

LES HUILES ESPAGNOLES A MARSEILLE, DES FLUX COMMERCIAUX MEDITERRANEENS AU XVIIIIE SIECLE

Spanish oils at Marseilles. Mediterranean trade flows in 18th Century

PATRICK BOULANGER*

Recibido: 22-12-2014

Aprobado: 21-09-2015

RESUMEN

El aceite de oliva constituyó durante mucho tiempo una de las mercancías más importantes del negocio internacional de Marsella. Cada año, el gran puerto provenzal acogía a centenares de navíos que descargaban toneles repletos de ese cuerpo graso natural típicamente mediterráneo. Algunos veleros traían de distintos lugares costeros españoles, los excedentes de la producción española que va a estar dirigida sobre todo a la fabricación local de jabón, que compiten con los muy reputados de Alicante y Cartagena. Esta rama del tráfico portuario marsellés, parte de las relaciones comerciales hispano-francesas en la época moderna, merece ser singularizado, medido y analizado en la larga duración, para un mejor conocimiento de la historia oleícola común.

Palabras Clave: Aceites de oliva, Jabones mediterráneos, Comercio marítimo, Marsella, Provenza.

RÉSUMÉ

L'huile d'olive fut longtemps l'un des articles majeurs du négoce international de Marseille. Chaque année, le grand port provençal accueillait des centaines de navires déchargeant des tonneaux emplis de ce corps gras naturel typiquement méditerranéen. Certains voiliers s'en venaient apporter de divers lieux côtiers les excédents des productions espagnoles qui allaient entrer en particulier dans la fabrication des savons locaux, alors concurrents de ceux si réputés fabriqués à Alicante et Carthagène. Cette branche du trafic portuaire marseillais, composante des relations commerciales hispano-françaises à l'Epoque moderne, mérite d'être distinguée, mesurée quantitativement et analysée sur le long terme, pour une meilleure connaissance d'une histoire oléicole commune.

Mots clés: Huiles d'olive, Savons méditerranéens, Commerce maritime, Marseille, Provence.

Il y a trois siècles, au printemps 1715, des lavandières que l'on appelle "bugadières" en Provence nettoient leur linge aux lavoirs ou au bord des rivières; certaines serrent entre leurs doigts une "brique" blanchâtre veinée de bleu, qui mousse légèrement et s'use au fil des heures de labeur; c'est ce qui se fait de mieux en la matière: du savon "à la façon d'Alicante", un savon de Marseille certes, fabriqué à Marseille, mais qui ressemble à s'y méprendre au plus réputé d'Espagne! Sa pâte a pu même être cuite avec des huiles d'olive originaires d'Andalousie, de Catalogne ou des Baléares sous la conduite d'un savonnier expérimenté, "maître-valet" débauché d'une fabrique de la péninsule ibérique!

* Institut Historique de Provence - Histoire moderne et contemporaine, Patrimoine culturel
Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence. patrick.boulanger@ccimp.com

Quelques années plus tard, après la dernière grande peste d'Occident qui décima en 1720-1721 la moitié de la population de la ville et coupa son port du reste de l'Europe, Marseille est en passe de devenir le premier centre de fabrication des savons du bassin méditerranéen et le grand marché international des huiles d'olive, leur composant essentiel. Une exceptionnelle aventure industrielle se déroule dans un secteur économique où les Marseillais s'activent depuis des siècles.

La saponification y était apparue au XIII^e siècle, à l'imitation des savons "al-Andalous", bien après que la civilisation arabe ait su tirer parti de l'incinération de végétaux chargés naturellement de potasse, les graisses animales formant l'autre grand ingrédient des pâtes détersives, technique transposée par imitation d'abord dans la péninsule italienne, en Provence ensuite.

Dans le courant du VIII^e siècle, peu à peu, aux suifs avaient été substituées des huiles d'olive qui, chauffées avec les soudes extraites de plantes halophytes brûlées, donnaient un savon à la consistance ferme et aux effets nettoyants accrus. Les productions de vieille tradition, d'Alicante et de Carthagène, restèrent longtemps considérées comme les meilleures. Des Marseillais, après en avoir commandées pour leurs concitoyens ou pour les redistribuer, régionalement et dans le royaume de France, se mirent à les imiter dans leurs propres ateliers¹.

Les Marseillais débitèrent leur savon "blanc marbré" à l'imitation de celui d'Alicante en le coupant en briques carrées, afin de le distinguer des autres. Le créateur de la première grande savonnerie à bénéficier à Marseille d'un privilège royal en 1579, un Bavaois répondant au nom francisé de Georges Prunemoyr, fit travailler un personnel expérimenté originaire de Venise, Gênes... et d'Alicante.

D'autres négociants-fabricants, durant les premières décennies du XVIII^e siècle, attirèrent hors d'Espagne des maître-valets expérimentés pour qu'ils conduisent l'élaboration du savon "bleu pâle" lui aussi à la façon d'Alicante, "surnageant dans l'eau, attendu que cette qualité est très estimée en France par sa beauté et sa bonté, et parce que la blanchisseuse pouvait rattraper son savon dans la rivière s'il lui échappait des mains"².

Tout en transposant les techniques ibériques, les Marseillais apportèrent à la saponification leurs propres innovations, notamment le procédé de "la grande

1. "Pendant longtemps, le savon d'Alicante fut renommé pour le meilleur de l'Europe, et Marseille même, avant qu'elle ravit à l'Espagne cette précieuse branche d'industrie, imita, dans sa fabrication, le savon d'Alicante, qui était de qualité superbe, d'un blanc magnifique, parsemé de grandes branches de marbrures d'un azur éblouissant", C.-J. Petit, *Guide du commerce de l'épicerie*, 1^{ère} partie, Paris, 1823, p. 196.

2. Selon le témoignage publié par Dominique-François Baudoin, "Négociant-fabricant de savon de cette ville en 1795. Revu et augmenté de notes en 1806 et 1807", dans son *Traité théorique de l'Art du savonnier*, Marseille, 1808, p. 291.

chaudière avec liquidation” qui allait favoriser leur suprématie³. Les “marbrures” appelées aussi “jaspures”, ces veines colorées dans la pâte, visibles extérieurement sur le “manteau” des savons, nées d’ajouts de sulfate de fer ou de couperose étaient le gage de produits de qualité jugés “loyaux”, sans un excès d’eau qui les auraient rendus fondants et peu économiques à l’emploi.

Un conflit d’importance allait donner à la savonnerie marseillaise les moyens de s’affirmer plus encore. Durant la Guerre de Trente ans qui embrasa l’Europe, en 1635, les marchands français ne pouvant plus s’approvisionner en Espagne se détournèrent vers les productions de Toulon et Marseille. L’offre étant de qualité, la demande se fidélisa et se grossit bientôt de celles venues d’Angleterre et de Hollande. La Provence commença alors à fabriquer ses savons à l’huile d’olive en assez grandes quantités⁴.

Les teinturiers français en soies, laines et fils, selon l’article 71 de leurs statuts datés d’août 1669, ne pouvaient utiliser que les savons d’Alicante et de Gênes; mais comme le fit remarquer Jacques Savary des Bruslons, inspecteur général des manufactures à la Douane de Paris: “Ils ne sont point différents de ceux de Marseille et de Toulon, n’étant qu’un nom qu’on leur donne pour les faire mieux valoir”⁵.

Protégés par des pratiques qui se voulaient confidentielles, une réglementation sévère et des contrôles réguliers après 1688, les savons cuits “de Marseille” devinrent des produits recherchés, surpassant progressivement leurs concurrents et modèles espagnols. Des ouvriers s’en vinrent à nouveau d’Alicante, après le “Grand Hyver” de 1709⁶. Pour alimenter leurs fabrications, les Marseillais du XVIIIe siècle peuvent faire appel à pratiquement toutes les zones d’exportations oléicoles, courant “du Levant à la Barbarie” et à l’Europe du Sud.

La péninsule ibérique et les îles Baléares participent à ces courants commerciaux par voies maritimes destinés pour l’essentiel à approvisionner les savonneries en matières premières: les huiles d’olive, mais aussi les soudes naturelles, bourdes, barilles, cendres et salicors.

3. Patrick Boulanger, *Le Savon de Marseille*, Saint-Rémy-de-Provence, 1999, réédition 2013.

4. Archives de la Chambre de Commerce de Marseille [ACCM], H 136, *factum* contre Balthazar Chaudeon, bourgeois de Paris, adjudicataire de la vente des soudes, 1660.

5. *Dictionnaire universel de commerce*, ouvrage posthume cautionné par son frère Philémon-Louis Savary, Paris, 1723, t. II, 3, colonne 1.478.

6. Nicole Bardiot, *Du sale au propre. Marseille et la soude au siècle des Lumières*, Paris, 2001, p. 13.

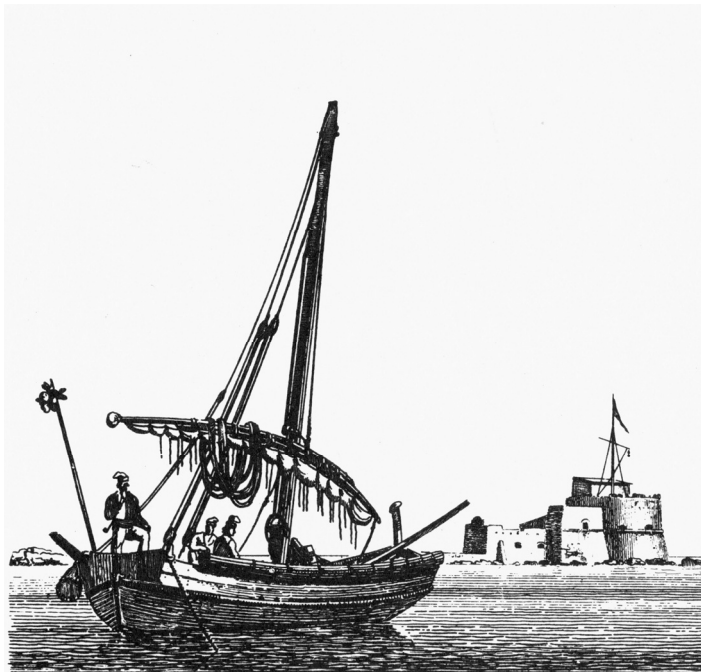


Figure 1. Bateau espagnol au mouillage, “Dessiné et gravé par Baugean”
(Collection CCI Marseille Provence)

DES HUILES POUR FABRIQUES OU COMESTIBLES?

Les Français trouvent, il est vrai, les productions oléicoles espagnoles parfaitement adaptées aux besoins de leurs industries⁷. Par contre, elles leur semblent de piètre qualité pour l'alimentation car, si elles satisfont les goûts autochtones dans les préparations culinaires, une fois exportées à l'étranger elles ne supportent pas la comparaison avec les “fines” de Provence et de la Riviera ligure⁸.

Selon certains témoignages, la population espagnole désire “que l'huile soit âcre, forte et sente vivement la carde”, c'est-à-dire la partie comestible du

7. “Les huiles d'Espagne qu'on fait venir en Provence se consomment pour la fabrique des savons blancs et marbrés et dans le Languedoc aux usages des manufactures” (de laine), mémoire de Reboul de Rougepeire daté du 17 septembre 1739, ACCM, C 571.

8. Patrick Boulanger, “Huiles blanches ou paillerines, Essai de physiologie du goût au XVIIIe siècle”, *L'Huile d'olive en Méditerranée*, Institut de recherches méditerranéennes, Aix-en-Provence, 1985, pp. 25-34.

cardon (*cynara cardun culus*), cette plante potagère au goût proche de celui de l'artichaut⁹. Dans leurs commandes à Marseille, les négociants d'Orléans, au centre de la France, refusent celle de Majorque qui "paraît être plutôt du suif que de l'huile"¹⁰.

Pour d'autres, l'huile de Carthagène par exemple n'est propre que pour l'usage des fabriques à savon et des luminaires¹¹. En Andalousie, elle se montre "âcre, forte, souvent puante; ce qui vient des vices de sa fabrication, qui sont à peu près les mêmes dans toute l'Espagne"¹².

L'imperfection gustative des huiles espagnoles est régulièrement attribuée aux mêmes causes par les Français: l'absence de taille des arbres, le gaulage annuel qui dépouille l'olivier de ses fruits "en le meurtrissant", l'insuffisance numérique des moulins, l'habitude de laisser pourrir les olives avant de les détriturer sous les meules, le mode ancestral de pression¹³

Faut-il dès lors s'étonner de voir des négociants français et des Espagnols, tels le marquis de La Ensenada, don Joseph Terzero de Rosas et don Gerónimo de La Maza Alvarado installés à Cadix, commander pour leur consommation personnelle des huiles fines d'Aix jugées comme les meilleures qui puissent se trouver à acheter et déguster¹⁴.

Pareilles demandes bénéficient de soins particuliers, dans des barils emballés et cordés, dans des bonbonnes dites "dames-jeannes" clissées d'osier et mises à l'abri dans des caisses de bois. Les expéditions de ces provisions de table se

9. Abbé Rozier, *Traité sur la meilleure manière de cultiver la navette et le colsat*, Paris, 1774, p. XXV et sq, qui précise dans son avant-propos: "On sait qu'en Espagne l'huile rance est payée aussi cher que celle qui ne l'est pas".

10. ACCM, L. IX 445, Colas frères, Orléans, 18 mai 1733. Parmi les cargaisons venues de Majorque, on trouve parfois des barriques "de crasse d'huile", dont l'utilisation à des fins manufacturières est évidente. Archives Départementales des Bouches-du-Rhône [AD] 13, 200 E 533, 6 mars 1777.

11. Archives Nationales Paris [ANP], Affaires Etrangères, B' 367, f° 357, mémoire du consul de France à Carthagène, 23 novembre 1761.

12. La Martinière (Breton de), *L'Espagne et le Portugal, ou mœurs, usages et costumes des habitants de ces royaumes*, Paris, 1815, tome III, p.146.

13. Jaubert de Passa (baron de), *Voyage en Espagne*, Paris, 1823, t. II, p. 218 et sq. L'auteur anonyme du *Nouveau Voyage en Espagne fait en 1777 et 1778* ajoute que "ce n'est souvent que trois mois après avoir cueilli le fruit qu'on songe à faire l'huile. Ce n'est pas la méthode de Provence, où l'on ne laisse guère fermenter l'olive que huit jours avant de la porter au moulin. En usant du même procédé, l'Espagne pourrait faire un grand commerce de ses huiles" (Paris-Londres, 1782, t. II, p. 318).

14. ACCM, L. IX 812, Julien Deshays, Cadix, 12 septembre 1741; *Id.*, L. IX 818, Duval Brande, Cadix, 7 avril et 2 juin 1733; L. IX 833, Magon Lefer frères & Cie, Cadix, 14 janvier, 1^{er} avril et 21 juin 1785; L. IX 851, Verduc, Vincent & Cie, Cadix, 13 août 1754 et 2 octobre 1761, "pour notre usage"; L. IX 1109, connaissements d'huiles d'olive sorties de Marseille à destination de Barcelone (1787) et L. IX 1110, à destination de Cadix (1729-1790).

font encore dans des caissettes en pin poli, les “canavettes”, contenant chacune douze bouteilles de verre¹⁵.

Au début du XVIII^e siècle, à l’aller, les navires français emportent de Marseille des produits textiles —entre autres marchandises— qu’ils déchargent souvent à Cadix, relais des Amériques et des Caraïbes. Dans le port andalou, ils embarquent des denrées coloniales et des piastres, puis s’en vont souvent compléter leur cargaison à Alicante ou Carthagène, prenant des huiles, des barilles et des soudes, matières premières nécessaires à l’industrie marseillaise de la savonnerie¹⁶.

Autres principaux lieux d’embarquements, par ordre alphabétique, on distingue Almeria, Barcelone, Dénia, Málaga, Majorque, Mataró, Valencia, auxquels s’ajoutent divers petits ports de la Catalogne. Ces huiles, “on les renferme dans des botes, ou pipes, pour les transporter par mer dans les pays étrangers”¹⁷.

Leurs destinataires les plus en vue sont alors Claude Roze et divers membres de la famille Sollicoffre prénommés Tobie, Gaspard et Nicolas, des Suisses de Saint-Gall. D’autres professionnels y trouvent avec de petites cargaisons d’utiles achats destinés à satisfaire leurs correspondants du royaume de France ou des opportunités d’une spéculation à la revente. Certains les achètent pour les réexpédier vers d’autres régions de France afin qu’elles servent en particulier au dégraissage des laines. L’industrie des draps du Languedoc bénéficie ainsi de nombreuses réexpéditions¹⁸.

Après une guerre de courte durée en 1719-1720 et la grande peste qui frappe la Provence en 1720-1721, si quelques capitaines provençaux ont pu obtenir des huiles “en troc” d’une cargaison de céréales et de cires de l’Empire ottoman dont l’Espagne est souvent en manque, progressivement les chargements amenés à Marseille à bord de bâtiments français vont numériquement en s’espaçant au profit des embarcations ibériques¹⁹.

La proximité géographique entraîne également les patrons de petits caboteurs espagnols à vendre eux-mêmes en France les marchandises de leur pays. Travaillant pour leur compte, ils constituent des chargements dans leur port

15. *Ibidem*, L. IX 833, Magon Lefer frères & Cie, Cadix, 14 juin 1782.

16. Michel Zylberberg, *Une si douce domination-Les milieux d’affaires français et l’Espagne vers 1780-1808*, Paris, 1993.

17. Samuel Ricard, *Traité général du commerce*, Paris, 1723, p. 57.

18. ACCM, L. XV 4, comptes d’achats et frais de tonneaux d’huiles d’Espagne chargés par le Marseillais Raymond Bruny pour le port d’Agde à destination de la ville de Carcassonne, les 25 février, 7 juin, 20 septembre et 19 décembre 1726.

19. *Ibidem*, K 200, lettre du consul de France à Majorque: “Le capitaine Augustin Brue de La Ciotat, commandant le navire Le Petit-Vendôme, étant arrivé en ce port venant du Levant, a vendu son blé en quantité de 3997 cartières à 13 réaux de plata la cartière en troc d’huile de ce pays”, 24 juin 1724. Voir également l’état des bâtiments français annexé à la lettre du même consul en date du 6 avril 1724.

d'attache qu'ils s'en vont proposer en d'autres zones, ainsi en Catalogne, puis en Provence, au gré des conjonctures économiques et de l'insécurité des espaces maritimes.

Devenus de la sorte des “marchands-navigateurs”, ces marins espagnols jouent pleinement le rôle d'intermédiaires commerciaux, dépassant celui de simples transporteurs²⁰. Parfois se découvre une cargaison appartenant à Pierre Bellon (Père Billon), l'une des grands exportateurs de Majorque.

Les négociants marseillais préfèrent s'adresser à leurs correspondants, leurs alter egos à qui ils font plus confiance, dispersés dans les cités de la péninsule et des îles Baléares, n'hésitant pas à leur demander de s'associer pour partie à leur projet “pour une emplette d'huiles”²¹.

Ces maisons de commerce peuvent avoir réservées à l'avance des huiles “à livrer”, “à des prix modérés”, grâce à des contrats passés avec des propriétaires terriens qui “veulent l'argent anticipé”. A défaut, la période la plus favorable pour les Français aux achats en Espagne se situe dans le courant des mois de janvier-février, à régler en espèces, lorsque les huiles commencent à apparaître dans les villes, après la pression des olives aux moulins²².

Les professionnels installés en Espagne prélèvent une commission de 2 à 3 % sur les opérations traitées, ainsi que sur le mesurage, le magasinage, les acheminements terrestres des huiles, le transport à bord, la censerie et autres “menus frais”, sans omettre les droits de douane²³.

Ces derniers exigés aux sorties de l'Espagne avaient contribué à limiter l'importance des chargements oléicoles embarqués : depuis le tarif édicté en 1720, les marchandises étant taxées selon leur volume, les plus lourdes —les moins précieuses aussi, telles les huiles— étaient surtout touchées²⁴. Ultérieurement, les ordonnances de 1778 et 1784 devaient s'inspirer de principes plus justes : on perçoit dès lors un droit général de 3 % sur les productions nationales exportées.

Les envois d'huiles espagnoles par la voie maritime s'opèrent au moyen de futailles en bois de chêne ou de châtaignier, serrées par des cerceaux en branches fendues et ligaturées, assez solides pour résister à de multiples manutentions. Il

20. ANP, Aff. Etrang., B^{III} 251, mémoire anonyme commençant par “J'essaierai de répondre aux questions...”, non daté (fin du XVIIIe siècle).

21. ACCM, L. IX 849, Verduc Vincent & Cie, 5 et 12 octobre 1751.

22. *Ibidem*, L. IX 868, Browne, Joyes & Blache, Málaga, 21 septembre et 9 novembre 1751; L. IX 875, François de Keyser, Séville, 21 et 28 août 1753; L. IX 878, Cahill, Quilty & Cie, Séville, 13 octobre 1781.

23. Comptes simulés de deux achats d'huiles de Séville et de Majorque figurant aux p. 594 et 599 de l'édition d'Amsterdam de 1781 du *Traité général du commerce* de Samuel Ricard.

24. *Journal de commerce et d'agriculture*, Bruxelles, novembre 1760, pp. 31-33; Gaston Rambert, “La France et la politique commerciale de l'Espagne au XVIIIe siècle”, *Revue d'Histoire moderne et contemporaine*, octobre-décembre 1959, pp. 269-288.

arrive parfois que les Français expédient par sécurité depuis Marseille les tonneaux démontés sous forme de paquets de douelles jugés de qualité supérieure à ceux disponibles dans le lieu de chargement²⁵. Très rarement des jarres en terre vernissée sont placées à bord en raison de leur fragilité²⁶.

Les embarquements doivent souvent cesser aux heures les plus chaudes de la journée, l'huile d'olive possédant la propriété de se dilater sous l'effet d'une élévation de température ; ainsi sur les quais, lors d'une exposition prolongée au soleil, la pression exercée à l'intérieur peut disjoindre l'ajustement des douelles et entraîner des suintements et pertes, ce que l'on nomme familièrement le "coulage"²⁷.

Préventivement, par-dessus la bonde de chaque tonneau, un morceau de toile épaisse (ou une plaque de métal) est souvent cloué afin de maintenir enfoncé le bouchon de liège le temps du voyage de mer.

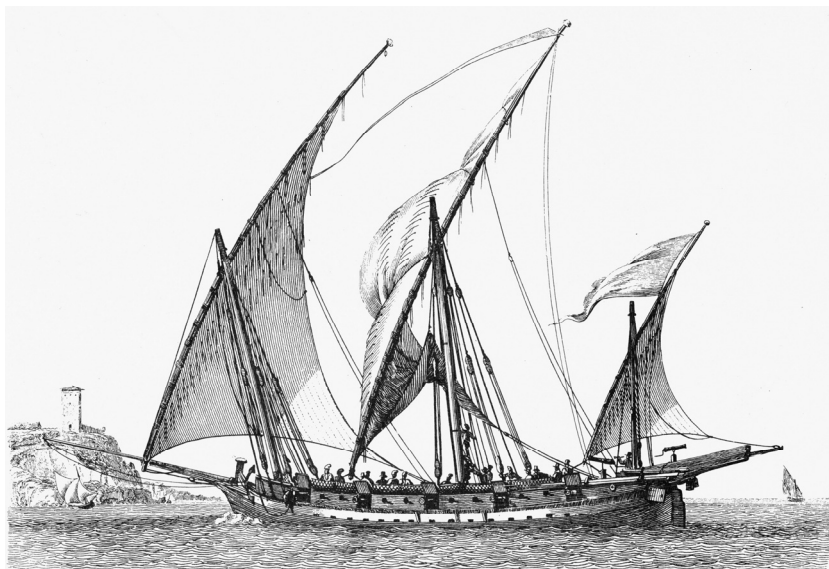


Figure 2. Chébec espagnol avec ses voiles latines, "Dessiné et gravé par Baugean"
(Collection CCI Marseille Provence)

25. ACCM, L. IX 1111, connaissance du 19 avril 1762 de "vingt-deux paquets douelles de tonneaux d'huile" pour compte de don Matheo de Marayas, à Majorque.

26. Samuel Ricard, *Traité général du commerce plus ample et plus exact*, Paris, 1727, p. 51.

27. ACCM, L. IX 875, Fr. de Keyser, Séville, le 11 juin 1754: "On a soin que les pipes viennent pendant la nuit pour les charger de bon matin avec la fraîcheur", et le 23 juillet 1754: "en les chargeant aujourd'hui, nous pouvons craindre pour beaucoup de coulage parce qu'il faut que les pipes passent le soleil pour les embarquer et cela sans remède et elles souffrent beaucoup".

D'autres marchandises au contraire, les laines d'Espagne en particulier potentiellement inflammables, recherchent la présence des huiles afin de limiter ou retarder l'extension d'un éventuel incendie²⁸. Par contre, il est déconseillé de mettre des tonneaux d'huiles au-dessus d'envois conditionnés que de possibles suintements par les jointures des douelles pourraient endommager ou tacher²⁹.

Pour les règlements, les négociants français soldent leurs affaires avec leurs collègues d'Espagne par des lettres de change, et non pas en numéraire que l'on qualifie de "monnaie sonnante et trébuchante" ou en troc comme ce fut le cas à Majorque dans le premier quart du XVIIIe siècle.

La consommation propre à la péninsule espagnole grossie des demandes émanant de son empire colonial est si forte que seule une partie restreinte des pressées d'olives peut s'expédier hors des frontières. Le gouvernement entend d'ailleurs régenter les sorties, officiellement autorisées si les récoltes se révèlent globalement abondantes.

Dès que les prix commencent à grimper sur le marché intérieur, la circulation des huiles vers l'étranger devient sujette à restrictions et prohibitions; il faut alors attendre que leur cours se rapproche de celui fixé par une "Pragmatique sanction", décret royal, pour qu'à nouveau les exportations soient autorisées³⁰.

Ainsi, aux expéditions d'huiles d'olive hors de l'Espagne, le négoce rencontre bien des obstacles, des restrictions, voire des interdictions, puis à Marseille des ventes placées dans un âpre contexte de concurrences internationales. Tout cela concourt à ce que les négociants français ne commandent les huiles espagnoles "que pour le besoin"³¹.

LES APPELS DE L'ETRANGER

Sur les quais de Marseille, chaque année, des centaines de voiliers marchands débarquent des milliers de tonneaux emplis d'huiles d'olive³². Plus de 200.000 millerolos (l'unité de mesure locale) originaires de différentes zones littorales sont dispersées dans ce marché, qui devient et reste le premier en importance de la Méditerranée.

La suite des déclarations faites sous serment par les transporteurs maritimes aux intendants du Bureau de la Santé permet à l'historien de mesurer les

28. Bibliothèque de Rouen, Manuscrits Montbret 854, supplément 1166, mémoire sur le commerce des laines d'Espagne, 1730.

29. Patrick Boulanger, *Maritime food transport*, Cologne-Weimar-Vienne, 1994, p. 224 et sq.

30. ACCM, L. IX 864, Patrice Joyes & fils, Madrid, février 1788 et septembre 1789.

31. *Ibidem*, C 571, Reboul de Rougepeire, 17 septembre 1739.

32. Patrick Boulanger, *Marseille, marché international de l'huile d'olive. Un produit et des hommes (1725-1825)*, Marseille, 1996.

quantités importées³³. L'huile fait d'ailleurs l'objet d'une attention particulière, à la différence des autres marchandises.

Jusqu'en 1730, les rédacteurs s'étaient contentés de consigner succinctement les dépositions; passée cette date, ils notent avec plus de précision les quantités chargées à chaque escale pour Marseille. De même, sont conservées les identités des capitaines et patrons de navires, mais aussi celles des principaux destinataires des cargaisons.

Le plus souvent, les quantités d'huiles d'olive sont spécifiées en milleroles (de 64 litres) et en tonneaux (de 664 litres). Quelquefois, lors des dépositions, ont été conservées les unités "pour les corps liquides" ayant cours dans les lieux d'où s'en viennent les cargaisons, telle la pipe, certes différente entre les places d'Alicante, Barcelone, Málaga, Séville, Cadix ou Majorque³⁴.

Il arrive que certaines déclarations soient consignées en futailles et en barriques. S'agissait-il alors des contenants ou du contenu, ces mesures étant utilisées en France? Il est impossible de le déterminer 250 ans plus tard; fort heureusement leur nombre, limité durant la période 1731-1801, permet de ne pas en tenir compte, sans que les résultats en soient globalement faussés.

La série des volumineux registres de la Santé maritime de Marseille peut être complétée par les liasses d'archives renfermant les états des navires apportant des huiles jugées "étrangères" dans l'esprit de la réglementation de l'époque, c'est-à-dire spécifiquement italiennes et espagnoles, sujettes à leur entrée au paiement de droits particuliers³⁵.

Par l'arrêt du 21 juillet 1727, le gouvernement français avait autorisé la Chambre de Commerce de Marseille à prélever un droit de dix sols par mille-roule sur les importations de ces huiles dites étrangères. La taxe certes modique devait encourager la consommation des productions oléicoles de Provence et du Proche-Orient amenées par des bâtiments battant pavillon français; sa levée ne gêne cependant guère les savonniers qui restent les principaux consommateurs des qualités communes des littoraux nord-occidentaux de la mer Méditerranée.

A partir des dépositions des capitaines, les types et la nationalité des navires marchands utilisés ou l'importance des cargaisons d'huiles d'olive embarquées se découvrent. Les navires chargeurs français de 1710 à 1719 sont d'abord des pinques, des barques, tartanes et vaisseaux.

Le pinque ("pincou"), caboteur à trois-mâts, à fond plat, coque renflée et gaillard arrière surélevé, est apprécié en Méditerranée occidentale. La barque marchande pontée, à un ou plusieurs mâts à voiles latines, se distingue du pinque

33. AD 13, 200 E 486 à 556.

34. Voir Annexe II. Métrologie.

35. ACCM, C 702 (1771-1791).

par la forme de sa proue, “plate dans la barque et pointue dans le pinck”³⁶. Le vaisseau, imposant avec son château arrière élevé, porte quatre mâts.

Bâtiment de charge particulièrement apprécié, tant dans les voyages méditerranéens qu’atlantiques, la tartane à un ou deux mâts à voiles latines présente une coque large et ventrue³⁷. Elle n’apparaît qu’en 1713, avant de séduire un nombre grandissant d’armateurs et marins provençaux. Parmi les bâtiments sous pavillon français, se remarquent encore une galère et un dogre de Dunkerque avec des huiles chargées à Alicante (1717) et Málaga (1718).

Se distinguent tout autant en 1712 un vaisseau venu d’Almería avec 1.800 milleroles d’huiles “pour divers” et mieux encore en 1717 un autre parti de Cadix avec 2.400 milleroles destinées à Jean-Louis Guieu & Cie. Il faut attendre 1742 et 1743 pour distinguer deux pinques français aussi chargés, arrivés l’un de Málaga, l’autre Cadix, avec 1.900 milleroles d’huiles chacun à bord.

Les Catalans sont eux-aussi foncièrement attachés à l’utilisation de ces mêmes tartanes, comme des barques et bateaux. L’appellation de “bateau”, à la différence de nos jours, s’applique au XVIIIe siècle à un type de bâtiment défini, tenant bien la mer, au fort tirant d’eau, mais pouvant être tiré à sec sur les plages³⁸.

Les voiliers espagnols sont aussi divers que dans la marine marchande française: pinques, brigantins, barques, tartanes, balandres, galiotes et vaisseaux se croisent dans le port marseillais. Des Génois, Vénitiens, et Maltais se chargent d’autres apports oléicoles ibériques avec leurs bâtiments communément qualifiés de “vaisseaux”.

Les frères Dauvergne, Jean-Baptiste Vague, la veuve Deydier et ses fils, Broquery Teyssere & Cie sont les destinataires de plusieurs cargaisons d’huiles d’Espagne, avec Michel Serre (ou Serra) qualifié parfois de Catalan et de Joseph Amalric, lui aussi portant un nom à consonance catalane.

Les huiles espagnoles sont également disputées par certains professionnels désireux d’alimenter leurs savonneries. On rencontre nommément cités quelques “Négociants qui font travailler à la confection du savon dans les manufactures de Marseille”: François Lantier en 1741, 1743 et 1747 avec des huiles d’Alicante et Louis Marion en 1742 avec des huiles de Cadix et San Lucar³⁹.

Les vaisseaux provençaux disparaissent passé le hiatus de la grande peste, compensés par quelques spécimens de ketchs et de corvettes dès 1723 et de

36. M. de Saint-Gervais, *Mémoires historiques...*, *op. cit.*, Paris, 1736, p. 299.

37. La tartane “a de la capacité et charge beaucoup, eu égard à la longueur de sa quille”, d’après Rolland, *Lettres écrites de Suisse, d’Italie, de Sicile et de Malte*, Amsterdam, 1780, t. II, p. 318, et ACCM, L. IX 852, Verduc Vincent & Cie, Cadix, 2 mai 1759.

38. ACCM, H 124 bis, mémoire de la Chambre de Commerce de Marseille du 26 septembre 1735.

39. *Ibidem*, H 141, état du 25 avril 1751, et AD 13, 200 E, 1741 à 1743 et 1747.

polacres en 1725-1726. Désormais, si l'on trouve dans les dépositions de la Santé maritime des vaisseaux chargés d'huiles espagnoles, il s'agit de représentants des flottes atlantiques (Saint-Malo, Le Havre, Rouen, Honfleur, Dieppe, Nantes, Saint-Valéry en Somme) affrétés à leur transport lors d'une escale dans la péninsule.

La centaine de navires porteurs d'huiles espagnoles est dépassée en 1742, 1743, 1745 et 1747. La part occupée par les Baléares est devenue patente dans les arrivages⁴⁰. Avec une population limitée, petite consommatrice des généreuses productions locales, leur caractère insulaire favorise la dispersion des excédents d'une agriculture débouchant sur un vaste espace méditerranéen s'en allant jusqu'à Gênes, mais aussi océanique avec des demandes venues du Nord, de Londres et Amsterdam en particulier.

L'huile d'olive est la principale marchandise, l'unique richesse dont la production détermine tous les prix, le véritable baromètre du marché de Palma de Majorque, "l'île aux arbres"⁴¹. A Minorque par contre, si jusqu'en 1739, une poignée de bâtiments transportaient quelques surplus d'huiles, désormais la croissance démographique constatée au temps de la domination britannique allait couper ses apports aux Marseillais. Quant aux îles Pityuses, Ibiza et Formentera, des lois draconiennes interdisent toute exportation⁴².

Avec la relative proximité géographique de la Provence, deux jours de navigation sont suffisants lorsque les vents et les courants marins se montrent favorables pour disperser à bon compte une petite cargaison, avec l'aide d'un "subrécargue" chargé de veiller sur la marchandise durant le voyage et d'assurer sa dispersion une fois à bon port.

Après les pinques, tartanes, balandres et brigantins du début du XVIII^e siècle, les Majorquins vont utiliser en nombre croissant des chébecs, montés par dix ou douze hommes d'équipage, à partir de 1734. Les deux premiers mentionnés comme tels arrivent à Marseille les 10 et 12 juin de cette année-là.

Ces trois-mâts à l'étrave élancée, leur arrière prolongé, aux voiles latines et carrées, pouvant être déplacés à l'aide de rames, emportent jusqu'à 300 tonneaux d'huile⁴³. Grâce à ces caboteurs à la silhouette originale, les marins de Baléares concurrencent à leur avantage dans leurs eaux les Français et leurs désormais fidèles tartanes.

40. Voir Annexe I. Huiles d'Espagne arrivées à Marseille de 1731 à 1800.

41. Pierre Monbeig, "Vie de relations et spécialisation agricole, les Baléares au XVIII^e siècle", *Annales d'Histoire économique et sociale*, 1932, p. 543.

42. *Histoire naturelle et civile de l'île de Minorque*, Amsterdam-Paris, 1779, pp. 160, 169 et 213, A. Grasset de Saint-Sauveur, *Voyages dans les îles Baléares et Pitiuses*, Paris, 1807, pp. 239 et 231.

43. René Bulet, "Le Chébec, coursier mythique de Méditerranée", revue *Le Chasse-Marée*, n° 96, mars 1966, pp. 40-45. ANP, Aff. Etrang., B¹ 942, lettre du consul de France à Majorque, 28 décembre 1735.

Malgré la multiplication des unités majorquines, les négociants marseillais continuent de préférer autant qu'ils le peuvent sur ces parcours entre l'archipel et le continent des bâtiments français ou des vaisseaux nordiques, au coût d'affrètement moins élevé, notamment en raison de leurs équipages plus réduits en nombre.

Dans leur choix pèse également la crainte d'attaques de corsaires barbaresques, compte tenu des mauvaises relations entretenues par les Espagnols avec les régences de Tunis et d'Alger ou le royaume du Maroc; ainsi durant le conflit hispano-tunisien de 1742, cinq navires français et un hollandais chargent à Málaga, pour Arnaud père & fils⁴⁴.

Des étrangers de l'Europe du Nord participent en effet à ces échanges: Britanniques, Hollandais, Suédois ayant embarqué des huiles au hasard d'une touchée ou d'un affrètement, à l'image du capitaine anglais John Hoppe signalé plusieurs fois avec des huiles destinées entre autres pour Vernet en 1735 depuis Mahon ou d'un vaisseau hollandais chargé à Cadix de 3.000 milleroles "pour divers". Leur participation augmente lorsqu'ils arborent en période de guerre maritime un pavillon "neutre" assurant une certaine immunité aux cargaisons.

De 1731 à 1750, 927 voiliers attestés venus d'Espagne débarquent à Marseille 430.000 milleroles, soit une moyenne quelque peu inférieure à 500 milleroles. Ces quantités relevées concernent spécifiquement les huiles d'olive, et non l'intégralité des chargements constitués en Espagne, souvent assez composites par la nature des marchandises pouvant résulter de plusieurs escales.



Figure 3. Barque espagnole à deux mâts, "Dessiné et gravé par Baugean"
(Collection CCI Marseille Provence)

44. *Ibidem*, lettres du 7 janvier 1736, du 28 juin 1738 et B' 808, du 11 septembre 1742.

L'ESPAGNE, MARCHE COMPLÉMENTAIRE

Les échanges de nature variée ont conduit depuis le XVII^e siècle des Marseillais à établir des maisons de commerce en Espagne; toutefois leur présence reste limitée en nombre, une trentaine recensée dans les ports de la Méditerranée dont deux à Cadix, celles de Verduc Payan & Cie et d'Antoine Armand fils Vallès & Cie, Alicante étant de loin leur plus important lieu d'implantation devant Grenade⁴⁵.

Le réseau des maisons françaises dans la péninsule a gagné en cohésion au fil des décennies, se présentant souvent en concurrence avec la bourgeoisie négociente nationale aux expéditions, dans le cadre de participations à demi ou par tiers. Certains ressortissants français ont même acquis des exploitations agricoles, dont ils revendent les récoltes.

Depuis Cadix, certaines sociétés composent des cargaisons destinées à une réexpédition ultérieure vers les Antilles françaises, avec des "vins, farine, huile, savon et autres denrées propres pour les Iles"⁴⁶. On assiste ainsi à des expéditions d'huiles fines de Provence comme de savons depuis Marseille vers Cadix et quelquefois vers Barcelone⁴⁷.

Le marché marseillais ou plus généralement français continue à se trouver en concurrence à Málaga et à Séville avec les demandes d'huiles destinées à approvisionner l'Angleterre, la Hollande et l'Allemagne pour "des parties considérables de cette liqueur"⁴⁸.

Durant cette seconde moitié du XVIII^e siècle, les savons espagnols continuent d'être imités à Marseille. En février 1751, quelques fabricants n'hésitent pas à donner à leur "bleu pâle" ordinaire la forme des briques carrées spécifiques au "blanc d'Alicante", de qualité supérieure, vendu plus cher⁴⁹. Dans leurs ateliers, se retrouve encore une partie de l'ancien encadrement technique

45. Michel Zylberberg, *Une si douce domination...*, *op. cit.*, p. 213, et Charles Carrière, *Négociants marseillais*, Marseille, 1973, t. II, pp. 979 et 981. La maison Rivet neveux & Cie qui compte parmi ses intéressés le Marseillais César Rivet ne peut être considéré comme "relevant de la place" provençale, même si elle y transfère en 1801 son établissement de Gênes sous la direction de ce César Rivet et la même raison sociale qu'à Cadix (ACCM, L XIX 58)

46. *Ibidem*, L. IX 852, Verduc Vincent & Cie, Cadix, 21 mars, 28 mars, 25 avril et 23 mai 1759, "pour assortir nos petites expéditions aux Iles françaises".

47. *Ibidem*, L IX 1109, connaissements d'expéditions par les frères Roux de "savons madrés" (marbrés) pour Barcelone, des 8 janvier et 14 novembre 1771, 24 octobre 1772; *Id.*, L IX 1110, connaissements d'expéditions pour Cadix, des 4 août 1749, 5 août et 19 septembre 1759.

48. *Ibidem*, L. IX 868, Browne, Joyes & Blake, Málaga, 10 décembre 1754; *Id.*, L. IX 876, Fr. de Keyser, Séville, 8 avril 1755.

49. Archives Communales de Marseille [ACM], HH 426, délibération de la Communauté sur les représentations faites par Delabat, Brémond, Aubert et Audibert, "fabricants de savon façon Alicante", 22 mai 1751.

assuré par des ressortissants venus de la péninsule⁵⁰. François Lantier, négociant et savonnier, figure encore parmi les principaux destinataires des huiles de Málaga et de Cadix.

Autre trait original, Marseille abrite une petite colonie où l'on compte vingt-et-un hommes d'affaires espagnols et portugais, un petit nombre certes, mais qui ne se retrouve pourtant dans aucune autre métropole européenne⁵¹. Les capitaines et patrons de navires de l'Ibérie et les subrécargues embarqués y trouvent autant d'appuis, sinon de relais.

Leur rôle comme apporteurs d'huiles d'olive reste d'autant plus affirmé qu'ils profitent de certains avantages de douane et de navigation en vertu des stipulations du traité d'amitié et d'union du 15 août 1761 communément appelé le "Pacte de famille", enrichies des conventions successives des 2 janvier 1768, 13 mars 1769, puis du 24 décembre 1786.

Quantitativement, les importations d'huiles à Marseille débarquées de 731 navires peuvent être estimées à 272.461 millerols de 1751 à 1785. Une diminution sensible des entrées a été particulièrement ressentie dans les années 1758, 1759, 1761, 1769, 1771, puis durant la Guerre de l'Indépendance américaine en 1782⁵².

Progressivement, les marines espagnoles trustent quasiment les apports d'huiles à Marseille à la faveur des conflits opposant les puissances européennes, malgré la réticence des négociants marseillais à utiliser leurs services⁵³.

Les navires communément utilisés restent le bateau et le pinque pour les Catalans, le brigantin pour les Maltais, le chébec pour les Majorquins, avec lequel un capitaine peut apporter 1.800 millerols "pour son compte" en 1764. Pour les Français, tartanes provençales et languedociennes l'emportent en nombre. Les vaisseaux continuent d'être présents, surtout des Ponantais, avec quelques exemplaires marseillais de ce type de bâtiment.

50. "Il y a une trentaine d'années [vers 1775-1777] qu'il existait encore à Marseille un maître valet espagnol (Rissou) du nombre de ceux que l'on avait fait venir pour nous apprendre à faire le savon bleu pâle façon d'Alicante" rapporta D.-F. Baudoin, "Négociant-fabricant de savon...", art. cit., p. 291.

51. Charles Carrière, *Négociants marseillais...*, op. cit., t. 1, p. 276 et t. 2, p. 928.

52. "La Provence et le Languedoc en tiraient autrefois pour les fabriques à savon, mais depuis quelques années ces deux provinces n'ont fait aucune demande et on juge que l'huile est à meilleur marché chez elles" (ANP, Marine B^{vii} 436, lettre du consul de France à Majorque, 16 août 1774) et *Id.*, Aff. Etrang., Bⁱ 944, mémoire du consul de Majorque, 1778, f^o 50: "Tous les transports se font maintenant par des bâtiments majorquins qui fréquentent beaucoup Marseille et les ports du Languedoc où ils conduisent des huiles, des oranges et autres productions du pays".

53. Lettre de Verduc Vincent & Cie depuis Cadix, le 6 février 1760 aux Roux, leurs correspondants à Marseille: "Le bâtiment qui apporte nos huiles n'a point encore paru. C'est une misère que d'attendre quelque chose par les Catalans. Ils séjournent dans tous les ports qui se trouvent sur leur route".

L'éventail des bâtiments utilisés pour le transport des huiles s'élargit encore. De nouveaux voiliers sont affrétés : des goélettes et senaults en 1763, ou des bricks, inspirés des modèles en usage dans les marines de l'Europe septentrionale. Si le progrès général des constructions navales, marqué par un allongement des formes, s'accompagne de l'augmentation de leur capacité d'accueil, les cargaisons d'huiles grandissent-elles pour autant?

Même si l'importance des apports oléicoles ibériques n'est guère comparable avec ceux qui s'en viennent régulièrement des îles de Crète et Mytilène à la demande des négociants marseillais, de cette mutation semblent attester deux grosses cargaisons d'huiles débarquées en 1788 de vaisseaux, l'un espagnol porteur de 295 pipes (2.001 milleroles), l'autre hollandais avec 400 pipes et 102 jarres (2.533 milleroles), destinées pour Strafforello & Peragallo "et divers".

Dans les dépositions des capitaines, on trouve mentionnés ces grands négociants comme destinataires réguliers de parties d'huiles espagnoles, mais aussi Abeille & Cie, en relation avec le Majorquin Claudi Marcel, concurremment à d'autres d'origine espagnole, d'une envergure commerciale moindre sur la place marseillaise, que sont les Cabanille (ou Cabanella), Caminada et Jayme Guimara⁵⁴.

Depuis 1771, la poursuite de la levée à Marseille des dix sols par millerole d'huile d'olive grossie souvent de deux sols par livre d'impôt sur les cargaisons espagnoles et italiennes fournit des chiffres d'arrivages que l'historien peut considérer désormais comme fiables, car obtenus après jaugeage.

Les dix sols continuent d'être exigés en vue d'alimenter le budget de la Chambre de Commerce chargée de missions multiples, notamment pour l'administration des ressortissants français et la rémunération de leur personnel consulaire dans le vaste Empire ottoman, mais aussi pour favoriser un tant soit peu la production oléicole provençale face la concurrence internationale ; le droit de deux sols par livre payée, levé lui-aussi par les agents de la Chambre, l'est cependant au seul profit des finances royales.

Avec la diminution progressive du monopole de Cadix dans ses relations avec l'Amérique espagnole en 1765, puis en 1778, visant en particulier à affaiblir l'apport des marchandises étrangères sur les marchés coloniaux, le port de Palma de Majorque est autorisé à commercer avec les possessions outre-atlantique, sous réserve de n'y expédier que les productions insulaires. Dorénavant, une partie des huiles des Baléares va être aussi transformée en savons destinés à Cuba ou Porto-Rico.

54. Pour Jayme Guimara (écrit Jaume Guimarra à Marseille), voir Michel Zylberberg, *Une si douce domination...*, *op. cit.*, p. 457, qui le mentionne correspondant avec Antoine Rolland de Barcelone et comme beau-père du négociant Etienne Aldebert établi lui aussi en Catalogne. Quant à Nicole Bardiot, *Du sale au propre...*, *op. cit.*, annexe 12, elle l'intègre parmi les principaux importateurs de soude à Marseille.



Figure 4. Connaissance d'expédition à Cadix d'un baril d'huile depuis Marseille, 20 mai 1785 (Archives CCI Marseille Provence)

Le courant commercial tissé avec Marseille s'amenuise d'autant. Les guerres maritimes de la Révolution, puis de l'Empire français, les attaques nombreuses des corsaires de Mahon, entraînent une déliquescence des apports oléicoles.

L'Espagne à son tour sait profiter de la crise politique et économique qui frappe Marseille pour attirer quelques négociants et manufacturiers royalistes, ainsi que ses ressortissants, techniciens mis au chômage par la fermeture des fabriques qui s'en reviennent dans leur pays⁵⁵.

L'émigration des savonniers n'est pas chose nouvelle. Déjà en 1784, le diplomate chargé par intérim du consulat de France à Majorque avait informé la Chambre de Commerce de Marseille de la venue prochaine de deux fabricants

55. Le savonnier marseillais D.F. Baudouin mentionna que: "De tous les établissements de savonneries que la terreur de 1793 a fait porter dans l'étranger, il n'y en a point eu de plus préjudiciables à Marseille que ceux formés en Espagne. On y fait de superbes savons marbrés bleu-pâle et bleu-vif, que l'on expédie en France, très économiquement vu la brièveté du trajet par mer, et l'on y vend en concurrence des nôtres avec un avantage bien certain de plus de 30 pour cent, malgré les droits d'entrée dont ils sont grevés", "Négociant-fabricant de savon...", art. cit., pp. 289-290.

de savons⁵⁶. En 1800 encore, une savonnerie est ainsi créée à Barcelone dirigée par un Français nommé M. Jardin grâce à un financement de la société Huguet & Dupré installée en Catalogne, en liaison avec Martin & fils de Marseille⁵⁷.

Les corsaires mahonnais ont de nouveau repris la mer avec les bâtiments de la *Royal Navy* à la recherche des navires marchands battant un pavillon adverse. Les apports d'huile d'olive s'en ressentent d'autant. Liées jusqu'alors par le Pacte de Famille, la France et l'Espagne redeviennent temporairement ennemies. La guerre avait été déclarée par la Convention le 7 mars 1793, la paix est signée le 22 juillet 1795 à Bâle.

Une rupture significative dans les envois: un seul chébec majorquin pour l'année 1793 avec 7 milleroles pour son compte, aucune arrivée en 1794, cinq en 1795, trois en 1796, deux en 1797, deux en 1798, le dernier venu le 7 thermidor an VI (25 juillet 1798) avec 180 milleroles pour F.-B. Andrieux. Il faut attendre le 21 messidor de l'an IX (10 juillet 1800) pour voir à nouveau le débarquement de barriques chargées à Tortose.

Pour l'Espagne, une nouvelle guerre avec l'Angleterre a commencé depuis 1796. Le 26 pluviôse de l'an VI (14 février 1798), plusieurs maisons spécialisées dans le commerce avec l'Espagne comme Nodet & Cie ou Lavabre Reponty & Cie de Marseille s'étaient plaintes de voir le cabotage perdu par les Français en raison du droit de 2 % que les Espagnols appliquent désormais aux bâtiments étrangers qui s'y consacrent⁵⁸.

Lorsque les envois d'huiles reprennent en 1800, ils sont transportés par navires espagnols et de rares Ligures. Une épidémie de fièvre jaune frappant l'Andalousie, en particulier Málaga et Cadix, contribue à paralyser partiellement le commerce extérieur espagnol, les autorités multipliant les cordons et mesures sanitaires, dont les effets s'ajoutent aux attaques de navires britanniques⁵⁹.

Les Anglais maintiennent leur emprise autour de Marseille. Malgré cette menace quasi-permanente, quelques petits voiliers marchands chargés de diverses marchandises parviennent à bon port en longeant groupés les littoraux.

Jusqu'aux préliminaires de la paix conclus avec l'Angleterre le 9 vendémiaire an X (1^{er} octobre 1801), les bâtiments français restent des proies tentantes pour les felouques corsaires de Minorque. Des huiles venues d'Espagne transitent

56. "Ces transmigrations ne peuvent que porter coup aux fabriques de votre ville et je crois qu'il convient que vous en soyez avertis pour les empêcher" (A.C.C.M., K 197, 24 juillet 1784).

57. Michel Zylberberg, *Une si douce domination...*, op. cit., pp. 449 et 485, et du même, voir: "Huguet i Dupré, una societat commercial de Barcelona" (1796-1808), *Recerques*, Barcelona, n° 12 (1986), pp. 91-116.

58. Pétition mentionnée par Michel Zylberberg, *Une si douce domination...*, op. cit., p. 497.

59. ACCM, L XIX 58.01, copies des lettres de Rivet neveux & C^{ie} à Cadix destinées à Th. Manescau fils & C^{ie} de Málaga, le 17 octobre 1800, à Rougier de Marseille, le 21 novembre 1800, à Stembor & C^{ie} de Barcelone le 17 février 1801.

par sécurité à Agde, Sète, Port-La Nouvelle, avant de se glisser furtivement vers Marseille, passant au travers des mailles du filet anglais⁶⁰.

Anticipant la paix générale, les savonneries marseillaises produisent de plus belle. De nombreuses fabriques se sont ouvertes: un tableau dressé le 1^{er} vendémiaire an X (23 septembre 1801) en recense 73 renfermant 331 chaudières⁶¹.

Les demandes de produits finis, comme de matières premières ne discontinuant pas, les arrivages se succèdent, notamment de la péninsule ibérique. Au bilan de l'année 1801, 57.084 milleroles disséminées au sein de 883 voiliers espagnols, cinq italiens, d'un grec et d'une seule tartane française.

De Tortose s'en sont venus à Marseille 146 bâtiments (11.182 mil.), 113 de Vilassar (6.025 mil.), 78 de Cadaqués (10.091 mil.), tandis que les treize unités parties de Majorque contenaient 5.876 mil., soit quelque 10 % de l'ensemble.

Le flux commercial sera bien différent les années suivantes: 8.839 milleroles en 1802, 31.412 mil. en 1803, 12 mil. apportée par une seule tartane de Mahon en 1804 suivie d'une coupure qui cessera le 27 février 1806, avec 40 mil. de Tortose à l'attention de la veuve Puigbo.

Pour répondre à la consommation de leur royaume, les négociants ibériques s'en viendront à concurrencer dans leurs achats en huiles d'olive les Français sur la Riviera ligure, annexée depuis juin 1805. Suivra la funeste Guerre impériale en Espagne, ses désordres commerciaux et ses désastres humains.

Sur le long terme, de 1731 à 1800, le Bureau de la Santé maritime de Marseille avait reçu les dépositions de 1943 capitaines et patrons de navires chargés de près de 795.000 milleroles d'huile d'olive d'Espagne, soit une moyenne d'environ 11.350 milleroles par an⁶².

Si ce n'est durant les périodes 1741-1745 et 1771-1775 ou dans l'immédiate fin de siècle, la participation des Baléares et particulièrement de Majorque à ce trafic a régulièrement dépassé les 55 % et se révèle même parfois supérieure à 90 % des importations espagnoles à Marseille.

Certes, il faut relativiser le niveau des importations hispaniques disparaissant dans la masse des diverses provenances étrangères, pour mémoire 200.000 milleroles en moyenne par an. Cette participation irrégulière de l'espace ibérique, ces flux souvent discontinus, ces phases d'appels ou de récessions en liaison avec la conjoncture générale n'en constituent pas moins un apport nécessaire aux manufactures françaises relevant des secteurs des savons et des textiles, comme à la vie quotidienne (alimentation, éclairage et quelque peu hygiène).

Réalisée à partir de sources manuscrites et imprimées françaises, l'étude mériterait d'être étayée par celles des littoraux espagnols, pour une meilleure

60. *Ibidem*, MD 2222, droits levés sur les huiles étrangères, Ans IX et X.

61. *Ibidem*, MP 3.7.2.1.0.

62. Annexe I. Huiles d'Espagne arrivées à Marseille.

connaissance des réseaux de drainage des huiles, des hommes (“cargadores”) qui s’y emploient et des techniques utilisées après les récoltes des olives (“aceitunas”), la pressée aux moulins publics et privés (“almazaras”), éléments d’une contribution à l’étude du marché oléicole national, qui s’intègre dans les problèmes agraires et sociaux rencontrés par le royaume au XVIII^e siècle.

Si Marseille fut le principal débouché à l’étranger des huiles d’olive de l’Espagne, il serait également intéressant que semblable travail sur le long terme soit entrepris dans les ports de Londres, Amsterdam, Hambourg et Gênes, où elles étaient également importées.

Durant le premier quart du XIX^e siècle, le savon d’Alicante allait rester paré de son excellente réputation pour le dégraissage des laines. Outre Valence au savon “très estimé”, les autres lieux de saponification espagnols cités à l’attention des négociants français se trouvaient à Barcelone, La Corogne, Málaga et Séville⁶³. Marseille n’en resta pas moins la capitale des savons de Méditerranée, surtout avec l’utilisation des huiles “exotiques” de coprah et de palme, parallèlement à la création d’usines locales de soude artificielle selon le procédé Leblanc⁶⁴.

Aujourd’hui en ce troisième millénaire, l’Espagne occupe désormais le rang envié de premier producteur d’huile d’olive du monde. A Marseille, en 2014, des bouteilles emplies de ce liquide doré pouvaient être acquises dans les supermarchés et quelques épicerie fines, ornées de leurs étiquettes colorées portant les marques “La Fleur de l’huile” issue du domaine appartenant à la famille Muñoz de Prado depuis 1795, “Aceite Ybarra” créées en 1842, ou les raisons sociales “Carbonell” fondée en 1866, “Borges” en 1896, et “Toledo”, la plus jeune ornée du label “Denominación de origen protegida”.

Au long des rayonnages, ne se trouve cependant aucune huile alimentaire certifiée majorquine. De même, le savon de Marseille à l’huile (de grignons) d’olive ne comporte plus dans sa composition de provenances espagnoles; les italiennes les remplacent avantageusement. Les savons “à la façon d’Alicante” ont eux aussi disparu depuis longtemps de la gamme des productions locales, puis des mémoires, effacés à jamais, de même que les chébecs et les pinques à voiles chargés des lourdes barriques d’huiles dans ce qu’il est convenu désormais d’appeler “le Vieux-Port” de Marseille.

63. C.-J. Petit, *Guide du commerce...*, op. cit., 1^{ère} partie, 1823, p. 209. Voir également le *Dictionnaire universel-portatif du commerce*, Paris, 1819.

64. Patrick Boulanger, *Le Savon de Marseille*, op. cit., p. 38 et sq.

ANNEXES

I. Huiles d'Espagne arrivées à Marseille de 1731 à 1800, en milleroles

Périodes	Importations totales	Importations des Baléares	% des Iles Baléares
1731 - 1735	76.950	74.364	96,64
1736 - 1740	39.152	34.334	87,69
1741 - 1745	256.075	82.033	32,03
1746 - 1750	57.812	34.036	56,87
1751 - 1755	60.027	44.152	73,55
1756 - 1760	28.815	25.795	89,52
1761 - 1765	56.469	52.534	93,03
1766 - 1770	27.485	27.152	98,82
1771 - 1775	24.712	6.291	25,46
1776 - 1780	44.130	43.678	98,98
1781 - 1785	30.823	25.253	91,93
1786 - 1790	77.321	48.634	62,90
1791 - 1795	10.855	10.546	97,15
1796 - 1800	3.953	1.426	36,07
1731 - 1800	794.570	510.228	64,21

Source: AD 13, 200 E 486 à 556.

II. Métrologie

Au XVIII^e siècle, la mesure de l'huile d'olive à Málaga, Séville, Cadix et Carthagène était l'arroba. A Málaga, "La pipe de cette liqueur contenant 40 arrobes qui équivalent à 7 ½ de vos milleroles" de Marseille (A.C.C.M., L. IX 868, Browne, Joyes & Blake, 21 octobre 1755). "Une pipe d'ici (Séville) en rend 6 ½ (milleroles) considérant le coulage régulier" (*Id.*, L. IX 875, Fr. de Keyser, 10 octobre 1752).

L'arroba de Valence, Vinaroz, Benicarlo était plus petite; il en fallait 5 3/5 pour une millerole, "valeur de rendement". L'arroba d'Alicante rendait 4 2/3 pour une millerole; celle d'Aragon était encore plus faible avec un rendement de 4 ¾.

A Cadix, "6 ½ (millerole) font la pipe régulière" de 34 arrobes (*Id.*, L. IX 849, Verduc Vincent & Cie, 19 octobre 1751). "Les 100 pipes soit 3400 arrobes" (*Id.*, L. XIX 58, Rivet neveu & Cie, 3 vendémiaire an X). A Alicante, la pipe de 12 cortans équivalait à 7,53 milleroles.

En Catalogne, on vendait l'huile au cortan, 118,5 à 119 cortans formant la pipe du Principat, 16 cortans de Barcelone, de Tarragone ou de Réus rendant ordinairement une millerole à Marseille. A Majorque, on vendait également l'huile au cortan, légèrement plus faible que celui de Catalogne.

A Marseille, les rendements étaient de 16,15 à 16,20 pour une millerole de jauge. Dans le port provençal, l'huile d'olive était mesurée en millerole (soit 64 litres ou 58,8 kilogrammes), en quintal (de 40 kilogrammes, soit 47,47 litres ou 0,68 millerole) et en tonneau de 14 quintaux (soit 664 litres).