

## Commerce honteux pour négociants vertueux à Marseille au XVIII<sup>e</sup> siècle ?

Gilbert BUTI  
(Aix-Marseille Université  
MMSH – TELEMME -Aix-en-Provence)

Bien qu'elle développât sans cesse au XVIII<sup>e</sup> siècle son commerce avec les Iles françaises d'Amérique, Marseille, à l'inverse de Nantes, s'est peu tournée vers la traite négrière. Excentrée par rapport aux domaines océaniques et solidement ancrée dans l'espace méditerranéen, Marseille a longtemps écarté de ses pratiques le commerce triangulaire qui fut le soutien de nombreux ports du Ponant pour privilégier les voyages en droiture vers les Antilles. Cette indifférence pour le « commerce honteux » apparaît à d'aucuns tout à fait naturelle à Marseille. Un profond sentiment d'humanité y rendrait compte d'une opposition de principe et expliquerait le manque d'ardeur des négociants pour ce trafic.

Pourtant, force est de reconnaître que si Marseille s'est tenue durant plusieurs décennies à l'écart de ce mouvement, elle ne l'a pas totalement ignoré. Qui plus est, à partir de 1783 quelque chose de nouveau se produit soudainement qui conduit des hommes de la boutique et du comptoir – et de nombreux intéressés dans leur sillage – à ne plus privilégier les voyages en droiture et à s'engager dans le « commerce circuiteux. »

Ainsi, à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, alors que diverses voix manifestent, à Marseille comme ailleurs, une vive réaction antiesclavagiste, la traite y connaît un essor fulgurant. Si de 1698 à 1782, 39 navires marseillais ont été armés pour les côtes de Guinée et d'Angola, 77 le sont vers ces mêmes côtes et celles d'Afrique orientale de 1783 à

1793. Cette brusque accélération en rien originale se retrouve dans plusieurs ports de France et d'Angleterre. Choix économiques de nouvelles figures marchandes ou modifications de stratégies de vénérables maisons de la grande place méditerranéenne ? Pourquoi, alors que Marseille se range parmi les ports négriers du royaume, les vertueux principes ont-ils brutalement fléchi ?

*Une sensibilité antiesclavagiste « naturelle » des Marseillais ?*

*Antiesclavagistes marseillais*

En 1773, le négociant marseillais Charles Salles qui a fait assurer son brigantin, le *Comte d'Estaing*, pour « la traite des nègres », se retourne contre ses assureurs car le bâtiment a été perdu non loin de la Martinique et avec lui sa cargaison d'esclaves. Les assureurs qui considèrent sans fondement la requête du négociant choisissent pour défendre leur cause le jurisconsulte Balthazard-Marie Emerigon, futur auteur d'un *Traité des assurances* qui fera autorité et qui est parfois considéré comme un « fondateur du droit maritime en Europe<sup>1</sup>. »

Dans son plaidoyer en faveur des assureurs l'avocat s'élève avec véhémence contre les exigences du négociant en une profession de foi abolitionniste :

« L'homme n'est ni une chose, ni une marchandise propre à devenir la matière d'une assurance maritime (...) Dire que les esclaves noirs sont des choses et des marchandises, c'est se dégrader soi-même en dégradant la nature humaine<sup>2</sup>. »

En s'opposant au principe qui faisait des esclaves des « êtres meubles » le jurisconsulte se dresse contre le Code Noir et soutient que les esclaves ont raison de repousser la force par la force. Le propos dépasse le cadre d'une affaire d'assurance maritime quand Emerigon s'interroge sur le principe même de la colonisation :

« L'armateur courbé sur son comptoir règle, la plume à la main, le nombre d'attentats qu'il peut commettre sur la côte de Guinée. Il examine à loisir combien chaque nègre lui coûtera de fusils à livrer pour entretenir la guerre qui fournit les esclaves et les chaînes de fer pour les tenir

---

1. Balthazard-Marie EMERIGON, *Traité des assurances et des contrats à la grosse aventure*, Marseille, Mossy, 1783.

2. Cité par Gaston RAMBERT, *Histoire du commerce de Marseille*, T. VI *Les colonies de 1660 à 1789*, Paris, Plon, 1959, p. 174-175.

garrotés sur son navire. Le capitaine négrier calcule avec complaisance le droit de commission que chaque nègre acheté lui procurera et de combien d'esclaves, acquis même aux dépens des armateurs, il grossira sa pacotille. L'habitant américain calcule à son tour combien lui vaudra chaque goutte de sang dont le nègre arrosera son habitation et si la négresse donnera plus à sa terre par les travaux de ses mains que par le travail de l'enfantement. »

Le tribunal de l'amirauté se montre peu sensible aux propos de Balthazard-Marie Emerigon et condamne, en mars 1776, les assureurs à payer le dédommagement réclamé ; la sentence est confirmée par le Parlement en mai 1778.

Au même moment, l'Académie de Marseille, au sein de laquelle se trouvent des négociants et planteurs, couronne le *Discours* de l'un des siens, le négociant protestant André Liquier qui s'indigne en ces termes :

« Comment passer sous silence le moyen qu'on inventa pour défricher l'Amérique, après l'avoir dévastée ? Moyen infâme et qui sera l'opprobre éternel du commerce. Quand on vit que la dépopulation du Nouveau Monde entraînait celle de l'Ancien, la cupidité féconde en ressources imagina le commerce des nègres. Barbares que nous sommes ! Nous combinons de sang-froid l'achat et l'esclavage de nos semblables et nous osons parler encore d'humanité et de vertu ! Nous ventons les miracles que notre industrie opère pour l'utilité et l'agrément de la vie ; et c'est au prix de 60 000 infortunés que nous arrachons à l'Afrique, comme de vils troupeaux, dont une moitié périt de désespoir avant d'arriver en Amérique et l'autre y trouve une mort prématurée dans l'excès des travaux et des tortures. Si l'on demande maintenant, quelles mœurs ce trafic abominable a produites dans le Nouveau Monde : ici, des esclaves mutilés abrutis, succombant sous le poids de leur misère ; là, des maîtres fiers, voluptueux, plongés dans toutes sortes de dissolutions, en un mot, tout ce que la tyrannie, le caprice, la débauche, le concours de tous les vices a de plus odieux ; tel est le spectacle que nous présente un hémisphère acquis par le crime, habité par les derniers hommes et cultivé ensuite par l'esprit du commerce<sup>3</sup>. »

---

3. « Quelle a été dans tous les temps l'influence du commerce sur l'esprit et sur les mœurs des peuples ? », in- *Recueil des pièces présentées à l'Académie de Marseille*. Discours d'André Liquier, négociant de Marseille, qui a remporté le prix au Jugement de l'Académie en l'année 1777, Marseille, François Brebion, 1778.

Peu de temps après, dans ses *Soirées provençales* éditées en 1786-1787, Bérenger dénonce à son tour les échanges d'esclaves noirs contre du corail auxquels se livrent des Provençaux sur les côtes africaines :

« Le commerce, fils de la liberté, pénètre dans les royaumes noirs et y commence l'exécrable édifice de l'esclavage américain (...) Quand cesserons-nous d'insulter la nature et d'outrager les lois (...) et ces lois qui se taisent, quand cesseront-elles d'être complices, par leur silence, de nos passions cupides et de nos abominables préjugés ?<sup>4</sup> »

En cette fin de siècle des Lumières qui a vu se forger lentement un mouvement antiesclavagiste, ces hommes se dressent en des termes forts – dont on trouve des échos ailleurs, à commencer par Nantes – contre le « commerce honteux ». Comme d'autres places marchandes européennes, Marseille a été pénétrée par le mouvement des idées développées contre ces pratiques<sup>5</sup>. Pour d'autres cette répugnance résulterait du « tempérament » des Marseillais. Ainsi, pour Gaston Rambert, « alors que les ports de l'Atlantique ont très vite saisi l'intérêt de la traite, c'est un fait notoire que Marseille y a longtemps répugné<sup>6</sup>. »

#### *Une répugnance locale ancienne chez les Marseillais ?*

Cette attitude résulterait d'une « opposition de principe » et d'un « sentiment d'humanité » propres aux Marseillais<sup>7</sup>. L'hostilité à un trafic ayant l'homme pour objet apparaîtrait naturelle dans une cité où le mot « esclavitude » aurait une résonance profonde. En effet, la Méditerranée était encore aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles un vaste marché d'hommes et Marseille y payait un lourd tribut. Trop de captifs victimes des Barbaresques croupissaient dans les cachots ou ramaient sur les navires des renégats et terminaient misérablement leur vie chez l'infidèle avant d'avoir pu être rachetés par les pères de la Rédemption, Trinitaires ou Mercédaïres. Dans ces conditions, « il ne faut donc pas s'étonner, pour Gaston Rambert, que le métier de négrier ait rencontré à Marseille une sorte d'opposition de principe<sup>8</sup>. »

4. M.L.P. BERENGER, *Soirées provençales*, Paris, 1786, tome 1, p. 126.

5. Jean EHRARD, *Lumières et Esclavage. L'esclavage et l'opinion publique en France au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Bruxelles, André Versaille, 2008.

6. Gaston RAMBERT, *Histoire du commerce...*, *op. cit.*, p. 144.

7. *Idem*, p. 144.

8. *Idem*, p. 144.

À cette sensibilité il faudrait ajouter d'autres facteurs peu favorables aux Marseillais, à commencer par des conditions géographiques peu propices. Ainsi, par sa situation Marseille est excentrée par rapport à l'océan Atlantique et, comme le rappelle la Chambre de commerce dans un Mémoire adressé à Choiseul en 1767, « le débouquement de la Méditerranée rend nécessairement la navigation plus longue et plus précaire<sup>9</sup>. »

Des incompétences locales seraient également à l'origine de ce peu d'intérêt, dans la mesure où les marins provençaux, inexpérimentés dans les espaces océaniques, n'auraient pas eu la pratique des voyages en Afrique noire. Leurs capacités nautiques étaient discutées et les exemples sont légions d'une méfiance ponantaise à leur égard ; pourtant, n'est-ce pas oublier un peu vite qu'ils étaient allés au Pérou au début du XVIII<sup>e</sup> siècle et qu'ils fréquentaient assidûment les Iles françaises d'Amérique<sup>10</sup> ? Ajoutons également, que selon un autre mémoire de la Chambre de commerce de Marseille, les chirurgiens provençaux étaient peu habitués aux « maladies des nègres » et par conséquent peu aptes à soigner ces malheureux pendant la traversée<sup>11</sup> !

À côté de ces arguments qui ne relèvent pas de la morale ou de la philosophie mais qui seraient « au contraire frappés au coin de l'esprit le plus positif<sup>12</sup> » il faut considérer certaines insuffisances d'ordre économique. Contrairement à Bordeaux ou à Nantes, Marseille manquerait de fret pour répondre à la demande des comptoirs africains ; elle n'aurait à proposer comme articles que des vins, des eaux de vie, des indiennes et quelques coraux. L'argument économique est peu convaincant quand on connaît la composition des cargaisons indiennes ou à celles destinées aux Iles d'Amérique<sup>13</sup>. D'ailleurs, selon Imbert de Saint-Paul, inspecteur des manufactures,

---

9. A.N. Colonies, F<sup>2</sup> - B3. Mémoire de la Chambre de commerce de Marseille, adressé à Choiseul le 21 septembre 1767.

10. Charles CARRIERE, Ferréol REBUFFAT, Marcel COURDURIE, « Marseille et la mer du Sud (1703-1716), l'histoire de la pacotille », in- *Provence historique*, t. 25, fasc.99, Marseille, 1975, p. 51-67.

11. A.N. Colonies, F<sup>2</sup> - B3. Mémoire de la Chambre de commerce de Marseille, 25 novembre 1767.

12. Gaston RAMBERT, *Histoire du commerce...*, op. cit., p. 145.

13. Louis DERMIGNY, *Cargaisons indiennes, Solier et compagnie (1781-1793)*, Paris, SEVPEN, 1960.

« on composerait à Marseille les cargaisons pour la traite des noirs avec autant de facilité que par les ports de l'Océan<sup>14</sup>. »

Cependant, il est un motif plus sérieux – du point de vue du négociant – à savoir celui qui concerne les termes des paiements. Toujours selon Imbert de Saint-Paul, bien au fait des préoccupations marseillaises : « La longueur des termes où on est en usage de vendre les noirs à Saint-Domingue et à la Martinique a toujours dégoûté les armateurs de Provence<sup>15</sup>. » Habités, dans leurs échanges avec l'Italie ou les Échelles du Levant, à récupérer leurs fonds au bout de 6 à 12 mois, les négociants de la place n'entendent guère laisser improductifs des capitaux immobilisés pendant 2 ou 3 ans, sinon davantage ! Par sa polyvalence le commerce de Marseille – à la fois méditerranéen et atlantique<sup>16</sup> – est plus original par rapport à celui des ports du Ponant. Tout en se tournant vers les Iles, Marseille accorde toujours une part considérable au commerce du Levant, exigeant en hommes et en capitaux ; aussi, le commerce en droiture vers les Antilles suffisait aux négociants de la place.

*Les efforts du pouvoir central pour vaincre l'« hostilité naturelle » des Marseillais.*

De Colbert à Choiseul, en passant par Seignelay et les Pontchartrain, le pouvoir central n'a pas ménagé ses efforts pour pousser les négociants marseillais sur le chemin de la traite et vaincre l'inertie locale. Les incitations de diverses natures – financières essentiellement – ne rencontrèrent qu'un faible écho pour de ponctuelles opérations aux médiocres résultats<sup>17</sup>. Les Marseillais ne furent pas davantage sensibles à l'influence des compagnies à monopole – comme la Compagnie du Sénégal ou celle des Indes orientales... – qui se succédèrent au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle alors que parmi les responsables de ces groupements figurent de hautes personnalités marseillaises comme André Brüe (entre 1697 et 1723), Pierre David (fils d'un directeur de la Compagnie et successeur de Brüe), Jean-Joseph Eyries et l'armateur Pelletan<sup>18</sup>. Malgré la présence

---

14. A.N., F<sup>12</sup>, 1834 A. Mémoire du commerce, de la navigation et des fabriques de Marseille, 1779.

15. *Idem*.

16. Gilbert BUTI, « Comment Marseille est devenue port mondial au XVIII<sup>e</sup> siècle », n° 185, in- *Marseille*, 1998, p. 72-81.

17. Cf. *infra*.

18. Gaston RAMBERT, *Histoire du commerce...*, *op. cit.*, p. 147-148.

de ces hommes force est de reconnaître que « le commerce de Guinée n'intéresse guère les Marseillais. »

Pourtant les Marseillais ne sont pas restés totalement à l'écart de ce trafic et ont surmonté leur « répugnance ».

*Marseille, port négrier à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle*<sup>19</sup>

Sans prétendre fournir des chiffres définitifs il est possible d'évaluer, à la suite de Jean Mettas, la participation de Marseille à la traite négrière et de compléter le répertoire établi par ce chercheur<sup>20</sup>. Si la correspondance de négociants reste fragmentaire à l'image des papiers de Georges Roux – dit Roux de Corse – et de Pierre-Honoré Devoulx<sup>21</sup>, les registres matricules des hommes et navires, tenus théoriquement depuis la fin du XVII<sup>e</sup> siècle par les commis du service des classes, nous permettent de débusquer quelques mentions de traite dans la carrière des hommes et dans celle des navires armés à Marseille, tout comme au sein des rôles d'équipage au désarmement. Les rapports faits auprès des agents de l'amirauté et les dépositions consignées dans les dossiers du Parlement de Provence apportent quelques éléments complémentaires qui restent néanmoins d'une relative discrétion.

À partir de ces matériaux il est possible de pointer 115 voyages au cours du seul XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>22</sup>. En refusant toute idée de palmarès des ports négriers, cette estimation revue à la hausse reste sans commune mesure avec les armements relevés dans d'autres ports du Ponant – à commencer par Nantes, La Rochelle et Bordeaux – ou d'Angleterre.

Cependant, plus que le nombre global des expéditions, l'originalité forte réside dans le rythme des armements et dans leur répartition dans le siècle.

---

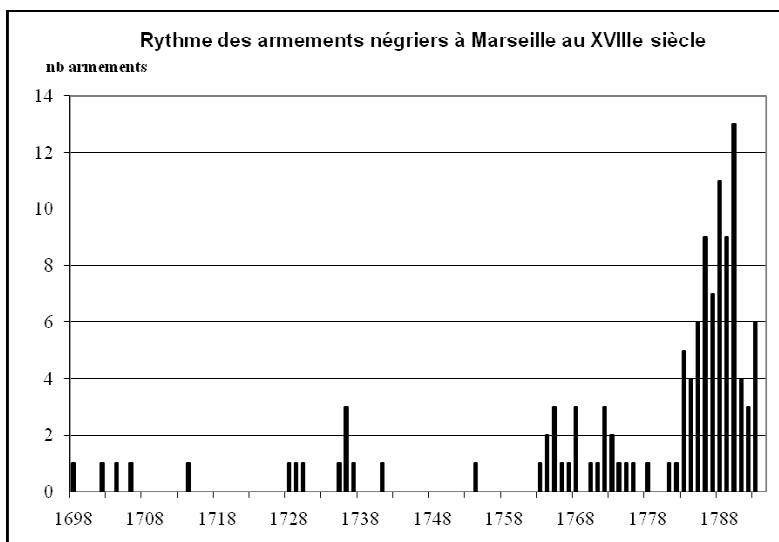
19. Gilbert BUTI, « Marseille, port négrier au XVIII<sup>e</sup> siècle », in- *Cahiers des Anneaux de la Mémoire*, N°11, Les ports et la traite négrière en France, Nantes, 2007, p. 163-180.

20. Jean METTAS, *Répertoire des expéditions négrières françaises au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1978-1984 et Adimi Théodore YABI, « Marseille et la traite des noirs au XVIII<sup>e</sup> siècle », mémoire de maîtrise, Aix-en-Provence, 1973.

21. ACCIM-P, L. XVI. Fonds Pierre-Honoré Devoulx (1790-1802) et L. XVII. Fonds Georges Roux de Corse (1764-1766).

22. Ce nombre d'expéditions, qui ne prétend pas être définitif, est supérieur d'une douzaine à celui porté dans le répertoire de Jean Mettas ; il est également plus élevé que celui retenu (88) par D. ELTIS, S.D. BEHRENDT, D. RICHARDSON et H.S. KLEIN, *The Trans-Atlantic Slave Trade*, Cambridge, 1998 et repris par Marcel DORIGNY et Bernard GAINOT, *Atlas des esclavages. Traités, sociétés coloniales, abolitions de l'Antiquité à nos jours*, Paris, Autrement, p. 24.

### 1. Les armements négriers à Marseille au XVIII<sup>e</sup> siècle



La pratique de la traite marseillaise se décline en trois temps : jusqu'au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle les expéditions sont ponctuelles et isolées ; elles connaissent un bref élan au milieu du siècle et enregistrent un soudain essor à la fin de celui-ci, plus précisément à partir de 1783.

La traite négrière aurait débuté à Marseille en 1702, avec l'armement du vaisseau l'*Hirondelle*. En vérité les premières expéditions furent légèrement antérieures et liées à l'action d'un certain Gaspard Maurellet<sup>23</sup> ainsi que le rappelle le R.P. Jean-Baptiste Labat :

23. Gaspard Maurellet demeure relativement mal connu : ni correspondance, ni comptabilité. Ce marchand-bourgeois – on ne dit pas encore « négociant » – était fils d'un puissant marchand, Jean Louis, fortement impliqué dans le commerce avec le Levant (Méditerranée arabo-musulmane). Après avoir pris la succession de son père, Gaspard aida Colbert à créer, à Marseille, la Compagnie du Levant, dont il devint le directeur en 1669. Il perçut rapidement, sans en être le véritable initiateur, l'intérêt pour Marseille à s'orienter vers les Iles d'Amérique. Il créa à la Martinique une importante société, Maurellet et C<sup>ie</sup>, qu'il confia sur place à un neveu Boisson. Gaspard Maurellet fut à la fois marchand, armateur, planteur et industriel. Il sera anobli en 1706, à la suite de l'achat d'une charge de Conseiller Secrétaire du Roi, comme 18 autres négociants dans ce cas entre 1700-1715.



« Il arriva à la Martinique à la fin du mois de mai (1698) un vaisseau chargé de nègres venant de la côte de Juda en Guinée, pour le compte du sieur Maurellet de Marseille et Cie. J'en fus averti aussitôt par un neveu du sieur Maurellet nommé Boisson, qui avait une habitation du côté du fonds Saint-Jacques<sup>24</sup>... »

Maurellet fut un des tout premiers marchands-bourgeois de Marseille à s'être intéressé aux Antilles, notamment pour le commerce sucrier<sup>25</sup>. C'est pour approvisionner sa raffinerie en sucres bruts qu'il songe à la traite négrière et obtient, en 1696, des permissions royales « pour faire la traite des nègres et les porter aux Isles d'où il pourra revenir en droiture à Marseille avec un chargement de sucres<sup>26</sup>. »

Afin d'accroître la production de sa raffinerie et d'augmenter pour cela les importations de sucres bruts, Maurellet envisage de pratiquer la traite sur une plus grande échelle. Pour cela, il demande à Pontchartrain, en 1699, « le privilège pour aller traiter à la côte de Guinée 5 à 600 testes de nègres pour les apporter à la Martinique et autres isles françaises voisines...<sup>27</sup>. »

Toutefois, l'opposition des dirigeants de la Compagnie de Guinée et la pression des raffineurs bordelais le conduisent à renoncer au projet. Il n'en reste pas moins vrai que la traite négrière apparaît étroitement liée la colonisation des Isles d'Amérique et aux besoins des plantations dans le cadre du mercantilisme et de l'Exclusif.

Peu après cet abandon, en 1702 exactement, des armateurs marseillais – Dieudé, Ravel, Guintrand, Sigaud, Guitton – obtiennent

---

24. R. P. Jean-Baptiste LABAT, *Nouveau voyage aux Isles d'Amérique*, 8 volumes, t. IV, Paris, Jean de Nully, p 418-419.

25. Une raffinerie de sucre fut construite à Marseille dès 1671, sur les encouragements de Colbert, pour les besoins de la Compagnie du Levant créée en 1669. Des difficultés financières conduisirent la Compagnie à se dessaisir de la raffinerie que Maurellet, avec le concours financier d'un autre marchand, Gabriel Gail, prit en main en 1673-1675. Il bénéficia sur la place d'un monopole du raffinage et de divers privilèges, à commencer par la libre exportation du sucre raffiné et le droit d'écouler une partie de la production dans le royaume, au grand dam des raffineurs bordelais soutenus par le Directeur du commerce Lagny.

26. AD BdRh IX B3, f° 802. Lettre de Pontchartrain, 8 février 1696. Permission royale accordée au négociant marseillais Gaspard Maurellet.

27. AD BdRh, IX B3. Mémoire de Maurellet à Pontchartrain sur le commerce de Provence aux Isles d'Amérique, 1699.

des autorisations de la Compagnie de Guinée<sup>28</sup> pour « faire la traite en Guinée et transporter les nègres et marchandises jusqu'aux isles d'Amérique<sup>29</sup>. » Cependant, le navire l'*Hirondelle*, parti de Marseille en janvier 1703, qui charge en Guinée des esclaves pour Portobelo, « brûle » sur le chemin du retour le long des côtes espagnoles ce qui n'encourage guère d'autres expéditions<sup>30</sup>. Le pouvoir central oblige la Compagnie à accorder gratuitement la permission aux négociants désireux de faire la traite, mais les Marseillais ne se manifestent pas et le secrétaire d'Etat de déplorer que : « (...) le commerce de Guinée n'est guère du goût de cette ville<sup>31</sup>. »

D'ailleurs, si à partir des années 1730 la croissance commerciale de Marseille est portée par le trafic avec les Iles françaises d'Amérique, ce sont les voyages « à droiture » qui dominent ces relations<sup>32</sup>. Les voyages triangulaires restent isolés et parfois effectués sous la conduite de non-Marseillais, comme le capitaine Bernard Cazajus, du Havre, commandant le *Mars* en 1728 ou Jacques Pélissier, à la tête du *Saint-Philippe*, ancien navire du Havre, en 1730<sup>33</sup>.

L'intérêt passager pour la traite, au moment de la guerre de Sept Ans, est surtout lié à la forte personnalité de Georges Roux, dit Roux de Corse. À la tête de la plus grosse fortune de la place, le « prince des armateurs marseillais » qui sera premier échevin à deux reprises, a armé plusieurs navires pour la traite – le *Zélé*, le *Duc de Choiseul*, le *Duc de Praslin*, le *Modeste*. Hormis le fait que Georges Roux avait un correspondant de toute confiance à la Martinique, en la personne de son oncle Jacques de Franceschi, nous ne connaissons guère le déroulement de ces campagnes négrières et ignorons tout de leurs résultats financiers<sup>34</sup>.

---

28. La Compagnie de Guinée, s'associa à la Compagnie royale de l'*Asiento* pour passer avec le roi d'Espagne, en 1702, un traité qui autorisait les deux compagnies à introduire des esclaves noirs dans ses territoires américains.

29. AD BdRh, IX B4. f°126. 26 novembre 1702.

30. RAMBERT G., *Histoire du commerce...*, *op. cit.*, p. 154.

31. ACCIM, H 44. Traite des nègres. Lettre de Pontchartrain, 1703.

32. Charles CARRIERE, *Négociants marseillais au XVIIIe siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, 2 volumes, Marseille, Institut historique de Provence, 1973.

33. Adimi Théodore YABI, *op. cit.*, p. XVI.

34. Nous ne disposons que d'une partie du journal inachevé du voyage effectué par le capitaine Jean-Etienne Garcin, commandant le *Duc de Praslin*, pour l'expédition de 1765 (ACCIM, L.XVII) Voir Charles CARRIERE et Michel GOURY, *Georges Roux de Corse. L'étrange destin d'un armateur marseillais (1703-1792)*, Marseille, Jeanne-Laffitte, 1990, p. 168-170.

Au vrai, les difficultés de trésorerie qui précipitèrent Roux de Corse, devenu marquis de Brüe, dans une chute irréversible n'ont pas de relation directe avec la traite mais sont essentiellement dues à d'hasardeuses spéculations, à de somptuaires dépenses, à la « catastrophe de Kourou » (1763-1764)<sup>35</sup> et au krach des courtiers de 1774<sup>36</sup>.

Au lendemain de la guerre d'Indépendance américaine, quelque chose de nouveau se produit qui conduit des hommes de la boutique et du comptoir – et de nombreux intéressés dans leur sillage – à ne plus privilégier les voyages en droiture vers les Iles et à s'engager soudainement dans le « commerce circuiteux. » À partir de 1783, plusieurs navires s'y adonnent annuellement et leur nombre ne cesse de croître jusqu'en 1793, au moment où la guerre contre l'Angleterre brise le XVIII<sup>e</sup> siècle commercial marseillais<sup>37</sup>. Ainsi, de 1696 à 1782 on compte environ un navire négrier tous les trois ans au départ de Marseille ; entre 1783 et 1793, la moyenne s'élève à 8 navires par an<sup>38</sup>. Assurément, Marseille devient port négrier.

Le schéma du « commerce triangulaire » est bien connu. Les bâtiments quittent le Lacydon avec divers produits d'échange<sup>39</sup> : cauris (petits coquillages ramenés de l'océan Indien et connus à Marseille sous le nom de « porcelaine »), platilles ou toiles de lin blanches venues de Silésie, toiles de coton blanches et bleues des Indes dites « anebasses », toiles peintes ou « indiennes », cristaux, petits miroirs, vieux linges, « clincaillerie » (couteaux, aiguilles, épingles, ciseaux, ustensiles de vaisselle), armes, poudre, eau-de-vie et coraux. Bref, on l'aura compris, la fameuse répugnance des Marseillais à l'égard de la traite peut difficilement s'expliquer par la difficulté à composer les cargaisons !

Les lieux de traite restent relativement imprécis dans notre documentation : « Côtes d'Afrique », Sénégal, Congo, « Juda »

---

35. *Idem*, p. 170-176 et Jacques MICHEL, *La Guyane sous l'Ancien Régime. Le désastre de Kourou et ses scandaleuses suites judiciaires*, Paris, L'Harmattan, 1989.

36. Marcel François-Xavier EMMANUELLI, *La crise marseillaise de 1774 et la chute des courtiers*, Paris, CNRS, 1979.

37. Charles CARRIERE, *Négociants...op. cit.*, 109-152.

38. Signalons cependant, le départ de Bordeaux, en avril 1783, du brigantin l'*Auguste*, de 130 tonneaux, commandé par le capitaine Jean-François Eyffren de La Seyne, pour le compte de Beaussier et Ventre, Dragon Antoine Michel, Ventre et Sube (SHDMT, 13P 3).

39. Le terme de « pacotille », qui est souvent employé pour évoquer en l'occurrence des produits et objets de peu de valeur, est mal venu car il recouvre un ancien droit d'embarquement de marchandises réservé aux membres de l'équipage.

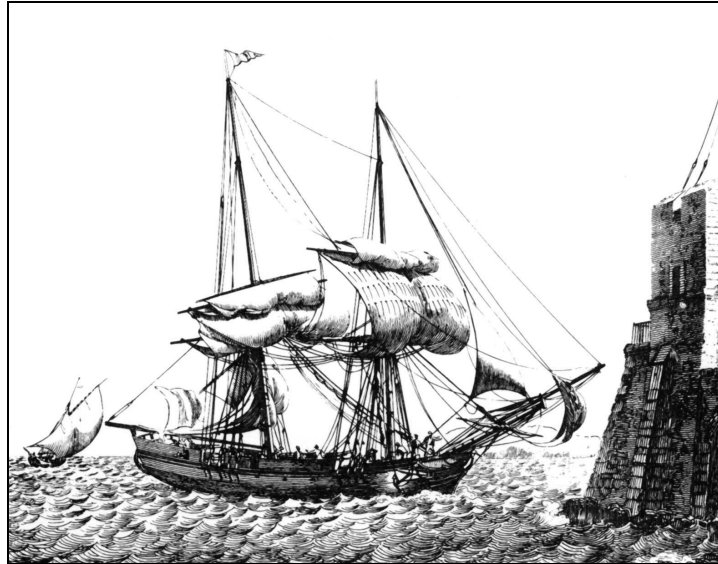
(Ouidah) mais surtout Guinée et Côte de l'Or, ainsi que Mozambique et « Angole » où le capitaine Claude Granot, commandant en 1741 l'*Elisabeth*, a été assassiné peu après avoir épousé la reine du « royaume nègre de San Salvador », au sud de l'Angola<sup>40</sup>.

Les destinations sont relativement limitées et en rien originales : Martinique et Guadeloupe (Saint-Louis), mais surtout Saint-Domingue, la « perle sucrière » avec Le Cap français, Port-au-Prince, Les Cayes, Léogane, Saint-Marc, tandis que les Mascareignes – Île de France, Île Bourbon – figurent en fin de siècle.

Les navires armés ne sont pas des bâtiments spécialisés dans ce genre de transport, mais nombre d'entre eux, après 1783, sont achetés par les armateurs « pour le voyage de Guinée » : l'*Amphitrite*, l'*Aimable Louise*, l'*Annibal*, l'*Idée*, l'*Ébène*, le *Sextius*, le *Diligent*, l'*Oromaze*, le *Caton*, l'*Aimable Julie*, le *Théodore*, le *Naz...* Ces bâtiments « d'occasion », de portées inégales – de 60 tonneaux pour la goélette l'*Idée* du capitaine Monnier à 800 à 1000 tonneaux pour l'*Oromaze*, frégate du capitaine Buquet – sont également employés en Méditerranée. Si les types de bâtiment ne sont pas systématiquement indiqués dans nos sources, les brigantins (18) de 180 à 200 tonneaux en moyenne, les vaisseaux (11) et navires (8) de 350 à 600 tonneaux sont les plus fréquemment mentionnés ; cependant la variété des bâtiments est grande dans la mesure où nous trouvons également des corvettes (3), frégates (4), goélettes (3 de 60 tonneaux), senaus (3), polacre (1), barque (1) et tartane (1).

---

40. Gaston RAMBERT, *Histoire du commerce...*, *op. cit.*, p. 146.

Document 1. Un brigantin<sup>41</sup>

Ces bâtiments qui appartiennent souvent à des compagnies sont des copropriétés – fractionnés en 24 parts ou quirats – et impliquent donc plusieurs associés à ces affaires. Les noms de certains de ces bâtiments ne dissimulent aucunement l’objectif commercial : ainsi en est-il de l’*Ébène*, du *Postillon de Juda* ou de la *Belle esclave*.

En dehors de Marseille, d’autres ports provençaux se sont-ils livrés à la traite négrière ? Il n’est pas aisé de répondre à cette question. En fait le poids commercial de Marseille, les structures marchandes, les liens avec des planteurs des habitations antillaises et l’importance des capitaux exigés pour ce commerce tendent à écarter les ports secondaires dans ces armements. Les écarter, mais non les éliminer. Rappelons, le voyage de l’*Aimable Sabine*, goélette de Saint-Tropez commandée en 1820 par Jean-Jacques Gimbert pour la côte de Guinée

---

41. BAUGEAN, *Collection de toutes les espèces de batimens de guerre et de batimens marchands qui naviguent sur l’Océan et dans la Méditerranée*, Paris, vers 1810.

puis Saint-Domingue, dont on retrouve la trace grâce à un étonnant ex-voto<sup>42</sup>.

Parmi les ports mentionnés dans les lettres patentes de 1716, qui accordent la liberté de la traite à certains ports, figure Sète<sup>43</sup>.

En revanche, nombreux sont les ports provençaux qui ont fourni des marins pour composer les équipages des navires négriers : Martigues, La Ciotat, Saint-Nazaire/Sanary, La Seyne, Toulon, Saint-Tropez et Cannes. Dans ces conditions, la pratique négrière peut difficilement rester cantonnée dans les limites du seul port de Marseille.

#### *Des négriers provençaux ?*

À l'image de son port qui comptait peu de bâtiments négriers, la ville de Marseille, contrairement à Bordeaux et plus encore à Nantes, abritait peu de Noirs au XVIII<sup>e</sup> siècle dans ses murs. Néanmoins, ces gens de couleur dans la grande place marchande présentent quelques traits originaux.

#### *Des gens de couleur dans la cité*

Ils se rencontrent d'abord sur le port ou plus exactement dans l'arsenal des galères. Les premières expéditions négrières marseillaises ont eu Marseille pour destination finale. En effet, en 1679, la Compagnie du Sénégal a accepté de fournir des nègres pour compléter la chiourme des galères basées à Marseille depuis 1665. À cette occasion, le commissaire Desgranges, établi dans la cité, aurait été félicité par Colbert pour avoir aidé le capitaine Bonneau à débarquer 85 Noirs sur la place<sup>44</sup>. D'autres convois, composés d'un peu moins d'une centaine d'esclaves, suivirent. L'un d'eux, en 1681-1682, fut particulièrement dramatique dans la mesure où les 73 esclaves débarqués à Dieppe durent gagner Marseille à pied ; sur les

---

42. Laurent PAVLIDIS, « L'ami Gimbert. Portrait d'un capitaine négrier de Saint-Tropez à l'époque de la traite illégale », in- *Cahiers des Anneaux de la Mémoire*, N°11, Les ports et la traite négrière en France, Nantes, 2007, p. 181-194.

43. Paul MASSON, *Marseille et la colonisation française*, Paris, Hachette, 1912, p.237-238.

44. Selon Jules MATHOREZ, *Les étrangers en France sous l'Ancien Régime*, Paris, Champion, 1919-1921, p. 397.

56 survivants amenés à l'Arsenal, le médecin des galères n'en reçut que 36, les autres étant en un trop triste état pour y être admis<sup>45</sup>.

Les autres Noirs dans la ville sont en partie connus grâce au dénombrement fait à la suite des déclarations royales de 1776 qui demandaient aux maîtres de signaler aux greffes des amirautés les gens de couleur<sup>46</sup>. Les lacunes du premier état, transmis en 1776, ont conduit Sartine, secrétaire d'État à la Marine, à demander à l'intendant de La Tour de recommencer l'opération l'année suivante. Alors que le royaume compterait « 4 à 5 000 hommes » de couleur pour 27 à 28 millions d'habitants, Marseille en abriterait 41 – 29 esclaves et 17 libres – soit 0,04 % de sa population<sup>47</sup>. Toutefois, ce groupe représente – ce qui n'est guère surprenant – plus de la moitié des gens de couleur qui ont été recensés dans la généralité d'Aix – Aix et Toulon constituent les deux autres foyers d'importance relative<sup>48</sup>.

Alors que l'on observe en France une surreprésentation des hommes parmi les Noirs, Marseille se singularise par un relatif équilibre des sexes et la constitution de familles. La présence de près de 25 % d'individus de moins de dix ans et souvent nés dans le royaume, marque cette originalité qui semblerait indiquer que nombre de nouveaux venus ont fait souche dans la grande cité portuaire<sup>49</sup>.

D'une manière générale ces gens de couleur ne viennent pas directement d'Afrique, mais arrivent des Iles françaises d'Amérique avec leurs maîtres, tandis que certains ont pu être introduits à partir de l'océan Indien par Suffren à la suite de son expédition de 1783<sup>50</sup>.

Jusqu'à la guerre de Sept Ans, les arrivées à Marseille sont plus nombreuses que les départs, la situation se renverse après la guerre d'Indépendance (15 nègres quittent Marseille en 1785 alors qu'il en arrive 4)<sup>51</sup>.

---

45. Paul MASSON, *Les galères de France. Marseille port de guerre*, Aix-en-Provence, 1938, p. 266-267.

46. Érick NOËL, *Être noir en France au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Tallandier, 2006, p. 95-144 et Pierre H. BOULLE, *Race et esclavage dans la France d'Ancien Régime*, Paris, Perrin, 2007, p. 168-198.

47. Des recherches en cours sous la conduite d'Erick Noël invitent à réviser à la hausse ces données.

48. AD BdRh, C., 4620. Nègres.

49. Érick NOËL, *Être noir...*, *op. cit.*, p. 109-110.

50. Rentrant d'Inde, le bailli de Suffren aurait débarqué à Marseille 52 hommes et femmes pris sur la côte de Malabar, destinés à servir dans la fabrication des toiles indiennes, et finalement réembarqués pour Lorient en décembre 1787. Voir Jules MATHOREZ, *Les étrangers en France...*, *op. cit.*, p.386-387.

51. Gaston RAMBERT, *Histoire du commerce...*, *op. cit.*, p. 171.

Les esclaves (12) et une partie des libres (17) sont domestiques, soit 44 % du groupe recensé, tandis que les autres se situent dans le monde de la boutique et de l'artisanat. Comme dans les différentes localités où ont été répertoriés des gens de couleur ceux-ci se trouvent majoritairement – près de 60 % à Marseille – dans des familles de la bourgeoisie et du négoce : chez les Solier, Tiran, Hermitte, Diant, épouse d'un négociant de la Martinique... La noblesse y est minoritaire (14 %) contrairement à Aix, ville parlementaire, et à Toulon dominée par le corps de la Marine.

*Les hommes de la traite négrière*

Ils ne sont pas aisés à saisir. Par définition, tout au moins pour les acteurs de premier plan, ce sont des marchands et des négociants. Leur nombre est insignifiant jusqu'au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, et s'il augmente fortement après 1782 nous ne connaissons pas pour autant toutes les maisons de commerce qui ont participé à ce trafic. Qui plus est, derrière les raisons sociales figurent un certain nombre d'associés pour des opérations ponctuelles ou des affaires de plus longue durée.

Néanmoins, lors du « boom négrier », il est possible d'en identifier une quarantaine, soit environ 5 % des 750 maisons de négoce relevées par Charles Carrière pour la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Parmi cette minorité, sept sociétés commerciales ont réalisé 27 armements sur les 64 identifiés entre 1783 et 1793, soit environ les 2/3 des expéditions négrières marseillaises. Il s'agit de Bigaud, Poulard et Cie (6), Jean et David Baux (4), Arnaud, Clavel et Cie (3), Dallest François et Larreguy (4), D'Illens, Van Berchem et Cie (4), Lemée François et divers (3), Mathieu François et divers (3).

D'une manière générale, le nombre de planteurs est réduit parmi les Marseillais ; en 1790, on n'en compterait que cinq possédant une « habitation » aux Antilles dont Martin fils d'André<sup>52</sup>, armateur de l'*Eclair*, navire de 350 tonneaux, commandé en 1785 par le capitaine Guittemot, chargé d'esclaves en Angola pour les Iles françaises d'Amérique. Toutefois, si les acteurs de ce négoce sont rarement des planteurs, des liens étroits les unissent parfois à des propriétaires d'habitations, à l'instar de Gaspard Maurellet et Georges Roux.

Parmi les maisons impliquées dans la dernière décennie figurent de grosses fortunes, sinon les plus importantes de la place avec Hugues l'aîné (1 armement), Jacques Rabaud et C<sup>ie</sup> (1), Solier, Martin, Salavy

---

52. Charles CARRIÈRE, *Négociants...op. cit.*, p. 983-984.



et C<sup>ie</sup> (2), les frères Baux (4) et à un niveau moindre les frères Greling (2), Dallest et Larreguy (4), D'Illens, Van Berchem et Cie (4). Des sociétés fraîchement constituées et aux assises plus fragiles ont également participé au mouvement comme celles de François Emmanuel Mathieu (3), de François Le Mée (3), d'Arnaud, Clavel et Cie (3) et de Bigaud, Poulard et Cie (6) qui illustrent à la fois l'attrait exercé par les campagnes négrières et les difficultés rencontrées par les nouveaux venus sur la place.

Qu'ils soient de Marseille, de Suisse, de Genève ou de Languedoc des huguenots ont participé peu ou prou à la traite négrière. Les Rabaud, Solier, Martin et Salavy, les frères Greling, Martin fils d'André appartiennent à cette « internationale » établie parfois de longue date dans le grand port provençal et qui a joué un rôle majeur dans les initiatives prises en direction de l'océan Indien<sup>53</sup>. Les origines géographiques de certains d'entre eux figurent parfois clairement sur la coque de leurs navires : ainsi trouvons-nous le *Ville de Lausanne*, le *Pays de Vaud* et l'*Helvétie*... parmi les bâtiments de Louis d'Illens, originaire de Lausanne et associé à Billy Berthoud dit Van Berchem, qui furent armés, en 1790-1792, pour la traite au Mozambique.

Une partie de ces hommes se retrouvent dans les réunions de l'Académie de Marseille et n'ont sans doute pas manqué d'écouter, voire d'applaudir, le vigoureux *Discours* anti-esclavagiste de leur confrère, le négociant protestant André Liquier.

Au reste, nombre de négociants académiciens négriers, huguenots ou non, appartiennent à la puissante Loge *Saint-Jean d'Écosse* de Marseille. Ainsi en est-il de Philippe Arnaud, Beaussier et Ventre, Bigaud, Chauvet, François Dallest, Joseph Fiquet, François Mathieu, Solier, Martin et Salavy. Il en est de même de plusieurs capitaines de navires négriers : Eydin, Jeansollen, Salomon ou Louis Curet, qui commande, en 1791, le *Sérapis*, armé par Sérane, également membre de la même loge<sup>54</sup>. Certains navires négriers de ces armateurs portent sur leur coque des noms qui ne sont pas sans rappeler cette appartenance maçonnique : les *Bons Amis*, la *Concorde*, l'*Union*.

Des hommes éclairés, sans nul doute, et des situations complexes dans un siècle qui a vu la lente émergence d'un mouvement

---

53. Voir les travaux de Charles CARRIERE, *Négociants...op. cit.*, de Louis DERMIGNY, *Cargaisons indiennes, Solier et compagnie (1781-1793)*, Paris, SEVPEN, 1960 et d'Herbert LÜTHY, *La banque protestante en France, de la Révocation de l'Edit de Nantes à la Révolution*, 2 volumes, Paris, SEVPEN, 1959.

54. B.N.F., FM<sup>2</sup> 291. Documents transmis par Pierre-Yves BEAUREPAIRE que je remercie très chaleureusement.

antiesclavagiste et a été celui « de la prise de conscience de l'insupportable<sup>55</sup> ». Ainsi, le juriconsulte Balthazard-Marie Emerigon, malheureux défenseur des assureurs du brigantin perdu, et Charles Salles, propriétaire de ce brigantin chargé de « fret humain », appartiennent à cette même loge. Porte-parole des anti-esclavagistes, protestant et franc-maçon, André Liquier, n'est-il pas, en 1788, associé au sein d'une compagnie d'assurance avec l'académicien Jacques Rabaud, dont la *Constance Pauline* livre, cette année-là, 231 esclaves à Saint-Domingue ? Assurément, ce siècle est celui d'une « prise de conscience inévitablement lente et laborieuse, tant étaient lointaines, à demi abstraites, les réalités de la traite et de l'exploitation des Noirs ; tant était forte la concurrence de multiples abus autrement proches ; tant était lourd l'héritage mental issu de la Bible, de la philosophie gréco-latine, de la pensée juridique moderne<sup>56</sup>. »

#### *Les raisons de la traite*

Les primes accordées en 1784 par l'Etat, pour chaque Noir débarqué dans les Iles françaises d'Amérique et à Cayenne, et augmentées en 1789 pour répondre aux besoins en main d'œuvre servile, ont-elles été déterminantes pour expliquer le soudain engouement de Marseille pour la traite ? La concordance des dates entre ces mesures et l'essor de la traite marseillaise semblerait l'indiquer. Pourtant, si ces décisions n'ont pas laissé insensibles les Marseillais, elles ne sauraient rendre compte à elles seules de l'orientation prise à partir de 1783. Si ces dispositions ont trouvé localement une écoute c'est parce que la situation commerciale incitait à le faire. La législation, qui ne saurait être le moteur de la vie économique, peut en traduire les sourdes inquiétudes.

Au vrai, trois raisons peuvent être retenues pour comprendre le changement d'attitude des négociants marseillais. La complexe « crise du Levant » – crise larvée depuis 1763, sinon 1756<sup>57</sup>, et aggravée par le krach de 1774 – et l'essoufflement de l'économie de plantation, que traduisent des retours moins fructueux et une plus grande immobilisation des capitaux, tendent à réduire les profits commerciaux. Au même moment, l'ouverture de la traite sur les côtes

---

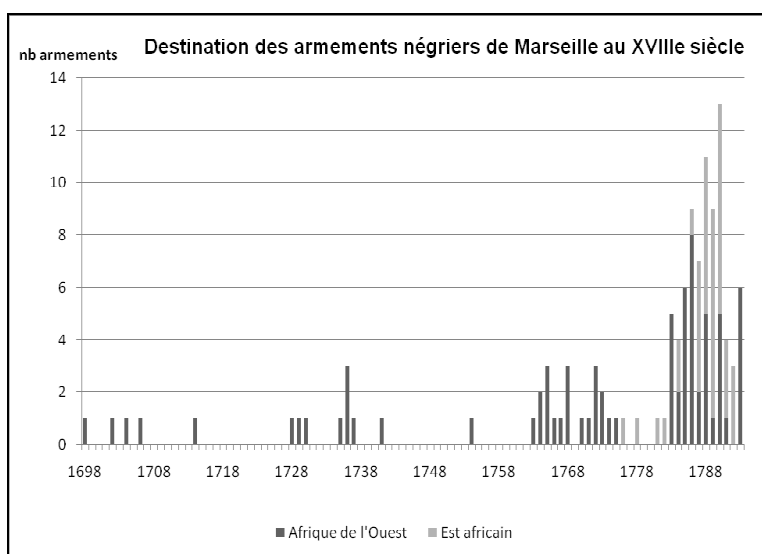
55. Jean EHRARD, *Lumières...*, *op. cit.*, p. 214.

56. *Idem.*

57. Charles CARRIERE et Michel MORINEAU, « Draps du Languedoc et commerce du Levant au XVIII<sup>e</sup> siècle », in-*Revue d'Histoire Économique et Sociale*, 1968, n° 2, p. 108-121.

de Mozambique, que les cargaisons soient destinées aux Mascareignes ou dirigées vers les Antilles, incite les Marseillais à armer vers l’océan Indien.

## 2. Directions des armements négriers marseillais au XVIII<sup>e</sup> siècle



Cette répartition, qui met en évidence l’intérêt croissant des négriers marseillais pour l’est africain, appelle quelques réserves dans la mesure où notre documentation reste souvent incertaine sur les mouvements réels des navires, donc sur la destination des esclaves et les retours effectués. Les armateurs qui reçoivent une double permission de la Compagnie, commerce et traite, ont-ils toujours réalisé les deux opérations ?

Ainsi, la traite apparaît pour les négociants comme la recherche de profits compensateurs. Attitude en rien extraordinaire pour des hommes d’affaires. Toutefois, les expéditions négrières ont-elles été fructueuses ? Là se situe la question centrale. Faute de comptabilité sûre il est difficile d’apporter une réponse satisfaisante ; nous pouvons tout au plus approcher quelques situations. Pour financer leurs expéditions vers les Iles d’Amérique et l’océan Indien Guillaume

Bigaud et Jean Poulard cherchèrent à emprunter à la grosse aventure sur différentes places, à commencer par Nantes, car ces hommes nouveaux – fils de cuisiniers d’Aix-en-Provence et de Lyon établis à Marseille au début des années 1780 – n’inspiraient guère confiance localement. Ils organisèrent 6 voyages à la traite de 1783 à 1790 mais leur gestion ne fut pas à la hauteur de leurs initiatives et les conduisit, en 1790, à déposer un bilan de faillite avec un passif de plus de 775 000 livres<sup>58</sup>.

Aux déboires des audacieux Bigaud et Poulard, nous pourrions ajouter les difficultés de Pierre Honoré Devoulx qui put récupérer en 1802, et en partie seulement, l’argent de la cargaison de nègres traités sur la côte de Mozambique en 1790, son correspondant étant mort à Saint-Domingue et sa veuve installée à New-York<sup>59</sup>.

À la tête d’une puissante maison de négoce, les frères Jean et David Baux armèrent à quatre reprises pour la « traite des nègres » entre 1786 et 1789. Les opérations furent sans doute fructueuses dans la mesure où, en 1790, ils donnèrent encore ordre au capitaine Etienne Marchand, commandant le *Solide*, d’aller « à la traite des nègres et des fourrures »<sup>60</sup>.

Comme André Lespagnol a pu l’écrire pour la course malouine<sup>61</sup>, nous pourrions, du point de vue des négociants, considérer la traite négrière comme une « loterie ».

Faut-il s’étonner que chez ces gens de négoce l’appel des marchés ait été naturellement plus fort que celui de la Raison ?

Les négociants de Marseille qui, pendant trois-quarts de siècle, ont échangé des marchandises avec les Iles françaises d’Amérique sans prendre part au « trafic circuiteux » ont vécu sur une ambiguïté partagée par le plus grand nombre. Malgré leur hostilité à l’esclavage, d’aucuns se sont soudainement consacrés à un commerce basé sur la déportation et le travail forcé d’êtres humains, se livrant à la traite tout en la déplorant. L’espoir d’un « grand coup » ou la recherche de profits compensateurs rendent compte de ces comportements marchands. Illustrant cette contradiction, l’un d’eux – Chambon –

---

58. Charles CARRIERE, *Négociants ...op. cit.*, p. 937-938.

59. ACCIM, L. XVI. 1. Traite des nègres. Mémoire de Pierre-Honoré Devoulx, an X (juin 1802).

60. *Journal de bord d’Etienne Marchand. Le voyage du « Solide » autour du monde (1790-1792)*, édition établie par Odile GANNIER et Cécile PICQUOIN, Paris, CTHS, 2005.

61. André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, 2 vol., Rennes, PUR, 1997.

s'épanche sur « cette race infortunée » que son cœur « voudrait rendre libre » mais regroupe, en même temps, les indications les plus précieuses pour quiconque souhaiterait se livrer aux achats d'esclaves en terre africaine...

Lors de la Révolution, les négociants de la place se montrent à la fois favorables à un adoucissement du sort des esclaves et opposés à un affranchissement général et immédiat qui serait préjudiciable à l'économie de plantation. Aussi, dès les premiers décrets de la Constituante en faveur des populations serviles, les hommes d'affaires ne cachent pas leur colère et souhaitent, par la voix de leurs représentants, que : « Périrent mille fois ceux dont les rêves insensés pourraient compromettre et trahir de si grands intérêts<sup>62</sup> ! » Entendez ceux des négociants.

Le commerce de Marseille reste profondément attaché au système colonial. Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, des Marseillais reprendront naturellement le chemin de la traite africaine, un chemin qui reste néanmoins toujours discret dans la mémoire de la grande cité portuaire.

---

62. ACCIM-P, H. 13. 1670-1791. Colonies. Commerce en général, 1790.