjà, 40% seulement des entrées à Marseille se font sous pavillon français, contre 64% en 1787. Le nombre total des entrées a par ailleurs diminué de 31%³⁵. Comme toute activité océanique française, les armements marseillais vers les colonies (ou ce qu’il en reste, car une partie de Saint-Domingue et la Martinique sont occupées par les Anglais dès la fin de 1793 ou 1794) cessent. Les trafics de long cours s’effectuent sur de navires étrangers, et passent aux mains d’acteurs extérieurs qui réorganisent constamment les circuits de redistribution en Méditerranée en fonction de la demande, des prix, et du risque que présente tel ou tel port dans une géopolitique particulièrement changeante, et dans un contexte fortement spéculatif qui risque à tout moment de provoquer

³⁴ Sur l’efficacité de la course britannique, voir Starkey, 1990.

³⁵ Données issues de la base de données Navigocorpus, à partir des registres de la Santé de Marseille : AdBR, 200 E 543, 550 et 551.

l'engorgement des marchés. Les rumeurs de guerre et de paix provoquent aussi des inversions soudaines de tendance. En août 1807, le consul des États-Unis à Marseille décrit ainsi la situation :

The Continental Peace which of late has taken place & the hopes that it may be followed by a Peace between France & England, produces a total Stagnation in commerce, & untill a result which may be fixed before the end of this month, either for a Peace grounded on more lasting foundations than the last with England or for a Continuation of War, the Stock of Colonial Produces unsold is increasing delay in this, and other Ports of Europe by American Arrivals, & without Purchasers, though the Prices have already lowered³⁶.

Marseille n'est donc plus au cœur des réseaux d'importation et de redistribution des produits coloniaux antillais en Méditerranée, une position qui dépendait aussi bien du monopole d'exportation imposé aux colons antillais en vertu du système de l'exclusif, que de sa prééminence sur les marchés du Levant. Elle devient désormais une simple destination parmi d'autres pour des produits préalablement importés aux États-Unis ou dans les entrepôts scandinaves aux Antilles, et qui empruntent ensuite des voies détournées, dès lors que la navigation transatlantique vers Marseille présente trop d'aléas.

La navigation des neutres n'est toutefois pas sans danger, même si les moments de tension à leur égard sont circonscrits dans le temps. En Méditerranée, par exemple, dans la décennie 1790 c'est surtout dans les années 1797-98 que la navigation neutre est lourdement entravée³⁷. Dans sa correspondance, le consul de Suède à Marseille relate non seulement les pertes subies occasionnellement en temps de paix par des navires chargés de sucre en Méditerranée – à l'instar de la capture par les Algériens en 1788 d'un navire hollandais destiné au golfe Adriatique qui avait chargé du sucre à Lisbonne³⁸ – mais surtout celles dues à la guerre, qui frappent la navigation suédoise. Fölsch doit s'occuper en effet des procès des navires suédois capturés en Méditerranée par les Français et jugés en appel à Aix. En 1794, il mentionne ainsi la capture du *Mercure*, capitaine Sodergreen, de Gèfle, chargé de sucre, cacao, indigo et cochenille, parti de Cadix pour

³⁶ Marseille, 5 août 1807, correspondance du consul Étienne Cathalan au secrétaire d'État américain Madison, <<http://founders.archives.gov/documents/Madison/99-01-02-1969>>.

³⁷ Sur les conditions changeantes de la navigation neutre dans la décennie 1790, voir notamment le forum sous la direction de Marzagalli - Müller, 2016.

³⁸ Riksarkivet (Stockholm), *Diplomatica Gallica* 512, lettre du 27 janvier 1789 à Carl Vilhelm von Düben. Il s'agit de la *Maria Louise*, capturée par des corsaires algériens car le passeport du navire présentait des irrégularités et dont la cargaison est estimée à 200 000 florins. Voir van Krieken, 2002, p. 118.

Gênes ; en 1798, celle de la capture du brick *Conjuncturen*, capitaine Hallberg, parti de New York pour Gênes avec une riche cargaison de tabac, sucre, etc., et celle du brick *Christina Elisabeth*, capitaine Sundmark, parti lui aussi de New York pour Gênes avec une riche cargaison de sucre, poisson, etc.³⁹. Si cette documentation nous permet d'entrevoir, en filigrane, les routes des navires qui approvisionnent les marchés méditerranéens en denrées coloniales sans passer par Marseille, elle atteste aussi des difficultés et du caractère arbitraire des décisions des belligérants. Le consul de Suède exprime ainsi son désarroi :

Toutes ces affaires [de prise, jugées par les consuls de France en Espagne] viennent ensuite en appel devant le tribunal civil du département des Bouches-du-Rhône siégeant à Aix, à cinq miles suédois d'ici, où les consuls étrangers d'ici auxquels elles sont confiées n'ont aucune chance de gagner : sur 19 appels, le consul américain a essuyé 17 défaites⁴⁰.

En dépit des difficultés, le commerce entre les États-Unis et le monde méditerranéen augmente toutefois très considérablement pendant la période des guerres révolutionnaires et napoléoniennes, comme l'atteste la balance du commerce américaine.

³⁹ Riksarkivet (Arninge), Konsulatarkiv Marseille, B1-3, vol. 12, lettre du 26 novembre 1794 à Fredrik Sparre ; et Riksarkivet (Stockholm), Gallica 512, lettre du 11 mai 1798 au collègue royal du Commerce à Stockholm, en suédois. Nous n'avons mentionné ici que les cas où le navire transporte des denrées coloniales américaines.

⁴⁰ Riksarkivet (Stockholm), Diplomatica Gallica 512, lettre du 11 mai 1798, cité.

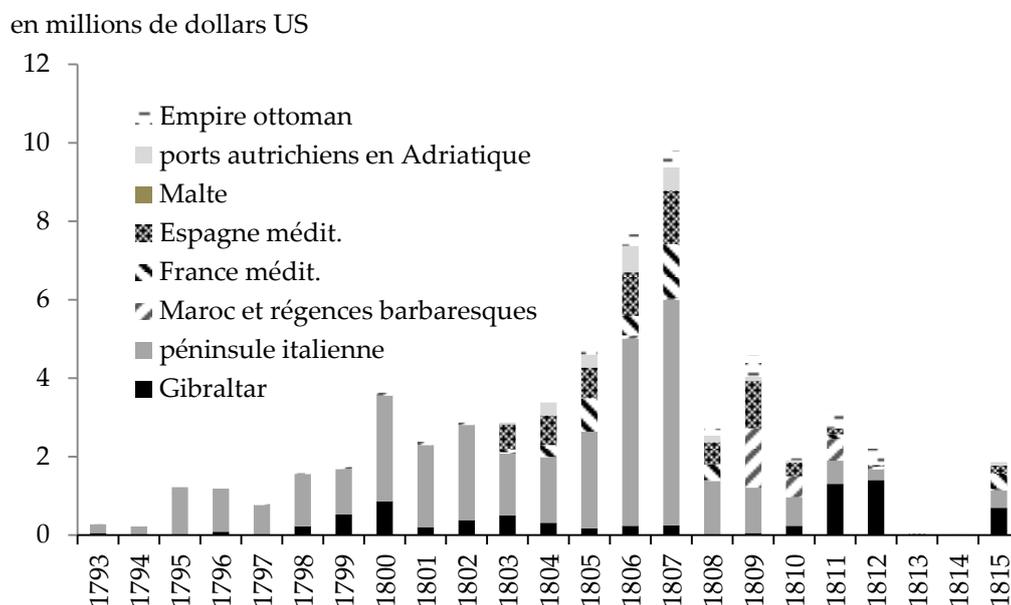


Fig. 3. Valeur officielle des exportations des États-Unis vers la Méditerranée, 1793-1815. Source: *American State Papers, Commerce and Navigation*, vol. 1. Les données pour l'Espagne et la France méditerranéennes ne sont disponibles qu'à partir de 1803.

Cette croissance, qui voit la valeur du commerce américain tripler entre 1804 et 1807, se dirige désormais pour l'essentiel vers la péninsule italienne, et tout particulièrement, comme évoqué plus haut, vers Livourne. Comme le montre le graphique suivant, ce commerce porte surtout sur les produits de réexportation, donc sur les denrées antillaises et, en moindre mesure, asiatiques. La valeur des produits du sol américain (dont les tabacs) reste quant à elle relativement stable.

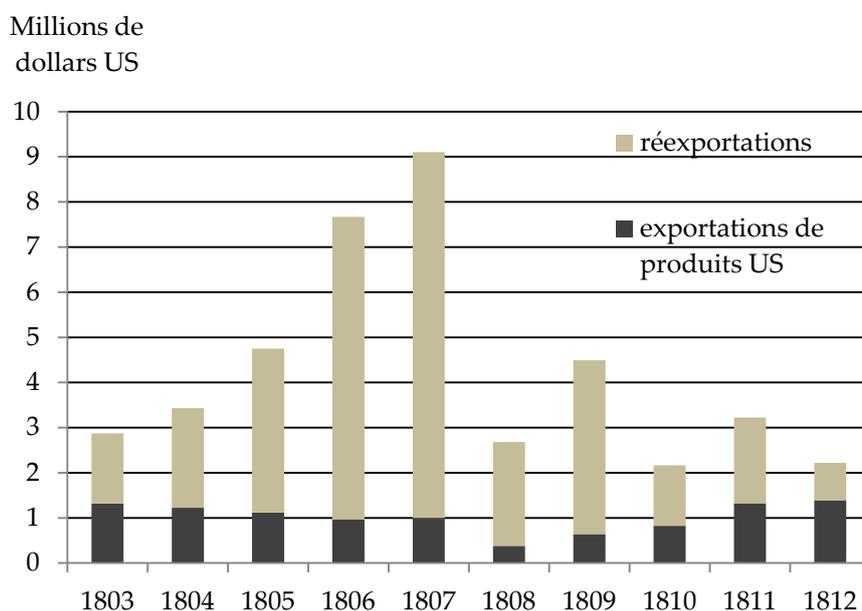


Fig. 4. Exportations et réexportations des États-Unis vers la Méditerranée, 1803-1812.
Source: *American State Papers, Commerce and Navigation*, vol. 1.

Or, en 1807, la valeur des réexportations américaines vers la Méditerranée est de 8.1 millions de dollars, ce qui correspond environ à 40 millions de livres tournois (ou de francs). Si l'on ajoute les denrées coloniales introduites en Méditerranée par les Britanniques via Gibraltar et Malte (79 000 £-stg en 1802, 313 000 en 1807, 3.2 millions en 1812, soit presque 75 millions de francs à cette date, lorsqu'il n'y a quasiment plus de navigation neutre) (Crouzet, 1987, pp. 883 et 887), et ce que d'autres navires neutres (notamment les Scandinaves) ont pu apporter à leur tour, il semblerait bien que la Méditerranée ait représenté pendant plusieurs années de guerre au début du XIX^e siècle un marché plus important encore que dans la période prérévolutionnaire, lorsque Marseille importait pour 35 millions de livres tournois. Resterait à évaluer les quantités importées, peut-être stables vu la hausse générale des prix, mais ce point nécessiterait des recherches spécifiques qui dépassent les objectifs du présent article.

Ce qui est sûr, c'est le changement dramatique du rôle de la place de Marseille dans la redistribution des denrées coloniales dans le monde méditerranéen. Alors qu'en 1789, 35 millions de livres tournois de denrées coloniales transitaient par le port phocéén, la valeur des importations de l'ensemble de la France méditerranéenne depuis les États-Unis en 1807 ne dépasse pas les 8.5 millions de francs. Certes, les États-Unis ne sont pas les seuls pourvoyeurs de denrées antillaises à Marseille, mais ce montant inclut aussi les exportations de

produits américains (tabac), et le commerce vers d'autres ports français que Marseille. Indirectement, cette réduction de la géographie commerciale marseillaise est confirmée en 1805 par Étienne Cathalan dans une lettre à Thomas Jefferson, qu'il écrit non pas en sa qualité de consul des États-Unis à Marseille (charge qu'il exerce depuis 1790), mais en tant que négociant. Énumérant les produits susceptibles d'être importés à Marseille depuis les États-Unis, il liste :

Tobacco from Virginia or other States of dark, Strong well Scented long leaf, West indies, Georgia and Louisiana Cottons of a long Staple. Staves of proper length and thickness for *Brandy Pipes* and *Red wine Casks*. Wheat and Flour, when your crops affords [*sic*] a Supplement over your usual exportations to West indies, Spain, etc. The consumption of Marseilles is very great, Supplying the South of France, Piedmont, etc. We enjoy here of an Entrepot, where the imports may be sold free of duty and for reexportaion, and we hope soon to recover our free port⁴¹.

Implicitement, Cathalan confirme que l'aire de redistribution des denrées américaines – dont le tabac et le coton - se limite, pour l'essentiel, à la France méridionale et à l'arrière-pays, certes étendu désormais au Piémont, annexé depuis 1802 à la France : les marchés italiens et levantins ont été entièrement perdus et les négociants du bassin méditerranéen ont réorganisé leurs circuits d'approvisionnement pour satisfaire une demande qui demeure soutenue, en dépit des difficultés majeures liées aux conflits. La perte définitive de la colonie de Saint-Domingue, devenue la république d'Haïti en 1804, empêche Marseille de retrouver, au retour de la paix en 1815, la fonction de grand pourvoyeur de denrées coloniales pour l'espace méditerranéen. Progressivement, les regards du négoce marseillais se tourneront vers la rive sud de la Méditerranée, où la colonisation de l'Algérie en 1830 confère au port phocéén un rôle central, puis, à partir de la construction du canal de Suez, vers l'océan Indien. Marseille continue donc au XIX^e siècle à être le "port mondial" qu'il était au XVIII^e siècle, selon la belle expression de Charles Carrière (Carrière, 1979), mais son lien avec les Amériques et sa fonction de redistribution des produits antillais en Méditerranée cède la place aux circulations liées à une nouvelle phase dans l'histoire de l'impérialisme français.

⁴¹ Marseille, 9 mai 1805, Étienne Cathalan à Thomas Jefferson, accessible en ligne (<<http://founders.archives.gov/documents/Jefferson/99-01-02-1696>>). Cette lettre ne fait pas partie de la correspondance consulaire, mais de la correspondance privée de l'homme d'Etat américain.

4. Bibliographie

- Andersen, Dan H. - Pourchasse, Pierrick (2011) 'La navigation des flottes de l'Europe du Nord vers la Méditerranée (XVII^e-XVIII^e siècle)', *Revue d'histoire maritime*, 13, pp. 21-44.
- Bartolomei, Arnaud - Marzagalli, Silvia (dir.) (2011) 'La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle'. Numéro thématique, *Revue d'histoire maritime*, n° 13, 250 p.
- Beaurepaire, Pierre-Yves - Marzagalli, Silvia - Thomasson, Fredrik (dir.) (à paraître) *L'oeil de Stockholm. La correspondance du consul Fölsch depuis Marseille, 1780-1807*. Paris: Classiques Garnier, coll. Les Méditerranées.
- Bénot, Yves (2004) *La Révolution française et la fin des colonies*. Paris: La Découverte (1^e éd.: 1987).
- Butel, Paul (1980) 'Réorientations du négoce français à la fin du XVIII^e siècle, les Monneron et l'océan Indien', in Butel, Paul - Cullen Louis-M. (dir.) *Négoce et industrie en France et en Irlande aux XVIII^e et XIX^e siècles*. Paris: CNRS, 1980, pp. 65-73.
- Buti, Gilbert (2005) 'Perception, construction et utilisation de l'espace. D'Oaxaca à Bassorah : les négociants marseillais et la cochenille mexicaine au XVIII^e siècle', in Aubert, Paul - Chastagnaret, Gérard - Raveux, Olivier (dir.) *Construire des mondes. Élités et espaces en Méditerranée XVI^e-XX^e siècle*. Aix-en-Provence: Presses Universitaires de Provence, pp. 251-268.
- Carrière, Charles - Coudurié, Marcel (1973) 'L'espace commercial marseillais au XVII^e et XVIII^e siècle', in *Aires et structures du commerce français au XVIII^e siècle*. Paris: CNRS, pp. 75-102.
- Carrière, Charles (1973) *Négociants marseillais au XVIII^e siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*. 2 vols., Marseille: Institut Historique de Provence.
- (1979) *Richesse du passé marseillais. Le port mondial au XVIII^e siècle*. Marseille : Chambre de commerce et d'industrie de Marseille.
- Clauder, Anne (1972) *American Commerce as Affected by the Wars of the French Revolution and Napoleon, 1793-1812*. Clifton : Kelley (reprint éd. 1932).
- Crouzet, François (1987) *L'économie britannique et le blocus continental, 1806-1813*. Paris: Economica (1^e éd. PUF, 1958).
- Deschanel, Boris (2014) *Négoce, espaces et politique. Les recompositions socio-économiques du commerce dauphinois dans la Révolution (années 1770 -*

- années 1820), thèse de doctorat en histoire, Université Paris I Panthéon-Sorbonne [publiée sous le titre *Commerce et Révolution. Les négociants dauphinois entre l'Europe et les Antilles (années 1770 - années 1820)*. Grenoble: PUG, 2018].
- Dubois, Laurent (2005) *Les vengeurs du Nouveau Monde : histoire de la révolution haïtienne*. Rennes: Les Perséides.
- Field, James A. (1991) *From Gibraltar to the Middle East. America and the Mediterranean World, 1776-1882*. Chicago: Imprint Publication.
- Fontenay, Michel (2010) 'La Méditerranée des temps modernes : les étapes d'une marginalisation', in Fontenay, Michel, *La Méditerranée entre la Croix et le Croissant. Navigation, commerce, course et piraterie (XVI^e - XIX^e siècle)*. Paris: Garnier, pp. 23-92.
- Keene, C. A. (1978) 'American Shipping and Trade, 1798-1820: The Evidence from Leghorn', *Journal of Economic History*, 3, pp. 681-700.
- Krieken, Gérard van (2002) *Corsaires et marchands. Les relations entre Alger et les Pays-Bas, 1604-1830*. Paris: Bouchène.
- MacMaster, John B. (1918) *The Life and Times of Stephen Girard, Mariner and Merchant*. 2 vols., Philadelphia - London: Lippincott.
- Marzagalli, Silvia - Müller, Leos (eds.) (2016) "'In apparent disagreement with all law of nations in the world": negotiating neutrality for shipping and trade during the French Revolutionary Wars', numéro thématique, *International Journal of Maritime History*, Vol. 28 (1), pp. 108-192.
- Marzagalli, Silvia (2009) 'Limites et opportunités dans l'Atlantique français au XVIII^e siècle. Le cas de la maison Gradis de Bordeaux', *Outre-Mers*, n° 362-363 (1), pp. 87-110.
- (2011) 'Les États-Unis en Méditerranée. Modalités et enjeux d'une nouvelle présence atlantique dans la Mer intérieure', *Revue d'histoire maritime*, n° 13, pp. 71-100.
- (2014) 'La fonction de la place commerciale de Livourne dans l'appropriation de l'espace méditerranéen par les Américains (fin XVIII^e s. -1815)', in Kaiser, Wolfgang (dir.) *La loge et le fondouk. Les dimensions spatiales des pratiques marchandes en Méditerranée*. Paris: Karthala, pp. 319-336.

- (2015) *Bordeaux et les États-Unis, 1776 - 1815: politique et stratégies négociantes dans la genèse d'un réseau commercial*. Genève: Droz.
- (2017) 'Tunis et la navigation américaine dans les années 1800', in Amamou, Hayet – Jerad, Mehdi (dir.) *Échanger en Méditerranée. Recueil d'études en hommage à Sadok Boubaker*. Tunis: Regroupement Latrach des Livres Spécialisés, pp. 187-201.
- (2018) "'There is here nothing but a confusion about the War". Le redéploiement du négoce américain à l'épreuve des entrées en guerre pendant les *French Wars* (1793-1815)', in Schnakenbourg, Éric (dir.) *Les entrées en guerre à l'époque moderne, XVI^e-XVIII^e siècle*. Rennes: PUR, pp. 149-165.
- (2019a) 'La remise en cause de l'exclusif colonial par les colons français et anglais aux XVII^e et XVIII^e siècles', in Roulet, Éric (dir.) *Les colons contre l'Empire. Les contestations dans l'Amérique franco-anglaise du XVII^e et du XVIII^e siècle*. Düren: Shaker Verlag, pp. 115-136.
- (2019b) 'The United States and the Mediterranean during the French Wars (1793-1815)', in Eloranta, Jari - Golson, Eric - Hedberg, Peter - Moreira, Maria Cristina (eds.) *Small and Medium Powers in Global History. Importance of Trade, Conflicts, and Neutrality from the 18th to the 20th Centuries*. London - New York: Routledge, pp. 52-72.
- Morineau, Michel (1979) 'La vraie nature des choses et leur enchaînement entre la France, les Antilles et l'Europe (XVII^e - XIX^e siècle)', *Revue française d'histoire d'Outre-Mer*, 1997, pp. 3-24.
- Rambert, Gaston (1959) *Histoire du commerce de Marseille: De 1660 à 1789. Les colonies*. Paris: Plon.
- Starkey, David (1990) *British Privateering Enterprise in the Eighteenth Century*. Exeter: University of Exeter Press.
- Tarrade, Jean (1973) *Le commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime. L'évolution du régime de l'“Exclusif” de 1763 à 1789*. 2 vols., Paris: PUF.

Trichaud, Danielle - Gilbert Buti (2021) Rouge cochenille. Histoire d'un insecte qui colora le monde, XVI^e-XXI^e siècle. Paris: éditions du CNRS.

Wildes, Harry Emerson (1943) *Lonely Midas: The Story of Stephen Girard*. New York: Farrar & Rinehard.

5. *Curriculum vitae*

Silvia Marzagalli est professeur d'histoire moderne à l'Université Côte d'Azur à Nice, et membre honoraire de l'Institut Universitaire de France. Ses recherches portent sur la navigation, le commerce et les stratégies négociantes au XVIII^e siècle et en temps de guerre, notamment pendant la période de la Révolution et de l'Empire. Elle s'intéresse également à la présence américaine en Méditerranée, et au rôle des consuls dans la transmission des informations. Elle coordonne actuellement le programme ANR Portic et prépare un *Atlas de la navigation en France à la fin de l'ancien régime*.

© 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

