

S^o:V

88546

NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE
Centre Régional de Publication de Marseille

TOILERIE ET COMMERCE DU LEVANT

d'Alep à Marseille

KATSUMI FUKASAWA



Editions du CNRS

CENTRE NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

Centre Régional de Publication de Marseille

7
* 10
0
Marseille

TOILERIE ET COMMERCE DU LEVANT

d'Alep à Marseille

KATSUMI FUKASAWA

80V
88546

EDITIONS DU CENTRE NATIONAL
DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

15, Quai Anatole-France - 75700 PARIS

1987

DI-13-05-1987-16073

TOILETTE ET COMMERCE DU LEVANT

Le 13-05-1987
KARIM H. H. H.

LE 13-05-1987
KARIM H. H. H.

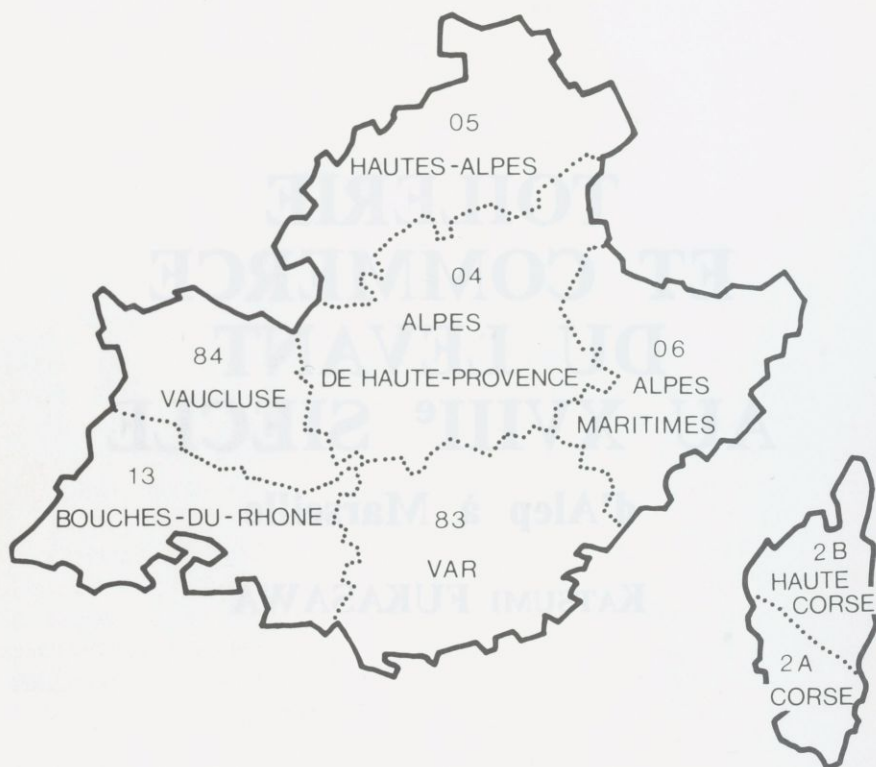
32388

TOILERIE ET COMMERCE DU LEVANT AU XVIII^e SIECLE

d'Alep à Marseille

KATSUMI FUKASAWA

C.N.R.S
ADMINISTRATION DE LA 12^{eme} CIRCONSCRIPTION
PROVENCE, ALPES, COTE D'AZUR, CORSE



Cet ouvrage a été réalisé
par le Centre Régional
de Publication de Marseille



Avant propos

L'achèvement du présent ouvrage est dû pour la plus grande part à l'accueil compréhensif et obligeant que j'ai rencontré partout pendant mes recherches qui duraient près de quatre ans. Si j'ai pu surmonter tant de difficultés qui surgissaient sans cesse depuis les premiers tâtonnements jusqu'à la rédaction des dernières pages, c'est essentiellement grâce aux appuis et aux encouragements dont je me trouvais entouré. Je ne saurais quitter ce travail sans exprimer ma vive reconnaissance à tous ceux qui m'ont aidé.

Ma gratitude va d'abord à M. Michel Vovelle, qui a dirigé mes recherches avec la plus bienveillante attention et avec les conseils les plus précieux, fondés sur son étonnante érudition que personne n'ignore. Et la généreuse compréhension qu'il m'a témoignée à maintes occasions est d'autant plus inoubliable que, finalement, je m'en suis tenu à un travail « de la cave », alors qu'il était monté depuis longtemps « au grenier ». Il ne suffit pas de dire que je lui dois beaucoup : sans ce grand capitaine, mon pauvre bateau aurait très tôt naufragé.

Il me faut aussi témoigner ma reconnaissance spéciale à M. Pierre Guiral, maître de l'histoire de Marseille, qui m'a prodigué tant de conseils judicieux, sortis de la profondeur de sa science et de sa longue expérience, et qui a accueilli de la plus cordiale manière ce timide et maladroit étranger.

C'est à M. Roland Caty que je dois l'initiation à l'histoire du commerce marseillais, qui a grandement facilité l'élaboration de mon programme de recherches ; ensuite il n'a cessé de m'encourager de la plus amicale façon jusqu'aux derniers jours de mon séjour en Provence. Chaleureux et perspicace, il m'a laissé un souvenir inefaçable. Qu'il soit assuré de ma vive gratitude.

Ma reconnaissance s'adresse encore à M. André Raymond, grand spécialiste de l'histoire moyen-orientale, qui, après m'avoir initié avec une émouvante bienveillance à la bibliographie orientaliste que j'avais ignorée, m'a permis de consulter

des livres précieux de sa collection et m'a fait bénéficier de sa connaissance profonde.

De même à MM. Bernard Cousin et François-Xavier Emmanuelli dont la critique attentive et amicale m'a permis d'améliorer sensiblement mon texte.

Avant de m'isoler dans le travail de rédaction, j'ai longtemps fréquenté le service des archives de la Chambre de Commerce de Marseille, et c'est mon plus grand bonheur que d'avoir pu travailler dans l'atmosphère familiale de cette salle où la peine d'un dépouillement des documents est plus que compensée par le chaleureux accueil. J'adresse mes plus vifs remerciements à M. Marcel Courdurié, archiviste en chef et l'un des premiers historiens du commerce, qui, non content de guider si obligeamment mes recherches du haut de son érudition et d'encourager inlassablement ce faible étudiant, m'a spontanément apporté son aide pour faciliter ma vie personnelle. C'est l'une des plus précieuses rencontres dont je garderai toujours le beau souvenir. Un grand merci également à M. Patrick Boulanger, à qui je dois de nombreuses informations utiles sur les archives et la bibliographie. De même à Mme Martine Mettez, dont l'extraordinaire gentillesse m'a profondément touché, et qui m'a aimablement rendu tant de services ; c'est grâce à elle que j'ai pu utiliser à fond les statistiques du consulat d'Alep.

Ma gratitude va enfin à tous les archivistes et les bibliothécaires dont j'ai fréquenté les dépôts, et auprès de qui j'ai toujours été reçu avec la plus grande courtoisie, notamment à Mme Gabrielle Robin et M. Félix Laffé, des Archives départementales des Bouches-du-Rhône, et à Mme Marcellin, de la Bibliothèque de la Faculté des Lettres d'Aix ; et à tous mes amis qui m'ont aidé, tels M. Salim Richa, professeur à Beyrouth, et M. Edhem Eldem, historien turc, qui m'ont fait bénéficier de leur connaissance orientale. Je les unis tous dans ma sincère reconnaissance.

Mars 1985

LISTE DES ABREVIATIONS

(Pour la bibliographie complète, cf. p. 226)

I — Archives

A.C.C.M.	Archives de la Chambre de Commerce de Marseille
A.D.B.R.	Archives Départementales des Bouches-du-Rhône
A.N.	Archives Nationales (de Paris)
A.N.-A.E.	Archives Nationales, fonds des Affaires Etrangères
A.V.M.	Archives de la Ville de Marseille

II — Ouvrages

Dermigny, « Escales »	Louis Dermigny, « Escales, échelles et ports francs au Moyen Age et aux temps modernes » (Recueils de la Société Jean Bodin pour l'histoire comparative des institutions, t. XXXIV, <i>Les grandes escales</i> , troisième partie, Bruxelles, 1974, p. 213-644)
H.C.M.	<i>Histoire du Commerce de Marseille</i> , sous la direction de Gaston Rambert (t. IV-VII, Paris, 1954-1966)
Masson, <i>Levant XVIIe</i>	Paul Masson, <i>Histoire du commerce français dans le Levant au XVIIe siècle</i> (Paris, 1896)
Masson, <i>Levant XVIIIe</i>	Paul Masson, <i>Histoire du commerce français dans le Levant au XVIIIe siècle</i> (Paris, 1911)

III – Périodiques

Actes du C.I.H.M.

Annales, E.S.C.

B.S.I.M.

P.H.

R.H.

R.H.E.S.

R.H.M.C.

Actes du Colloque International d'Histoire Maritime

Annales, Economies, Sociétés, Civilisations

Bulletin de la Société Industrielle de Mulhouse

Provence Historique

Revue Historique

Revue d'Histoire Economique et Sociale

Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine

IV – Monnaies

l.t.

l., s., d.

p.iz.

livre tournois

livre, sol, denier (tournois)

piastre izelote (de Turquie)

Introduction

« Toute étude de la Méditerranée doit être intercontinentale »
(André Siegfried)

Si la Méditerranée est une voie naturelle de communication, un trait d'union primordial entre l'Orient et l'Occident, la France doit à Marseille la plus grande part de son contact, au XVIII^e siècle comme aux siècles précédents, avec ce monde méditerranéen où l'unité des conditions climatiques, géographiques et économiques rapproche singulièrement les peuples de différentes civilisations. Contact essentiellement commercial, mais qui influe en profondeur sur les mœurs et les mentalités, par suite d'une consommation de produits exotiques qu'il implique et d'un enrichissement de la vie aussi bien matérielle que morale qui en résulte. Car « les marchandises ne sont pas une matière sans âme ; elles sont solidaires de la civilisation qui les produit ; elles sont créées par le pays pour satisfaire aux exigences ou aux agréments de la vie telle qu'il la conçoit et qu'il vise à la réaliser, pour lui donner la forme de bonheur qu'il tient pour la sienne propre, autrement dit, pour la meilleure » (1). Manger des pistaches d'Alep ou des raisins secs de Corinthe, boire du café du Yémen ou du vin de Chypre, se soigner avec du séné de La Mecque ou de la rhubarbe de Chine, se vêtir de mousselines du Bengale ou de châles de Cachemire, c'est donc participer à la vie des peuples orientaux et s'assimiler sans le savoir leur philosophie pratique.

Si l'on observe à ce point de vue le commerce marseillais avec le Levant au XVIII^e siècle, le commerce d'importation des toiles de coton est sûrement l'une de ses branches les plus intéressantes. Qualitativement d'abord, parce qu'il s'agit d'un produit manufacturé qui se consomme tel quel, sans recevoir une transformation

appréciable. A la différence des matières premières comme soie brute ou laine de mouton, huile d'olive ou soude végétale, qui, après avoir été transformées en étoffes ou en savons par les fabricants de France, deviennent aussi européennes que levantines et ne se distinguent plus guère de celles d'origine italienne ou espagnole. Quantitativement ensuite, parce que c'est de loin la principale marchandise manufacturée importée du Levant, à côté de laquelle les autres tissus orientaux, tels tapis de laine ou étoffes de soie ou de lin, ne tiennent qu'une petite place, souvent négligeable. Au temps de la prospérité de ce trafic, une bonne partie de la population provençale se vêt de cotonnades fabriquées en Syrie ou en Egypte, et apprécie les jolis dessins des toiles imprimées en Turquie.

Toutefois, ce trafic est aussi le plus mal connu par l'historien jusqu'à présent, en raison de la connaissance technique nécessaire pour l'étude d'une marchandise dont les variétés sont nombreuses, suivant ses origines, ses qualités ou ses couleurs. Ainsi Paul Masson, dont les ouvrages restent fondamentaux pour l'étude du commerce marseillais, se contentait-il d'une simple énumération des noms de toiles, sans même distinguer les cotonnades des soieries et des laineries (2) ; et Robert Paris, auteur d'une bonne synthèse sur le trafic levantin, renonçait-il à en approfondir la connaissance : « en dresser le catalogue serait fastidieux, et ne serait qu'une accumulation de noms... derrière lesquels nous ne saurions plus retrouver la réalité technique qu'ils recouvraient » (3).

Il nous fallait donc surmonter ce premier obstacle, en établissant des rapports entre les noms et les choses. Tâche parfois difficile, mais point impossible, si l'on effectue un dépouillement intensif des documents. Ainsi sommes-nous parvenus à connaître qualités, couleurs, poids et dimensions de la pièce, lieux de fabrication, destinations et autres traits caractéristiques pour les principaux articles. Enfin la « réalité technique » nous en est devenue suffisamment claire grâce aux échantillons de toiles imprimées que nous avons découverts en cours d'étude.

Cette étude de la marchandise nous a permis d'observer quelques aspects peu ou prou connus de l'économie orientale : importation massive des cotonnades fines de l'Inde en Perse et dans l'Empire ottoman, développement notable de la fabrication des toiles communes dans le Levant, et surtout rôle des Arméniens dans le commerce des indiennes et dans la transmission de la technique de l'indiennage. Ce dernier aspect, que nous avons essayé d'analyser sous une lumière nouvelle, nous paraît fournir un élément d'histoire comparative, car, marchands de soie et de cotonnades imprimées, ces chrétiens en Orient jouent un rôle assez comparable à celui des protestants en Occident. Du moins pouvons-nous établir un parallélisme intéressant : politique d'un Roi Très Chrétien de France et celle d'un Roi très commerçant de Perse, vallée du Rhône et vallée de l'Araxe, émigration des huguenots en exil et immigration des Arméniens en captivité, Genève et Nouvelle Djulfa, une Internationale protestante

et une Internationale arménienne. En bref, complexe de la foi et de la soie, des minorités religieuses et des indiennes (4).

Mais, à la vérité, ces deux diasporas se rencontrent plutôt du côté de l'océan Indien que dans la Méditerranée orientale, dont le commerce reste un domaine proprement marseillais aussi bien par son port que par ses hommes : sous un double contrôle du gouvernement royal et de la Chambre de Commerce, les échanges franco-levantins sont organisés entre les négociants de la cité phocéenne et les gérants de leurs commandites établies aux « Echelles ». L'originalité de cette structure d'ensemble, l'organisation des comptoirs levantins et le mode des opérations commerciales constituent les conditions de base du trafic des cotonnades, dont nous avons essayé de dégager les traits essentiels : consul et corps de la « nation » dans le Levant, règlements de résidence, recrutement du personnel commercial, ascension du commis au « régisseur », rapports entre « régisseur » et « majeur », commerce en troc, essai d'une réglementation collective de commerce, divergence entre grosses et petites maisons.

A travers cette étude à la fois sociale et économique, l'on peut remarquer que les négociants français maîtrisent difficilement leurs transactions sur les marchés levantins, n'ayant pas de pouvoir sur les marchands du pays contre lesquels la réglementation n'est qu'un moyen fondamentalement défensif. Les rapports franco-ottomans du XVIII^e siècle ne sont nullement ceux d'un type colonial, où supériorité économique et domination politique iraient de pair en se renforçant réciproquement. La position des Européens dans l'Empire ottoman est sans doute meilleure qu'au Japon ou en Chine, où ils sont confinés sur l'îlot artificiel de Deshima ou dans un quartier isolé de Canton, et où leur commerce est strictement dominé par les autorités locales et la guilde des marchands nippons ou chinois (5) ; mais elle est déjà moins bonne qu'en Inde et en Afrique, et incomparable à celle dans les colonies d'Amérique dont l'économie est fondée sur une introduction totale de main-d'œuvre esclave. Dépendance orientale et domination occidentale sont encore loin de s'affirmer en Méditerranée (6).

Si la structure est particulière au Levant, la conjoncture l'est aussi. Car le mouvement du trafic reflète non seulement l'incidence des guerres maritimes occidentales ou celle de la concurrence du commerce étranger, anglais notamment, mais aussi et surtout l'influence des événements orientaux, généralement défavorables en ce siècle : guerres, disettes, épidémies, décompositions de l'Etat ottoman et du Royaume de Perse, affaiblissement économique de l'Asie occidentale et centrale. Au lieu de trouver une conjoncture mondiale uniforme, c'est, paraît-il, une profonde divergence que l'on observe ici : alors que l'Europe et la Chine connaissent simultanément une expansion économique et démographique (7), les vastes régions entre la côte orientale de la Méditerranée et l'Inde du Nord-Ouest s'appauvrissent indéniablement. D'où cette puissante montée du trafic de Chine par les Occidentaux, en contraste avec le déclin du *country trade* levantino-indien.

Le trafic des cotonnades levantines n'en connaît pas moins une croissance remarquable. Sans doute dira-t-on qu'il suit en gros la même courbe que le commerce global du Levant et qu'il est donc une branche comme une autre, sans originalité aucune. Mais il faut noter que ce parallélisme à première vue banal est en lui-même un trait fort important, car il signifie que le trafic des cotonnades est précisément l'un des moteurs de la croissance du commerce franco-levantin, à l'inverse du trafic de la soie de Perse ou du café de Moka dont la décadence est nette. Et l'originalité en est d'autant plus certaine qu'à l'intérieur même de ce trafic se produit une sorte de spécialisation, par laquelle les indiennes et les toiles blanches pour l'impression supplantent toutes autres espèces de cotonnades : liaison évidente avec la demande croissante de « toiles peintes » et la montée de l'indienne en Occident au XVIII^e siècle.

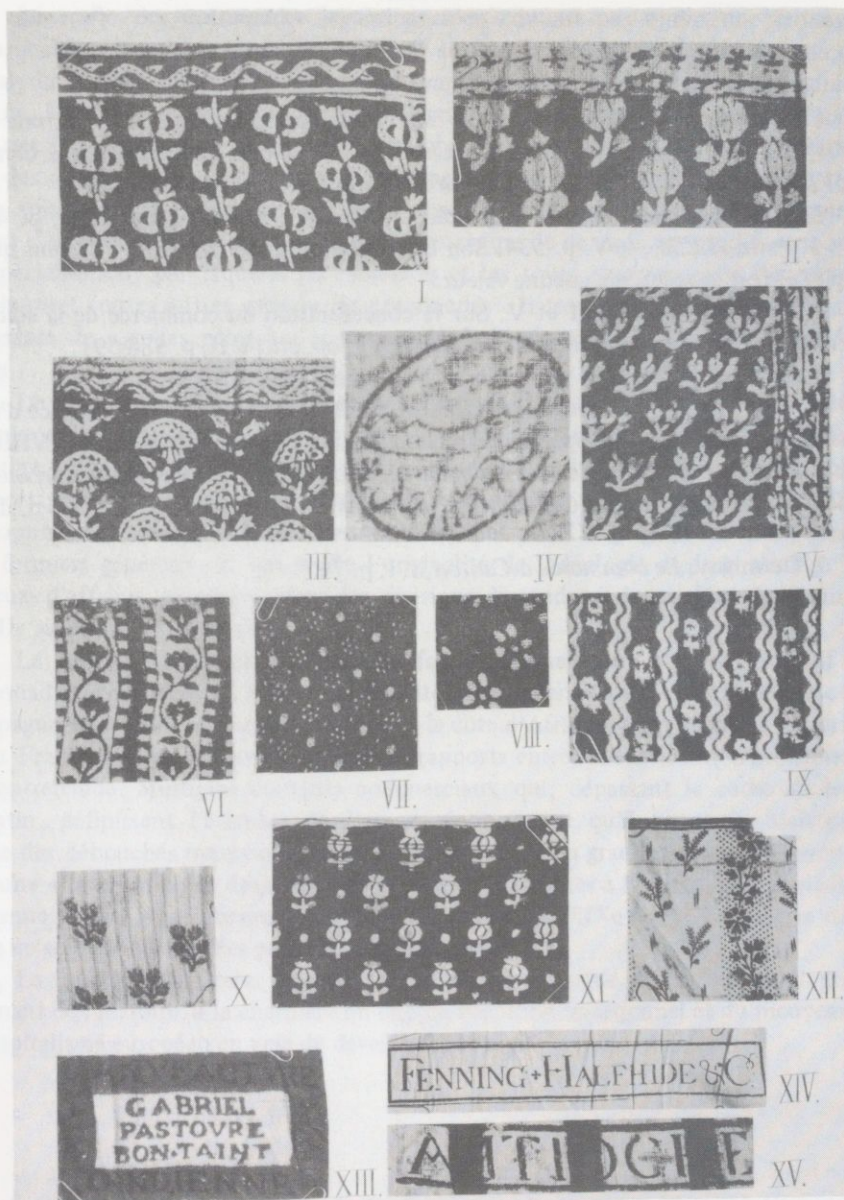
De sorte que l'importation de ces cotonnades à Marseille pose un problème complexe par rapport à la prohibition des « toiles peintes » en France, déclarée par une monarchie attachée aux vieilles structures industrielles, et à la franchise du port grâce à laquelle la cité phocéenne se soustrait à cette prohibition. Problème qui oppose Marseille aux villes manufacturières et à la Compagnie des Indes comme aux fermiers généraux, et qui révèle l'originalité de l'idéologie et de la stratégie des milieux d'affaires phocéens, dont les divisions deviendront inévitables de la fin du XVIII^e au début du XIX^e siècle.

Le régime particulier de franchise fait de Marseille un entrepôt exclusif des cotonnades levantines qui s'écoulent ensuite dans diverses directions : vers les côtes d'Espagne et d'Italie, les îles d'Amérique et la côte d'Afrique, ainsi que dans l'intérieur de la France où l'on découvre de curieux rapports entre les fabricants d'indiennes et la contrebande. Multiples courants commerciaux qui, dépassant le cadre du trafic levantin, définissent l'étendue de l'espace économique qu'il concerne. Mais cette étude des débouchés nous confirme aussi l'existence d'un grand circuit indo-européen et d'une « Internationale des indiennes » qui met des bornes à la participation méditerranéenne à l'ère des indiennes, avant que, au début du XIX^e siècle, toutes ces structures ne soient bouleversées par la Révolution industrielle.

La question des toiles de coton du Levant nous situe de la sorte à un grand tournant de l'histoire, à la charnière du négoce maritime traditionnel et du mouvement du capitalisme européen en voie de développement.

NOTES

1. S. Lévi, « Les « marchands de mer » et leur rôle dans le bouddhisme primitif » cité par : Louis Dermigny, *La Chine et l'Occident. Le commerce à Canton au XVIIIe siècle, 1719-1833* (3 tomes, Paris, 1964), t. I, p. 14, note 1.
2. Masson, *Levant XVIIe*, appendice, p. XXV ; *Id.*, *Levant XVIIIe*, p. 457.
3. Paris, *H.C.M.*, t. V, p. 534. Son essai de classement (*Ibid*, note 1), plus qu'incomplet et fort grossier, n'a aucune valeur.
4. Cf. *infra*, chap. I, II et V. Sur la concentration du commerce de la soie de l'Extrême-Orient en mains protestantes, Dermigny, *op. cit.*, t. II, p. 588-591.
5. *Ibid*, t. I, p. 274-354 ; *Id.*, « Escales », p. 362-366, 375-385.
6. Voir à ce sujet les pages pénétrantes de : Michel Morineau, « Naissance d'une domination. Marchands européens, marchands et marchés du Levant aux XVIIIe et XIXe siècles » (*Commerce de gros, commerce de détail dans les pays méditerranéens (XVIIe-XIXe siècles)*). Actes des journées d'études à Bendor (Nice, 1976), p. 145-184).
7. Dermigny, *Le commerce à Canton*, t. I, p. 74.



Archives départementales des Bouches-du-Rhône, Marseille, cote C 3374



Illustration extraite de l'ouvrage de : H.R. d'Allemagne. — *La Toile imprimée et les indiennes de traite* © Gründ, Paris, 1942. Document reproduit avec la permission de l'éditeur.

I à XIV — Source : A.D.B.R., C. 3374. « Carte de différentes marques de fabrique étrangère, et marques de fabrique du Sr. Pastouret, prises à quelques pièces d'indienne, qui étoient renfermées dans les différentes balles, dont il est parlé dans le procès-verbal de vérification du Sr. Delagenière ». Nous avons trouvé ce procès-verbal dans *ibid.*, C. 2713. La confrontation de la carte et du procès-verbal nous a permis d'identifier l'espèce et l'origine de chaque pièce d'indienne. Il s'agit des indiennes saisies en janvier 1776 chez le fabricant d'indiennes Gabriel Pastouret qui avait deux manufactures, l'une à Marseille et l'autre à Aix, et introduisait en contrebande les indiennes de fabrication marseillaise et étrangère dans l'intérieur du royaume, sa fabrique à Aix n'étant qu'un simulacre. Sur ce fabricant-contrebandier, cf. *infra*, chap. V, § 3.

I, II, III, V — Indiennes dites *chafarcani*, imprimées à Diyarbékir en Turquie. Comme on le voit, ce sont de belles indiennes de couleurs très vives. Les toiles de Diyarbékir sont très serrées, et d'une qualité supérieure à celle des autres toiles de coton du Levant. La toile de pl. III est cependant moins serrée, et plus grosse que celle des autres *chafarcanis*. L'impression en est moins belle ; surtout à gauche, la planche d'impression est mal posée.

IV — Cachet ottoman, apposé à l'envers du dessin de la *chafarcani* (pl. V). Son inscription se lit de haut en bas : *damga* (« cachet »), *siye* (?), *durubu* ou *darb* (« frappe » ou « frappé »), 1186 (de l'ère musulmane, qui correspond à l'année 1772 ou 1773 de l'ère chrétienne), *Amed* ou plutôt *Amid*, autre nom de la ville de Diyarbékir. Il ne s'agit donc pas d'une marque de fabrique, mais probablement d'un cachet de l'autorité locale pour l'attestation de qualité. C'est de ce cachet que parle un auteur du *Dictionnaire universel de commerce* de Savary : « Pour connoître les Indiennes turques, il faut voir si elles ont un bout ou cachet rond au dos avec une inscription en Turc ou en Arménien ; ce bout est de la largeur d'un écu blanc, la toile est plus fine » (t. III, p. 607). Nous devons le déchiffrement de ce cachet à MM. André Raymond, Robert Mantran, Edhem Eldem et Salim Richa, à qui nous exprimons notre vive gratitude.

VI, VII, VIII — Toiles *aman* ou « toiles larges » d'Aïntab, imprimées à Marseille. Pl. VII et VIII sont de la manufacture de Muscatelly.

IX, X — Toiles *ajami* d'Aïntab ou du Caire, très probablement du premier, imprimées à Marseille.

XI — Toile *guinée* de l'Inde, imprimée à la manufacture de Jérôme Party, de Marseille. L'influence du dessin des *chafarcanis* est certaine (voir pl. I et II).

XII — Toile *guinée* de l'Inde, imprimée à la manufacture de Fenning Halfhide et Cie, de Londres. Indienne « en camaïeu » de très fine qualité, et très recherchée alors en France.

XIII — Marque de Gabriel Pastouret. Elle a été imprimée à sa manufacture de Marseille, sauf le millésime « 1775 » et le nom de lieu « d'Aix » qui ont été imprimés postérieurement dans sa fabrique d'Aix (ce qui explique la mauvaise position du mot « d'Aix »).

XIV — Marque de la manufacture de Fenning Halfhide et Cie, de Londres, imprimée sur la toile *guinée*.

XV — Source : A.D.B.R., C. 3374, échantillon sans remarque. Toile d'Antioche, imprimée à Marseille ou à Aix, avec une marque à l'envers du dessin.

XVI — Source : Henry-René d'Allemagne, *La toile imprimée et les indiennes de traite* (2 tomes, Paris, 1942), t. II, pl. 235. Toile peinte dite *calankar*, fabriquée en Perse. Elle a été probablement peinte à la plume, bien que d'Allemagne l'indique comme « coton imprimé ». Sur ses dessins, cf. *infra*, chap. II, § 1, note 61.

CHAPITRE I

« Toileries » et commerce du levant

Depuis que la thèse monumentale de Fernand Braudel a élucidé la place de la Méditerranée dans le monde à l'aube des temps modernes, il est un point commun entre les historiens d'aujourd'hui de reconnaître que le périple du cap de Bonne-Espérance et la conquête portugaise de l'Asie, bien imparfaite, ne mirent pas fin d'un coup à la prospérité du commerce du Levant; et que le « déclin » de la Méditerranée, beaucoup plus tardif qu'on ne l'a avancé, fut suscité moins par le détournement du trafic vers les routes nouvelles que par l'intrusion des navires nordiques dans la mer Intérieure (1). Car le commerce du poivre et des épices provenant de l'Inde et de l'Insulinde, de loin le premier secteur du trafic mondial de l'époque, se rétablit sur les routes levantines dans la seconde moitié du XVI^e siècle, d'abord sur la route de la mer Rouge débouchant sur Le Caire et Alexandrie, ensuite sur celle du golfe Persique aboutissant à Alep et Tripoli de Syrie ; et ce renouveau du commerce levantin fut la source de la grandeur de Venise, maîtresse de la Méditerranée et puissante rivale de Lisbonne pour l'entrepôt des épices, jusqu'à ce que la complète saisie de l'océan Indien par les Hollandais vers 1625 entraînât un déclin définitif du poivre méditerranéen (2).

Et même après la perte de cette branche, le commerce du Levant restait prospère à cause de l'essor du trafic de la soie de Perse dont le rôle dans l'économie européenne allait grandissant dès la fin du XVI^e et au cours du XVII^e siècle (3). D'abord centralisé sur le marché d'Alep, puis transporté progressivement vers Smyrne pendant la seconde moitié du XVII^e siècle, ce trafic de la soie fut le moteur de croissance pour le commerce britannique et hollandais dont le dynamisme éclipsait la gloire de Venise, le retour des Anglais en Méditerranée datant de 1573 (4), bientôt suivi de la création de la *Levant Company* en 1581 ; et la pénétration hollandaise dans l'Europe méridionale prenant appui sur le réseau de parents et de correspondants

de la diaspora anversoise (5). Et ce fut comme la grande escale de ces flottes de commerce nordiques que Livourne, prototype du « port franc » et lieu de rencontre entre l'Orient et l'Occident, connut un développement spectaculaire pendant le XVII^e siècle (6).

Du côté de l'Orient, la montée de la soie de Perse était étroitement liée à l'expansion du commerce des Arméniens qui en possédaient le monopole, par suite de la politique de Shah Abbas le Grand qui, après avoir repoussé les Turcs au-delà de l'Arménie orientale, avait emmené vers 1604-1605 toute la population de Djulfa, opulente ville arménienne sur le bord de l'Araxe, pour lui faire construire une nouvelle ville auprès d'Ispahan et confier ensuite le commerce de la soie à ces Arméniens de Nouvelle Djulfa (« Djulfalis », « Choffelins » en français, « Zulfalini » en italien) (7). Éléments dynamiques du trafic de l'Asie, marchands caravaniers et négociants maritimes, les Arméniens s'établissaient au XVII^e siècle non seulement aux principales Echelles du Levant, surtout à Alep, à Smyrne et à Constantinople, mais encore, suivant les routes de la soie, dans quelques villes européennes, notamment à Livourne et à Amsterdam où ils formaient des colonies importantes (8).

Du côté de l'Occident, la primauté de la soie dans le trafic levantin s'inscrivait, avec quelque précocité, dans une évolution générale du négoce mondial par laquelle l'ère du poivre allait passer au cours de la seconde moitié du XVII^e siècle, ainsi qu'on l'observe dans les cargaisons de la Compagnie des Indes hollandaise où poivre et épices cessaient de tenir une place prédominante en conséquence de la montée des textiles orientaux : la soie et les cotonnades représentent un tiers de ses chargements en 1668-1670, puis la moitié en 1698-1700 (9).

Sans doute les Compagnies des Indes anglaise et hollandaise tentèrent-elles de détourner, à l'instar du trafic des épices, la route de la soie de Perse vers le golfe Persique et le cap de Bonne-Espérance : ce fut dans cet objectif qu'une agence de l'*East India Company* s'établit à Ispahan dès l'année 1616 (10), celle de la *Vereenigde Oost Indische Compagnie* en 1622. Toutefois, après avoir emporté une quantité assez importante de soie pendant les années 1620-1640, l'une et l'autre de ces compagnies abandonnèrent ce trafic (11) ; et de nouvelles tentatives faites par l'*East India Company* à la fin du XVII^e siècle aboutirent à un échec de même que les précédentes (12). Il semble qu'un détournement plus considérable fut mené vers le Nord, vers la route mer Caspienne – Astrakhan – Volga – Moscou – Arkhangelsk, par laquelle les marchands arméniens transportaient la soie et autres marchandises de Perse pour les expédier par la mer Blanche pour l'Angleterre et la Hollande. Protégé et encouragé par les empereurs russes, ce trafic par la route « transcontinentale » se développa à un rythme accéléré vers la fin du XVII^e siècle, notamment sous le règne de Pierre le Grand (13). Mais il s'agit là aussi d'un détournement partiel du trafic et non d'une révolution commerciale susceptible de bouleverser la structure du commerce levantino-européen ; aussi Arkhangelsk ne devint-elle pas une « Alep de la toundra » et

les Echelles de Smyrne et d'Alep restaient-elles les principaux débouchés de la soie de Perse (14).

Jusqu'au jour où ce trafic tombe brusquement en conséquence de la chute de la dynastie safavide par l'invasion afghane et la prise d'Ispahan en 1722, suivie de longues guerres intestines, de l'expédition de Pierre le Grand le long de la côte occidentale de la Caspienne en la même année (15), et surtout de continuelles guerres turco-persanes déclenchées en 1723 ; l'enjeu de l'intervention simultanée de la Russie et de l'Empire ottoman étant précisément les provinces nord-occidentales de la Perse depuis la Géorgie jusqu'au Gilan, principaux centres de la sériciculture. Après cette date, la soie et autres produits de Perse et de l'Asie centrale s'étant raréfiés, ce sont les marchandises provenant du territoire ottoman même, comme la soie de Syrie ou de l'Anatolie, le fil de chèvre d'Angora, le coton filé ou brut de Seyde, de Smyrne ou de Salonique, ainsi que cire, gommes, diverses matières tinctoriales et une partie des « drogueries », qui acquièrent désormais une importance primordiale sur les marchés levantins. La prépondérance française, en l'occurrence marseillaise, dans le trafic méditerranéen s'affirme dans cette troisième phase du commerce du Levant, grâce à la diversité des marchandises qu'absorbe la cité phocéenne et à la quasi-omniprésence de ses négociants et correspondants jusqu'aux plus petites échelles : aspect du « capitalisme morcelé » du négoce marseillais (16) qui, après avoir connu une croissance dans la seconde moitié du XVI^e et la première moitié du XVII^e siècle (17) et un marasme incontestable au temps de Louis XIV (18), s'épanouit au cours du XVIII^e siècle (19).

Parmi ces diverses marchandises qui composent les cargaisons levantines pour Marseille figurent certains produits manufacturés, particulièrement les toiles de coton dont l'importance remarquable constitue un caractère original du commerce français par rapport au commerce britannique et hollandais qui ne s'intéresse point à ce trafic des « toileries » ; et même par comparaison au commerce vénitien et livournais pour lequel ces articles ne tiennent, semble-t-il, qu'une place secondaire. L'étude du commerce français dans le Levant ne sera donc jamais complète sans une étude approfondie sur ce trafic dont la croissance au XVIII^e siècle annonce, du côté de la Méditerranée, l'avènement d'une phase nouvelle du négoce mondial, celle du coton et des indiennes.

I – VARIETES ET PROVENANCES DES TOILES

Dès le XVII^e siècle, ce trafic constituait un secteur essentiel du commerce français et les toiles de coton provenant de diverses Echelles du Levant étaient d'autant

plus familières aux négociants marseillais qu'elles pouvaient alors circuler et se consommer à l'intérieur de la France, jusqu'au moment où la prohibition de la « toile peinte » en 1686 et celle des mousselines et toiles de coton blanches étrangères en 1691 vinrent interrompre ce trafic (20).

Comme il n'existe aucune statistique pour cette période, il est impossible de savoir la quantité du trafic avec toute précision. Essayons toutefois d'en faire une évaluation approximative en nous appuyant sur quelques indications postérieures. D'abord dans un mémoire daté de 1695, Pontchartrain présente les chiffres suivants pour l'importation annuelle à Marseille des toiles de coton provenant du Levant avant la prohibition :

200 balles toiles peintes ou teintes	120 000 l.t.
1 000 balles toiles blanches demittes, escamittes et mousselines	500 000
300 balles toiles bleues	180 000
1 500 balles au total	800 000 l.t. (21)

Une deuxième source est fournie par « l'Etat général de toutes les marchandises dont on fait commerce à Marseille », dressé par le négociant marseillais Gaspar Carfuel en 1688 (22) et qui indique pour les toiles de coton du Levant les quantités importées avant la législation prohibitive de 1686. Faisant les moyennes des chiffres indiqués pour la quantité de balles, le nombre de pièces contenues dans une balle et le prix d'une pièce suivant chaque espèce de toile, nous avons effectué une série de calculs dont voici le résultat :

200 balles indiennes et mousselines	100 000 l.t.
40 balles mouchoirs d'indienne	70 000
500 balles demittes et escamittes	130 000
400 balles toiles blanches diverses	130 000
650 balles toiles bleues	310 000
1 790 balles au total	740 000 l.t.

Il y a une grande différence dans l'estimation de la quantité des toiles bleues entre l'état de Pontchartrain et celui de Carfueil : 300 balles contre 650. Par contre, le premier donne aux toiles blanches une valeur bien plus élevée, qui nous paraît surestimée, que le second. Malgré ces différences dans le détail, ces deux états concordent en gros pour la valeur totale. Au reste, la surestimation est presque inévitable pour ce genre de chiffres pour « l'année commune », d'autant plus qu'il s'agit pour ces deux auteurs de souligner l'importance de ce commerce avant le coup mortel porté par la prohibition. Disons donc 500 000 ou 600 000 l.t. : d'après le tableau de la valeur des importations totales du Levant dressé par Paul Masson (23), la moyenne pour les années 1671-1685 est de 6 040 000 l.t. ; les toiles de coton représenteraient donc un dixième du total des « retraits » du Levant. Quelque grossière que soit cette évaluation, elle suffit pour montrer la place considérable que tient le trafic des « toïleries ».

La diversité des articles et de leurs provenances caractérise le trafic de cette époque. Nous pouvons d'abord distinguer les toiles de coton du Levant proprement dites, à savoir de fabrication ottomane et de qualité ordinaire, d'avec celles provenant de l'Inde et de Perse, généralement de qualité supérieure.

Dans la première catégorie, les toiles blanches dites *demittes* et *escamittes* comptent alors parmi les principaux articles. Les *demittes* viennent des Echelles de Smyrne, de Seyde et de Chypre, et sont utilisées pour faire des doublures et des chemisettes (24). Au XVIII^e siècle où la fabrication des *demittes* se développera rapidement à Rosette en Egypte, elles seront employées surtout à la confection des corsets, et ceux-ci seront exportés de Marseille pour l'Espagne, le Portugal et l'Italie (25). Les *escamittes*, toiles d'une qualité semblable, viennent aussi de Smyrne et de Seyde, et servent à doublures, chemises, chemisettes et caleçons à l'usage des marins et des artisans (26). Par contre, les toiles bleues viennent presque exclusivement de l'Echelle d'Alep dont elles sont une spécialité grâce à sa technique perfectionnée de la teinture en bleu indigo. Trois articles sont alors renommés en ce genre : *ajamis*, *amans* et *auquillis*. Ces toiles bleues sont consommées, avant la prohibition, à Marseille, en Provence et dans les régions voisines jusqu'à Lyon, et réexportées pour l'Espagne et l'Italie. Elles sont utilisées pour faire des doublures de jupes et des vêtements d'été à l'usage des matelots et des gens du peuple, et les femmes en font des tabliers en Italie et en Espagne (27).

Un autre article important est les *boucassins* qui viennent de Smyrne et de Constantinople ; celles-ci servent en blanc au même usage que *demittes* et *escamittes*, mais elles sont employées surtout à l'indiennage dans les manufactures de ces deux échelles d'où elles s'exportent sous le nom de « *boucassins* peintes » ou « indiennes *boucassin* » (28). Au XVIII^e siècle, les *boucassins* entièrement teintes en rouge

seront régulièrement expédiées de l'Echelle d'Alep pour Marseille. Alep est exportatrice de quelques indiennes de fabrication locale et régionale, particulièrement des *chafarcanis*, dès le XVII^e siècle.

Les autres espèces de toiles, telles *bebis* venant d'Alep, *boutanes* de Chypre, toiles de Jérusalem, de Rame et de Berge, exportées toutes de l'Echelle de Seyde, de même que « toiles de montagne » de très grosse qualité venant de Seyde et d'Alep (et aussi de l'Egypte, au XVIII^e siècle), ne sont que d'une importance secondaire, voire négligeable.

La majeure partie des indiennes ou « toiles peintes » proviennent alors de l'Inde, de même que les mouchoirs d'indienne dont la pièce est composée de 12 à 15 mouchoirs de différents motifs. Les plus connues en sont les *calankars* et les indiennes *serongis* (29). Il y a des indiennes fabriquées en Perse, généralement de moins bonne qualité que celles de l'Inde, et dont certaines espèces sont aussi appelées *calankars* ; elles sont surtout des tapis d'indienne et des mouchoirs d'indienne (30). Les mouselines de l'Inde sont importées en grande quantité dans l'Empire ottoman où l'on en fait des turbans et des dolimans, vêtements turcs d'hommes et de femmes ; elles sont connues sous le nom de « cambrésines » par les négociants marseillais qui les font venir pour Lyon et le Languedoc où elles servent à des coiffes, des tabliers et d'autres ornements de femmes (31). Les *lisats* sont aussi des toiles de coton blanches de fine qualité provenant de l'Inde, et qui sont employées à la fabrication des couvertures de lit piquées à Marseille (32). Ces toileries de l'Inde et de Perse sont apportées par les caravanes de Mésopotamie ou de Perse et exportées pour Marseille par les Echelles d'Alep et de Smyrne principalement.

Afin de donner une base précise à notre étude statistique et de ne pas nous égarer parmi les articles d'une importance secondaire, nous limitons notre sujet aux toiles de coton pur et nous excluons toutes sortes de tissus mixtes, tels les *allayas*, étoffes de fil (de lin) et coton, espèce de tissus rayés appelés *ikatés*, qui sortent en petite quantité d'Alep et de Smyrne pour Marseille (33) ; les « herbages », étoffes très fines qui se fabriquent à Alep avec le fil de soie du Liban pour la chaîne et le fil de coton d'Alep pour la trame (34) ; ou les « bourres » d'Alep de soie et coton, sans parler des bourres des Indes qui sont des satins à fleurs, des bourres de Damas, de soie, ou bourres d'Egypte, de lin (35).

Encore avons-nous cru utile de donner quelque attention au commerce des toiles de lin d'Egypte, vu son importance quantitative et sa continuité qui en font le deuxième secteur, après les toiles de coton, du négoce des produits manufacturés du Levant. En voici les principales variétés connues aux XVII^e et XVIII^e siècles : *maugarbines*, *batanonis*, *manoufs*, *alibrets*, *caïssies*, *tananis*, *chimonis*, *foutes*, *chibiny*, *fadelles*, *floutis*, bourres *menselanni* ou de Damiette, bourres d'*embabi* ou du Caire. Ce sont des toiles blanches ou teintées en bleu qui servent à des vêtements

de matelots, des tours de lit, des couvertures de matelas, des draps de lit, etc. ; les bourres sont teintées en différentes couleurs et servent à l'usage similaire (36).

Revenant au commerce des cotonnades au XVII^e siècle, nous pouvons observer, malgré l'insuffisance des données quantitatives, que l'Echelle d'Alep tient déjà de beaucoup la première place, grâce aux toiles bleues dont elle possède un monopole de fait et aux toiles de l'Inde et de Perse dont elle exporte la majeure partie ; et que, néanmoins, la part des autres échelles depuis les Détroits jusqu'à la Palestine est loin d'être négligeable, en raison de l'exportation des *demittes*, *escamittes* et *boucassins*. Cette dispersion relative des échelles de provenance se retrouvera au début du XVIII^e siècle, avant que, par un certain processus de spécialisation, ce trafic ne se centralise sur le marché d'Alep, en dépit d'un essor des cotonnades égyptiennes.

II – CENTRALISATION DU COMMERCE AU XVIII^e SIECLE

A partir de 1700, les états du commerce du Levant et de Barbarie dressés par la Chambre de Commerce de Marseille (37) constituent une source statistique fondamentale, avec les quantités et les valeurs des marchandises groupées suivant les échelles de provenance. Nous avons calculé, d'après ces états, la valeur du trafic des toiles de coton en choisissant trois périodes 1705-1714, 1732-1740 et 1766-1772 qui nous permettent d'en suivre l'évolution pendant le XVIII^e siècle (38).

1. Moyenne 1705-1714

Echelles de provenance :	valeurs en l.t. :
Alep	179 400
Constantinople	96 300
Smyrne	40 900
Seyde	18 800
Tripoli de Syrie	15 700
Egypte	13 800
Chypre	10 000
Salonique, Archipel et Morée	1 200
La Canée	200
Total :	376 300