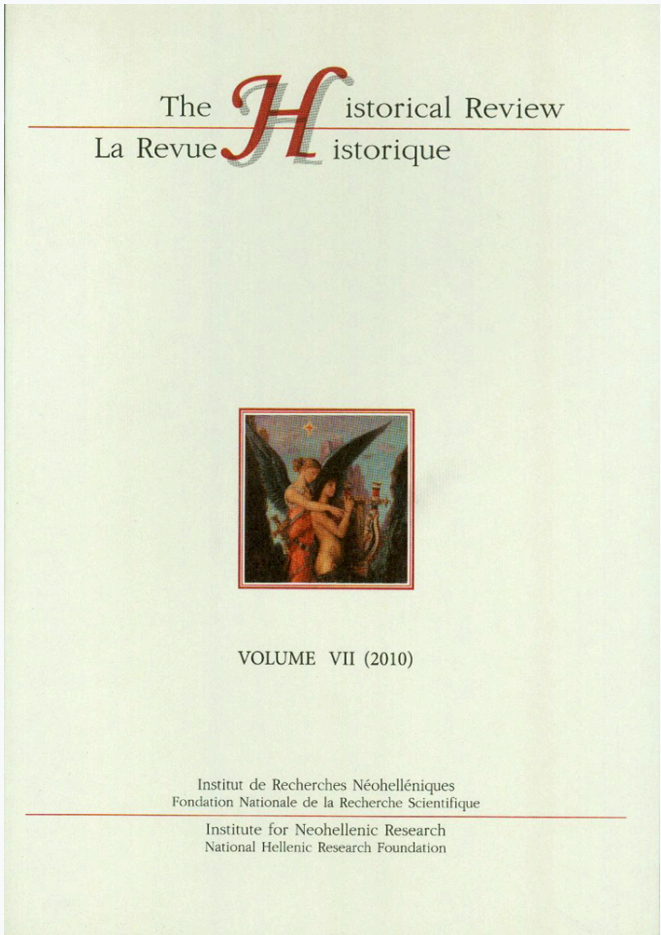
ePublishing

ΕΘΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ
NATIONAL DOCUMENTATION CENTRE

The Historical Review/La Revue Historique

Vol 7 (2010)

Networking and Spatial Allocation around the Mediterranean, Seventeenth-Nineteenth Centuries



Stratégies marchandes au temps des troubles et des incertitudes. Le cas de la France mediterranéenne au XVIIIe siècle

Gilbert Buti

doi: 10.12681/hr.254

To cite this article:

Buti, G. (2011). Stratégies marchandes au temps des troubles et des incertitudes. Le cas de la France mediterranéenne au XVIIIe siècle. *The Historical Review/La Revue Historique*, *7*, 23–36. https://doi.org/10.12681/hr.254

https://epublishing.ekt.gr | **e-Publisher:** EKT | **Downloaded at:** 23/08/2025 05:45:13

STRATÉGIES MARCHANDES AU TEMPS DES TROUBLES ET DES INCERTITUDES.
LE CAS DE LA FRANCE MÉDITERRANÉENNE AU XVIIIe SIÈCLE

Gilbert Buti

Résumé: Si l'échange est central dans l'économie d'Ancien Régime, les pratiques marchandes s'inscrivent dans un monde économique incertain qui impose aux acteurs des adaptations à des marchés instables. Ces comportements sont particulièrement sensibles lors de crises d'origines diverses qui affectent les places commerciales. La lecture de ces temps troublés, brouillée ou guidée par des informations issues de plusieurs canaux, conduit alors l'entrepreneur, seul ou en concertation avec un réseau de partenaires, à infléchir ses actions et à procéder à d'incessants ajustements. En retenant comme observatoire la France méditerranéenne du XVIIIe siècle, dominée par le poids des négociants et marchands de Marseille, il est possible de décrypter, à l'occasion de quelques temps forts –peste de 1720, crise frumentaire andalouse de 1753 ou guerres révolutionnaires– les agissements de ces hommes, de percevoir leurs anticipations, leurs prises de décisions et stratégies pour réaliser un "honnête profit" ou éviter un "bouillon".

Qui entend définir un port en Méditerranée, c'est-à-dire un point d'ancrage pour les échanges, aboutit à la conclusion –tout au moins pour les temps modernes– selon laquelle un port est d'abord un espace en perpétuelle recomposition. Cette reconstruction permanente qui affecte plus généralement encore les franges maritimes découle dans une large mesure des crises et des troubles de diverses natures inhérents à l'économie d'Ancien Régime définie comme un "monde de l'incertitude";[1] elle résulte assurément des réactions soudaines, peu préparées ou mûrement réfléchies, des principaux acteurs économiques que sont les marchands et négociants.

Dans le cadre de cette rencontre centrée sur les pratiques du commerce en Méditerranée, je me propose de présenter à grands traits la nature de ces crises qui brouillent la bonne marche des affaires et en modifient quelquefois leur conduite, puis de saisir les réactions des acteurs économiques en période de turbulence, qu'ils soient sur les quais, dans leur boutique ou au comptoir, pour examiner enfin les principales mesures adoptées, les stratégies mises en œuvre, quelles soient individuelles ou collectives –si stratégies il y a.

[1] Jean-Yves Grenier, *L'économie d'Ancien Régime. Un monde de l'échange et de l'incertitude*, Paris: A. Michel, 1996.

Cette approche, qui privilégiera l'observatoire marseillais au XVIIIe siècle, ne prétend aucunement constituer une étude fouillée et exhaustive destinée à dégager une chronologie fine de tous les comportements des agents économiques, mais entend simplement exposer un panorama de ceux-ci, qu'ils soient le fruit de ripostes collectives ou d'attitudes individuelles.

Crises et troubles des échanges

"Crise. Quand on prononce ce mot, est-on bien d'accord, sur ce qu'il veut dire ou sur ce que l'on comprend sous ce terme très usité, trop usité?"[2] s'interrogeait déjà Clément Juglar en 1862. Parmi les diverses réponses qui ont été apportées nous ferons nôtre celle, déjà ancienne mais toujours opératoire, d'Ernest Labrousse pour qui "le mot crise s'entend comme un accident brusque et limité, comme un épisode intercalé entre une période de prospérité et une phase de dépression".[3]

Ces accidents, qu'annoncent parfois certains symptômes, ont des conséquences qui affectent l'épiderme des échanges mais qui atteignent aussi le tissu économique en profondeur. À ces ruptures franches et soudaines, il faut ajouter les perturbations et périodes de turbulences qui, bien que moins cassantes, n'en désorganisent pas moins et quelquefois durablement les échanges.

Ces crises et autres troubles ont des origines anthropiques ou non. Ainsi, figurent au premier chef les facteurs naturels et notamment les caprices climatiques comme le fameux hiver 1709-1710 qui frappa en profondeur le royaume de France mais plus superficiellement ses franges littorales ouvertes aux apports extérieurs; ce fut pour Marseille une occasion, parmi d'autres, d'assurer le ravitaillement des provinces intérieures. La cité portuaire n'était pas à l'abri de perturbations naturelles plus lointaines ainsi qu'en témoignent les effets de la sécheresse andalouse de 1753 et ceux du séisme de Lisbonne de 1755.[4] Bien que la malveillance humaine n'y soit pas toujours étrangère nous pouvons également porter sur ce registre certaines catastrophes sanitaires; on songe à l'épidémie de peste de 1720-1721 qui eut Marseille pour épicentre avant de ravager une partie de la Provence et qui entraîna la fermeture du port pendant plusieurs mois.

---

[2] Clément Juglar, *Des crises commerciales et de leur retour périodique en France, en Angleterre et aux États-Unis*, Paris [2]1889, p. 13.

[3] Camille Ernest Labrousse, *La crise de l'économie française à la fin de l'Ancien Régime et au début de la Révolution*, Paris 1944, p. II-III.

[4] Michèle Janin-Thivos, "Réaction et réactivité du monde des marchands devant le tremblement de terre de Lisbonne", *Rives nord-méditerranéennes* XXVII (2007), pp. 51-84.

Les facteurs politiques –guerres et tensions diplomatiques, éphémères ou durables, entre Versailles et La Porte– perturbèrent également, à des degrés divers, la circulation maritime et les transactions marchandes tout au long du XVIIIe siècle. Les opérations militaires qui ponctuent le siècle, avec "course européenne" et "piraterie barbaresque", entravèrent à plusieurs reprises les échanges maritimes; blocus des littoraux, prises de navires, confiscation des cargaisons et capture des équipages étaient autant de risques qui participaient à cette incertitude des échanges et aux calculs des entrepreneurs.

Enfin, également en lien direct avec l'action des hommes, des troubles commerciaux et bancaires furent à l'origine de graves dysfonctionnements des activités marchandes. Parmi ces crises aux facettes multiples et aux mécanismes imbriqués les rendant délicates à décrypter,[5] mentionnons simplement la "famine monétaire", cette pénurie de métal blanc préjudiciable au bon déroulement du commerce avec les Échelles du Levant, ou encore les crises du crédit comme celle que connut Marseille en 1729-1731, bien avant le krach des courtiers de 1774[6] qui atteignit en profondeur les échanges avec le Levant tandis que la lointaine économie de plantation des Îles d'Amérique montrait les premiers signes d'essoufflement.

Ces diverses turbulences qui ont affecté la place marchande provoquèrent, de manière plus ou moins durable, la désorganisation des circuits commerciaux. L'insécurité des transports, la réduction des approvisionnements, les brutales fluctuations des prix, la paralysie des transactions et de tout trafic maritime ou, au contraire, leur soudaine accélération en sont autant de signes forts qui conduisent parfois à des bilans de faillite.

Les marchands et les négociants marseillais –à la fois assureurs, armateurs, banquiers et grossistes– durent s'adapter à ce monde incertain et faire face à des marchés instables. Ces hommes, qui se retrouvaient quotidiennement à la Loge établie au rez-de-chaussée de l'Hôtel de Ville, tenaient le port et contrôlaient également la ville ainsi que l'atteste leur présence, directe ou plus feutrée, dans les principales institutions urbaines à commencer par le Conseil de Ville. Seuls, avec leurs collaborateurs directs ou en concertation avec un réseau de partenaires proches ou plus lointains qu'unissaient souvent des liens familiaux et confessionnels –on songe à l'internationale huguenote

---

[5] Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIIIe siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, 2 volumes, Marseille: Institut Historique de Provence, 1973, et pour une mise au point complémentaire on lira du même auteur "Réflexions sur les crises commerciales au XVIIIe siècle", *Cahiers de la Méditerranée* (1977), pp. 3-15.

[6] Marcel François-Xavier Emmanuelli, *La crise marseillaise de 1774 et la chute des courtiers*, Paris: CNRS Éditions, 1979.

de Genève, d'Allemagne méridionale et de Languedoc pointée jadis par Herbert Lüthy–[7] ils furent amenés à infléchir leurs pratiques, à procéder à d'incessants ajustements et à ouvrir de nouvelles voies. Pour ce faire ils disposaient de plusieurs leviers.

Moyens mobilisés par les acteurs des échanges

Les négociants marseillais n'apportèrent pas de réponses uniques aux troubles qui perturbèrent leurs affaires; d'aucuns agirent de manière individuelle tandis que d'autres privilégièrent des actions collectives en actionnant des leviers institutionnels, marchands ou municipaux, locaux ou "nationaux", voire transnationaux.

Face à des difficultés d'origine économique et commerciale ils tendirent à mobiliser en priorité des structures locales. Ainsi, s'assurèrent-ils du contrôle de l'approvisionnement en grains de la ville et de la surveillance de leurs sorties en période de pénurie.[8] Les difficultés alimentaires de 1679 furent l'occasion de mettre en place une commission spéciale pour assurer le ravitaillement de Marseille. Cette commission, appelée Bureau des Intendants de l'Abondance, était alors composée de gentilshommes et de bourgeois ainsi que d'un ou deux négociants retirés des affaires et d'un âge avancé. Renouvelé chaque année, le Bureau effectuait les achats, assurait la distribution et veillait à briser toute tentative d'accaparement afin d'écarter le spectre de la famine. Fortement sollicité lors du "grand hyver" de 1709-1710, sa réorganisation en 1723 montre une plus large ouverture au monde de la marchandise avec désormais cinq négociants chargés de tenir les comptes des opérations engagées.

La Chambre de Commerce constituait également un instrument de première importance aux mains des négociants pour obtenir les aménagements souhaités en période troublée. Afin de soutenir la pratique de la caravane maritime en crise au lendemain de la Guerre de Sept Ans, les négociants obtinrent par l'intermédiaire de la Chambre consulaire une suppression de droits et une réduction de taxes pour lutter, selon eux, "à armes égales" contre la concurrence étrangère, en particuliers celle des Ragusains.

---

[7] Herbert Lüthy, *La banque protestante. De la révocation de l'édit de Nantes à la Révolution*, Paris: SEVPEN, 1961.

[8] Gilbert Buti, "La traite des blés et la construction de l'espace portuaire de Marseille (XVIIe-XVIIIe siècle)", dans Brigitte Marin et Catherine Virlouvet (éds), *Nourrir les cités de Méditerranée. Antiquité – Temps modernes*, Paris et Aix-en-Provence: Maisonneuve et Larose – Maison Méditerranéenne des Sciences de l'Homme, 2003, pp. 769-799.

Un siècle plus tôt, les négociants marseillais hostiles à l'édit d'affranchissement du port décidé par Colbert en 1669, avaient exigé et obtenu par le même canal institutionnel la mise en place d'une imposition de 20% *ad valorem* sur les marchandises du Levant introduites dans le royaume par des étrangers; cette protection était à leurs yeux le moyen d'écarter la menace d'une concurrence jugée déloyale ou tout au moins d'anticiper des risques insupportables.

Les principaux acteurs économiques de la place se tournèrent également vers le Parlement de Provence pour exercer une pression jusqu'au sommet de l'État royal. Ces démarches s'effectuaient plus aisément lorsque des liens étroits unissaient cette institution aux principaux acteurs commerciaux de la place, comme Joseph Fabre, député du commerce délégué auprès du Conseil du roi au début du XVIIIe siècle. Ils agirent ainsi pour obtenir la levée de la fermeture du port décidée après la contagion de 1720 et pour repousser les demandes appuyées de ports voisins comme La Ciotat, ou plus lointaines comme Agde et Sète, désireux de nouer des liens durables avec la Méditerranée arabo-musulmane et d'ébrécher par-là le monopole de fait de Marseille avec le Levant.

L'intervention directe du pouvoir central était naturellement recherchée lorsque les difficultés étaient d'ordre politique et militaire. Ainsi, l'Amirauté et les bureaux de la Marine furent sollicités pour mettre en place, en période de conflit, des convois afin de protéger les navires de commerce à destination de la Méditerranée orientale. Toutefois, force est de reconnaître que ces escortes militaires n'eurent qu'un succès limité. D'une part, les convois étaient payants et relativement lents –les bâtiments devant régler leur marche sur le plus lent d'entre eux. D'autre part, la pratique était préjudiciable aux objectifs des marchands pour lesquels la rapidité d'arrivages isolés favorisait un "grand coup" à l'inverse de ceux des convois porteurs de fortes quantités de marchandises. Nombre de marchands eurent tôt fait de mettre en balance les services rendus et la note à payer. L'amende imposée par le pouvoir central à ceux qui refusaient de se glisser dans les convois, le risque d'être capturé et la hauteur de la prime d'assurance ne dissuadaient pas les entrepreneurs les plus téméraires désireux de livrer dans les meilleurs délais des marchandises devenues rares sur la place. "L'incertitude et le risque, caractéristiques fortes de l'économie d'Ancien Régime, accroissent les chances de profit du détenteur d'avance."[9]

[9] Grenier, *L'économie*, p. 418.

Les assurances constituaient sans nul doute, surtout en temps de guerre et pour les expéditions maritimes lointaines, le moyen le plus banal de rechercher une protection ou tout au moins une garantie. Rien de très original dans cette pratique attestée localement depuis le XIVe siècle.[10] C'est à la Loge ou chez les notaires qu'étaient traités les contrats d'assurance aux primes variant selon la conjoncture mais dont les taux enregistrèrent une progressive baisse au fil du siècle.[11] À Marseille, qui était devenue depuis le XVIIe siècle une importante place d'assurance, "les marchands y étaient presque toujours réciproquement assurés et assureurs".[12] Ponctué à la fois de ruines et de profits inespérés, le marché des assurances maritimes connut, notamment dans la seconde moitié du XVIIIe siècle, des tentatives de concentration de la part de puissants négociants comme les Rabaud-Solier et Favre-Dragon; ces essais n'eurent cependant pas de suite et l'ancienne architecture resta inchangée: les courtiers continuèrent à offrir des assurances rédigées par les notaires et signées par les négociants.

Toujours dans le cadre de troubles d'origine politique, des démarches furent entreprises auprès du pouvoir central afin d'obtenir la signature d'accords avec les Régences du Maghreb dans le but d'épargner les navires battant pavillon français d'attaques barbaresques.[13] Face à ce péril chronique, des requêtes furent également adressées par les Marseillais aux responsables de l'Ordre de Malte par le biais de la Chambre de Commerce et des bureaux de Versailles. Pour gêner les opérations des "États corsaires" et empêcher la constitution d'une flotte ottomane qui pourrait menacer les entreprises maritimes marseillaises en Levant, les "vaisseaux de la Chrétienté" –ceux du corso maltais– étaient invités à se montrer plus souvent pour assurer la police des mers et décourager toute entreprise "infidèle".[14]

---

[10] L. A. Boiteux, *La fortune de mer. Le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime*, Paris: SEVPEN, 1968, et Andrea Addobbati, *Commercio, rischio, guerra. Il mercato delle assicurazioni marittime di Livorno (1694-1795)*, Rome: Ed. Storia e Litteratura, 2007.

[11] Gaston Rambert, *Histoire du commerce de Marseille*, Vol. IV: *1599-1789*, Paris: Plon, 1954, p. 581.

[12] Archives de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille-Provence (ACCI), H. 91. Assurances maritimes, 1723.

[13] Daniel Panzac, *Les corsaires barbaresques. La fin d'une épopée, 1800-1820*, Paris: CNRS Éditions, 1999.

[14] Michel Fontenay, "Les missions des galères de Malte, 1530-1798", dans Michel Vergé-Franceschi (éd.), *Guerre et commerce en Méditerranée (IXe - XXe s.)*, Paris 1991, pp. 103-122.

Ces réactions collectives qui sont les plus apparentes voire les plus spectaculaires, ne sauraient masquer les agissements individuels. Ceux-ci, prenaient appui essentiellement sur les rouages de l'entreprise et ne se privaient pas de mobiliser les compétences des régisseurs ou *coagis* des commandites installées dans les Échelles du Levant, sans omettre celles de certains capitaines de navires ou subrécargues chargés des transactions.[15] Ces actions s'effectuaient au sein de réseaux marchands unissant, le temps d'une opération, des partenaires de toute confiance. Nous pouvons d'ailleurs nous interroger sur la pertinence du terme "stratégie" pour qualifier ces comportements; en effet, ce terme qui tend à renvoyer à une complexe et longue maturation ne recouvrait pas toujours les réactions des acteurs des échanges. La lecture de correspondances marchandes laisse entrevoir ces tâtonnements, interrogations et supputations des entrepreneurs avant la prise de décision; la collecte de l'information était à la base de la construction des choix effectués.

L'information était en effet au cœur des usages marchands. Si la gestion du temps et la prise d'initiatives par les acteurs du commerce passaient ordinairement par une "bonne correspondance" c'était encore plus vrai en temps de crises et de troubles, c'est-à-dire dans un contexte d'accès limité à l'information et de rumeurs permanentes.[16] L'information, qui s'apparente à bien des égards à une "marchandise", ne serait-ce que par son coût, était essentielle pour engager une opération, effectuer un arbitrage et agir au plus vite, c'est-à-dire avant les autres.

Tel est le rôle de l'abondante correspondance de la maison Roux de Marseille avec des confrères établis dans l'ensemble de l'espace européen et du bassin méditerranéen fréquenté par des capitaines de navires marchands qui faisaient également office d'informateurs avertis.[17]

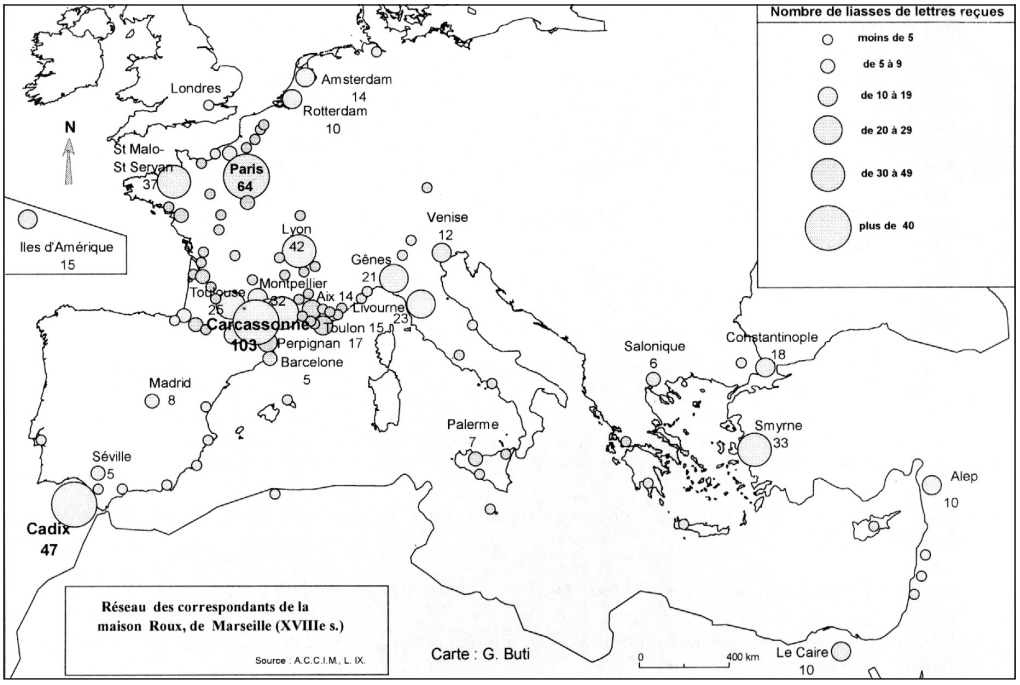
---

[15] Mélissa Manugerra, *Paroles d'outre-mer au XVIIIe siècle. Lettres de capitaines de navires à leurs armateurs marseillais*, Mémoire de master d'histoire, Université de Provence, 2008.

[16] Sur cette thématique on pourra se reporter au numéro spécial "Informazioni e scelte economiche", *Quaderni storici* CXXIV/1 (2007), et à celui "Moyens, supports et usages de l'information marchande à l'époque moderne", *Rives nord-méditerranéennes* XXVII (2007). Voir également Dominique Margairaz et Philippe Minard (éds), *L'information économique au XVIe-XIXe siècle*, Paris: Comité pour l'Histoire économique et financière de la France, 2008.

[17] Voir ci-dessus l'intervention de Sébastien Lupo à propos des liens épistolaires entre les Roux de Marseille et leur commandite de Smyrne, Garavaque et Cusson.

Carte 1. Localisation des correspondants des Roux de Marseille au XVIIIe siècle.



Pratiques marchandes

Les pratiques mises en œuvre pour contourner les obstacles et faire face à la désorganisation des affaires aboutirent parfois à des changements d'orientation durables. Lorsque les conflits perturbaient "le cours ordinaire des choses" et affectaient directement les activités de la place, les marchands usaient de moyens variés, en rien originaux, souvent éphémères et abandonnés lorsque la situation redevenait normale. Ainsi en était-il du chargement de marchandises sur des navires battant pavillons "neutres" –ceux des Nordiques (Danois, Suédois…), par exemple– ou de l'usage d'un autre port, fut-il concurrent, à l'instar de Livourne mis à contribution par les négociants marseillais pendant la Guerre de Sept Ans jusqu'à devenir une sorte de succursale temporaire.[18]

L'appel à un "prête-nom" pour le transport de marchandises et l'utilisation de discrets points de rencontres –criques du littoral provençal, îles de

[18] Charles Carrière et Marcel Courdurié, "Les grandes heures de Livourne au XVIIIe siècle. L'exemple de la Guerre de Sept Ans", *Revue historique* CCLIV/1 (1975), pp. 39-80.

l'Archipel ou des Baléares…– pour de furtifs échanges interlopes contournant une législation jugée contraignante faisaient partie de l'arsenal ordinaire des hommes d'affaires. Une entrave durable dans la circulation pouvait conduire à modifier des voies habituelles d'approvisionnement; ainsi, lorsque des flottes ennemies bloquaient Cadix et le détroit de Gibraltar, des Marseillais qui attendaient la "délivrance" d'une partie des "fruits et trésors des Indes" optaient pour la voie de Bayonne et l'utilisation de la route terrestre.

Enfin, la longueur d'un conflit et le poids de l'incertitude conduisaient quelquefois les armateurs à vendre leurs navires restés au loin, notamment au cours de campagnes caravanières: les risques de prise et une trop longue immobilisation du bâtiment –après un temps de gardiennage– expliquent ces décisions. Ainsi, lors de la Guerre de Sept Ans, de nombreux propriétaires provençaux se défirent de leurs bâtiments ancrés dans le port d'Alexandrie, en les cédant à des acquéreurs ottomans lors de transactions passées devant la chancellerie de France.[19]

La course fut-elle envisagée comme activité de substitution au commerce en période de guerre? À vrai dire, les négociants de Marseille suivirent peu cette voie empruntée à la fin du XVIIe siècle par les "Messieurs de Saint-Malo".[20] On relève seulement quelques traces de ce choix d'armement "en guerre et marchandises" pendant la Guerre de Succession d'Espagne, effectué par des négociants associés, pour le financement des opérations, à des institutions locales comme la Chambre de Commerce.[21] Au reste, si le petit cabotage eut un rôle compensateur à compter d'avril 1793, lorsque le grand armement fut brisé par la mise en place du blocus anglais, il ne pouvait prétendre remplacer les échanges du long cours.

Les marchands adaptèrent également leurs pratiques pour exploiter au mieux de leurs intérêts une crise lointaine. Pour eux un crise "chez les autres" constituait alors à bien des égards "l'anti-crise" source de profits. Tel fut le cas de la crise frumentaire andalouse de 1753.[22] Le schéma n'a rien d'extraordinaire: une brutale période de sécheresse ("absence de la rosée

---

[19] Service historique de la Défense, département Marine, Toulon, 1R1-2. Main courante d'Alexandrie (1755-1764).

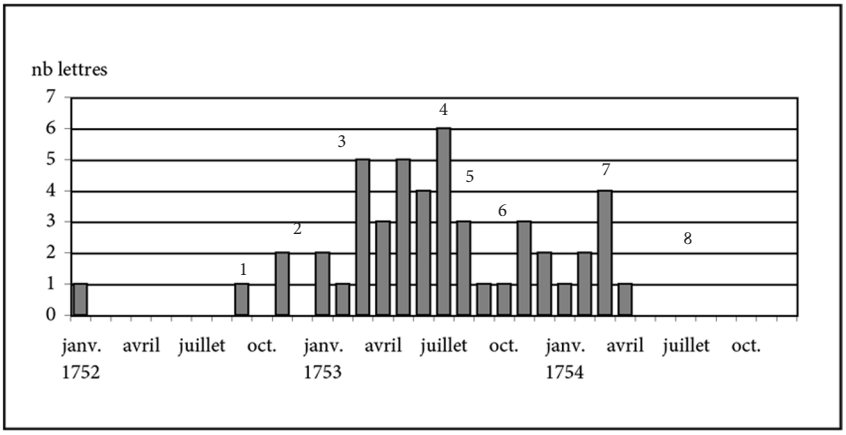
[20] André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, 2 vols, Rennes: PUR, 1997.

[21] Archives départementales des Bouches-du-Rhône, IXB. Amirauté du Levant.

[22] Gilbert Buti et Charles Carrière, "Crise frumentaire et commerce international au XVIIIe siècle. Marseille et la crise andalouse de 1753", dans Jean-Louis Miège (éd.), *Les céréales en Méditerranée. Histoire, anthropologie, economie*, Marseille: CNRS Éditions, 1993, pp. 109-128.

du Seigneur"), des récoltes compromises, une hausse du prix des grains, l'appel aux blés de mer et l'écoute marseillaise pour faire face à la menace de disette. La fébrilité des correspondances marseillaises illustre l'intérêt porté aux difficultés andalouses. Une lecture attentive des lettres reçues par la maison Roux de Marseille –puissante maison peu attirée habituellement par le commerce des grains considéré à juste titre comme "risquable et aléatoire"– permet de décrypter les agissements de ces hommes, de percevoir leurs anticipations, leurs prises de décisions et les moyens mis en œuvre pour réaliser un "honnête profit" ou éviter un "bouillon" par manque de prudence ou surcroît d'audace.

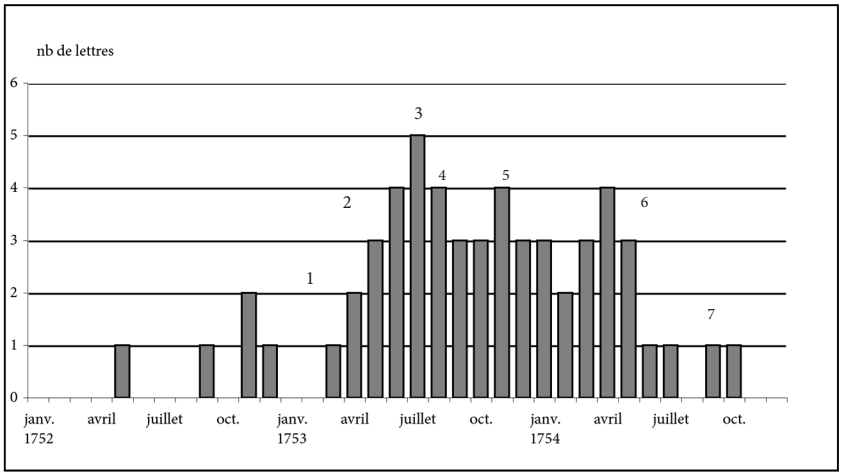
Graphique 1. Lettres expédiées par Didier de Cadix aux Roux de Marseille.[23]



1. Pluies rares. 2. Faibles récoltes? 3. Manque de grains et possibles coups? 4. Achats. 5. Ventes. 6. Paiements. 7. Faiblesse des pluies. 8. Pluies et perspectives de bonne récolte.

[23] ACCI, L. IX. 812. Cadix, Didier (1752-1754).

Graphique 2. Lettres expédiées par François de Keyser (Séville) aux Roux (Marseille).[24]



1. Risque de sécheresse? 2. Manque de grains et spéculations. 3. Achats. 4. Ventes. 5. Paiements. 6. Nouvelle sécheresse? 7. Retour de la "rosée du Seigneur".

Les négociants croisaient minutieusement leurs informations avec celles puisées auprès de confrères et de capitaines de navires de commerce et recherchaient l'association d'hommes de "toute confiance" pour prendre ou suspendre une décision. Ils mobilisaient les flottes des petits ports voisins pour faire face à la rigidité des structures locales en matière de transport, et ce d'autant plus aisément qu'ils figuraient parmi les quirataires ou copropriétaires de ces flottes de service. La rapidité d'intervention étant essentielle pour vendre au meilleur prix –soit au prix haut faut-il le préciser dans un logique marchande en rien humanitaire malgré un discours épistolaire empreint de compassion pour les malheureux Andalous– les envois de grains s'effectuaient sans passer par Marseille pour éviter la quarantaine aux infirmeries de la cité. D'aucuns n'hésitaient pas à "camoufler" l'origine véritable des grains pour répondre au plus vite aux demandes pressantes des acheteurs.

[24] ACCI, L. IX. 875-876. Séville, François de Keyser (1740-1784).

Cependant, une fois la menace écartée les marchés retrouvaient leurs situations antérieures sans grandes modifications et les marchands leurs pratiques habituelles, sinon leur routine. En revanche, et en optant pour une autre échelle de lecture, certains comportements entraînèrent des changements structurels conduisant à l'inversion de courants commerciaux, à la modification de productions manufacturières et la participation à de nouveaux trafics.

Ainsi, au début du XVIIIe siècle les négociants marseillais durent faire face à une crise du marché du moka ottoman à la suite de mesures de restriction de sorties de l'Empire décidées par le sultan de Constantinople. Après d'infructueuses tentatives de négociations, les Français, à commencer par les Malouins, acclimatèrent des plants de caféiers, dérobés en Arabie, dans les îles de l'Océan Indien, puis dans celles de la Mer des Caraïbes. À partir de 1735, c'est le café des plantations des Antilles que les négociants marseillais distribuèrent sur les marchés méditerranéens, marché levantin compris. Ainsi, une riposte marchande concertée, une "guerre du café", aboutit en quelques années à une totale et durable inversion d'un courant commercial.

La crise de la draperie languedocienne destinée au marché levantin, crise ressentie dès le milieu du XVIIIe siècle et aggravée après 1770, conduisit les acteurs des échanges à modifier leur offre pour l'adapter aux goûts des autres.[25] La difficulté de maintenir une "économie de la qualité"[26] amena certains négociants à diversifier leur offre pour satisfaire la demande d'une clientèle plus large. Ces changements s'effectuèrent à la suite de débats entre marchands marseillais diffuseurs de produits finis, manufacturiers de Languedoc et régisseurs établis dans les Échelles du Levant à l'écoute des goûts des consommateurs.[27]

Par ailleurs, l'essoufflement de l'économie de plantation dans les Îles françaises d'Amérique, à partir des années 1780, se traduisit pour les négociants par un manque à gagner dans les retours des Antilles. Pour y remédier, d'aucuns s'engagèrent résolument dans la traite négrière:[28] tel est le sens de "l'explosion" des expéditions en direction de Guinée, Mozambique et Angola, alors que se développaient –à Marseille comme à Nantes au même moment– de vertueux discours hostiles au "commerce circuiteux".

---

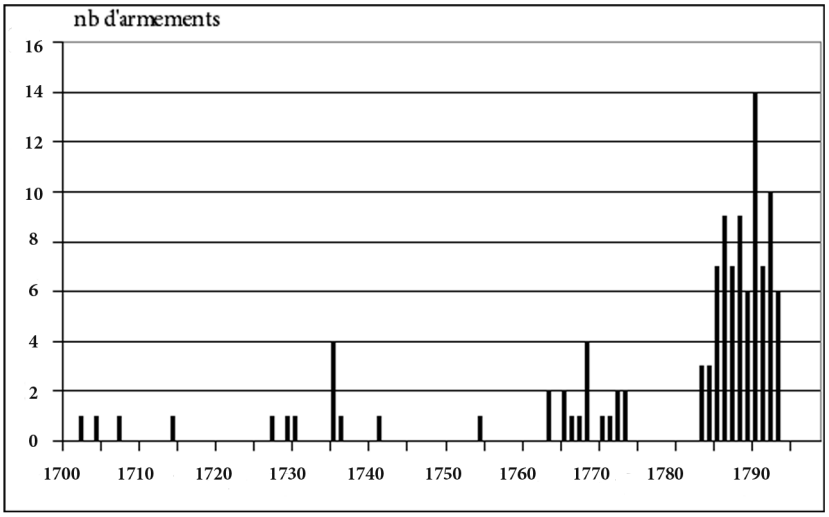
[25] Charles Carrière et Michel Morineau, "Draps du Languedoc et commerce du Levant au XVIIIe siècle", *Revue d'histoire économique et sociale* XLVI/1 (1968), pp. 108-121.

[26] Lucien Karpik, "L'économie de la qualité", *Revue française de sociologie* XXX (1989), pp. 185-210.

[27] Gilbert Buti, "Des goûts et des couleurs. Draps du Languedoc pour clientèle levantine au XVIIIe siècle", *Rives nord-mediterraneennes* XXIX (2008), pp. 125-140.

[28] *Id.*, "Marseille, port négrier au XVIIIe siècle", *Cahiers des Anneaux de la Mémoire* XI (2007), pp. 162-178.

Graphique 3. Marseille et la traite négrière au XVIIIe siècle.



De manière plus feutrée, les périodes de turbulence favorisèrent également de nouvelles orientations. Ainsi, les Roux se dégagèrent progressivement de la marchandise et subirent de leur plein gré la force d'attraction du triangle bancaire, peu méditerranéen, représenté par les places de Londres, Amsterdam et Paris. D'autres acteurs du négoce tendirent à se spécialiser, les uns vers l'armement maritime,[29] d'autres vers l'assurance, d'autres enfin vers l'industrie naissante; ainsi, pendant les événements révolutionnaires et à la suite de la paralysie du trafic portuaire, certains entrepreneurs envisagèrent de nouvelles trajectoires et optèrent résolument pour la production industrielle qui n'était jusque-là qu'un soutien du grand négoce (savonniers, huiliers et autres "chimistes" des rives de l'étang de Berre…).[30]

Ces comportements observés en temps de crise ne doivent pourtant pas occulter l'inaction de nombre d'acteurs des échanges, voire de la majorité d'entre eux. Les pratiques de quelques-uns, si séduisantes fussent-elles, ne sauraient être présentées comme exemplaires et représentatives de l'attitude

[29] Roland Caty et Eliane Richard, *Armateurs marseillais au XIXe siècle. Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille (XIXe-XXe siècles),* Vol. I, Marseille: Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille, 1986.

[30] Xavier Daumalin, Nicole Girard et Olivier Raveux (éds), *Du savon à la puce. L'histoire industrielle de Marseille du XVIIe siècle à nos jours*, Marseille: Jeanne Laffitte, 2003.

générale des acteurs de la place. Ne rien faire, attendre et laisser passer l'orage constitua aussi une façon de faire, peu spectaculaire sans doute et que l'on aurait pour cela tendance à ignorer, mais qui fut largement et sciemment répandue.[31] À la fin du XVIIIe siècle Jean-Baptiste Chauvet, installé à Marseille après un court séjour aux Antilles, traversa la période révolutionnaire sans pouvoir ou vouloir réagir aux évolutions en cours, en maintenant pour son entreprise une logique de répétition et de reproduction.[32] La trajectoire de ce marchand ordinaire dans la tourmente révolutionnaire n'a rien d'exceptionnelle. Aveuglement personnel face à des événements d'une rare gravité ou pragmatisme marchand? L'inertie comme réaction des acteurs en temps de crise? Assurément.

Tout au long du XVIIIe siècle, les maisons de négoce présentes à Marseille furent confrontées à des turbulences passagères et à de brutales crises, exceptionnelles ou récurrentes. Elles y apportèrent des réponses multiples, variées, collectives ou non, calculées au sein de la seule entreprise ou élaborées dans le cadre de réseaux constitués, en rien vraiment originales. En l'absence de véritable régulation, la flexibilité des comportements et l'adaptation aux caprices de marchés instables caractérisent les pratiques de ces acteurs.

Sans proposer de bouleversements techniques ou d'innovations majeures, les négociants furent contraints à des ajustements permanents, dans une temporalité marquée par "le risquable et l'aléatoire", qui conduisirent parfois à de nouvelles orientations.

Université de Provence (Aix-Marseille)
MMSH – UMR TELEMME

[31] Jean-Pierre Hirsch, *Les deux rêves du commerce. Entreprise et institution dans la région lilloise (1780-1860)*, Paris: EHESS, 1991.

[32] Boris Deschanel, *La société Chauvet et Cie. Des négociants marseillais dans la tourmente révolutionnaire (1789-1795)*, Mémoire de master d'histoire, Université Paris 1, 2008.