

numéro

13

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*La Méditerranée
dans les circulations atlantiques
au XVIII^e siècle*

Le Gouic – 979-10-231-1785-1



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

Revue d'histoire maritime

13

La Méditerranée
dans les circulations atlantiques
au XVIII^e siècle

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

Édition papier © Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2011
Édition numérique © Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-755-0
PDF complet – 979-10-231-1778-3

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1779-0
Bartolomei & Marzagalli – 979-10-231-1780-6
Andersen & Pourchasse – 979-10-231-1781-3
Müller – 979-10-231-1782-0
Marzagalli – 979-10-231-1783-7
Pfister-Langanay – 979-10-231-1784-4
Le Gouic – 979-10-231-1785-1
Corrales – 979-10-231-1786-8
Bartolomei – 979-10-231-1787-5
Buti – 979-10-231-1788-2
Brilli – 979-10-231-1789-9
Barazzutti – 979-10-231-1790-5
Masters – 979-10-231-1791-2

Mise en page : Compo-Méca s.a.r.l (64990 Mouguerre)
version numérique : 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

SUP

Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris
tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Éditorial

Jean-Pierre Poussou.....	5
--------------------------	---

Introduction

Arnaud Bartolomei et Silvia Marzagalli.....	7
---	---

La navigation des flottes de l'Europe du Nord vers la Méditerranée (xvii^e-xviii^e siècles)

Dan H. Andersen et Pierrick Pourchasse.....	21
---	----

Commerce et navigation suédois en Méditerranée à l'époque moderne, 1650-1815

Leos Müller.....	45
------------------	----

Les États-Unis en Méditerranée. Modalités et enjeux d'une nouvelle présence atlantique dans la mer Intérieure

Silvia Marzagalli.....	71
------------------------	----

De la Manche à la Méditerranée : la navigation du royaume de France (1781-1791)

Christian Pfister-Langanay.....	101
---------------------------------	-----

De l'Atlantique à la Méditerranée :

La réorientation du commerce colonial de Lyon au xviii^e siècle

Olivier Le Gouic.....	119
-----------------------	-----

La Catalogne et l'Atlantique à l'époque moderne

Eloy Martín Corrales.....	139
---------------------------	-----

Cadix et la Méditerranée à la fin du xviii^e siècle

Arnaud Bartolomei.....	173
------------------------	-----

Marseille, la péninsule Ibérique et les empires américains (1659-1793):

« *Le soleil des profits se lève aussi à l'Ouest* »

Gilbert Buti.....	211
-------------------	-----

De Cadix à Buenos Aires : commerce et émigration génois dans l'Atlantique ibérique (1750-1830)	
Catia Brillì.....	233
Guerre de course et corsaires français dans le second tiers du XVII^e siècle	
Roberto Barazzutti.....	251
Masters 1 et 2 d'histoire.....	287
Comptes rendus.....	291

DE L'ATLANTIQUE À LA MÉDITERRANÉE : LA RÉORIENTATION DU COMMERCE COLONIAL DE LYON AU XVIII^e SIÈCLE

Olivier Le Gouic
Université Bretagne Sud

Le 13 avril 1756, lors d'une session extraordinaire de la chambre de commerce de Lyon, l'un de ses directeurs, le sieur Parent, porte à la connaissance de ses confrères un mémoire invitant la Chambre à prendre position contre l'idée d'un assouplissement du système de l'exclusif qui aurait permis « à toutes les nations amies de transporter dans nos îles les provisions et marchandises dont elles pourraient avoir besoin »¹. C'est l'occasion pour lui de rappeler à son auditoire que la valeur des marchandises que le négoce lyonnais exporte vers les Îles françaises s'élève ordinairement à « trois ou quatre millions au moins en temps de paix ». L'état qu'il dresse ensuite des marchandises expédiées depuis Lyon vers ces Îles nous apprend que ces exportations consistent pour moitié en étoffes de soie, le reste étant constitué de toiles (14 %), de dorures et de galons (11 %), de fromage (10 %), d'articles de mercerie (8 %) et de chapeaux (3,5 %). Nous savons qu'en 1754 la valeur des exportations françaises vers les Îles d'Amérique se monte à 43 millions de livres tournois. Les articles de Lyon y entreraient donc à hauteur de 7 à 9 %. « Quelque modique que soit l'exportation de nos marchandises aux îles françaises, comparaison faite avec celle des autres provinces du royaume »², cette branche du commerce lyonnais ne saurait cependant être négligée à une époque où le grand commerce océanique pèse d'un poids considérable dans la structure des échanges des grandes puissances européennes³. En analysant les bilans de 67 marchands et négociants lyonnais

1 Chambre de commerce et d'industrie de Lyon (ensuite CCI Lyon), registre des délibérations de la chambre de commerce de Lyon (13 avril 1756-5 décembre 1759), f^os 5-11, mémoire sur l'approvisionnement des colonies, 13 avril 1756,

2 *Ibid.*

3 En France, la valeur des exportations vers les Îles d'Amérique est multipliée par 44 entre 1716 et 1787, passant de 2,1 millions de livres à 93 millions, l'ensemble des échanges avec ces îles représentant un quart de la valeur des échanges extérieurs du royaume au cours de la deuxième moitié du XVIII^e siècle : voir Jean-Pierre Poussou, Philippe Bonnichon, Xavier Huetz de Lempis, *Espaces coloniaux et espaces maritimes au XVIII^e siècle*, Paris, SEDES, 1998, p. 120-130.

déclarés faillis entre 1763 et 1771, Maurice Garden a pu ainsi déterminer que le marché antillais représentait alors entre 7,4 % des créances des marchands-fabricants et 8,8 % de celles des négociants qui constituaient son corpus⁴. Selon les chiffres de la Balance du Commerce, la valeur des « articles de mercerie, fils, dentelles, galons et rubans » – articles emblématiques des productions de la Grande Fabrique – exportés vers les Antilles, aurait ensuite plus que doublé entre 1775 et 1788, passant de 806 116 lt à 1 793 000 lt, tandis que celle des « draps et étoffes », parmi lesquels figurent les soieries, aurait pratiquement atteint les deux millions à la veille de la Révolution, doublant elle aussi en moins de 15 ans. De natures différentes, ces données confirment que même si, dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle, les Îles françaises de l'Amérique n'occupent toujours qu'une place secondaire dans la géographie des échanges de la métropole rhodanienne, néanmoins on ne peut pas considérer que le commerce antillais tient une place négligeable dans l'économie lyonnaise. D'ailleurs, en croisant les différentes estimations dont nous disposons, il est possible d'estimer a minima la valeur annuelle de ce commerce à 4 ou 5 millions de livres à la fin du XVIII^e siècle et probablement autour de 7 millions les meilleures années ce qui, sur la base de 93 millions, correspondrait au plus à 7,5 % de la valeur des exportations françaises vers les Îles d'Amérique. Cette ouverture de Lyon au marché colonial américain s'inscrit alors dans un contexte d'élargissement des marchés extérieurs de la Grande Fabrique. Alors que la péninsule Ibérique absorbe encore, au lendemain de la guerre de Sept Ans, 70 % des exportations des marchands-fabricants et des négociants lyonnais⁵, l'aire commerciale de Lyon s'ouvre désormais davantage sur l'ouest et le nord-ouest atlantique. Toutefois, une grande partie de ces échanges se fait par voie de terre, tant avec les Provinces-Unies qu'avec l'Allemagne – y compris Hambourg – et la lointaine Russie. La voie maritime n'est utilisée que pour les exportations vers l'Angleterre, lesquelles semblent d'ailleurs très limitées au regard de la correspondance que nous avons pu parcourir⁶, et secondairement vers Amsterdam, dans les deux cas à partir de Rouen. Les autres ports de la façade atlantique, Bordeaux et Nantes en particulier, ne paraissent pas intervenir dans l'organisation des échanges européens de Lyon, leurs relations avec la cité rhodanienne semblant se limiter à l'approvisionnement de leurs arrière-pays respectifs ainsi qu'à la constitution de leur fret pour les Îles et à la redistribution des cargaisons de retour.

4 Maurice Garden, « Aires du commerce lyonnais au XVIII^e siècle », dans *Aires et structures du commerce français au XVIII^e siècle*, Paris, Éditions du CNRS, 1973, p. 282.

5 *Ibid.*, p. 282.

6 Archives départementales du Rhône, sous-série 8B, papiers de marchands.

Des sondages effectués dans les archives notariales nous ont confirmé, à partir de l'étude des actes de procuration établis devant plusieurs tabellions lyonnais, que les principaux acteurs du commerce colonial de Lyon sont alors les négociants et les marchands-fabricants de soieries, de passementerie, d'articles de mercerie et de bonneterie, mais aussi les marchands chapeliers, les marchands toiliers et les négociants qui participent à la redistribution des productions manufacturières de l'arrière-pays lyonnais et des provinces circonvoisines, comme les dentelles du Puy, les rubans de Saint-Chamond, les toiles du Beaujolais, de la Bresse et du Bugey, la quincaillerie forézienne, le papier d'Annonay, sans oublier, après la levée des dernières prohibitions, les cotonnades helvétiques. Pour assurer l'expédition de ces marchandises, ils se sont d'abord tournés vers Bordeaux qui, pendant toute la période, garda la haute main sur le commerce en droiture avec les Îles. Paul Butel rapporte ainsi qu'en 1784 la moitié des soieries débarquées au Cap-Français avait été apportée par des navires bordelais. Mais près de l'autre moitié – 44 % – l'avait été par des vaisseaux venus de Marseille⁷. Il ressort de l'étude que nous avons consacrée aux relations portuaires et aux liaisons ultramarines de Lyon⁸ – étude que nous poursuivons toujours – que, progressivement, un mouvement de bascule s'est opéré, entre Bordeaux et Marseille, au profit du port phocéén qui, à la veille de la Révolution, aurait pu égaler son rival ponantais, ne serait-ce qu'en matière d'exportations des étoffes de luxe et autres productions de la Fabrique de Lyon. Il semble en effet que, dans la deuxième moitié du xviii^e siècle, les négociants lyonnais investis dans le commerce ultramarin aient eu de plus en plus fréquemment recours à la « voie de Marseille » pour expédier leurs marchandises et recevoir en retour les matières et denrées des Îles dont Lyon, comme toute ville importante, faisait alors grande consommation. Au-delà de Bordeaux, cette réorientation vers la façade méditerranéenne s'était amorcée dès le début du xviii^e siècle au détriment de Nantes et de Saint-Malo qui avaient joué jusqu'alors le rôle de relais privilégiés du commerce lyonnais pour ses exportations vers la péninsule Ibérique, d'abord vers Bilbao et les foires de Castille, puis vers Séville et Cadix⁹. Avec le transfert des institutions de la *Casa de Contratación*, l'affirmation de cette dernière place comme porte des Indes espagnoles permet non seulement à Lyon de renforcer son « commerce d'Espagne » et d'intégrer un nouveau marché colonial dans son aire commerciale mais contribue également, par répercussion, à renforcer le partenariat avec Marseille.

7 Paul Butel, *Les Négociants bordelais, l'Europe et les îles au xviii^e siècle*, Paris, Aubier, 1974, p. 34.

8 Olivier Le Gouic, *Lyon et la mer au xviii^e siècle*, thèse de doctorat, université Bretagne Sud, 2009.

9 Jean-Philippe Priotti, *Bilbao et ses marchands au xvi^e siècle, Genèse d'une croissance*, Villeneuve d'Ascq, Septentrion, 2004 ; Albert Girard, *Le Commerce français à Séville et Cadix au temps des Habsbourg. Contribution à l'étude du commerce étranger en France au xvi^e et xviii^e siècles*, Bordeaux, Fêret & fils, 1932.

Dans son ouvrage sur Lyon et ses marchands à la grande époque des foires du XVI^e siècle, Richard Gascon place tout le quart sud-ouest du royaume « quasi en marge de l'aire des foires lyonnaises »¹⁰, et ne relève que fort peu d'échanges entre Lyon et Bordeaux qui, à l'époque, exporte du vin et du pastel vers l'Angleterre et arme pour la pêche à la morue sur les bancs de Terre-Neuve. Néanmoins, dès la fin du XVI^e siècle, Bordeaux intègre l'espace bancaire de Lyon dans la mesure où quelques maisons de banque lyonnaises comme les Arnolfini, les Bonvisi ou les Cenami, d'origine florentine et lucquoise, prennent des participations dans le commerce du pastel et du verdet¹¹. Mais il faut attendre les années 1660 et l'élargissement des horizons du négoce bordelais, d'abord à la péninsule Ibérique puis aux premières colonies de l'Amérique tropicale, la Martinique et la Guadeloupe, pour que commencent à s'établir de réelles relations commerciales entre les deux villes. Dans un premier temps, ces échanges se font au bénéfice de Bordeaux qui profite de la révolution sucrière engagée aux Antilles pour s'imposer, aux côtés de Nantes, comme le deuxième port d'importation des « denrées des Isles », tabac, sucre et indigo. Progressivement, les deux ports se partagent les retours des Îles : à Nantes les sucres bruts des deuxième, troisième et quatrième catégories, à Bordeaux les sucres terrés en partie raffinés, puis le café après que cette culture ait été introduite à la Martinique puis à Saint-Domingue. Après 1735, Nantes est définitivement supplantée par sa rivale aquitaine dont la part dans les importations coloniales ne cesse de progresser pour atteindre 40 % à la fin des années 1780, contre un peu moins de 30 % un demi-siècle plus tôt¹². Au fur et à mesure de l'essor de son commerce colonial, l'aire commerciale de Bordeaux s'élargit à l'intérieur du royaume et intègre très tôt le Lyonnais, où non seulement ses négociants expédient sucre, café et matières tinctoriales, mais où ils se fournissent également en toiles, soieries et articles de mercerie, de bonneterie et de passementerie. À en croire une lettre adressée en 1741 par la chambre de commerce de Lyon à celle de Bordeaux, les deux villes entretiennent « des relations anciennes et utiles », qui « procurent une consommation fréquente de marchandises »¹³. Quand elle fait faillite en

10 Richard Gascon, *Grand commerce et vie urbaine au XVI^e siècle. Lyon et ses marchands*, Paris, SEVPEN, 1971, t. 1, p. 128.

11 Françoise Bayard, « Les Bonvisi, marchands banquiers à Lyon, 1575-1629 », *Annales ESC*, 1971, vol. xxvi, n°6, p. 1234-1269 ; Bernard Allaire, *Crépuscules ultramontains : marchands italiens et grand commerce à Bordeaux au XVI^e siècle*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 2008.

12 Olivier Pétré-Grenouilleau, *Les Négoces maritimes français, XVI^e-XIX^e siècle*, Paris, Belin, 1997, p. 121.

13 CCI Lyon, registre des délibérations de la chambre de commerce, juillet 1741.

1750, la maison Dalpuget et Petit, qui pratique à Bordeaux le commerce des étoffes, compte ainsi 26 créanciers lyonnais à qui elle doit 272 430 lt¹⁴. En 1779, Dutreuil Chalamel et C^{ie} doivent quant à eux 107 513 lt 5 s. 9 d. à 48 créanciers lyonnais¹⁵. C'est d'ailleurs à partir de sources identiques – l'étude des bilans de faillite de seize marchands drapiers entre 1758 et 1782 – que Paul Butel classe le Lyonnais au deuxième rang des régions où Bordeaux s'approvisionne en textiles, juste derrière la Normandie, mais devant le Nord et le Languedoc¹⁶.

Il est cependant très probable qu'une large partie des articles commandés aux négociants ou aux fabricants lyonnais, ou apportés par les commis voyageurs aux foires de Bordeaux, soit destinée à satisfaire une demande locale. Que ce soit pour se vêtir ou pour décorer leurs intérieurs, les nobles bordelais et les riches négociants des abords de la place royale ou des Chartrons recherchent les luxueuses étoffes lyonnaises¹⁷. C'est ce qu'a bien compris, par exemple, le marchand Bonaventure Carret qui décide, en 1765, d'entreprendre dans tout l'ouest du royaume une grande tournée qui le conduit de Bordeaux à Rouen en passant par La Rochelle, Nantes, Rennes et Caen. Entre 1766 et 1770, il séjourne à quatre reprises à Bordeaux avec à chaque fois le même espoir d'obtenir des commandes de la part des marchands qu'il démarché. Au total, nous avons pu retrouver la trace de 34 maisons bordelaises avec lesquelles il fut en affaire et de 46 mémoires portant essentiellement sur des étoffes – notamment du taffetas, du gros de Tours et de Hollande, du velours, du droguet et du satin –, des articles de confection – robes, vestes et gilets de satin, habits de velours – des rubans, des bourses, des fleurs et des ceinturons de soie, des bas de soie, des mitaines et des gants, des fichus de gaze, *etc.*¹⁸. Comme ont pu le montrer des travaux portant sur le contenu des garde-robes des bourgeois portuaires à Bayonne ou à Nantes¹⁹, au cours du XVIII^e siècle le monde du commerce se plaît à acquérir de belles étoffes, de beaux vêtements et les accessoires vestimentaires que la Fabrique lyonnaise contribue à produire. C'est ainsi, par exemple, qu'en

14 AD du Rhône, Actes notariés, 3E 6802b, fonds Claude Firmin Pachot, n°426, procuration des créanciers lyonnais de Dalpuget et Petit à Darvieu, 25 novembre 1750.

15 AD du Rhône, 8B 876-22, fonds Fiard, papiers de faillite de Dutreuil Chalamel et C^{ie} de Bordeaux, 1779.

16 Paul Butel, *Les Négociants bordelais*, *op. cit.*, p. 103.

17 Michel Figeac, *Destins de la noblesse bordelaise 1770-1830*, Bordeaux, Fédération historique du Sud-Ouest, 1996 ; *id.*, *La Douceur des Lumières : noblesse et art de vivre en Guyenne au XVIII^e siècle*, Bordeaux, Mollat, 2001 ; Philippe Gardey, *Négociants et marchands de Bordeaux de la guerre d'Amérique à la Restauration (1780-1830)*, Paris, PUPS, 2009.

18 AD du Rhône, 8B 730-1 à 28, fonds Carret (1760-1780).

19 Frédéric Duhart, *Habiter et consommer à Bayonne au XVIII^e siècle. Éléments d'une culture matérielle urbaine*, Paris, L'Harmattan, 2001 ; L. Moreau, *Les Notables nantais et la mode vestimentaire dans la deuxième moitié du 18^e siècle*, mémoire de maîtrise, université de Nantes, 2001.

octobre 1770 le négociant bordelais Billatte passe commande à Carret de deux habits de velours, le premier « bleu brodé » et le second ciselé noir », et d'une veste de satin blanc brodée, une pièce vestimentaire alors très à la mode²⁰. Selon les dernières évaluations publiées par Philippe Gardey²¹, les soieries sont bien présentes dans les garde-robes marchandes bordelaises et, à la veille de la Révolution, elles pourraient représenter près d'un cinquième des pièces de vêtement contenues dans les vestiaires masculins. Outre les bas de soie, pour les grandes occasions les négociants et marchands bordelais semblent apprécier les vestes, les gilets et les culottes de soie, de taffetas ou de satin, tandis que leurs femmes réservent ces mêmes étoffes à la confection de jupes et de mantelets. Voilà qui confirme l'observation de Paul Butel selon qui le port aquitain est alors envahi « par le goût du luxe et de la toilette »²². Néanmoins Bordeaux fait figure, auprès des fabricants lyonnais, de marché très exigeant et difficile à satisfaire, ses marchands n'hésitant pas à multiplier les « essayages » et à faire jouer à plein la concurrence entre fournisseurs comme en témoigne la correspondance que nous avons pu consulter²³.

Quant à l'autre partie de la demande bordelaise en articles de Lyon, elle est assurément liée aux demandes du marché antillais. Même s'il est difficile d'évaluer très précisément pour l'ensemble du XVIII^e siècle quelle proportion des étoffes et articles de Lyon écoulés sur le marché bordelais était destinée au marché américain, Paul Butel se risque, pour l'année 1788, à classer Lyon au septième rang des fournisseurs qui, par l'intermédiaire du port de Bordeaux, participent à l'approvisionnement de Saint-Domingue en produits manufacturés, derrière le Bordelais, la Bretagne, Lille, Laval, Rouen et Cholet, mais devant Paris, la Provence et le Bas-Languedoc. La valeur des articles de Lyon expédiés cette année- là aurait atteint 712 332 lt et représenté 5 % de la valeur globale des exportations bordelaises de produits manufacturés vers la grande île²⁴. Mais le marché antillais est un marché fluctuant, très dépendant de la conjoncture. Ainsi, en janvier 1767, après la relance qui avait suivi la fin de la guerre de Sept ans, Bonaventure Carret, qui ne parvient pas, malgré ses efforts, à décrocher de nouveaux mémoires auprès des armateurs et des négociants du commerce antillais, regrette amèrement que « les affaires délabrées de l'Amérique rendent

20 AD du Rhône, 8B 730-21, fonds Carret, registre de copies de lettres n° 2 (4 septembre 1769-16 juin 1772), Billatte, 24 octobre 1770.

21 Philippe Gardey, *Négociants et marchands de Bordeaux*, op. cit., p. 520, et annexes 44, 45 et 48.

22 Paul Butel, *Vivre à Bordeaux sous l'Ancien régime*, Paris, Perrin, 1999, p. 306.

23 AD du Rhône, sous-série 8B, papiers de marchands ; Archives départementales de la Gironde, sous-série 7B, fonds des négociants.

24 Paul Butel, *Les Négociants bordelais*, op. cit., p. 400, annexes, carte 11.

les affaires extrêmement rudes et difficiles »²⁵. Ponctuellement, au détour de correspondances marchandes, il est possible de repérer certaines commandes spécifiquement destinées aux Îles comme le sont certainement, dès les années 1720, la plupart de celles que l'armateur Jean Pellet adresse à ses correspondants lyonnais, auprès de qui il s'approvisionne en chapeaux et en toileries²⁶. Parfois, une allusion faite au départ imminent d'un navire, à la nécessité de faire parvenir rapidement, avant une certaine date, les articles à bon port, ou des précisions qui accompagnent un mémoire et qui font référence à la destination des effets commandés, suffisent à identifier un lot de marchandises destiné au marché antillais. Ainsi en est-il, par exemple, de la petite caisse de velours que Carret et C^{ie} destine à Labadie, « avec acquit à caution pour l'Amérique », et qui doit arriver à destination entre le 1^{er} et le 4 août 1771 « pour la charger sur un vaisseau qui doit partir alors »²⁷. Encore plus insaisissables sont les étoffes et articles de luxe qui sont chargés comme pacotille par les équipages ou les passagers des navires en partance pour les Îles, dans des quantités impossibles à estimer mais certainement pas anecdotiques dans la mesure où, comme le reconnaît Paul Butel, elles « se prêtent admirablement à la constitution des pacotilles coloniales », tant en raison de leur faible encombrement que de leur forte valeur et des profits substantiels que leur revente laisse espérer²⁸.

Qu'elles soient destinées aux animateurs du grand commerce maritime, aux négociants qui approvisionnent à leur tour les marchands des pays d'Aquitaine, ou aux détaillants qui tiennent boutique dans la ville même de Bordeaux, les marchandises qui arrivent de la région lyonnaise empruntent pour la plupart d'entre elles la route de Limoges qui, depuis, le XVI^e siècle, fait figure de principal axe de circulation entre la cité rhodanienne et l'ouest atlantique. À la grande époque des foires de Lyon, elle revêtait déjà « une singulière importance » pour le commerce lyonnais en permettant l'acheminement d'une grande variété de marchandises parmi lesquelles les draperies du Poitou, les métaux et draps d'Angleterre mais aussi des productions ultramarines comme les épices, la cochenille et les sucres, venus des colonies espagnoles et portugaises, et qui avaient transité par La Rochelle, Bayonne et, parfois, Bordeaux²⁹. Deux siècles plus tard, ce sont principalement les sucres et le café des Antilles qui, depuis le port aquitain,

25 AD du Rhône, 8B 730-12, fonds Carret, correspondance entre Carret et son associé Ferlat, 3 janvier 1767.

26 AD de la Gironde, 7B 1801, papiers de Jean Pellet (1728-1748).

27 AD du Rhône, 8B 730-21, fonds Carret et C^{ie}, registre de copies de lettres (1767-1771), lettre à Petinaud de Limoges, 16 juillet 1771.

28 Paul Butel, *Les Négociants bordelais*, op. cit., p. 103

29 Richard Gascon, *Grand commerce et vie urbaine*, op. cit., p. 102-103.

sont expédiés vers Libourne ou vers Limoges pour être pris en charge par des rouliers qui les conduisent à destination dans un délai variable, en général compris entre vingt et trente jours³⁰. Mais il n'existe pas de liaison directe et régulière entre les deux villes, d'où la nécessité de procéder à une rupture de charge à Libourne, à Bergerac ou à Limoges, ce qui oblige à diviser les lots de sucre, de café et d'indigo pour faciliter une manutention qui peut parfois occasionner quelques dommages aux produits les plus fragiles, et qui induit également des frais supplémentaires qui renchérisent d'autant le coût du transport. Pourtant, en 1740, un entrepreneur de transport, Defarnon, avait proposé à la chambre de commerce de Lyon d'établir une liaison régulière et directe « sur les routes de Limoges, Bordeaux et La Rochelle », moyennant un droit d'exclusivité de vingt ans. La Chambre avait appuyé cette proposition, d'autant que Defarnon promettait une « diminution considérable du prix ordinaire des voitures ». Mais le Contrôleur général avait finalement refusé d'accorder la clause d'exclusivité aux motifs que le commerce entre Lyon et Limoges aurait eu à subir de gros préjudices si Defarnon s'était avéré incapable de tenir ses engagements, et que son entreprise aurait fait du tort aux autres voituriers et muletiers³¹. Aussi l'affaire en était-elle restée là et, en 1784, le marchand bordelais Defos pouvait encore déplorer que « hors des foires c'est une assez grande misère pour trouver des rouliers en droiture pour Lyon, à moins qu'on ne charge pour Bergerac par eau »³². La route de Limoges n'est toutefois plus la seule à relier les deux villes. Dès les années 1720, elle est en effet concurrencée par la route de Toulouse qui, en transitant par Montpellier et Nîmes, n'offre cependant pas de délais plus courts, et par « la voie de Montauban » que Carret présente comme étant, depuis Lyon, « la plus courte et la moins dispendieuse »³³, et qui, elle, passe vraisemblablement par Albi et Millau. Mais, à chaque fois, les contraintes inhérentes au transport entre les deux villes sont les mêmes et, que ce soit à Bordeaux ou à Lyon, les négociants doivent toujours, dans leur pratique, en tenir compte et s'adapter en conséquence.

30 Jacqueline Roubert, « Essai sur les transports de marchandises en relation avec le commerce lyonnais au xviii^e siècle », dans *Actes du 92^e Congrès national des Sociétés Savantes, Section Histoire moderne et contemporaine*, Paris, Bibliothèque nationale, 1970, t. II, p. 99-197.

31 CCI Lyon, registre des délibérations de la chambre de commerce (16 janvier 1740 - 23 décembre 1748), f^o 69-72, délibération du 19 août 1741 ; f^o 215-217, délibération du 6 août 1746.

32 AD du Rhône, 8B 845-2, fonds Ducré et C^{ie}, correspondance reçue de Bordeaux, Defos et C^{ie}, 17 avril 1784.

33 AD du Rhône, 8B 730-21, fonds Carret, registre de copies de lettres, Faurie fils de l'aîné, 6 février 1768 ; Pinaud l'aîné, 26 mai 1770.

À la fin du xvii^e siècle, Marseille est encore un port largement méditerranéen, dont les navires ne franchissent que très rarement le détroit de Gibraltar, malgré les encouragements prodigués par l'intendant des galères Michel Bégon, ancien intendant des « Isles françaises de l'Amérique ». Bon an mal an, ce sont deux à quatre navires phocéens qui lèvent l'ancre à destination des possessions françaises des Antilles, emportant dans leurs cales des cargaisons hétéroclites constituées de farine, de vin et d'eau-de-vie, de viandes, de fer et de quincaillerie, de chandelles et de savon, de toiles et de draps ; les soieries lyonnaises n'apparaissent qu'à l'aube du xviii^e siècle, en quantité infime toutefois. Pendant la guerre de Succession d'Espagne, un de ces armateurs marseillais pionniers de la navigation transocéanique, Jean-Baptiste Bruny, innove en s'essayant avec succès, à la suite des Malouins, au commerce de la mer du Sud et entraîne dans son sillage plusieurs dizaines d'actionnaires issus des mondes du négoce et de la banque, parmi lesquels une petite poignée de Lyonnais comme Melchior Philibert, Riverieulx et Rolland, Antoine Dareste ou Jean Lacroix³⁴. Ces armements ayant pour objectif de court-circuiter la *Carrera de Indias*³⁵ afin de tirer un profit direct des richesses argentifères de l'Amérique espagnole, la présence, même modeste, de Lyonnais parmi les partenaires des armateurs marseillais ne saurait étonner dans la mesure où la cité du Rhône et ses tireurs d'or générèrent, pour la production des étoffes en dorures, une importante demande d'argent. Les intérêts des uns rencontrent donc l'intérêt des autres autour du marché des piastres et autres « matières », rapportées à Saint-Malo ou à Marseille par les navires de la mer du Sud, et acheminées ensuite jusqu'à Lyon pour y être négociées à un cours généralement supérieur à celui qui est fixé par les hôtels de la monnaie. Entre 1706 et 1713, Jean-Baptiste Bruny et son frère Raymond arment quatre navires pour la mer du Sud. Nous avons pu repérer huit Lyonnais parmi les 255 actionnaires de la *Marianne* et du *Jourdain* armés en 1711 et 1713, mais un seul uniquement, la maison Riverieulx et Rolland, parmi les actionnaires du *Saint-Joseph* et du *Saint-Jean-Baptiste* armés en 1706-1707. Les plus importants d'entre eux sont sans conteste la maison Riverieulx et Rolland ainsi que le banquier Melchior Philibert et ses fils, également liés aux

34 Archives départementales de l'Isère, 2E 238, 2E 234, 2E 235 et 2E 239, fonds Bruny, Grands Livres (1705-1723).

35 Antonio García-Baquero González, *Cádiz y el Atlántico (1717-1774). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, Sevilla, Escuela de estudios hispano-americanos de Sevilla, 1976 ; *id.*, *La Carrera de Indias, histoire du commerce hispano-américain (xvi^e-xviii^e siècles)*, Paris, Desjonquères, 1997 ; Manuel Bustos Rodriguez, *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Madrid, Universidad de Cádiz/Silex, 2005.

Magon de Saint-Malo, qui investissent respectivement 46 000 et 60 000 lt dans les armements Bruny. Mais la participation du capital lyonnais au financement de ces expéditions reste cependant très modeste, comprise entre 0,3 et 8 % du capital mobilisé – 67 000 lt sur les 838 705 lt requises pour Le Jourdain – avec des actions de 2 000 à 30 000 lt Au-delà des neuf intéressés directs que nous avons retrouvés, d'autres Lyonnais peuvent aussi être intervenus dans le processus de drainage des capitaux, dans la mesure où les intéressés pouvaient rétrocéder une partie de leurs participations à l'intérieur de leurs propres cercles de relations d'affaires, ce que fit par exemple Melchior Philibert en associant en cascade à un intéressement de 30 000 lt dans l'armement du Jourdain, six autres partenaires, pour des portions comprises entre 500 et 8 000 lt³⁶. Néanmoins, il ne semble pas, à la différence de ce que nous avons pu constater dans les « emplettes » chargées à bord des frégates malouines, qu'au-delà de quelques brocards et rubans or et argent, des soieries lyonnaises aient été embarquées par les navires des Bruny qui préféraient s'approvisionner à Livourne, à Gênes ou à Venise. Néanmoins, en associant au capital de leurs entreprises leurs fournisseurs de rubans, de dentelles, de brocards et de toiles comme ils le font avec la maison Riverieulx et Rolland, les frères Bruny initient une pratique qui, semble-t-il, perdure dans le port provençal : l'investissement maritime comme contrepartie du chargement pour les Îles. Le même procédé se retrouve ainsi à la fin du siècle dans les armements Solier Martin Salavy en 1781-1782, quand la maison Duffour & Martin, qui charge pour Saint Domingue et la Martinique des taffetas, des rubans et des parasols, est systématiquement associée au financement des mises hors, à hauteur de 2 500 à 3 500 lt par cargaison³⁷. À cette époque, la chose est acquise qu'il ne saurait y avoir de bonne cargaison pour les îles d'Amérique sans articles de Lyon. En 1764, dans son *Commerce de l'Amérique par Marseille*, le receveur des Fermes, Auguste Chambon³⁸, conseille vivement aux armateurs marseillais de ne pas omettre, lorsqu'ils composent leurs cargaisons pour la Martinique, des « bas de fil de coton et de soie, étoffes de soie, étoffes en dorure et galons, mercerie ordinaire, ouvrages de mode », et de ne pas oublier d'inclure dans leurs expéditions vers Saint-Domingue, plaque tournante du commerce d'interlope avec les colonies espagnoles, « des assortiments bien choisis en étoffes d'or, d'argent et soieries, en toiles, mercerie, rubans et quincailleries [...] que du beau et du riche, parce

36 AD du Rhône, 8B 1107-2, fonds Melchior Philibert, Journal, 1713-1714.

37 Louis Dermigny, *Cargaison indiennes, Solier et Cie, 1781-1793*, Paris, SEVPEN, 1960, t. 2, p. 2-27, p. 64-76, p. 78-94, p. 96-109.

38 A. Chambon, *Le Commerce de l'Amérique par Marseille, ou explications des lettres patentes de Roi portant règlement pour le commerce qui se fait de Marseille aux îles françaises de l'Amérique*, Avignon, s.n., 1764.

que ce que les Espagnols achètent est très souvent destiné à passer aux Indes, où le luxe n'a point de bornes ». Même si on manque très souvent de précisions sur le contenu des caisses et des ballots d'étoffes chargés à bord des navires du commerce des Îles, il est possible de repérer parfois la présence de taffetas, de rubans de soie, de boutons, de bas, et de toiles propres à faire du linge de table, dont l'origine lyonnaise est avérée³⁹.

Selon les années, la valeur des exportations d'étoffes lyonnaises par le port de Marseille aurait pu varier entre 300 000 et 600 000 lt⁴⁰. En nous appuyant sur les chiffres de la balance du commerce, il est possible d'envisager qu'à la veille de la Révolution la valeur globale des exportations des marchandises de Lyon, étoffes, rubans, chapeaux, mercerie, bonneterie, sans tenir compte d'autres produits comme les dentelles du Puy ou la quincaillerie forézienne, à la commercialisation desquels pouvait contribuer le négoce lyonnais, aurait pu atteindre 1,2 million de lt et représenter environ 6 % de la valeur totale des exportations marseillaises vers les Îles d'Amérique. Mais, à cette époque, les comptes d'achat des cargaisons des navires armés par Solier révèlent la concurrence grandissante sur un marché antillais qui semble accorder davantage d'importance aux prix qu'à la qualité des productions languedociennes, taffetas d'Angleterre, soie à coudre et bas de soie de Nîmes, par exemple, qui s'imposent désormais comme une alternative aux productions lyonnaises.

Handicapé par une législation plus contraignante et un régime douanier moins avantageux que celui de ses rivaux du Ponant⁴¹, le port de Marseille reste longtemps en dehors de l'aire d'approvisionnement de Lyon en produits coloniaux. L'étude de la correspondance passive de la maison Roux entre 1728 et 1762 révèle, par exemple, que ces grands armateurs marseillais ne reçoivent de leurs partenaires lyonnais aucune commande de sucre, de café ou d'autres produits des Îles. Mais les choses changent progressivement avec le passage à l'Exclusif mitigé et, en moins de deux décennies, Marseille devient fournisseur à part entière du marché lyonnais en sucres et cafés des Îles,

39 CCI Marseille-Provence, L9-334, fonds Roux, connaissements de marchandises sorties de Marseille en direction des Antilles (1748-1790).

40 Rappelons que Parent, directeur de la chambre de commerce de Lyon, les évalue à 400 000 lt pour l'année 1755 : CCI Lyon, registre des délibérations de la chambre de commerce de Lyon (13 avril 1756-5 décembre 1759), f°5-11, mémoire sur l'approvisionnement des colonies, 13 avril 1756.

41 Le sucre, qui entre dans le royaume par Marseille, est taxé à 22 lt 10 s. le quintal jusqu'en 1740, puis à 7 lt, contre 5 lt 12 s. pour celui qui est vendu à Bordeaux. Quant au café et au cacao des Îles, ils sont taxés à hauteur de 10 lt le quintal. En outre, les marchandises qui entrent dans le royaume par la Provence doivent s'acquitter de la douane de Lyon : Gaston Rambert, *Histoire du commerce de Marseille*, t. VI, *De 1660 à 1789. Les colonies*, Paris, Plon, 1959, p. 384-385, 395 et 398.

cacao de Caraque, indigo, bois de teinture et coton de Saint-Domingue. Cependant, le nombre de navires du commerce antillais qui effectuent leur retour à Marseille reste encore, à la fin du siècle, inférieur de moitié à celui des vaisseaux qui reviennent à Bordeaux. En conséquence, avec une offre de marchandises supérieure à toute autre, Bordeaux garde la main sur les marchés intérieurs du royaume comme le montrent les observations faites à partir des tableaux du maximum sur les aires de distribution du café, du cacao et du sucre ; on constate que Lyon se trouve bien, en 1793-1794, à l'intersection des aires d'influence de Bordeaux, de Nantes, du Havre et de Marseille, qui n'a toujours pas supplanté son rival aquitain⁴², observation corroborée par les copies de lettres du marchand épicier lyonnais Ducrey qui, une dizaine d'années plus tôt, passe l'essentiel de ses commandes de sucre à Bordeaux ou à Nantes, et ne se tourne vers ses fournisseurs marseillais que lorsque les tarifs pratiqués sur la façade atlantique ne lui conviennent pas ou que, exceptionnellement, telle ou telle « denrée » vient à manquer.

Le rôle croissant que Marseille joue au cours de la deuxième moitié du siècle dans le commerce ultramarin de Lyon tient sans nul doute à l'existence d'un axe de circulation majeur, la vallée du Rhône, qui tend à devenir une voie d'accès privilégiée à l'Atlantique. C'est par le fleuve que remontent barriques de sucre, sacs de café et balles d'indigo et de cochenille. Un « Avis au public des Coches et Messageries », daté du 20 novembre 1730 et conservé dans les papiers d'affaires de la maison Rigollet de Lyon, nous apprend que les marchandises sont d'abord transportées par charrettes jusqu'à Avignon, avant d'être confiées aux coches du Rhône qui en assurent la remontée jusqu'à Lyon : « les coches, au nombre de dix, partent d'Avignon à tour de rôle en suivant les numéros de leurs feuilles, trois fois la semaine, tant pleins que vides [pour arriver] ordinairement pendant huit mois de l'année dans neuf à dix jours, et dans l'hiver dans 14 à 15, à moins des cas imprévus ». Les liaisons entre Marseille et Lyon seraient donc deux à trois fois plus rapides qu'entre Bordeaux et Lyon, et de surcroît plus régulières⁴³. À la descente, les délais sont encore plus courts : avec trois départs par semaine, « le mardi, jeudi et samedi, à l'heure de midi [...] pendant huit mois de l'année, [les coches] font remettre à Marseille ce qu'on leur confie à Lyon dans cinq à six jours et, en hiver, dans sept à huit jours »⁴⁴, promesse plus ou moins confirmée par les correspondances marchandes, qui s'accordent pour estimer à huit jours

42 Thomas Le Roux, *Le Commerce intérieur de la France à la fin du XVIII^e siècle. Les contrastes économiques régionaux de l'espace français à travers les archives du Maximum*, Paris, Nathan, 1996, p. 227 et 230.

43 Serge Bonin et Claude Langlois (dir.), *Atlas de la Révolution française*, t. 1, *Routes et communications*, Paris, EHESS, 1987.

44 AD du Rhône, 8B 1184-3, papiers d'affaires Rigollet (1628-1781).

le délai nécessaire pour faire parvenir à Marseille par le coche une balle de toiles, une caisse de soieries ou un caisson de rubans. Quant à la trentaine de péages qui balisent le Rhône, ils ne constituent pas une gêne véritable dans la mesure où, étant à la charge des bateliers, ils sont inclus dans le prix du transport. Par contre, chargeurs ou destinataires des marchandises doivent acquitter les douanes de Lyon et de Valence, sans que cela n'entrave toutefois le trafic, d'une part parce que les droits à payer restent modérés – entre 2 et 7 % selon les produits⁴⁵ – et ont peu d'impact sur les soieries dont la valeur est élevée, d'autre part parce que les marchandises de Lyon destinées à l'exportation circulent avec des acquits-à-caution qui les exemptent de douanes, à l'instar des douze pièces de taffetas d'Angleterre expédiées en août 1748 à Pierre-Honoré Roux et valant 3 297 lt 7 s., pour lesquelles la maison Sellon et C^{ie} ne paye que 2 lt 12 s. 3 d. d'acquit-à-caution⁴⁶. Toutefois, même si le transport fluvial semble avantageux à maints égards, dans les faits un certain nombre de négociants lyonnais préfèrent confier leurs précieuses étoffes et leurs fragiles rubans à la route, pour ne pas prendre le risque de les exposer au risque de « mouillure » inhérent au transport fluvial. En outre, la valeur de ces articles permet de supporter le surcoût engendré par le transport terrestre, d'autant que leur encombrement reste très limité. En nous référant aux 89 lettres de voiture trouvées dans les papiers de la maison Roux, il est possible d'évaluer le délai de livraison par la route à une douzaine de jours⁴⁷ ce qui, sauf imprévu lié à de mauvaises conditions de circulation, reste très concurrentiel. Les conditions du transport vers Marseille sont donc nettement meilleures que celles du transport vers Bordeaux, par les routes de Limoges ou de Toulouse : les délais d'acheminement sont divisés par deux pour les articles de Lyon et, dans le meilleur cas, pratiquement par trois quand il s'agit de faire venir des barriques de sucre ou des sacs de café ; les risques de perte, de vol, de détérioration sont réduits proportionnellement au temps du voyage ; les liaisons sont plus régulières et ne sont pas tributaires d'un nombre limité de rouliers : une seule rupture de charge est nécessaire entre Lyon et Marseille, à Avignon, contre deux parfois entre Lyon et Bordeaux, à Limoges et à Libourne, ou à Bergerac et à Toulouse ou à Montauban ; enfin, le coût du transport joue bien évidemment à l'avantage de Marseille puisque pour y acheminer un caisson de

45 Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle ; contribution à l'étude des économies maritimes*, Marseille, Institut historique de Provence, 1973, t. 2, p. 700-702.

46 CCI Marseille-Provence, L9-1256, fonds Roux, produits manufacturés, soieries, factures, facture de Sellon et C^{ie}, 24 août 1748.

47 Une lettre sur trois (35) annonce une livraison sous dix jours, quatre sur cinq (72) fixent un délai de livraison compris entre dix et treize jours et six seulement s'engagent en deçà de dix jours : CCI Marseille-Provence, L9-1049, fonds Roux, lettres de voiture, Lyon (1732-1767).

dorures, il faut compter 6 lt le quintal et 3 à 4 lt le quintal pour des étoffes⁴⁸ alors que Bonaventure Carret rappelle en 1770 que, par la route de Limoges, le prix d'une voiture est « ordinairement de 21 à 22 lt le quintal »⁴⁹.

MARSEILLE, PARTENAIRE INDISPENSABLE DU COMMERCE DE CADIX

132

Marseille profite aussi du renforcement des échanges entre Lyon et Cadix. Les premiers contacts directs entre les deux villes, la rhodanienne et l'andalouse, remontent aux lendemains de la guerre de Succession d'Espagne, même si, dès 1686, dans son « Mémoire général sur le commerce qui se fait aux Indes occidentales par Cadix... », l'intendant de Marine Patoulet relevait la présence, à bord des galions de Terre-Ferme et des flottes de la Nouvelle-Espagne, de brocards de soie, d'or et d'argent « de Lyon et de Tours », mais aussi de gros de Naples « qui se font à Tours et à Lyon », de dentelles du Puy, de « merceries et quincailleries de toutes sortes », tout en déplorant la concurrence que représentaient alors les manufactures de soieries établies en Hollande au lendemain de la révocation de l'édit de Nantes⁵⁰. L'épisode du commerce de la mer du Sud permit toutefois à certains milieux d'affaires lyonnais de reprendre la main en découvrant, par l'intermédiaire des Malouins, les potentialités du marché gaditan qui non seulement proposait des débouchés intéressants aux productions de la Grande Fabrique, mais était aussi en mesure d'offrir certaines matières premières indispensables à son industrie, comme l'argent, l'indigo et la cochenille. D'ailleurs, en 1714, un correspondant du marchand drapier Raymond Moulins constate avec inquiétude l'arrivée à Cadix « d'une grande quantité de Lyonnais », qu'il compare à un débordement de la Saône⁵¹. En 1717, une « Liste des négociants français établis à Cadix », dressée par le consul de France, recense 80 « marchands en gros » français installés dans le port andalou, parmi lesquels 12 sont originaires de Lyon, dont 6 « établis depuis la paix [d'Utrecht] »⁵². Soixante ans plus tard, une nouvelle liste est dressée : sur

48 Charles Carrière, *Négociants marseillais*, op. cit., t. 2, p. 694.

49 AD du Rhône, 7B 730-21, fonds Carret, registre de copies de lettres (1767-1771), lettre à Jonas Stabré, 9 juin 1770.

50 Michel Morineau, *Incrovables gazettes et fabuleux métaux. Les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVI^e-XVIII^e siècles)*, Paris et Cambridge, Maison des sciences de l'homme et Cambridge UP, 1985, réed. 2009, p. 329-332.

51 AD du Rhône, 8B 1063-10, fonds Moulins, correspondance reçue d'Espagne, Cadix, Jean Boschet, 17 juin 1714.

52 Archives nationales (ensuite AN), Affaires étrangères, B' 221, correspondance consulaire, Cadix, registre 11, 1714-1715, f°18-19 ; Albert Girard, *Le Commerce français à Séville et Cadix*, op. cit. ; Didier Ozanam, « La colonie française de Cadix au XVIII^e siècle d'après un document inédit de 1777 », *Mélanges de la Casa de Velázquez*, Madrid, Casa de Velázquez, 1968, p. 259-347.

126 Français faisant ouvertement profession de commerce, 17 sont recensés comme natifs de Lyon⁵³. Dans un cas comme dans l'autre, les Lyonnais constituent la troisième communauté de négociants français installée dans la ville. Pour une période allant de 1714 à 1793, nous avons pu identifier avec certitude 67 Lyonnais investis dans le commerce à Cadix⁵⁴. En relations directes avec des marchands-fabricants ou des négociants installés dans leur ville natale – et auxquels ils étaient parfois apparentés – ils servaient d'intermédiaires entre ceux-ci et les grandes maisons du négoce gaditain, pratiquant un commerce de commission qui consistait, dans un sens, à assurer la vente des productions de la Fabrique lyonnaise auprès des grandes maisons du négoce gaditain impliquées dans le commerce de la *Carrera*, et, dans l'autre, à expédier les piastres dont Lyon demeurait un des principaux marchés dans le royaume. Il est vraisemblable que ces négociants lyonnais de Cadix aient pu contrôler en grande partie les importations de soieries, d'étoffes de luxe, d'articles de mercerie et de passementerie réclamés par le marché gaditain et, au-delà, par l'Amérique espagnole. Dans un mémoire daté de 1754, le consul Bigodet de Varennes présente les soieries comme « la branche de notre commerce la plus considérable après celle des toileries », et mentionne parmi les étoffes les plus demandées à Cadix les « velours, pannes pluches ou velours d'Utrecht », les brocards de soie, les damas, les serges de soie, les moires, les satins, le gros de Tours, le taffetas, sans oublier, autres fleurons de la production lyonnaise, les « tissus en draps d'or et d'argent, gazes et rezous, galons, d'or et d'argent, rubans or et argent, rubans de soie, bas de soie et de filoselle »⁵⁵. À cette époque, selon un autre mémoire, les soieries auraient représenté en effet, selon les années, entre 9 et 15,4 % de la valeur des marchandises de France débarquées à Cadix et, en six ans, entre 1748 et 1753, le port andalou en aurait reçu pour 16 782 400 lt, soit une moyenne de 2,7 millions par an, avec un maximum de 4 millions pour la seule année 1751. Quant au poste « mercerie et quincaillerie », il aurait atteint les 3,1 millions sur six ans avec un maximum de 808 100 lt en 1750, soit environ 3 % des importations de marchandises de France⁵⁶. Dans ce contexte Marseille s'est imposé naturellement et rapidement comme le partenaire

53 AN, Affaires étrangères, B¹ 283, correspondance consulaire, Cadix, registre 73, 1777, f°5.

54 Olivier Le Gouic, *Lyon et la mer, op. cit.*, p. 386-388 ; *id.*, « Des négociants français aux portes des Indes : les Lyonnais à Cadix au XVIII^e siècle », dans Guy Saupin et Jean-Philippe Priotti (dir.), *Le Commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négociants et ports (XVI^e-XVIII^e siècle)*, Rennes, PUR, 2008, p. 285-317.

55 AN, Affaires étrangères, B^{III} 341, « Mémoire du sieur des Varennes, consul de France à Cadix, sur le commerce et la navigation des sujets du roi dans ce département où les différentes branches de ce commerce sont expliquées en détail », 1754.

56 AN, Affaires étrangères, B^{III} 341, « Récapitulation des marchandises apportées à Cadix par les navires français, depuis l'année 1748 comprise jusqu'à l'année 1753 inclusivement ».

privilegié de Lyon dans le cadre de son « commerce de Cadix », et ce dès la signature de la paix d'Utrecht et le rétablissement de la *Casa de Contratacion*, transférée dans le port andalou en 1717 : « la voie de Marseille est sans contredit la plus courte et la moins dispendieuse quand les vaisseaux se trouvent prêts », écrit, en 1763, le négociant Louis Feyt, alors principal commissionnaire de la maison lyonnaise Rey Magneval dans le port espagnol⁵⁷. Hormis l'intermède de la peste, seule la guerre vient à deux reprises interrompre momentanément cette liaison maritime à laquelle les Lyonnais substituent alors la route terrestre qui passe par Limoges, Bayonne et Madrid, tandis que de leur côté leurs correspondants gaditans recourent aux services de navires neutres, génois et ragusains notamment. Mais, dès le retour de la paix, polacres et brigantins marseillais reprennent leur navigation pendulaire entre les côtes provençale et andalouse, avec beaucoup de précautions et en convois dans un premier temps, pour se prémunir contre la menace des pirates salétins attirés, entre autres choses, par les cargaisons d'argent qu'ils ramènent à Marseille⁵⁸. Les négociants lyonnais de Cadix participent autant que d'autres à ce circuit de redistribution de l'argent de l'Amérique espagnole et, de simple relais du négoce lyonnais dans le cadre du commerce des soieries, Marseille se hisse au rang de partenaire privilégié de Lyon dans le cadre du commerce des piastres et autres « matières d'argent ». C'est bien sur des navires marseillais – voire parfois sur des frégates anglaises – que les correspondants des marchands lyonnais chargent les piastres qu'ils leur destinent. Ainsi agissent, par exemple, les maisons gaditanes Garnier & Cornabé, Galibert Cayla Cabanes et C^{ie} – puis Cayla Cabanes Solier et C^{ie} – et Jamets Vincent Verduc et C^{ie} qui, entre 1734 et 1736, consignent à l'adresse de Pierre-Honoré Roux les sacs de piastres et de vaisselle et les barretons d'argent qu'ils expédient à Sellon et C^{ie} de Lyon. Les quantités transportées témoignent à la fois de l'importance des échanges entre Lyon et Cadix, et de la grande activité des manufactures de dorures lyonnaises. De juin 1734 à juin 1736, Sellon et C^{ie} reçoit ainsi de ses correspondants gaditans, par l'intermédiaire de la maison

57 AD du Rhône, 8B 1173-7, fonds Rey Magneval, correspondance reçue de Cadix, Louis Feyt, 13 mai 1763.

58 « Les Saletins étaient dehors, croisant sur les bâtiments français du cabotage » écrit Louis Feyt qui, en juin 1763, informe son correspondant lyonnais Magneval de l'obligation dans laquelle il s'est trouvé de faire assurer auprès de la Maison Magon Le fer les trois caisses d'étoffes chargées sur le navire marseillais *Les Âmes du Purgatoire* : « je crois bien qu'il ne faille souvent prendre la même précaution tant que les Espagnols n'auront pas celle de chasser cette race mauresque, d'autant que nous voilà obligés de faire venir par mer toutes les marchandises ». Deux mois plus tard, il évoque de nouveau ces « bâtiments saletins qui ont pris en dernier lieu deux embarcations françaises qui venaient des ports d'Italie ». En octobre, les taux d'assurance sont passés de 2,5 % à 8 % : AD du Rhône, 8B 1173-7, fonds Rey Magneval, correspondance reçue de Louis Feyt, 14 juin, 30 août et 21 octobre 1763.

Roux, pas moins de 32 698 piastres, de grandes quantités de vaisselle et plusieurs barretons et lingots d'argent⁵⁹. Entre septembre 1763 et mai 1764, Louis Feyt charge pas moins de 23 600 piastres sur des navires de guerre anglais pour les porter à Marseille à la consignation de Maystre et neveu et de Arnaud frères pour le compte de la maison Rey Magneval⁶⁰. Ponctuellement les retours du commerce de Cadix peuvent aussi se faire sous la forme d'indigo ou de laine de vigogne, mais c'est surtout dans le cadre du commerce de la cochenille que Marseille se pose également en partenaire privilégié du commerce lyonnais. Importée principalement du Mexique, où elle est élevée dans des plantations de nopals, la précieuse *grana* arrive en grandes quantités dans le port phocéén où, selon Gilbert Buti, quelques 500 barils sont débarqués chaque année⁶¹. Si le Languedoc et ses draperies constituent le premier débouché intérieur pour la cochenille qui arrive de Cadix, la région lyonnaise fait aussi partie de l'aire de redistribution de cette matière tinctoriale, même si la quantité de cochenille qui remonte la vallée du Rhône ne représente qu'une part modeste – 10 à 12 % tout au plus – des importations marseillaises dont la plus grande partie – près des trois quarts – est en fait réexportée vers les marchés du Levant, d'Italie et d'Afrique du Nord⁶².

L'ENGAGEMENT DES LYONNAIS DANS LE COMMERCE DE MARSEILLE AVEC LES INDES ORIENTALES

En 1769, la suspension du monopole de la Compagnie des Indes orientales ouvre au commerce privé la route de l'océan Indien. Très réactifs et désormais familiarisés avec la navigation au long cours, les armateurs marseillais savent saisir cette nouvelle opportunité pour élargir davantage leurs horizons. Les articles de Lyon trouvent leur place dans les cargaisons que Marseille expédie à l'île de France, aux côtés des productions méditerranéennes, des caisses de piastres et des produits textiles et métallurgiques destinés à la fois à répondre aux besoins des populations des îles Mascareignes et à ceux du commerce d'Inde. Déjà, du temps de la Compagnie des Indes, les étoffes lyonnaises figuraient parmi les marchandises chargées à bord des lourds vaisseaux qui quittaient Lorient à

59 CCI Marseille-Provence, L8-349 et L9-350, fonds Roux, correspondance reçue de Lyon.

60 AD du Rhône, 8B 1173-7 et 8B 1173-8, fonds Rey Magneval, correspondance reçue de Cadix, Louis Feyt, 13 septembre 1763, 15 et 18 mai 1764.

61 Gilbert Buti, « Cochenille mexicaine, négoce marseillais et manufactures languedociennes au XVIII^e siècle » dans Sylviane Llinares et Philippe Hroděj (dir.), *Techniques et colonies, XVI^e-XX^e siècles*, Paris, Société française d'histoire d'Outre-Mer, 2005, p. 20.

62 Gilbert Buti et Danielle Trichaud, *Le Marché marseillais de la cochenille au XVIII^e siècle*, mémoire de maîtrise, Aix-en-Provence, université de Provence, 1971.

destination du Port-Louis ou de Pondichéry. Présentée par Gérard Le Bouëdec comme un sous-espace dépendant de l'aire d'approvisionnement de Nantes, la région lyonnaise fournissait en effet à la Compagnie des soieries, des velours, des étoffes en dorures, des fils d'or, mais aussi des pièces de fromage de gruyère et du papier de la manufacture Montgolfier d'Annonay, marchandises que les correspondants lyonnais de la Compagnie, Jacques Berrière dans les années 1750, Tronchin et Camps jusqu'en 1765, puis Couderc et Passavant, rassemblaient dans leurs magasins avant de les expédier à Lorient, soit par la route de Paris, soit par la voie d'Orléans et de Nantes⁶³. La plupart des animateurs du commerce indien de Marseille ayant fait leurs armes dans les liaisons transatlantiques, leurs fournisseurs restent les mêmes que pour le commerce des Îles. Aussi retrouve-t-on à bord des vaisseaux que Solier Martin et Salavy arment pour l'île de France des taffetas et des rubans de chez Duffour & Martin, et des caisses de fromage fournies par Rigollet. Mais là encore les articles de Lyon n'entrent que pour une part minime dans la composition des cargaisons, ne représentant, par exemple, que 5 % en moyenne de la valeur globale des cargaisons des sept navires que Solier et ses associés expédient dans l'océan Indien entre 1781 et 1787⁶⁴. Toutefois, à la différence de ce que nous avons pu observer dans le commerce d'Amérique, ces fournisseurs ne sont pas astreints à participer au financement de la cargaison en contrepartie de leur commission. C'est que le commerce avec les Indes orientales réclame des mises de fonds beaucoup plus élevées que le commerce d'Amérique, de l'ordre du million de livres par armement, et requiert de ce fait un mode de financement spécifique. Pour drainer ces sommes considérables, armateurs et négociants marseillais mobilisent l'intégralité de leurs réseaux et, à ce titre, Lyon est sollicitée comme toutes les places avec lesquelles le port provençal est en affaires. Ainsi, parmi les 134 actionnaires qui participent aux armements indiens de Martin Salavy et Solier et de Solier et C^{ie} entre 1781 et 1793, neuf sont lyonnais et, ensemble, ils contribuent à hauteur de 4 % à leur financement en apportant 181 000 lt sur 4,9 millions. En règle générale le niveau de participation des Lyonnais à ces armements pour les Indes pourrait se situer autour de 3 %, ce seuil n'étant dépassé que de manière très exceptionnelle comme, par exemple, en 1788 quand ils contribuent à hauteur de 8,45 % à l'armement du *Roi de Sardaigne*. Parmi les plus gros contributeurs lyonnais intéressés dans cet armement on trouve, pour un intéressement de 20 000 lt, Henri Scherer, un banquier protestant originaire de Saint-Gall, qui appartient aux réseaux de la banque suisse et du négoce protestant alors solidement implantés sur les bords

63 Gérard Le Bouëdec, *Les Approvisionnements de la Compagnie des Indes (1737-1770). L'horizon géographique lorientais*, thèse de doctorat ès-lettres, université Paris-Sorbonne, 1981.

64 Louis Dermigny, *Cargaison indiennes*, *op. cit.*

du Rhône, étroitement liés au monde de l'indiennage et qui, depuis le début du siècle, participent pleinement au commerce colonial de Lyon. Cependant, à la différence de ce qu'on avait pu observer au temps du commerce de la mer du Sud, ce nouvel engagement des Lyonnais sur une route maritime inédite n'est plus désormais le fait des seuls banquiers, mais bien l'initiative de marchands et de négociants qui, à l'instar de Duffour & Martin ou Gaillard Grenus et C^{ie}, n'hésitent pas à risquer respectivement 29 000 et 22 000 lt réparties sur trois ou quatre armements, voire sur un seul comme Ph. et Henri Goiran ou Jordan l'aîné et C^{ie} qui prennent chacun un intéressement de 20 000 lt sur le *Roi de Sardaigne*.

D'avantage que Bordeaux ou Saint-Malo au début du siècle, Marseille paraît donc avoir eu la préférence des Lyonnais en matière d'investissements maritimes. Certes, ces derniers n'ont jamais été massifs et le profil de l'intéressé lyonnais semble beaucoup plus proche de celui du « petit porteur » que de celui des gros actionnaires de l'armement colonial marseillais. Qu'elles aient porté sur des « emplettes », comme dans le cadre du commerce avec les Îles d'Amérique, ou sur l'ensemble d'une mise hors comme dans celui du commerce libre avec l'océan Indien, ces participations sont toujours restées modestes, ne dépassant que rarement les 10 000 à 15 000 lt. Mais le retour à l'investissement direct, que nous croyons apercevoir au cours de la décennie qui précède la Révolution, pourrait témoigner d'une nouvelle forme d'engagement des milieux d'affaires lyonnais dans le grand commerce colonial, un nouvel élan auquel le port de Marseille, tant par sa proximité géographique qui en faisait le relais et l'avant-port naturels de Lyon, que par l'ancienneté des liens qui l'unissait à la cité rhodanienne, par l'élargissement de ses horizons et son ouverture sur les espaces océaniques et par son dynamisme propre, ne saurait être étranger. Cependant, pour ce qui relève du commerce colonial français d'Amérique, l'avantage reste à Bordeaux qui, du fait de l'intensité de ses liaisons maritimes avec Saint-Domingue et la Martinique, reste le premier pourvoyeur du marché lyonnais en denrées des Îles. Néanmoins, face aux contraintes induites par la distance, Marseille parvient petit à petit à s'imposer auprès des négociants lyonnais comme une alternative à Bordeaux pour leurs exportations vers les Îles. Ainsi, alors que leur contrat d'association avec Jean-Baptiste Joannès, un commissionnaire installé à Saint-Pierre de la Martinique, stipulait que les marchandises commandées à Rey et Magneval devaient être plutôt chargées à Bordeaux, ces derniers préférèrent à l'usage faire presque toutes leurs expéditions à partir de Marseille⁶⁵. D'ailleurs,

65 AD du Rhône, 8B 1173-20, fonds Rey Magneval, papiers relatifs à l'histoire de la société Rey Magneval, association Joannès-Rey Magneval (1748-1752) ; 8B 1173-14, correspondance reçue de la Martinique, Jean-Baptiste Joannès (1749-1752).

les informations délivrées par les actes de procuration semblent indiquer que la « voie de Marseille » est très souvent préférée à celle de Bordeaux quand il s'agit d'effectuer un chargement pour la Martinique, le port aquitain conservant l'avantage pour les expéditions vers Saint-Domingue. Par contre, pour ce qui est des « matières d'argent », profitant de sa position avantageuse sur la route de Cadix, Marseille reprend la main et s'impose comme un relais incontournable dans le commerce avec une Amérique espagnole qui s'impose de loin comme le premier débouché ultramarin des précieuses étoffes de Lyon.