

## La traite des blés et la construction de l'espace portuaire de Marseille (XVIIe -XVIIIe s.)

Gilbert BUTI,  
UMR-Telemme, Aix-en-Provence,

Après avoir suscité de belles moissons, à la suite du sillon tracé par Jean Meuvret, les questions frumentaires de la France d'Ancien Régime ne semblaient plus guère retenir l'attention des chercheurs. Dans le renouveau que connaît actuellement ce champ de recherche, l'étude de la circulation des grains mérite une attention particulière, ainsi que le souligne une récente étude conduite à partir de Rouen<sup>1</sup>.

Sur les rives de la France méditerranéenne, dominées par le complexe portuaire marseillais, deux raisons rendent compte du peu d'intérêt rencontré ces dernières décennies par cette thématique. D'une part, pas plus au XVIIe siècle qu'au XVIIIe siècle, le blé n'a l'éclat, le prestige et l'exotisme des produits levantins ou coloniaux qui définissent et infléchissent les courants économiques majeurs de la grande place. D'autre part, les travaux disponibles, fruits de recherches déjà anciennes, de Paul Masson à Gaston Rambert en passant par Ruggiero Romano, paraissent fournir une connaissance solide voire définitive du sujet<sup>2</sup>. Pourtant, au terme de recherches consacrées aux négociants marseillais, Charles Carrière ne se proposait-il pas de reprendre le dossier frumentaire dans la mesure où « *une étude que l'on puisse considérer comme sérieuse et complète sur le commerce marseillais du blé n'existe pas* » ? Cependant, malgré quelques jalons placés par cet historien comme autant d'invitations à emprunter de nouvelles pistes, le territoire est resté en friche après sa brutale disparition<sup>3</sup>. Une récente réflexion centrée sur la construction et la gestion des espaces d'influence portuaire m'a conduit à revenir sur ce chantier un moment fréquenté aux côtés de Charles Carrière<sup>4</sup>.

Selon un *Mémoire sur la police du Bureau d'Abondance établi à Marseille concernant la sortie des grains* (1772) :

« (...) cette ville (Marseille) ne reçoit presque que par la voie de mer sa première subsistance et celle de plus d'un million de sujets de Sa Majesté (...) Un vent contraire, et de quelque durée, peut faire vider les greniers et exposer à périr par la faim les habitants d'une ville à qui il faut seule au-dessus de quatre cents charges de blé par jour pour l'alimenter. »

<sup>1</sup> Bottin Jacques, « Négoce et crises frumentaires : Rouen et ses marchands dans le commerce international des blés, milieu XVIe -début XVIIe siècle, » *Revue d'Histoire moderne et contemporaine*, n°45-3, juillet-septembre 1998, p. 558-588.

Pour une réflexion globale Grantham George W., « Villes et approvisionnement dans l'Europe préindustrielle », *Annales, Histoire, Sciences Sociales*, n°3, mai-juin 1997, p. 695-725.

<sup>2</sup> Masson Paul, *Histoire du commerce français dans le Levant au XVIIe siècle*, Paris, Hachette, 1896.

Masson Paul, *Histoire du commerce français dans le Levant au XVIIIe siècle*, Paris, Hachette, 1911.

Masson Paul, *La Provence au XVIIIe siècle*, 3 vol., Paris, 1938.

Rambert Gaston, *Histoire du commerce de Marseille*, t. IV de 1599 à 1789, Paris, Plon, 1954, p. 331-391.

Romano Ruggiero, *Commerce et prix du blé à Marseille au XVIIIe siècle*, Paris, A. Colin, 1956

<sup>3</sup> Carrière Charles, *Négociants marseillais au XVIIIe siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, 2 vol., Marseille, Institut historique de Provence, 1973.

<sup>4</sup> Carrière Charles, Buti Gilbert, « Crise frumentaire et commerce international : l'exemple de la crise andalouse de 1753 », in Miège Jean-Louis (sous dir.), *Les céréales en Méditerranée*, Marseille, CNRS Editions, 1993.

Exigence marseillaise, approvisionnement dépassant le strict cadre urbain, fragilité des approvisionnements, faiblesse des stocks et rôle fondamental de la voie maritime : ces quelques lignes n'exposent-elles pas les données essentielles du problème ? Ainsi, chaque fois que des craintes sont exprimées au sujet de l'alimentation de la cité « *c'est de la mer que l'abondance doit venir* » comme que le rappellent encore, en 1740, les procureurs du pays de Provence. Et à chaque reprise le salut est effectivement venu des échanges maritimes. A chaque reprise Marseille a su trouver outre-mer les greniers où s'approvisionner et répondre à de pressantes demandes extérieures.

La thématique de la circulation des grains rencontre ainsi celle de la gestion des espaces. Dans quelle mesure la traite des blés, répondant aux impératifs de ravitaillement d'une grande cité et de son environnement, a-t-elle participé à la construction de l'espace portuaire de Marseille aux XVIIe et XVIIIe siècles ? Répondre à cette question exige que nous présentions d'abord l'importance des céréales dans la vie portuaire de Marseille, puis que nous nous interroguions sur le rôle frumentaire de cette place dans l'espace méditerranéen.

## I. MARSEILLE, GRAND PORT CÉRÉALIER (XVIIe - XVIIIe s.)

### 1. Les données du problème

Trois traits majeurs façonnent les liens établis entre Marseille et la circulation des grains à la fin de l'Ancien Régime.

L'activité de la place conjugue tout d'abord deux mouvements, deux exigences. Il faut d'une part satisfaire la consommation locale. En effet, le terroir de Marseille a toujours été pauvre en grains. Terrain « *ingrat, stérile et monteux, sec et raboteux* » il ne se prêtait guère à cette production<sup>5</sup>. Cet état de fait, cette composante géographique, bref ce déterminisme revient régulièrement sous la plume des autorités locales et des voyageurs ayant séjourné dans la cité. A l'extrême fin du XVIIIe siècle, alors que les problèmes alimentaires se font particulièrement aigus, les magistrats marseillais le rappellent encore avec force : « *La Nature nous a placés, avec des cœurs brûlants de patriotisme sur des rochers stériles.* »<sup>6</sup> La campagne marseillaise ne donne au mieux - et les informations puisées à diverses sources se montrent ici unanimes - que trois à quatre mois de subsistance à une population en plein essor. Malgré l'accident pestueux de 1720-1721, la cité phocéenne qui comptait environ 60 000 habitants au milieu du XVIIe siècle en abrite plus de 120 000 à la veille de la Révolution. Qui plus est Marseille doit d'autre part répondre à des appels extérieurs, à ceux de la proche Provence comme à ceux de l'intérieur du royaume voire d'espaces plus lointains.

Au vrai, à travers cette activité nous croisons deux visages, deux fonctions économiques différentes, mais parfois confondues, à savoir celle de ravitaillement et celle de négoce. Les objectifs à atteindre et les comportements des acteurs diffèrent. Ici domine le souci de la « *paix sociale* », là celui du profit. Ici on effectue des ventes massives quand les prix grimpent afin de casser la hausse des prix, là on privilégie les ventes en petites quantités pour maintenir des cours élevés. Ici on s'efforce de constituer des lieux stockages, là on se limite à quelques réserves. Ici nous avons à faire à un ravitaillement protégé, à une forme de marché subventionné, là à un acte commercial. Bref, comment ne pas souscrire au constat dressé par Charles Carrière selon lequel « *préoccupations annonaires et spéculations marchandes sont deux domaines généralement distincts, malgré les liens qui les rapprochent* »<sup>7</sup> ? Il est vrai que la confusion est parfois permise dans la mesure où nous trouvons les mêmes hommes dans ces

<sup>5</sup> Romano Ruggiero *op. cit.*, p.75, note 133

<sup>6</sup> cité par Carrière Charles, « Le problème des grains et farines à Marseille pendant la période du maximum », *Commission d'histoire économique de la Révolution française, Mémoires et documents XIII*, Paris, 1958, p. 162

<sup>7</sup> Carrière Charles, *Négociants...op. cit.*, p. 218

circuits, mais avec des attitudes différentes, tantôt exigeant la liberté totale pour les spéculations, tantôt réclamant le contrôle de tels agissements.

Qui plus est, de Colbert à Turgot, la *traite des bleds* se déroule avec en toile de fond, l'âpre débat concernant la circulation des grains. Dans cet affrontement où interviennent tous les pouvoirs qui surchargent les littoraux sont prises des mesures tout aussi complexes qu'inégalement appliquées.

Au XVIIe siècle, le royaume vit, en matière de transport des grains, sous le régime de la prohibition. Les intendants, comme Rouillé de Meslay, la municipalité, le Parlement d'Aix, la Chambre de commerce mirent leurs soins à contrôler le marché. Toutefois, dès le début du XVIIIe siècle, les avantages de la libre circulation à l'intérieur du royaume commencèrent à se faire jour. En 1723, à l'occasion de la réorganisation du Bureau d'Abondance<sup>8</sup>, le libre transport du blé fut autorisé par décision royale à l'importation comme à l'exportation, mais dès 1729, après de mauvaises récoltes, on revint à la prohibition des sorties. Le dirigisme de Maurepas (1740) comme les mesures libres-échangistes de Laverdy (1763-1764) puis de Terray secouèrent le marché marseillais. Finalement, après divers règlements, actes, ordonnances visant à contrôler la sortie des blés, Marseille opta, en 1766, pour le régime de « ville étrangère » : la ville-port put importer et exporter librement des céréales, mais les blés nationaux entrant dans la cité (y compris de Provence) furent soumis à des taxes. La situation fut confirmée en 1773. Si l'arrêt de Turgot (1774) établit la libre circulation des farines et des grains de province à province dans l'intérieur du royaume, le roi se réservait « *de statuer sur la liberté d'exportation à l'étranger* ». Cette dernière fut ordonnée en 1787, mais annulée dès 1788, à la suite de mauvaises récoltes<sup>9</sup>.

La politique du blé apparaît donc osciller entre ces deux préoccupations fondamentales que sont l'interdiction d'exporter et l'autorisation de circuler à l'intérieur du territoire national. Au vrai, on ne pouvait pas accepter l'idée d'acheminer du blé vers Marseille d'où il aurait été possible de l'expédier à l'étranger. Mais, au-delà de cette rigidité et de ces tâtonnements, divers aménagements, licites ou non, permirent, sauf en temps de disette, de faire sortir du grain français de Marseille sans pour autant affamer le pays.

## 2. Les opérateurs commerciaux

Le blé introduit à Marseille est, dans sa majeure partie, adressé aux marchands et aux négociants qui en font le commerce. Cependant d'autres destinataires, institutions et acheteurs occasionnels, n'entrant pas dans cette catégorie socioprofessionnelle, participent de manière inégale à ce marché.

Parmi ces derniers quelques boulangers effectuent directement des achats. Il s'agit d'achats de grains mais plus encore d'achats de farines réalisés à Martigues et à Saint-Chamas, villes situées sur les rives du proche étang de Berre. Des boulangers ont parfois acheté directement de la farine dans ces localités voisines. Mais ils ont aussi pu adresser à Saint-Chamas, par voie maritime, du grain pris à Marseille pour le faire moudre dans ce grand centre de meunerie. Les importations des boulangers demeurent très épisodiques dans notre documentation. Pratiquement inexistantes avant 1725, elles apparaissent par intermittence après cette date, avec quelque importance certains mois comme en septembre 1734, où furent introduites 2 098 charges de farine<sup>10</sup>. L'un d'entre eux, Teyssseire, en fait venir près de 25 %, en compte propre ou en participation avec d'autres confrères car ce trafic, qui suppose une réelle envergure financière n'est accessible qu'aux plus fortunés.

<sup>8</sup> voir ci-dessous.

<sup>9</sup> Romano Ruggiero., *op. cit.*, p 67 et Rambert Gaston, *op. cit.*, p. 361-363

<sup>10</sup> La charge, comme le setier de Paris, pèse 120 kg. Voir à ce propos les données métrologiques fournies en annexe.

Des capitaines de navires marchands, qui utilisent leur droit de pacotille pour introduire pour leur compte du blé dans la ville, peuvent être classés parmi ces acheteurs occasionnels. Ces hommes tendent à privilégier dans leurs achats des marchandises chères et peu encombrantes (cire, soie, parfum) mais n'ignorent pas totalement les céréales (blé, riz). Ces dernières paraissent souvent convenir aux hommes ne disposant que de ressources financières limitées. Néanmoins, selon l'état du marché des achats sont manifestement effectués dans la perspective d'une opération spéculative.

Le munitionnaire des galères figure parmi les autres acheteurs occasionnels. C'est lui qui assure le ravitaillement de l'arsenal - chiourme comme gardiens - soit un ensemble de près de 15 000 bouches à la fin du XVIIe siècle. Le volume des achats, ignoré avant 1726, reste encore mal connu après cette date. Il varie entre 7 000 et 14 000 charges dans les années 1727-1735, période à partir de laquelle le munitionnaire prend directement en main l'approvisionnement de l'arsenal. Avant de procéder à de tels achats ce responsable achetait-il le blé sur le marché marseillais ou le faisait-il par l'intermédiaire des marchands de la place ? Les autorités de l'arsenal n'hésitent pas au besoin à saisir autoritairement des cargaisons destinées à la ville. En 1703, les échevins protestent vigoureusement contre Montmor, intendant général des galères, à la suite de l'enlèvement de la barque *Sainte-Baume*, appartenant à un négociant marseillais, chargée de blé pour la ville et saisie à la demande du munitionnaire des galères<sup>11</sup>. Qui plus est, il semble que des officiers, profitant de l'exemption de taxes dont bénéficie l'arsenal, revendent frauduleusement une partie des blés et des farines.

La municipalité, aperçue ici en action, a longtemps agi de manière empirique pour assurer le ravitaillement de la cité. Face aux menaces de disette le Conseil de Ville interdisait les sorties de grains, organisait des achats et décidait des confiscations de cargaisons de bâtiments ancrés dans le port. Les difficultés alimentaires de 1679 furent l'occasion de mettre en place une commission spéciale pour assurer le ravitaillement de Marseille. Cette commission, appelée Bureau des Intendants de l'Abondance, était alors composée de gentilshommes et de bourgeois ainsi que d'un ou de deux négociants retirés des affaires et d'un âge avancé. Renouvelé chaque année le Bureau effectuait les achats et assurait la distribution. Il veillait également à briser tout accaparement en contrôlant la répartition des grains et des farines entre les divers boulangers et en procédant à des stockages. Ce comité extra-municipal, dominé par la noblesse terrienne, s'efforça de constituer des réserves de l'ordre de 15 à 16 000 charges, soit près de deux mois d'une consommation annuelle estimée à 120 à 180 000 charges. Les achats s'effectuèrent quelquefois directement « *pour le compte de MM. les échevins* » ou « *pour le compte de la ville* ». Mais le plus souvent le Bureau s'adressa à différents agents commerciaux : patrons de bâtiments de mer, négociants, Compagnie d'Afrique. La gravité de la situation conduisit également ces responsables à faire confisquer les chargements de navires présents dans le port. De telles décisions brutales expliquent les hésitations de capitaines à entrer dans le Lacydon pour connaître les prix des grains pratiqués sur la place. Dans son action le Bureau mêlait donc à la fois acte administratif et opération commerciale afin d'écarter le spectre de la famine. Les efforts furent couronnés de succès mais le Bureau connut ensuite une période de relative somnolence, jusqu'au *grand hyver* de 1709-1710, puis de nouveau jusqu'en 1723, année de sa réorganisation. A partir de cette date le Bureau s'ouvre au monde de la marchandise : désormais en sont membres quatre échevins, trois gentilshommes et cinq négociants, avec charge de tenir les comptes des opérations engagées. Par ailleurs les nouveaux responsables promettent de faire construire des magasins municipaux (à Saint-Victor), autrement dit de réaliser le projet de grand magasin prévu dès 1713, mais laissé lettre morte car trop coûteux. Jusque-là l'annonerie, c'est-à-dire

<sup>11</sup> Rambert Gaston, *op. cit.*, p. 333

« le dépôt des bleds du pais et de Provence », se limitait en « quelques magasins situés en une rue latérale du Cours. »<sup>12</sup> Ces bonnes résolutions ne furent guère suivies d'effet.

A partir de 1763, le doute s'installe quant à la mission de ce Bureau dont la politique paraît particulièrement onéreuse. Depuis sa réorganisation quatre décennies plus tôt, le Bureau a accumulé un déficit de près de deux millions de livres. Plusieurs facteurs rendent compte de cet état de fait : revente de blé à des prix inférieurs au prix d'achat, primes accordées aux importateurs, salaires des agents, vols, avaries, frais de magasinage accrus par l'absence d'installation pour contenir les grains. Les magasins à blé restaient éparpillés à travers la ville (jusque dans les bâtiments du Palais de justice) et loués très chers. La municipalité ne perdait pas espoir de créer ce vaste dépôt unique. Projet et contre-projet furent soumis au Conseil de Ville et examinés par la Chambre de commerce, notamment celui de Guillaume Pinatel, en 1777, visant à doter Marseille de véritables silos à grains avec un « système de fosses (...) semblables à celles de Sicile et autres endroits »<sup>13</sup>. On songe à Amsterdam et à Livourne. Mais ce plan fut aussitôt oublié. L'organisation empirique des entrepôts à grains subsista et devait survivre à l'Ancien Régime.

Finalement, à l'époque de Turgot, le Bureau n'apparaît que comme un « accessoire coûteux et sans objet ». En 1781, il n'entretient plus que quatre personnes : le gardien de la chaîne du port, un commis, le contrôleur du marché de l'annonerie et un valet. Aucune décision ne vint toutefois donner le coup de grâce à cet organisme d'essence municipale qui ne fonctionnait qu'avec un seul conseiller à la veille de la Révolution.

Répondant régulièrement aux demandes du Bureau, la Compagnie d'Afrique est un acteur participant activement, mais tardivement, au ravitaillement de Marseille à l'époque moderne. Durant tout le XVIIIe siècle, cette Compagnie est la seule compagnie à monopole qui existe à Marseille. Au siècle précédent plusieurs compagnies ont tenté d'établir un commerce régulier entre Marseille et la Barbarie (Afrique du nord). Les traités de 1665 et de 1685-86 assurent par exemple au commerce français des avantages considérables dans la Régence de Tunis<sup>14</sup>. Cependant toutes ces compagnies échouèrent. En 1693, la fusion entre la Compagnie du Cap Nègre et celle du Bastion ne dura que jusqu'en 1701, date de la liquidation générale. Créée en 1706, la Compagnie d'Afrique, reconduite en 1712, se trouve sous le contrôle de Law dans la Compagnie des Indes (1719). Cette dernière survit à l'échec de Law, mais devant de fortes pertes, passe le relais, en 1730, à une nouvelle Compagnie d'Afrique dont le siège est à Marseille. Après une brève prospérité cette Compagnie disparaît à son tour en 1738. Trois ans plus tard, en 1741, la Compagnie royale d'Afrique voit le jour et affirme, jusqu'à la fin du XVIIIe siècle, sa maîtrise sur le marché de Barbarie.

Enfin, ultimes opérateurs rencontrés sur la place, de simples marchands et de puissants négociants jouent un rôle majeur dans la circulation des grains. La multitude d'hommes engagés, occasionnellement ou régulièrement, constitue un des traits fondamentaux de ce marché. Ainsi, de septembre 1711 à septembre 1714 pas moins de cent-cinquante commerçants font venir du grain à Marseille, dont les deux-tiers pour moins de 1000 charges. Au reste, ils apparaissent liés, dans les achats ou la redistribution, au Bureau d'Abondance, à la Chambre de commerce ou à la Compagnie royale d'Afrique, rendant ainsi plus délicate, sinon opaque, la lecture des opérations. Ces hommes, qui semblent dans leurs actions spécialisés dans un espace géographique, ne disposent que de modestes magasins individuels. Ils n'ignorent pas les silos de Livourne et les magasins à blé d'Amsterdam, mais de semblables réalisations sont toujours rejetées comme nuisibles au commerce. Pour eux le

<sup>12</sup> *idem*, p. 373

<sup>13</sup> *ibidem*, p.374.

<sup>14</sup> Boubaker Sadok, *La Régence de Tunis au XVIIIe siècle : ses relations commerciales avec les ports de l'Europe méditerranéenne, Marseille et Livourne*, thèse de doctorat de 3eme cycle, Toulouse-Le Mirail, 1978.

grain ne doit pas être immobilisé, mais doit circuler au plus vite. Le négociant ne cherche-t-il pas avant tout à engranger le profit ?

### 3. La puissance de la place marseillaise

Selon un *Mémoire sur la police du commerce des grains*, à la fin du XVIIIe siècle, « la ville de Marseille ne peut être considérée comme une place ordinaire en fait de commerce des grains. Elle a enlevé à Gênes l'entrepôt des blés de la Méditerranée. Elle est le Dantzig ou le Hambourg du Midi. » Faut-il mettre ce constat sur le compte de l'exagération sinon de la forfanterie méridionale ? Joseph Vernet n'avait-il pas déjà choisi, en 1754, de placer au cœur de sa toile de *L'intérieur du port de Marseille vu du pavillon de l'Horloge du Parc* le déchargement d'un vaisseau rempli de grains ? Les qualités d'observation de Vernet, qui ont été soulignées à diverses reprises, ne se vérifient-elles pas une fois encore<sup>15</sup> ? Voilà qui invite à tenter une pesée globale de ce trafic.

Loin d'établir un quelconque palmarès la comparaison proposée par Charles Carrière, avec les autres grands ports du Ponant, de Dunkerque à Bayonne en passant par Rouen, Nantes et Bordeaux, permet de considérer Marseille comme le premier port céréalier français<sup>16</sup>. Avec Livourne l'approche semble plus délicate. Néanmoins « pour le blé Livourne est un port italien (...) La ville de Livourne ne tire guère d'avantage de son infrastructure portuaire en ce qui concerne son ravitaillement en blé. »<sup>17</sup> Ce constat, dressé par un des meilleurs connaisseurs du commerce du blé de Livourne, ne nous conduit-il pas à hisser Marseille au premier rang des ports céréaliers de la Méditerranée ?

Le croisement de différentes sources nous permet d'esquisser les grands mouvements portuaires de la traite des blés. Cependant la documentation disponible se révèle très rapidement inégale. Les entrées maritimes, et dans une certaine mesure terrestres, demeurent mieux connues que les sorties pour lesquelles nous ne possédons pas de séries aussi satisfaisantes.

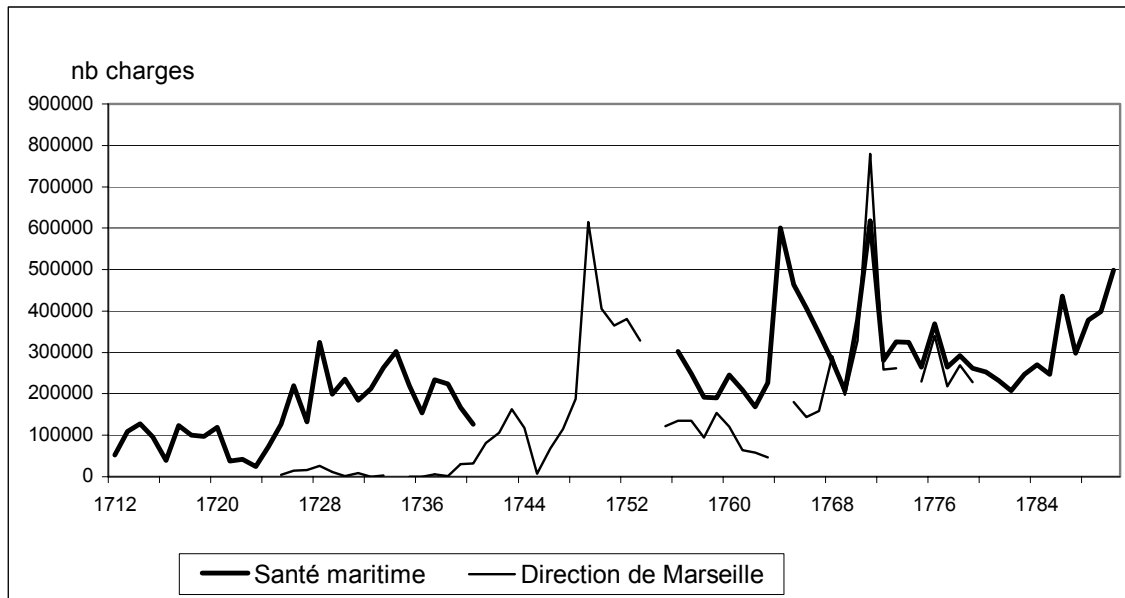
#### Document 1. Entrées maritimes de blé dans le port de Marseille (1712-1790\*)

(\* année-récolte = septembre/août)

<sup>15</sup> Rieth Eric, Manœuvre Laurent, *Joseph Vernet (1714-1789). Les ports de France*, Paris, Anthèse, 1994.

<sup>16</sup> Carrière Charles, « Marseille sauvant Paris de la famine », *Histoire, Economies, Sociétés*. Journées d'études en l'honneur de Pierre Léon (mai 1977), Presses universitaires de Lyon, Lyon, 1980, p 54

<sup>17</sup> Filippini J.-P., « Le commerce du blé à Livourne au XVIIIe siècle », *Studi in memoria di Frederigo Megis*, vol. IV, Giannini, 1978 et du même auteur, « La mer et le ravitaillement de Livourne au XVIIIe siècle », dans *L'homme méditerranéen et la mer. Actes du 3eme Congrès international d'études des cultures de la Méditerranée occidentale*, Juba, avril 1981, Paris, De Boccard, 1985, p. 297-300.



Sources : A.D. B-d-Rh., 200 E (Santé maritime)  
ACCIM, I 29 à 32 (Direction de Marseille, Statistiques).

Bien que heurtée, chaotique, la croissance du trafic céréalier dans le port de Marseille est incontestable au fil du XVIIIe siècle. Même si nous savons, avec Pierre Vilar, que « *l'homme ne se nourrit pas de moyenne* » celle des importations constitue un indicateur utile. Elle passe ainsi de 85 000 charges annuelles en 1715-1719 à plus de 350 000 en 1785-1789, soit un taux d'accroissement moyen de 2,4 %. Dans ces conditions peut-on refuser la puissance de l'organisme marseillais ? Reste à en déterminer les principales articulations.

Dans cette quête, l'année 1741 semble s'imposer comme le tournant majeur, comme l'« *année inaugurale* »<sup>18</sup>. « *C'est à la Compagnie royale d'Afrique, née en 1741, que revient le mérite d'avoir fait de Marseille un grand marché de redistribution de blé* » affirmait Gaston Rambert. Pourtant n'est-il pas difficile d'accepter ces jugements qui reposent, en partie, sur une série lacunaire<sup>19</sup> ? La « *solide source parisienne* », utilisée à partir de 1756 en prolongement de la médiocre série précédente, est en effet disponible dans les archives marseillaises dès novembre 1709<sup>20</sup>. A l'aide de ces dépositions faites par les capitaines, au retour de voyages, devant les autorités du Bureau de l'Intendance de la Santé maritime, nous sommes amenés à placer le démarrage du commerce des blés autour de 1723-1725, alors que Marseille a pourtant moins de bouches à nourrir après la ponction faite par la contagion de 1720-1722. Sur ce *trend* s'inscrivent les vives oscillations du court terme : 1710, 1728, 1733, 1750, 1764 et 1771.

Quant aux sorties, malgré une documentation plus incertaine, nous pouvons dire qu'elles ne représentent que 15 à 25 % des entrées, soit une marge d'exportation d'environ 150 000 charges annuelles. Port essentiellement d'importation au XVIIe siècle, Marseille présente au siècle suivant un réel et puissant courant de redistribution. Néanmoins Marseille conserve 75 à 85 % des entrées pour les besoins de la ville et pour une redistribution au-delà des limites de

<sup>18</sup> Romano Ruggiero, *op. cit.*, p. 44

<sup>19</sup> Archives de la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille (désormais ACCIM), série I 29-31 et Archives départementales des Bouches-du-Rhône (désormais A.D. B-d-Rh.), série C. Ces données de la « Direction de Marseille », destinées à la Ferme générale, sont très lacunaires dans la première moitié du siècle et paraissent, par exemple, ignorer le cabotage.

<sup>20</sup> A.D. B-d-Rh., 200 E. Seul l'inachèvement du dépouillement en cours explique la coupure 1741-1755.

son terroir. Comme l'indique un Mémoire de 1790, Marseille apparaît, comme « *la mère Nourrice de la Province* »<sup>21</sup>.

Ces courbes demeurent pourtant imparfaites. D'une part elles ne permettent d'approcher que les entrées et les sorties maritimes. Les flux terrestres, secondaires certes comme l'indiquent les relevés des bureaux de Septèmes ou le péage de Sorgue, restent méconnus. D'autre part elles laissent échapper, outre les inévitables fraudes, des quantités qui, tout en ignorant les rives du Lacydon, appartiennent tout de même au marché marseillais. La géographie du marché et les techniques commerciales mises en œuvre nous mettent au contact de ces pratiques *statistiquement invisibles*.

---

<sup>21</sup> cité par Romano Ruggiero, *op. cit.*, p. 83

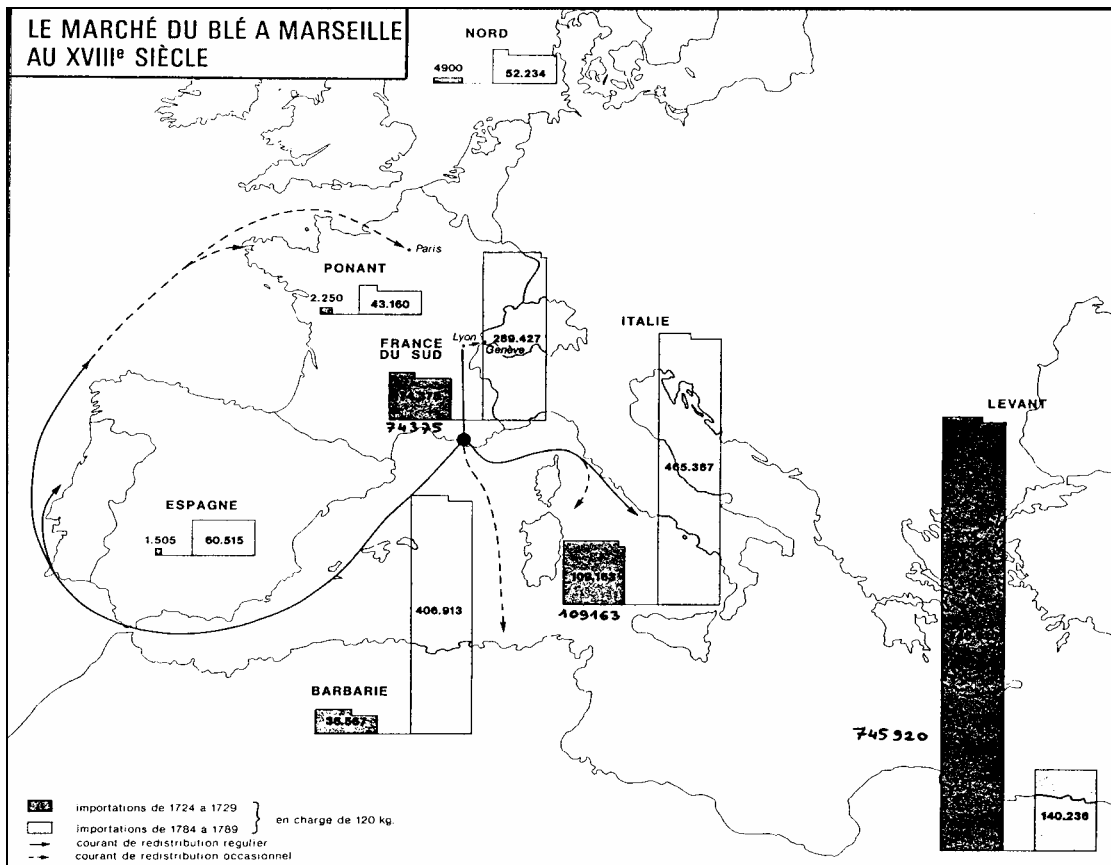
## II. MARSEILLE, PLAQUE TOURNANTE DES BLÉS EN MÉDITERRANÉE (XVIIe - XVIIIe s.)

Les originalités spatiales de l'organisme marseillais se révèlent plus significatives encore que la puissance du marché.

### 1. Géographie des greniers marseillais

A partir d'une carte dressée par Charles Carrière, complétée par des indications puisées dans les registres du Bureau de l'Intendance sanitaire, nous pouvons saisir les mutations qui ont affecté le commerce marseillais du blé.

Document 2. Marché du blé à Marseille au XVIIIe s. : grandes zones d'approvisionnement



Source : Carrière Charles, carte n° 148, in Baratier E., Duby G., Hildesheimer E., *Atlas historique- Provence, Comtat, Orange, Nice, Monaco*, Paris, A. Colin, 1969.

Nous observons tout d'abord un déplacement des zones d'approvisionnement. Au début du XVIIIe siècle le Levant, soit le bassin oriental de la Méditerranée, constitue le grenier essentiel de Marseille. A la fin du siècle cet espace enregistre une baisse, relative et absolue, au bénéfice de l'Italie, de la Barbarie et de l'intérieur du royaume. Le bassin occidental de la Méditerranée apparaît désormais comme le réservoir du négoce marseillais en matière de céréales.

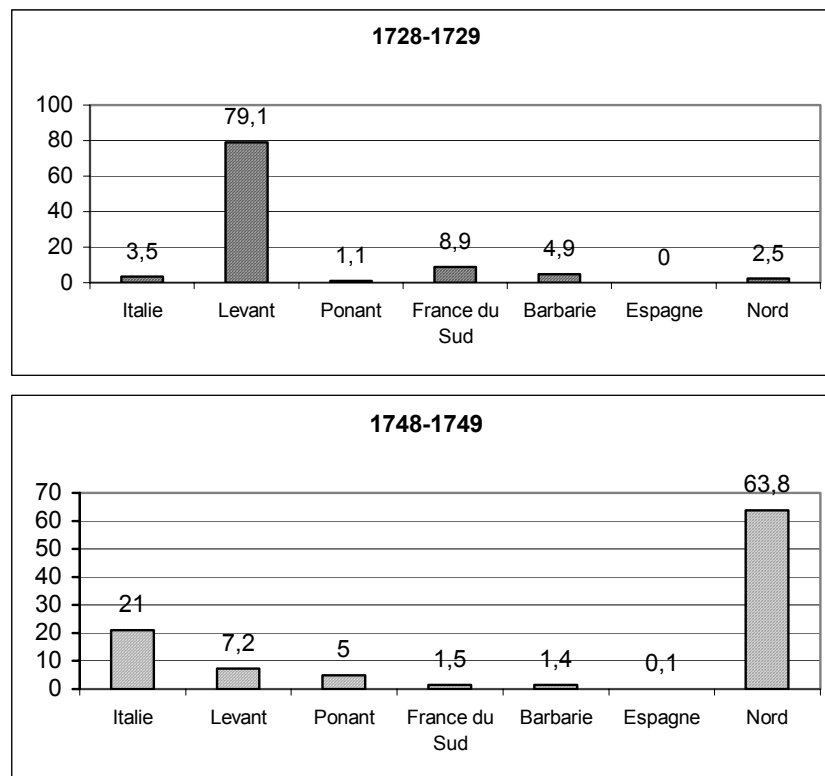
La multiplication des greniers accompagne ce changement. Si au début du siècle nous distinguons un grenier principal (Levant) et trois secondaires (Italie, France méridionale et Barbarie), à la fin du XVIIIe siècle ces trois derniers greniers figurent parmi les trois centres majeurs aux côtés de quatre zones secondaires (Levant, Espagne, Nord et Ponant français).

Enfin, alors que Gaston Rambert signalait « *une aire d'approvisionnement qui s'est légèrement contractée* », force est de constater, au contraire, une plus grande dispersion des greniers pour satisfaire l'appétit des Marseillais<sup>22</sup>. La Méditerranée reste « le ventre de Marseille » et les premiers arrivages de blé ukrainien par la mer Noire, à partir de 1784-1787, renforce le poids de cet espace. Mais en même temps Marseille s'adresse à de plus lointaines contrées : Ponant, mer du Nord et jeunes Etats-Unis. La dilatation de l'espace céréalier et sa diversification traduisent la maturité économique de Marseille dans ce secteur. Ces changements affirment en même temps l'originalité du port par rapport à Livourne, où « *c'est du Sud que vient plus de la moitié des grains italiens* », et à Dantzig par où s'effectue, des siècles durant, la diffusion des blés baltes et polonais<sup>23</sup>.

## 2. Extrême nervosité des approvisionnements

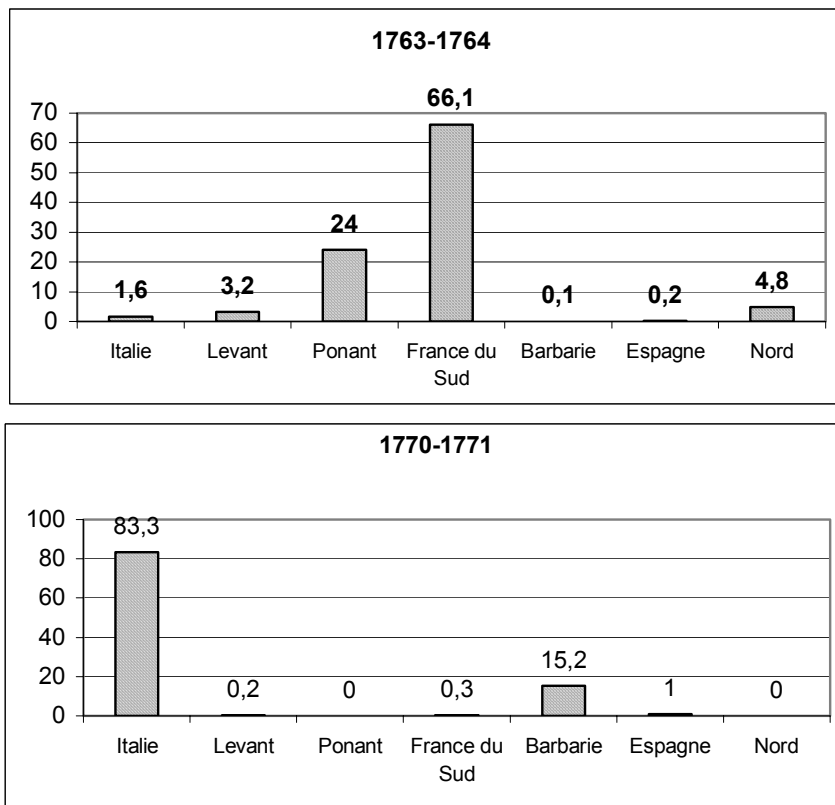
La nouvelle dimension du marché marseillais ne doit pas cacher sa mobilité. Quatre coupes effectuées dans les arrivages de grains montrent cette extrême fébrilité. A l'importance du Levant en 1728-1729 répond celle du Nord à la suite de belles récoltes anglaises. Alors que la France méridionale - en fait les blés de Bourgogne acheminés jusqu'à Arles - vole au secours de l'Italie du sud, le courant s'inverse en 1770-1771, quand le royaume est au bord de la famine

Document 3. Origines des arrivages de blé dans le port de Marseille  
(en % des quantités arrivées)



<sup>22</sup> Rambert Gaston, *op. cit.*, p. 378

<sup>23</sup> Filippini Jean-Pierre, *op. cit.*, p. p. 525 et Jeannin Pierre, « Les comptes du Sund comme source pour la construction d'indices généraux de l'activité économique en Europe, XVI-XVIIIe siècles, *Revue Historique*, 1964, 307-340.



Cette extrême mobilité résulte de facteurs de nature différente. La fermeture de Gibraltar en périodes de conflit, les interdictions de sortie des grains décidées par le Grand Seigneur, le monopole de la Compagnie royale d'Afrique avec la Barbarie, les crises financières et commerciales sans oublier les caprices climatiques (extrême sécheresse ici, été *pourri* là, ou encore rigueur hivernale) modifient les flux marchands. Pourtant l'approvisionnement marseillais ne s'en trouve guère affecté car Marseille « *reçoit son blé de tous les ciels qui ne refusent jamais tous en même temps la récolte* » (Ernest Labrousse).

### 3. Diversité de la redistribution

Les flottes du blé qui arrivent de ces divers horizons répondent à de multiples demandes, les unes régulières, les autres accidentelles.

Parmi les permanences nous devons bien entendu ranger en premier lieu la satisfaction de la consommation marseillaise. Le mécanisme est à la fois complexe et connu. En effet, les Marseillais sont exigeants pour la qualité du pain. Le « *pain de Marseille* » est préparé à base de farines issues des meilleurs grains provençaux et languedociens : tuzelle de Provence, saissette d'Arles, trémazon de Narbonne et d'Aquitaine, via Agde, auxquels se mêlent parfois le froment bourguignon. « *L'habitude de manger du bon pain est tellement enracinée que les boulangers refusent absolument de faire du pain avec une farine autre que celle du blé provençal.* »<sup>24</sup> Ces blés de haute qualité sont naturellement les plus chers. Au milieu du XVIIIe siècle, dans une période relativement calme sur le plan frumentaire, le blé du Levant coûte 23 livres-tournois sur la place marseillaise contre 32 pour celui de Provence. Les ruraux de l'arrière-pays vendent leur froment à Marseille, et dans d'autres villes voisines comme Aix et Toulon, pour la fabrication de ce « *pain de luxe* » dont parlent les consuls de Toulon. Avec le produit de ces ventes, ils achètent, pour leur consommation, du grain de

<sup>24</sup> Romano Ruggiero, *op. cit.*, p. 77

qualité médiocre d'Afrique du nord, du Levant voire de Sicile, transformé en pain bis. La différence de prix permet aux paysans d'acquérir divers produits manufacturés ou de fournir aux propriétaires terriens les avances d'exploitation. Cette symbiose ou plutôt cette dépendance, est clairement évoquée dans une lettre de 1777, d'inspiration quelque peu marseillaise :

« (...) *les mêmes voitures qui portent à Marseille les blés du cultivateur et divers fruits qu'il ne transporte qu'à l'occasion du blé reviennent le lendemain chargées de blés durs qui circulent dans l'intérieur de la province. C'est par ce flux et reflux perpétuel des blés du pays et des blés étrangers que l'agriculture et le commerce sont vivifiés ; cet échange est le lien de la Province et de Marseille qui n'a jamais été réputée étrangère quant aux objets de première nécessité ; il est aussi le gage de la subsistance de la Province qui, privée de ce secours, ne pourrait acquitter ses impositions ni même exister.* »<sup>25</sup>

Le reste de la distribution ordinaire prend le chemin des péninsules voisines (Espagne et Italie) et celui des lointaines Iles d'Amérique. Une partie entre également, de manière plus discrète mais non moins essentielle, dans l'avitaillement des bâtiments de mer (pain, farine et biscuits).

L'occasionnel constitue les réponses aux angoisses liées aux crises de subsistance. En 1693-1694, comme en 1709-1710, l'action combinée du Bureau d'Abondance, de la Compagnie d'Afrique et des négociants évite à Marseille de connaître les souffrances que subissent de nombreuses régions du royaume. Au terme d'une fine analyse de cette dernière crise il semble à Claude Badet « *que Marseille n'ait pas vraiment connu la faim. (...) En cette période difficile, c'est de la mer qu'est venu le salut et grâce aux négociants que l'approvisionnement a été rendu possible.* »<sup>26</sup> L'étude du mouvement des navires laisse effectivement supposer des arrivées considérables de blé écoulées à des prix relativement stables ou tout au moins sans commune mesure avec ceux pratiqués au même moment dans le royaume.

À l'autre bout du siècle, pendant la période du maximum (1793-1794), nous retrouvons, dans un tout autre contexte, de semblables préoccupations. Maignet, représentant en mission à Marseille, expose à plusieurs reprises ses craintes de voir éclater une « *disette effroyable* ». Pourtant, la ville si troublée politiquement n'a pas connu d'émeutes de la faim. L'approvisionnement a été suffisant, la qualité du pain normale et les prix contenus. La valeur de l'administration municipale, les décisions des représentants en mission et le maximum n'expliquent pas totalement ce résultat. Une fois encore c'est le port, qui malgré la guerre maritime, et grâce au rôle de l'Agence d'Afrique, des neutres (Génois surtout) et des réseaux des marchands bladiers a permis d'écarter le « *spectre de la famine* »<sup>27</sup>.

Par ailleurs, Marseille participe également au ravitaillement du royaume affecté par les difficultés alimentaires, à commencer par la capitale. Ainsi, comme a pu le montrer Charles Carrière, non sans malice et provocation, « *Marseille a sauvé Paris de la famine* » à quatre reprises : en 1698-1699, 1725-1726, 1740-1741 et 1789-1790. Les envois se firent par voie de terre et plus encore par mer via Rouen. Pour les négociants qui répondirent à ces appels, seuls les paiements des achats subventionnés furent laborieux.

Les demandes des clients habituels, soudaines et pressantes en période de troubles frumentaires, provoquent également la mobilisation de toutes les ressources de la place

<sup>25</sup> lettre de Blanc de Castillon à M. de Montaran, en date du 26 juillet 1777, extraite des *Observations au Règlement de la Boulangerie marseillaise*, citée par Romano Ruggiero, *op. cit.*, p.77, note 143.

<sup>26</sup> Badet Claude, « La crise de 1709 à Marseille. Les problèmes de ravitaillement en blé », in Miège Jean-Louis (sous dir.), *Les céréales en Méditerranée*, Marseille, CNRS Editions, 1993, p.69-81.

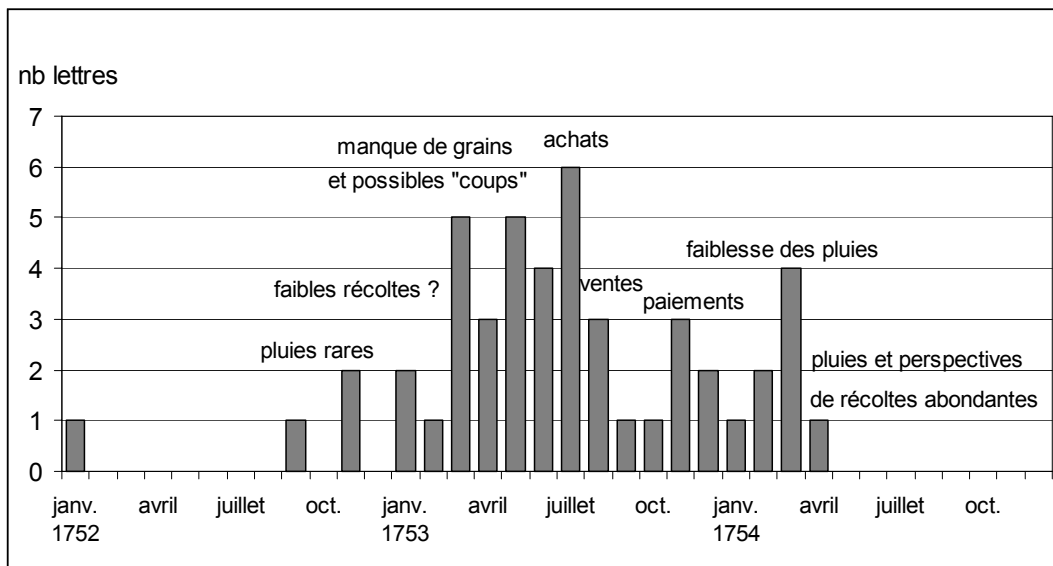
<sup>27</sup> Carrière Charles, « Le problème des grains et farines à Marseille pendant la période du maximum », *art. cit.*, p.161-184

marseillaise. Il en fut ainsi, en 1764, pour répondre aux demandes de l'Italie méridionale<sup>28</sup> ou en 1753, pour satisfaire les besoins de l'Andalousie affamée.

En effet, l'Andalousie, qui comme d'autres régions espagnoles fournit assez régulièrement du blé à Marseille, a connu une grave crise en 1753. L'absence de « *rosée du Seigneur* » durant de longs mois ayant provoqué l'anéantissement des récoltes, les Andalous furent contraints de faire massivement appel à Marseille. Les blés du Nord - d'Angleterre essentiellement - pourtant disponibles et relativement bon marché ne sont guère recherchés. Il en va autrement des blés durs réclamés par les habitudes alimentaires locales peu contrariées en cette période de disette. La situation fut suivie avec attention par les correspondants des négociants marseillais établis en Andalousie ainsi qu'en témoigne la correspondance échangée. Le contenu et le rythme des lettres scandent les temps forts de cette crise. Crise de subsistance pour les uns, mais anti-crise bienvenue pour les autres qui s'animent dès que se dessinent des perspectives de profit. Cependant les grandes maisons de négoce, comme les Magon et Lefer ou les Verduc, Vincent et Cie installées à Cadix, se montrent très réservées dans ce commerce « *risquable, aléatoire ou scabreux* ». Elles ne s'engagent qu'après avoir rassemblé et croisé le plus grand nombre de données, craignant les achats de mauvaise qualité mais plus que tout encore les arrivages massifs responsables de l'effondrement des prix.

D'une manière générale, dans ces opérations où la rapidité des réponses à de soudaines demandes constitue un facteur fondamental pour réaliser un « *bon coup* », nous retrouvons un certain nombre de règles essentielles, mais en rien originales au monde du négoce : sûreté de l'information, solidité des partenaires « *de toute confiance* », réseau serré de commissionnaires, d'agents et de facteurs<sup>29</sup>. La lecture de la correspondance passive de la puissante maison Roux frères, de Marseille, dévoile ces mécanismes, ces stratégies, ces calculs.

Document 4. Lettres reçues de Didier (Cadix) par la maison Roux (Marseille)  
en 1752-1754

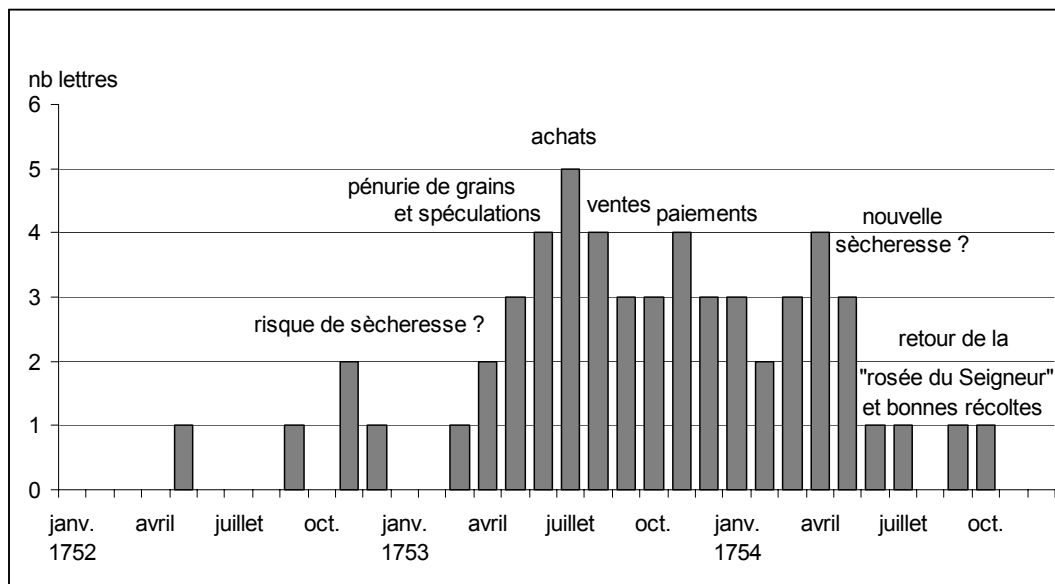


Source : ACCIM, L. IX, 812.

<sup>28</sup> Le copieux dossier, étudié actuellement par Brigitte Marin, fournira de précieuses informations sur cette crise, sur les réseaux mis en œuvre et sur la complexité des règlements.

<sup>29</sup> Boubaker Sadok, « Simon Merlet, marchand marseillais dans la régence de Tunis (1693-1741) », *Provence Historique*, 1984, t. 34, fasc. 137, p. 327-343

## Document 5. Lettres reçues de F. de Keyser (Séville) par la maison Roux (Marseille) en 1752-1754



Source : ACCIM, L. IX, 875.

La correspondance souligne le rôle de plaque tournante de la place pour le blé en Méditerranée au XVIIIe siècle. Elle mentionne également les envois directs de blé de Sicile ou du Levant vers l'Andalousie, en ignorant superbement Marseille. Ne s'agit-il pas d'arriver au plus vite, soit avant la baisse des prix ? Ces envois qui court-circuitent le Lacydon et qui ne sont pas comptabilisés dans nos statistiques n'appartiennent-ils pas pourtant pleinement au trafic marseillais ?

Ce n'est pas là pratique exceptionnelle. En 1735, Joseph Bourgarel, établi au Portugal, s'adresse à Marseille pour faire venir du « beau blé » à Lisbonne qui manque de grains à la suite de mauvaises récoltes. Parmi les directives transmises au négociant marseillais Jean Baptiste Honoré Roux nous pouvons lire, le 8 mars, ces considérations visant à favoriser la rapide circulation des grains quitte à contourner pour cela certaines obligations :

« (...) si dans les deux chargements que vous dites que vous attendez du Levant le grain a quelque vraisemblance à ceux de Sicile en qualité et bonté, il me semble que vous pouvez envoyer un chargement si les prix cadrent avec ceux de chés vous et en pourrez obtenir la permission de vos magistrats, en cas d'envoi il ne faut point dire que le bled a été chargé en Levant, sinon à Marseille c'est s'exposer à de grands frais par une quarantene qu'on leur fait faire ; qu'il vous soit aussi d'avis qu'un chargement de blé ne se vend point du jour au lendemain, ni à mesure qu'il se décharge, au marché on le distribue aux femmes de 2 à 5 muids chaque qu'elles vendent au détail alquiere par alquiere... »<sup>30</sup>

Ces pratiques, qui restent somme toute relativement marginales, ne paraissent pas devoir bouleverser nos résultats. Elles invitent néanmoins, dans certaines circonstances, à une certaine prudence quant à l'origine déclarée des blés déchargés. Par ailleurs, étant donné les expéditions directes des lieux de production vers les lieux de consommation, les chiffres des entrées maritimes dans le port de Marseille ne constituent qu'une partie, la plus grande certes mais qu'une partie tout de même, des céréales qui participent aux circuits du grand port céréalier.

<sup>30</sup> ACCIM, L. IX, 998. Lisbonne, Joseph Bourgarel, Lettre du 8 mars 1735.

Assurément, comme on a pu l'observer à Rouen, la circulation des grains « lie le drainage de vastes espaces intérieurs à de lointains marchés et prend appui sur de nombreux relais. »<sup>31</sup>

### III. CIRCULATION DES BLÉS ET COMPLEXE PORTUAIRE MARSEILLAIS

Un des risques les plus redoutés dans ces opérations de ravitaillement et de négoce résulte de la discordance entre l'extrême mobilité du marché et la rigidité des structures, en l'occurrence un parc de bâtiments de mer insuffisant pour répondre aux brutales et fortes demandes. Au cœur de cette circulation, les transports maritimes participent à la construction de l'espace d'influence portuaire de Marseille.

#### 1. Intense cabotage de concentration et de redistribution

Localement, dans l'acheminement des grains du Languedoc et du Bas-Rhône le petit cabotage constitue bien, ainsi que le note Fabri, directeur de l'arsenal de Toulon, en 1775, « le père nourricier des provinces méridionales. »

Une intense circulation relie le Languedoc - Agde essentiellement – à Marseille tout au long des XVIIe et XVIIIe siècles. En 1730, un Mémoire de la Chambre de commerce de Marseille signale « plus de cent cinquante bâtiments » qui servent à un « change continu de blé entre le Languedoc et Marseille ». De même, à partir d'Arles, certaines années, comme en 1764, font état d'un véritable fourmillement de caboteurs. Ce sont parfois 50 à 80 % des entrées de grains qui empruntent ainsi ce discret chemin de la mer.

La redistribution est tout aussi vitale pour nombre de localités qui, comme La Ciotat, La Seyne ou Saint-Tropez ont un terroir n'offrant que deux à quatre mois de consommation. Navettes, rotations et circuits dessinent ces échanges maritimes de proximité. A ces occasions se nouent des liens entre marchands de différentes places. Ainsi en est-il des frères Salade, de Marseille, et des Martin, de Saint-Tropez, comme en témoignent les cahiers d'achat de grains tenus par ces derniers<sup>32</sup>.

#### 2. Utilisation des ressources humaines locales

La fréquentation des multiples et lointains greniers, qui s'inscrit dans le cycle de croissance que connaît Marseille au XVIIIe siècle, ne peut se concevoir sans la mobilisation du proche espace littoral riche en indispensables gens de mer.

La composition des équipages et le commandement de la flotte exigent cette participation. Au milieu du XVIIIe siècle un quart seulement des capitaines commandant des bâtiments armés pour le Levant et la Barbarie sont natifs de Marseille. La Ciotat et Martigues en fournissent chacun autant, le reste venant des autres quartiers maritimes provençaux et languedociens. Certes les bâtiments dirigés par ces hommes ne se trouvent pas seulement affectés au transport du blé, mais participent aussi à ce transport. La complexité des aménagements des ports levantins, la profusion des débarcadères, la multitude d'îlots et d'atterrages, la maîtrise des techniques marchandes exigent une solide expérience de la mer. Qui plus est, ces hommes, et ce n'est pas la moindre de leurs capacités, savent également déjouer les interdictions de sortie des grains malgré la vigilance des janissaires du Grand Seigneur, ou obtenir la bienveillance de ces derniers. De telles connaissances expliquent la fréquente présence de certains capitaines, comme les Icard ou les Brunet, sur ces lignes.

#### 3. Mobilisation des bâtiments de mer

---

<sup>31</sup> Bottin Jacques, *op. cit.*, p. 559

<sup>32</sup> A.D. Var, 12 J.

La flotte de Marseille demeure relativement méconnue et globalement sous-estimée, dans la mesure où l'on a bien souvent confondu l'origine des capitaines avec celle des navires commandés. Ainsi, en direction du Levant et de la Barbarie, si nous ne recensons qu'un quart de capitaines originaires de Marseille, près de 75 % de la flotte apparaît attachée à ce port. Des recherches en cours me conduisent donc à revoir à la hausse l'évaluation de cette flotte tant en nombre de bâtiments qu'en tonnage. Néanmoins, si forte soit-elle, cette flotte ne peut répondre totalement aux besoins de la place. Marseille doit impérativement utiliser les bâtiments des ports voisins.

Lorsque se profilent des perspectives de spéculation les négociants et les marchands marseillais se montrent aussitôt attentifs à l'outillage nautique disponible. Ils n'hésitent pas à armer sur place des bâtiments des ports voisins présents dans le Lacydon. Il est vrai que ces navires leur appartiennent parfois en partie. Une étude de la propriété des flottes de commerce de la France méditerranéenne montre cette pénétration du capital marseillais, à des degrés divers, dans les nombreux petits ports s'égrenant d'Antibes à Narbonne (près de 50 % des parts ou quirats des plus gros bâtiments dans ce dernier cas).

Les « ports de mer » de la Direction générale de Marseille, à savoir Arles, Cassis, La Ciotat, Martigues, Berre et Saint-Chamas sont mis systématiquement en activité en période de guerre ou de disette (1709-1710, 1771 par exemple) pour aller chercher le grain salvateur. Ils le sont tout autant pour l'acheminer au plus vite là où la demande se fait plus pressante, ainsi en 1753 vers l'Andalousie.

Mais ces ports ne suffisent pas à couvrir les besoins de Marseille. L'offre de service parvient alors de tout le littoral de la France méditerranéenne, de Sète à Cannes.

Le cas de Saint-Tropez illustre pareille situation et apporte des éléments insoupçonnés<sup>33</sup>. Dès le XVIe siècle, soit peu après sa refondation de 1470, nous trouvons ce petit port provençal au service de Gênes et de Livourne pour le transport des grains d'Afrique du Nord vers l'Espagne, le Portugal avec retour en Italie<sup>34</sup>. A la fin du règne de Louis XIV, à l'occasion de deux graves crises de subsistance (1693-1694 et 1709-1710) des Tropicains obtiennent du pouvoir central l'autorisation d'aller à la traite des blés en Levant. Ils acheminent ainsi, à plusieurs reprises vers Marseille, des céréales embarquées dans l'Archipel (îles de la mer Egée). Cette incursion conjoncturelle amorce une fréquentation plus assidue de l'espace levantin, théoriquement réservé à Marseille (monopole). Dans les eaux de la Méditerranée arabo-musulmane les Tropicains se livrent alors, pour le compte de Marseille mais aussi de plus en plus pour leur propre compte, aux « voyages à la cueillette » c'est-à-dire à la caravane maritime. Cette forme de cabotage lointain réglementé est vivement soutenue par les autorités marseillaises, et tout particulièrement par la Chambre de commerce. L'un des arguments avancés par les capitaines caravaniers et repris par la Chambre se trouve étroitement lié à la traite des blés :

*« ce commerce de la caravane rend la traite des blés facile en ce que les Turcs accoutumés à voir dans tous les ports du Grand Seigneur des bâtiments français ouvrent moins les yeux sur les projets que l'on peut faire pour charger les blés (29 décembre 1729)...*

*Cette facilité peut être d'une grande utilité en certaine occurrence pour l'approvisionnement en blés de Marseille, de la Provence et du Royaume (15 novembre 1765).<sup>35</sup>»*

<sup>33</sup> pour une analyse détaillée de ce port à l'époque moderne je me permets de renvoyer à mon étude *Activités portuaires et gens de mer à Saint-Tropez (milieu XVIIe s.- début XIXe s.). Contribution à l'étude des économies maritimes*, 2 vol., thèse dactyl., EHESS, Paris, 2000.

<sup>34</sup> Romano Ruggiero, *op. cit.*, p. 31 note 43.

<sup>35</sup> ACCIM, J 1580. Commerce du Levant.

Les Tropicains, comme les Ciotadens ou les Seynois, cherchent, au terme de leurs caravanes au cours desquelles ils se sont surtout mis à la disposition d'affréteurs ottomans, du blé pour assurer un fret de retour en France. Le retour peut avoir Marseille comme objectif, mais aussi les entrepôts de Gênes ou de Livourne voire les magasins de Malte ou de Villefranche.

Dans le complexe portuaire construit autour de Marseille certains ports secondaires participent activement à la vie du grand port au risque d'être étouffés par celui-ci, d'être réduits au rôle de simples et dévoués « charretiers des mers » au service du port mondial. D'autres affichent au contraire une réelle dose d'autonomie, conquête à laquelle la traite des blés n'est pas tout à fait étrangère.

En 1793, les magistrats municipaux se lamentaient parce que Dame Nature avait placé Marseille « *sur des rochers stériles* ». Ils oubliaient seulement de dire, ainsi que le faisait remarquer Charles Carrière, que ces rochers étaient au bord de la mer, sur ces fameux « *rivages de privilèges* » chers à Ernest Labrousse.

Cette position et la volonté des hommes ont permis à Marseille de s'affranchir des contraintes d'un terroir ingrat. La circulation des grains, combinant à la fois le ravitaillement de la cité et l'approvisionnement de plus lointaines régions, a participé à l'exploitation de la Méditerranée dans tous ses recoins et à la dilatation de l'espace d'influence portuaire. Elle a également joué un rôle discret mais déterminant dans la construction de l'arrière-pays littoral de Marseille. Au reste, ce trafic, commerce intermittent par excellence comme le montrent ces « *flux et reflux perpétuels* », rappelle, et peut-être mieux que tout autre produit, l'interdépendance des marchés. Enfin, la circulation des blés offre une grille de lecture permettant d'approcher et de comprendre le fonctionnement du complexe portuaire bâti autour de Marseille.

Comment alors ne pas rejoindre Paul Masson lorsqu'il notait jadis que : « *dans l'histoire si complexe des blés au XVIIIe siècle, Marseille fournirait la matière d'un des chapitres les plus importants et les plus intéressants* » ?

## ANNEXE : MÉTROLOGIE

Les informations puisées dans différentes sources mettent le chercheur au contact avec de multiples unités de mesure. Les autorités locales et les opérateurs commerciaux ont parfois réuni des tables d'équivalence permettant de réaliser les indispensables conversions<sup>36</sup>.

La grande variété rencontrée à Marseille constitue, si besoin était, un indicateur supplémentaire de l'importance de l'espace mis en jeu pour l'approvisionnement de la cité et pour le négoce des grains.

**Charge** : l'unité communément utilisée à Marseille est la charge de 300 livres poids de table, ou 240 livres poids de marc, soit 120 kilogrammes. Un seul texte, de 1784, l'évalue à 243 livres poids de marc<sup>37</sup>. Elle est légèrement différente de la charge d'Arles, de Sète...mais les registres marseillais semblent fournir les conversions des données numériques de blé importé en charges de Marseille.

**Tonneau** (unité du Ponant) : 9 charges (soit 1080 kg)

**Last** ou **lapt** ou **lastes** : 18 charges (soit 2160 kg)

**Quillot** : mesure du Levant variable selon les villes de 1 à...10. Il semble toutefois que les documents marseillais n'utilisent qu'une sorte de quillot pour le blé : « le blé se mesure à quillot dont 4,5 font 1 charge de Marseille » (soit 100 quillots = 22 charges ou 1 quillot = environ 26,5 kg)

**Rasière** : unité de Dunkerque ; 1 rasière = 0,5 charge (soit 100 rasières = 50 charges ou 1 rasière = 60 kg)

**Rubbio** (ou rouble) : unité d'Italie ; 100 roubles = 175 charges

**Tomolo** (ou tombe) : unité d'Italie, rencontrée surtout dans les Pouilles (Larté) ; 100 tombes = 33 charges.

**Estarel** ou **starel**, **staro**, **strara**, **staja** : utilisé en Italie avec des valeurs différentes ; il semble que l'on puisse adopter l'équivalence suivante : 100 estarels = 16 charges.

**Salme** : unité sicilienne que l'on retrouve à Malte et à Barcelone. Elle a de nombreuses valeurs mais assez peu éloignées les unes des autres ; 100 salmes = 175 charges.

**Fanègue** (fanega) : utilisée en Espagne avec des valeurs multiples mais relativement proches de 100 fanègues = 36 charges.

**Cartère** : mesure anglaise ; 100 cartères = 175 charges.

---

<sup>36</sup> Archives Ville de Marseille, HH 121

ACCIM, L.IX, 1017, plaquette avec les unités du Levant.

ACCIM, L.IX, 1171, « carnet des bleds ».

<sup>37</sup> Selon un *Mémoire* des consulats au Contrôleur général, en date du 20 septembre 1784, cité par Romano Ruggiero, *op. cit.*, p. 14 note 4.

**Setier** (sétéree, stérée) : unité répandue en France avec trois équivalence sur le littoral méditerranéen :

100 setiers de Narbonne = 44,4 charges  
100 setiers d'Agde = 40 charges  
100 setiers d'Arles = 37 charges.

**Sac** : unité utilisée aussi bien en Méditerranée (valeurs diverses mais voisines) que dans le nord de l'Europe (Angleterre, Provinces Unies). Pour les navires venant de Méditerranée, le sac de Livourne paraît le plus adéquat : 100 sacs = 45 charges.  
Pour les cargaisons venant d'au-delà de Gibraltar le sac d'Angleterre doit servir de base : 100 sacs = 80 charges.

**Mesure** : en général à Marseille 1 mesure = 2/3 charge ou 80 kg

On rencontre toutefois d'autres variantes :

- Corfou : 100 mesures = 14,5 charges
- Barbarie : 100 mesures du Cap Nègre = 90 charges
- Barbarie : 100 mesures de La Calle = 100 charges
- Naples et Gênes : 100 mesures = 43,75 charges
- reste de l'Italie : 100 mesures = 66 charges.

**Esmine** : à Marseille : 100 esmines = 25 charges (soit 3000 kg)

Mais plusieurs valeurs sont à signaler selon d'autres localités :

- Gênes (à étendre à toute l'Italie ?) 100 esmines = 73,5 charges
- Cap Nègre et La Calle (pour toute la Barbarie ?) 100 esmines = 70 charges.

**Quintal** : à Marseille 1 quintal = 100 livres poids de table soit 1/3 de charge ou 40 kg  
(100 quintaux = 33 charges)

Unité très variable selon les régions, sinon les villes :

- Ponant : 100 quintaux = 42 charges
- Livourne : 100 quintaux = 27 charges
- Alep : 100 quintaux = 183 charges
- Seyde : 100 quintaux = 166 charges
- Acre : 100 quintaux = 175 charges
- Tripoli : 100 quintaux = 183 charges
- Alexandrie : 100 quintaux = 183 charges
- Constantinople, Smyrne : 100 quintaux = 46 charges.