



HAL
open science

La Compagnie royale d'Afrique dans les échanges méditerranéens du XVIIIe siècle

Christopher Denis-Delacour, Mathieu Grenet

► **To cite this version:**

Christopher Denis-Delacour, Mathieu Grenet. La Compagnie royale d'Afrique dans les échanges méditerranéens du XVIIIe siècle. Xavier Daumalin; Daniel Faget; Olivier Raveux. La mer en partage. Sociétés littorales et économies maritimes (XVIe-XIXe siècle). Études offertes à Gilbert Buti, Presses universitaires de Provence, pp.255-269, 2016, 9791032000519. hal-01897183

HAL Id: hal-01897183

<https://hal.science/hal-01897183>

Submitted on 23 Feb 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Construire, renforcer et contourner un monopole : La Compagnie royale d’Afrique dans les échanges méditerranéens du XVIII^e siècle

Christopher DENIS-DELACOUR – Mathieu GRENET

L’histoire du commerce entre la France (et en premier lieu Marseille) et l’Afrique du Nord au XVIII^e siècle s’est longtemps inscrite dans l’ombre d’une double polarisation historiographique. Prise en étau entre d’une part l’ambitieuse reprise en main du commerce extérieur français amorcée par Colbert dans la seconde moitié du XVII^e siècle, et d’autre part les débuts de l’expansion française en Afrique du Nord au tournant des XVIII^e et XIX^e siècles (d’abord avec l’Expédition d’Égypte de 1798-1802, puis à partir de la conquête d’Alger en 1830), elle se trouve également réduite à la portion congrue dans une fresque générale du commerce méditerranéen largement dominée par les travaux portant sur la connexion entre la France et le « Levant »¹. La présente contribution n’a pas pour objet de *restaurer* ou de *réhabiliter* l’histoire du commerce entre la France et les fameuses régences maghrébines au XVIII^e siècle – une tâche dont nous dispense du reste la récente floraison de travaux de grande qualité sur (ou autour de) ce sujet². On se contentera donc, dans les limites d’un propos dont il faut préciser qu’il ne vise aucunement l’exhaustivité, de pointer certains des cadres à l’intérieur desquels celui-ci a été longtemps pensé, voire constitué comme objet historique, en insistant en particulier sur la difficile autonomisation du cas maghrébin face à son imposant « pendant » levantin.

De manière peu surprenante, c’est du côté de savants souvent soucieux d’établir les *fondements historiques* de l’entreprise coloniale française en Afrique du Nord que l’on retrouve les premières tentatives articulées de constitution historiographique du thème du « commerce barbaresque ». Ainsi des travaux pionniers de Louis de Mas Latrie, Eugène Plantet, Pierre Bonnassieux ou encore Abel Boutin, qui chacun à leur manière concouraient à faire du commerce un aspect crucial de la pénétration française dans le Maghreb au cours de l’époque moderne³. Ouvrage de synthèse longtemps inégalé, l’*Histoire des établissements et*

¹ Parmi les contributions les plus significatives sur le commerce levantin, on rappellera Charles CARRIERE, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle. Contribution à l’étude des économies maritimes*, Marseille et Aix-en-Provence, Institut Historique de Provence, 1973, *passim* ; Jean-Pierre FILIPPINI, Louis MEIGNEN, Claude ROURE, Daniel SABATIER et Georges STEPHANIDES, *Dossiers sur le commerce français en Méditerranée orientale au XVIII^e siècle*, Paris, Presses Universitaires de France, 1976 ; Katsumi FUKASAWA, *Toilerie et commerce du Levant : d’Alep à Marseille*, Paris, Éditions du CNRS, 1987 ; Edhem ELDEM, *French Trade in Istanbul in the Eighteenth Century*, Leyde et Boston, Brill, 1999 ; Junko T. TAKEDA, *Between Crown and Commerce : Marseille and the Early Modern Mediterranean*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2011, pp. 78-105.

² Voir en priorité Sadok BOUBAKER, *La Régence de Tunis au XVII^e siècle : ses relations commerciales avec les ports de l’Europe méditerranéenne*, Marseille et Livourne, Zaghouan, CEROMA, 1987 ; Christian WINDLER, *La diplomatie comme expérience de l’autre. Consuls français au Maghreb (1700-1840)*, Genève, Droz, 2002 ; Wolfgang KAISER, « Asymétries méditerranéennes : Présence et circulation des marchands entre Alger, Tunis et Marseille », in Jocelyne Dakhli et Bernard Vincent (dir.), *Les Musulmans dans l’histoire de l’Europe*, t. I, *Une intégration invisible*, Paris, Albin Michel, 2011, pp. 417-442 ; Gillian WEISS, *Captives and Corsairs : France and Slavery in the Early Modern Mediterranean*, Stanford, Stanford University Press, 2011 ; Guillaume CALAFAT, « Ottoman North Africa and *ius publicum europaeum*. The Case of the Treaties of Peace and Trade (1600-1750) », in Antonella Alimento (dir.), *War, Trade and Neutrality. Europe and the Mediterranean in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Milan, FrancoAngeli, 2011, p. 171-187.

³ Louis DE MAS LATRIE, *Relations et commerce de l’Afrique septentrionale ou Maghreb avec les nations chrétiennes au moyen âge*, Paris, Firmin-Didot et Cie, 1886 ; Eugène PLANTET, *Correspondance des deys d’Alger avec la cour de France, 1579-1833*, Paris, Félix Alcan, 1889, 2 vol. ; ID., *Correspondance des beys de Tunis et des consuls de France avec la cour, 1577-1830*, Paris, Félix Alcan, 1893-1899, 3 vol. ; Pierre

du commerce français dans l'Afrique barbaresque (1560-1793) de Paul Masson s'inscrit également dans cette lignée⁴. Publié en 1903, il vient également s'intercaler entre les deux grandes synthèses que le même auteur consacre à l'*Histoire du commerce français dans le Levant* au XVII^e (1896) puis au XVIII^e siècle (1911)⁵ : plus qu'un simple enchâssement chrono-bibliographique, on croit pouvoir déjà déceler ici une inflexion dans la construction même du commerce maghrébin comme objet historiographique, à travers sa mise en regard avec le cas levantin.

Une rapide étude génétique de l'ambitieuse *Histoire du commerce de Marseille*, parue entre 1949 et 1966 sous la direction de Gaston Rambert, permet d'appréhender les modalités d'un progressif effacement de cette histoire du commerce entre le port provençal et l'Afrique du Nord durant la seconde modernité⁶. Suivant son plan original, l'ouvrage devait comprendre quatre volumes organisés de manière chronologique : Antiquité et Moyen Âge ; XIV^e-XVI^e siècles ; XVII^e et XVIII^e siècles ; époque contemporaine (1789-1949). L'ampleur de la tâche conduisit rapidement son éditeur à envisager une refonte quasi-complète de l'économie d'ensemble d'une entreprise dont la nouvelle articulation, plus complexe, révélait alors le caractère composite. Aux quatre premiers tomes déployant une vaste fresque panoptique du commerce marseillais de l'Antiquité à la Révolution française, devaient ainsi succéder une série d'éclairages monographiques consacrés aux relations commerciales entre la cité phocéenne et différents espaces au cours de la seconde modernité (1660-1789). La place occupée par le commerce avec l'Afrique du Nord au XVIII^e siècle fluctuera pourtant au cours de ces remaniements successifs⁷, avant que le Maghreb ne rejoigne les « trois péninsules méditerranéennes » (ibérique, italienne et balkanique) au rang des territoires finalement *oubliés* par l'immense enquête⁸. Pour autant, les aléas d'une entreprise éditoriale aussi complexe que la monumentale somme de Gaston Rambert ne sauraient expliquer à eux seuls cette relégation-disparition de l'objet maghrébin : la redéfinition continue du périmètre de chacun des tomes témoigne en effet d'une profonde inflexion de l'historiographie du commerce marseillais au mitan du XX^e siècle, et de son indexation sur une nouvelle géographie privilégiant certains espaces (le Levant, l'Atlantique voire l'Océan Indien) au détriment d'autres (principalement l'Italie et le Maghreb).

Certes, la formidable croissance commerciale que connut Marseille au cours du XVIII^e siècle s'explique en grande partie par l'intensification de ses échanges avec le Levant, ainsi que par l'expansion d'un négoce « colonial » qui ne constituait pas l'apanage exclusif des ports atlantiques. Pour autant, les régences maghrébines représentaient encore tout au long du siècle des partenaires de première importance pour les marchands et les capitaines

BONNASSIEUX, *Les grandes compagnies de commerce. Etude pour servir à l'histoire de la colonisation*, Paris, Plon, 1892 ; Abel BOUTIN, *Les traités de paix et de commerce de la France avec la Barbarie, 1515-1830*, Paris, Pedone, 1902.

⁴ Paul MASSON, *Histoire des établissements et du commerce français dans l'Afrique barbaresque (1560-1793) (Algérie, Tunisie, Tripolitaine, Maroc)*, Paris, Hachette, 1903, par exemple p. viii : « Aucun exemple ne montre mieux comment l'expansion d'un pays au dehors peut être préparée par de lointaines et obscures entreprises ». Voir également ID., *Les Compagnies du Corail. Étude historique sur le commerce de Marseille au XVI^e siècle et les origines de la colonisation française en Algérie-Tunisie*, Paris et Marseille, Fontemoing et Barlatier, 1908.

⁵ ID., *Histoire du commerce français dans le Levant au XVII^e siècle*, Paris, Hachette, 1896 ; ID., *Histoire du commerce français dans le Levant au XVIII^e siècle*, Paris, Hachette, 1911.

⁶ Gaston RAMBERT (dir.), *Histoire du commerce de Marseille*, Paris, Plon, 1949-1966, 7 vol.

⁷ Inscrite dès l'origine dans un rapport d'étroite dépendance vis-à-vis de son imposant vis-à-vis levantin (avec un projet de volume sur « Le Commerce avec le Levant et la Barbarie »), l'histoire du commerce « barbaresque » se voit progressivement reconnaître une certaine autonomie, et l'on annonce même en 1959 la parution prochaine d'une étude (désormais posthume) de Jean Reynaud sur « les Échelles de Barbarie ». Maintes fois reportée, cette publication ne verra jamais le jour.

⁸ Le Levant fera, lui, l'objet d'un volume – le cinquième de la série – signé par Robert Paris (Paris, Plon, 1957).

provençaux : s'interroger sur les raisons de cet effacement historiographique revient à enquêter sur les spécificités du commerce maghrébin en tant qu'objet historique. Trois éléments reviennent alors de manière récurrente :

- D'une part, le constat qu'au-delà de l'importance des volumes échangés d'une rive à l'autre de la Méditerranée, c'est sans doute le double stéréotype d'un commerce maghrébin à la fois « proche » et « instable » qui a le plus contribué à le cantonner dans l'ombre d'échanges alors jugés plus « exotiques », plus « nobles » et plus lucratifs.
- D'autre part, la reconduction, encore au XVIII^e siècle, d'une typologie des échanges héritée de la première modernité, fondée sur une opposition toute théorique entre les activités de la course et celles relatives au « vrai » commerce de marchandises (les premières masquant bien évidemment les secondes), et donc soucieuse d'une licéité dont de nombreux travaux récents ont démontré le caractère à la fois factice et aporétique – la légalité n'étant pas plus l'apanage des échanges marchands que la course ne constitue le domaine exclusif de l'interlope⁹.
- Enfin, la relégation de l'espace maghrébin au statut de « périphérie » de l'Empire ottoman, suivant la projection d'un modèle de gouvernance européen (la « métropole » *contre* les « provinces ») largement étranger aux configurations locales du pouvoir comme aux dynamiques des échanges marchands¹⁰.

C'est autour d'une critique de ces trois axes – le plus souvent pris isolément – que s'articulent les contributions les plus significatives de l'historiographie récente sur les relations entre la France et le Maghreb au cours de la seconde modernité. En proposant de rouvrir ce complexe dossier à la lumière du cas de la Compagnie royale d'Afrique, nous souhaiterions contribuer à notre manière au travail de réflexion autour de cet objet à la fois omniprésent et insaisissable qu'est le commerce français en Afrique du Nord au XVIII^e siècle.

Théories du commerce, pratiques maritimes et monopole français

L'étude du commerce monopolistique tel qu'il est envisagé dans le cadre de la Compagnie royale d'Afrique nécessite de confronter certains éléments de définition à la pratique du commerce.

Si le caractère réformiste du colbertisme originel est clairement établi, on se gardera de le rattacher à un courant économique en particulier : entre libre-échange et mercantilisme, l'application partielle de chacun de ces deux principes apparaît révélatrice d'une certaine ambiguïté de l'économie politique française au XVIII^e siècle¹¹. C'est surtout dans le cadre maritime que le phénomène est le plus patent, ainsi qu'en témoigne l'exemple de Marseille, à la fois symbole d'ouverture au commerce international et de fermeture à la concurrence. Si

⁹ Sur ce point Michel FONTENAY, *La Méditerranée entre la Croix et le Croissant. Navigation, commerce, course et piraterie (XVI^e-XIX^e siècle)*, Paris, Classiques Garnier, 2010.

¹⁰ Un rapide panorama de la littérature historique sur les régences maghrébines permet de saisir cette dynamique de remodelage des relations entre « centre » impérial et « périphéries » provinciales : Robert MANTRAN, « L'évolution des relations entre la Tunisie et l'Empire ottoman du XVI^e au XIX^e siècle », *Les Cahiers de Tunisie*, Vol. 26-27 (1959), pp. 319-333 ; André RAYMOND, « Les provinces arabes (XVI^e-XVIII^e siècle) », in Robert Mantran (dir.), *Histoire de l'Empire ottoman*, Paris, Fayard, 1989, pp. 341-420 ; Tal SHUVAL, « Cezayir-i Garp : Bringing Algeria Back into Ottoman History », *New Perspectives on Turkey*, Vol. 22 (2000), pp. 85-116 ; Emrah Safa GÜRKAN, « The Centre and the Frontier : Ottoman Cooperation with the North African Corsairs in the Sixteenth Century », *Turkish Historical Review*, Vol. 1, No. 2 (2010), pp. 125-163.

¹¹ Philippe MINARD, « Economie de marché et Etat en France : mythes et légendes du colbertisme », *L'Economie politique*, Vol. 1 (2008), pp. 77-94.

l'administration de Colbert rend le port très profitable aux étrangers grâce à l'édit de franchise de mars 1669, le droit de 20 % perçu sur les navires étrangers met le pavillon français en situation de quasi monopole sur les marchés levantins et barbaresques¹² ; monopole encore accentué par l'ordonnance de marine de 1681 qui associe clairement les intérêts des armateurs et des navigants nationaux à ceux de l'État, assurant aux marins un statut protégé et au pavillon français un cadre législatif favorable¹³.

Ce monopole s'exprime également par la création des Compagnies de commerce françaises, dont l'activité doit entre autre renforcer la gestion « étatique » des trafics en provenance du Levant et de Barbarie et à destination de Marseille¹⁴. Certes, l'éphémère Compagnie du Levant (1670-1685) n'eut pas l'influence escomptée, et périclita rapidement du fait du manque de capitaux, des dissensions internes minant sa gestion et de la médiocre revente des produits importés¹⁵. Pour autant, le contrôle exercé sur le commerce des Échelles s'apparente à un processus de captation d'un marché au profit de négociants ayant habilement joué des différents contextes politiques et institutionnels. Dans le cadre de la Chambre de Commerce, et dès la fin du XVII^e siècle, ces négociants ont ainsi su tirer profit des réformes colbertiennes pour éliminer progressivement la concurrence nationale et étrangère autour du marché levantin¹⁶. Souvent contesté et remis en cause, surtout dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, ce monopole reste cependant solidement attaché à des réseaux négociants composés d'acteurs superposant les fonctions institutionnelles et marchandes, aussi bien à Marseille que dans les Échelles¹⁷. Entre la Chambre de Commerce et les consulats, la forte emprise exercée sur la gestion des trafics permet ainsi d'utiliser une flotte locale en grande partie provençale¹⁸. L'organisation des navigations associe également des institutions offrant la possibilité d'un contrôle renforcé du caractère national des échanges : c'est notamment le cas de l'amirauté de Marseille à travers la délivrance des congés¹⁹.

Malgré l'enjeu crucial que représente pour les négociants marseillais comme pour la monarchie le contrôle étroit du commerce levantin, celui-ci est pourtant loin d'être imperméable à la concurrence des États et à l'activité des réseaux marchands étrangers. Si la question n'est pas totalement éludée par l'historiographie²⁰, elle mérite d'être remise sur le métier, et ce malgré la complexité des phénomènes que dévoilent les diverses recompositions alors en cours. Ainsi des systèmes de prête-noms et d'associations économiques entre sujets français et « étrangers » (notamment touchant la propriété conjointe des embarcations), qui permettent à ces derniers – grecs, turcs, arméniens, hollandais ou autres – de contourner le monopole marseillais du commerce du Levant, de capter à leur profit une part des trafics, et de bénéficier de la protection du puissant réseau consulaire français²¹. Si le phénomène

¹² RAMBERT (dir.), *Histoire du commerce...*, *op. cit.*, t. V, p. 11.

¹³ L'héritage de ce système a ainsi perduré jusqu'au XIX^e siècle ; voir Marie-Françoise BERNERON-COUVENHES, « Le naufrage de la marine marchande française au XX^e siècle », *Entreprises et histoire*, Vol. 27 (2001), pp. 26 et 35.

¹⁴ RAMBERT (dir.), *Histoire du commerce...*, *op. cit.*, t. V, p. 10.

¹⁵ Elle fut dissoute trois ans avant l'expiration de son privilège ; BONNASSIEUX, *Les grandes compagnies de commerce...*, *op. cit.*, pp. 176sq.

¹⁶ CARRIÈRE, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle...*, *op. cit.*

¹⁷ RAMBERT (dir.), *Histoire du commerce...*, *op. cit.*, t. V, pp. 199-230.

¹⁸ *Ibid.*, p. 149-179.

¹⁹ Jean-Marc DAVID, *L'Amirauté de Provence et des mers du Levant*, Thèse de doctorat, Université d'Aix-Marseille, Faculté de droit d'Aix, 1942, pp. 270-272.

²⁰ Robert Paris ne fait qu'esquisser les reconfigurations des marchés levantins marseillais à la fin du XVIII^e siècle ; RAMBERT (dir.), *Histoire du commerce...*, *op. cit.*, t. V, pp. 106-110.

²¹ Ces divers montages économiques s'effectuent alors avec la complicité de marchands marseillais, de consuls français aux Échelles et de capitaines provençaux : Archives de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille (ACCIM), J 1590, *Commerce du Levant, commerce des étrangers, contraventions aux ordonnances (1727-1792)*.

apparaît certes modeste lorsqu'on se penche sur les documents relatifs aux fraudes dénoncées et jugées, son ampleur interroge néanmoins, car une large part reste certainement dans l'ombre des trafics marseillais.

Cette importance accordée par l'historiographie au cas du négoce levantin semble l'avoir constitué en prisme déformant du mercantilisme français, tandis que la spécificité des problématiques liées aux échanges avec l'Afrique du Nord (longtemps considérée comme un « Levant de seconde zone ») a pu apparaître comme reléguée à la marge des tensions liées au monopole marchand. Le commerce entre Marseille et les Régences met pourtant en jeu une toute autre dimension du mercantilisme français, certes soumis à des tensions similaires ainsi qu'aux concurrences européennes, mais également articulée à des négociations impliquant des interlocuteurs différents. Surtout, la présence continue de la Compagnie de commerce française sur les côtes barbaresques de la fin du XVII^e siècle jusqu'à la fin du XVIII^e siècle constitue un laboratoire permettant d'analyser les contradictions du monopole tel qu'il est envisagé, ainsi que la manière dont il évolue face aux réalités pratiques.

L'étude de la Compagnie royale d'Afrique permet ainsi de repérer les hésitations du pouvoir instituant, leurs conséquences économiques, tout comme le charpentage institutionnel cherchant à satisfaire les ambitions marchandes, et engage donc à terme une redéfinition de la notion de commerce actif. Autant d'éléments qui interrogent les théories du commerce sur le plan pratique, et permet de pointer les espaces au sein desquels s'articulent économie politique et pratique(s) marchande(s). Les échanges maritimes apparaissent ici au cœur des phénomènes de territorialisation et des relations de pouvoir entre acteurs marchands et étatiques, tandis que le colbertisme ne saurait être envisagé comme la simple « traduction commerciale » d'une supposée toute-puissance de l'État, qui nierait aux divers acteurs de l'économie marchande et aux autres souverainetés la liberté de l'action économique comme la capacité de négocier le rôle des institutions. L'exemple du monopole en Barbarie pose ainsi avec acuité la question du caractère transitoire des politiques économiques et des ressources de la concurrence marchande et étatique autour d'un exclusif sans cesse renégocié.

Aux origines de la Compagnie royale d'Afrique

Daté du mois de février 1741, l'édit de Louis XV portant établissement de la Compagnie royale d'Afrique lui octroie ses titres et en permet l'exploitation selon 19 articles réglant son organisation²². Cet acte fondateur ne saurait pourtant faire oublier que la présence française et son commerce sur le territoire de la Régence d'Alger sont déjà anciens à cette date. Dès lors, si les archives de la Compagnie royale d'Afrique constituent un observatoire de choix sur les enjeux du monopole français en Méditerranée dans la seconde moitié du XVIII^e siècle²³, la pratique du « traité » entre la France et la Régence d'Alger doit également être resituée dans le temps long d'une histoire pluriséculaire. Entre privilège et exclusif, la stratégie de cession/appropriation de parcelles de souveraineté ne saurait en outre être envisagée uniquement comme le produit d'accords formulés au sein des ministères, puis imposés verticalement selon une contrainte univoque : il s'agit plutôt de compromis caractérisés par d'intenses négociations étroitement connectées aux aspects les plus pratiques des échanges marchands²⁴. Leur lecture par l'historien engage donc la mobilisation de

²² ACCIM, L III, *Compagnie royale d'Afrique*, 5, *Recueil des Edits, Règlements, traités et mémoires depuis 1741 (copies des traités passés avec les puissances barbaresques et des titres constitutifs de la Compagnie)*.

²³ De fait, le commerce depuis les concessions doit en théorie se faire exclusivement pour le compte de la compagnie, sous pavillon français et à destination de Marseille : il s'agit là d'une configuration maritime héritière des ordonnances colbertiennes de 1681.

²⁴ CALAFAT, « Ottoman North Africa and *ius publicum europaeum*... », *art. cit.*

plusieurs niveaux d'analyse, susceptibles de rendre compte de la diversité des intérêts en jeu, ainsi que de la ductilité des rapports de force commerciaux et politiques aux niveaux local, régional et international. A ce titre, et plus que les seuls « traités de paix et de commerce », capitulations et autres textes normatifs, ce sont bien les pratiques marchandes qui fédèrent l'ensemble de ces problématiques, concrétisent les ressources de chacun et rendent possible l'« expérience de l'autre »²⁵.

L'édit de 1741 ne fonde pas à proprement parler la Compagnie royale d'Afrique, mais en réactualise l'organisation et le sens en fonction d'un héritage ancien et complexe. La Compagnie royale d'Afrique n'est pas le premier établissement français sur la côte de ce que l'on appelle alors la Barbarie. Dès 1569, il existe un premier établissement français au Bastion de France, fondé à l'initiative des négociants marseillais Carlin Didier et Thomas Lenche, par ailleurs actifs dans le commerce du corail²⁶. Si les premières tentatives d'implantation sont jusqu'en 1741 en grande partie le fruit d'initiatives semi-privées, elles sont évidemment loin d'être totalement déconnectées des aspects politiques. Durant la majeure partie du XVII^e siècle, les établissements français apparaissent fragiles et le commerce intermittent, entre coups de force et reconstructions successives du Bastion, jusqu'au bombardement d'Alger en 1683. Il faut donc attendre la fondation en 1678 de la Compagnie du Bastion pour voir s'engager une reprise en main des concessions françaises depuis les comptoirs de « Bastion de France, La Calle, Bonne, le Tarcous (Sidi Takouch), Cap Rose, le Collo, Stora, Cap nègre, Gigery (Jijel) et autres places dépendantes »²⁷, tandis que les dirigeants de la nouvelle Compagnie ont toute latitude pour traiter avec le divan d'Alger et celui de Tunis.

A la Compagnie du Bastion succède en 1706 la première Compagnie d'Afrique, qui hérite des droits, propriétés, facultés, franchises, exemptions et privilèges des anciens établissements. C'est dans le cadre de cette dernière qu'est négocié en 1714 le premier accord concédant formellement aux établissements des concessions le commerce du blé, et listant les différents avantages et taxes dus au bey en échange du droit de contrôler les trafics depuis La Calle²⁸. Entre profits décevants et difficultés récurrentes à (faire) respecter localement les accords liés à l'exclusif²⁹, les droits de la Compagnie d'Afrique passent successivement aux mains celle des Indes (1719) puis des négociants de Marseille (1731)³⁰.

La Compagnie royale d'Afrique créée en 1741 se distingue surtout par son financement et son mode de gouvernance (perpétuelle et par action) : en l'occurrence, il s'agit d'un investissement de l'État, qui entend que la nouvelle Compagnie soit pérenne et profitable. Pour autant, cette transition d'une initiative de type semi-privée (1569) à un contrôle accru de l'État sur le commerce des concessions (1741) ne se traduit pas par l'irruption soudaine d'une nouvelle et toute-puissante notion de « monopole d'État » : elle s'inscrit au contraire dans une refonte lente, progressive et parfois heurtée de la structure organisationnelle de la Compagnie, qui s'opère alors au gré des réglementations successives comme des tentatives locales de négociation de la souveraineté. Ce processus obéit alors à une dynamique de type cumulative, chaque effort entrepris en vue d'établir la base juridique du monopole de la Compagnie nécessitant de reprendre, renégocier et valider des titres et des traités précédemment obtenus.

²⁵ WINDLER, *La diplomatie comme expérience de l'autre...*, op. cit.

²⁶ MASSON, *Histoire des établissements...*, op. cit., p. 9, et surtout ID., *Les Compagnies du Corail...*, op. cit.

²⁷ ACCIM, L III, 1, *Documents antérieurs à la constitution de la Compagnie, Compagnie du Bastion (1678) – Compagnie d'Afrique créée par arrêt du 9 octobre 1706*. La Compagnie du Bastion reprend alors les dispositions du précédent établissement ; le commerce et la pêche devront se faire « ainsi qu'il a été pratiqué par ceux qui en ont joui ci-devant », et selon le traité renouvelé en 1694 par les autorités algériennes.

²⁸ *Ibid.*, 7, *Traités avec les Puissances arabes*.

²⁹ MASSON, *Histoire des établissements...*, op. cit., pp. 275-284.

³⁰ ACCIM, L III, 3, *Compagnie d'Afrique dite "Compagnie Auriol", créée par arrêt du 21 novembre 1730*. Les négociants marseillais exigent alors du roi un prêt de 300 000 livres sans intérêt pour assurer la réussite de leur entreprise.

Ainsi, tandis que Louis XV confère à la Compagnie ses titres par l'édit de 1741, le dey d'Alger se contente de renouveler la concession, sans innovation particulière, en fonction des accords antérieurs le liant à la France : comme à chaque fois, cette énième concession de parcelles de souveraineté sur le territoire de la Régence nécessite alors de ranimer d'interminables débats sur la rétrocession des droits des divers établissements qui se sont succédés sur la côté maghrébine. Là n'est pourtant pas le seul héritage de la concession souveraine accordée aux Français en Barbarie : au-delà du recyclage des édits de (re)création, la gestion de l'exclusif révèle le caractère essentiel d'un charpentage juridique des transports qui se retrouve au cœur des tensions entre problématiques marchandes et enjeux diplomatiques.

La gestion du monopole à partir de 1741 : règlements et objets

Objet d'un dialogue sur plusieurs niveaux, la défense du monopole de la Compagnie royale d'Afrique est – en théorie – gérée à la fois par sa propre structure administrative et par le pouvoir royal. La direction effective de la Compagnie se trouve à Marseille : selon l'édit de 1741, elle se compose de cinq membres (les directeurs), dont deux sont des députés de la Chambre de commerce de la ville, et trois représentent les principaux actionnaires³¹. Ce sont ces derniers qui vont d'abord discuter des difficultés du commerce dans les concessions, et éventuellement en informer le pouvoir royal. Notons que la présidence de la Compagnie est confiée à l'inspecteur du commerce du Levant, également président du Parlement et intendant de Provence, donc en prise directe avec la principale cour de justice de Provence. Sur le territoire de la Régence, c'est dans les différents comptoirs, mais également à Alger et en d'autres places, que le personnel de la Compagnie est chargé d'assurer la bonne marche des affaires, et d'informer régulièrement la direction à Marseille de la situation commerciale et politique locale³². Cette circulation de l'information économique permet en théorie à la Compagnie de faire intervenir la puissance royale quand elle l'estime nécessaire pour défendre l'exclusif. Le concours du pouvoir royal peut alors revêtir plusieurs formes, mais se concentre principalement sur la régulation des échanges maritimes.

Ce sont d'abord des règlements de portée générale qui rappellent et précisent les règles de l'exclusivité du commerce sous pavillon français entre Marseille et les concessions. Dès 1741, deux ordonnances du roi portent défense « aux négociants français et étrangers, et capitaines et patrons arborant le pavillon de sa majesté », d'aller charger ou faire charger pour leur compte ou ceux d'étrangers des marchandises dans les ports des concessions d'Afrique sous l'exclusif de la Compagnie³³. Ces mesures s'inscrivent alors dans un effort normatif visant à contrôler les échanges maritimes avec la Barbarie, tout en précisant la définition du monopole commercial attribué à la Compagnie. Ainsi de l'arrêt du conseil du 21 novembre 1730, qui condamne à 6 000 livres d'amende toute infraction aux privilèges des concessions d'Afrique et porte à la connaissance du Parlement de Provence l'ensemble des affaires juridiques de la Compagnie d'Afrique – un dispositif reconduit lors de la création de la Compagnie royale en 1741³⁴. Mais l'importance du trafic interlope dépasse le seul registre de

³¹ *Ibid.*, 6, *Titres constitutifs de la Compagnie (1740-1768)*, Edit portant établissement d'une Compagnie royale d'Afrique, février 1741.

³² ACCIM, L III, 6, *Titres constitutifs de la Compagnie (1740-1768)*, Règlement pour l'administration du commerce de la Compagnie royale d'Afrique, 28 avril 1767.

³³ *Ibid.*, 963, *Procès contre Jean Vianello, vénitien (contravention au privilège de la Compagnie) – Pièces de procédure cotées A à 00 ; Ibid.*, 9, *Privilèges*.

³⁴ Le négociant Sollicoffre de Marseille est ainsi condamné en 1731 à une amende de 6 000 livres pour être le destinataire d'un navire hollandais ayant chargé du blé à Bône ; *Ibid.*, 963, *Procès contre Jean Vianello, vénitien (contravention au privilège de la Compagnie) – Pièces de procédure cotées A à 00*.

la fraude commerciale, et pousse rapidement la Compagnie à redéfinir le périmètre de ses attributions et privilèges, en s'appuyant à la fois sur la contrainte juridique et sur la puissance régaliennne de l'Etat afin de défendre son monopole.

Une affaire en apparence banale illustre la manière dont s'opère cette redéfinition. Durant le mois de juillet 1748, on appréhende à Marseille le capitaine livournais François Augustin, qui a embarqué à Bône du blé en contravention avec les privilèges et le monopole de la Compagnie. Profitant de l'affaire, les directeurs s'appuient sur la déploration (désormais classique) des méfaits du commerce interlope, pour obtenir du roi que le tribunal de l'Amirauté de Marseille soit désormais la cour de justice exclusive de toutes les affaires de la Compagnie royale d'Afrique ayant pour objet la défense du monopole, et ce sans possibilité d'appel, et pour les procès impliquant les étrangers non régnicoles comme les sujets du royaume³⁵. Les conséquences de ce transfert de compétence dépassent de loin le seul cas de l'emblématique capitaine Augustin, et instituent le tribunal de l'Amirauté comme juridiction compétente et spécifique du monopole. Les directeurs parachèveront quelques années plus tard leur œuvre de construction institutionnelle et juridique de la protection du régime de l'exclusif, en obtenant du roi l'autorisation de laisser ses propres agents effectuer la saisie des marchandises importées en contravention avec les privilèges.

Pour autant, les multiples réitérations successives des mêmes interdictions faites aux marchands, capitaines et équipages français et étrangers de charger des marchandises des concessions pour compte d'autrui vers les côtes de Provence comme les pays étrangers³⁶, témoignent de la difficulté à faire appliquer *sur le terrain* le régime de l'exclusif. Dans la pratique, ses agents se retrouvent chargés d'appliquer ces mesures à Marseille et sur les côtes barbaresques, en vérifiant par exemple les polices de chargement, ainsi que la provenance et la destination des embarcations. Et si la mobilité des chargements de marchandises rend difficile leur surveillance, le contrôle des embarcations en mer s'avère encore plus complexe. A l'évidence, une circulation maritime illicite perdure tout au long du XVIII^e siècle, que la Compagnie a du mal à contrôler. La multiplication de ces initiatives – comme des incessants rappels à l'ordre qui les accompagnent depuis 1741 – engage à interroger la catégorie même de « commerce interlope », sous laquelle on regroupe indistinctement plusieurs types d'activités frauduleuses auxquelles s'adonnent marchands et capitaines. Cette dernière expression reflète ainsi une définition univoque du monopole portée par les directeurs, tandis que l'examen des traités conclus entre la France et les Régences maghrébines indique que cet exclusif se trouve lui-même sans cesse renégocié au gré des conjonctures et des rapports de force³⁷.

³⁵ L'examen des procès de la Compagnie nous permet néanmoins d'affirmer qu'en 1748, le nombre de procédures concernant la fraude maritime ne connaît qu'un faible recul. Le recours au tribunal de commerce de Marseille concerne en priorité des affaires de non-paiement des marchandises acheminées depuis les concessions, pour des raisons de faillites négociantes notamment, ou encore des controverses financières à propos des prêts à la Compagnie et de la gestion des actions ; voir *Ibid.*, 955-962, *Procès contre divers (1742-1793)*.

³⁶ Voir par exemple le règlement en ce sens promulgué par les directeurs de la Compagnie en 1743, in *Ibid.*, 810, *Marine (1742-1792)*.

³⁷ La chronologie de ces traités est importante pour en saisir la nature. Celui que la Compagnie passe avec la Régence d'Alger en 1743 constitue ainsi la onzième ratification d'un accord conclu en 1694 entre la Régence et la « compagnie des Français pour la pêche du corail et le commerce du Bastion » ; *Ibid.*, 5, *Recueil des Edits, Règlements, traités et mémoires depuis 1741*. Quant aux ratifications successives, elles interviennent lors de l'avènement de chaque nouveau dey d'Alger, avec parfois quelques négociations intermédiaires qui ne remettent pas fondamentalement en cause le traité de 1694. Ce dernier, qui en préambule évoquait les capitulations de 1604 conclues entre Henri IV et le sultan Ahmet I^{er}, avait défini les concessions souveraines (exclusivité de la navigation et autorité sur une partie des territoires de la Régence) en faveur de la Compagnie et de son monopole, et en échange du versement de tributs aux différentes autorités de la Régence.

La teneur de ces différents traités renvoie alors essentiellement au contrôle d'un commerce interlope qu'il semble difficile de juguler malgré les sanctions juridiques et les accords locaux. Mais qu'en est-il réellement ? Régulièrement, les consuls et les agents de la Compagnie évoquent la présence d'interlopes venus charger du blé dans les concessions, mais sans qu'ils soient forcément destinés pour Marseille³⁸. Ils transmettent également des listes des embarcations compromises, qui portent mention de la nationalité du capitaine et du nom des affréteurs – il s'agit le plus souvent de Maures et de Turcs³⁹. Les estimations mettent en évidence la part de ce commerce illicite dans les échanges maritimes : ainsi de la liste des 44 bâtiments interlopes ayant chargé à Bône entre juin 1788 et juin 1789⁴⁰, tandis que sur la même période, on ne compte que 30 bâtiments ayant chargé dans le même port pour le compte de la Compagnie⁴¹. Le commerce interlope est donc dans ce cas précis supérieur à celui de la Compagnie, que ce soit en nombre de navires ou en volume de blé transporté.

Surtout, les protections dont jouissent les uns et des autres mettent à mal l'exclusif de la Compagnie, qui semble ne disposer d'aucun moyen de contrôle et de sanction sur place : bien souvent, les traites de blé, laine et autres sont en effet accordées par le bey de Constantine et ses officiers, qui participent donc pleinement aux échanges au côté des marchands locaux ou étrangers. Cette configuration n'est ni surprenante ni inédite, mais vient mettre en échec l'acceptation traditionnelle du monopole : d'une part, car celui-ci ne s'impose pas de manière verticale et unilatérale, mais est sans cesse renégocié sur le terrain par l'ensemble des acteurs en présence ; d'autre part, car il ne se résume pas à la cession totale et définitive d'une parcelle de souveraineté, dont l'usage reste à la discrétion de celui qui la concède. La correspondance de la Compagnie avec le pouvoir royal illustre ce phénomène : il serait apparemment aisé pour les étrangers de

« séduire les puissances de Barbarie par l'appât du gain, et si difficile à la Compagnie d'astreindre ces puissances à exécuter les traités à la lettre, que si on ne peut pas empêcher les étrangers d'exporter des denrées des concessions il faut du moins les empêcher de les importer en France »⁴².

En d'autres termes, la Compagnie adopte ici une défense *a minima* des privilèges commerciaux, qu'il faut constamment renégocier sans qu'ils produisent les résultats escomptés. Différents mémoires rappellent alors le double langage tenu par les interlocuteurs maghrébins de la Compagnie, dénonçant l'attitude des autorités locales qui ne garantiraient pas une « scrupuleuse observation des traités »⁴³. Ce discours doit cependant être relativisé, puisqu'il paraît peu probable que la Compagnie ait ignoré le socle de pratiques sur lesquelles se fonde un commerce qui n'est interlope que de son point de vue.

De fait, traités et sanctions juridiques ne suffisent pas à ancrer le monopole français dans les Régences maghrébines, et force est de constater que les navigations marchandes viennent mettre à mal la fiction de l'exclusif. Ainsi les capitaines étrangers parviennent-ils à contourner le monopole français en exploitant à leur profit les ambiguïtés d'un régime concessionnaire fondé sur la mise en concurrence des puissances bénéficiaires, et donc continuellement renégocié par les parties en présence – un paramètre essentiel, qui vient

³⁸ Voir par exemple *Ibid*, 179, *Lettres de Joseph de Salve oncle, agent à Bône, juillet-décembre 1741*.

³⁹ *Ibid*, 9, *Privilèges*.

⁴⁰ Dans le détail, 15 ragusains, 11 espagnols, 11 français, 3 anglais, 1 vénitien, 1 hollandais, 1 danois et 1 suédois. L'ensemble de ces interlopes ont au total chargé 9 875 cafis de blé, 1 467 cafis d'orge, 586 cafis de fèves. Le cafis, également orthographié *caffise* et *caffiso*, est une unité de mesure pour les céréales équivalente à 317 litres à Alger.

⁴¹ 22 de ces embarcations ont au total chargé 5 340 cafis de blé et 200 de fèves, 6 autres de la laine et enfin 2 ont embarqué de la laine et du cuir. Dans ces derniers cas la quantité n'est pas précisée, mais notons qu'il s'agit de petites embarcations de type tartane.

⁴² ACCIM, L III, 9, *Privilèges*.

⁴³ *Ibid.*, Mémoire daté des années 1780.

d'ailleurs perturber les modélisations classiquement asymétriques du rapport de force entre « Européens » et « Barbaresques ». Si cette configuration rend naturellement difficile l'application de l'exclusif de la Compagnie, elle exige également des directeurs qu'ils infléchissent discours et pratiques de la gestion monopolistique.

Au-delà des stratégies de chacun, elles révèlent également comment les privilèges peuvent être contournés, dévoyés et tout simplement contredits par la pratique marchande. Or cette négociation commerciale faisant intervenir une notion de fraude aux contours incertains, également corrélée à une pression diplomatique constante, n'est pas sans conséquences pour la Compagnie : cette continuelle mise à l'épreuve du monopole français révèle ainsi l'extrême faiblesse de son charpentage juridique, qu'un retentissant procès fera bientôt vaciller.

Mythes et réalités d'un monopole : l'association Jean Vianello / Sidi Mahmet

L'affaire n'a pourtant, au départ, rien d'exceptionnel. En 1770, le capitaine vénitien Jean Vianello, après une escale marchande à Tunis, effectue un chargement de blé à Bône avant de se rendre à Marseille pour une revente⁴⁴ ; à son arrivée le 9 juillet, il est rapidement mis à l'amende par le tribunal de l'Amirauté de Marseille suite aux plaintes des agents de la Compagnie présents sur place, et son chargement est confisqué puis revendu. Les directeurs commencent par se féliciter de la procédure, quand bien même Vianello annonce que c'est le dey d'Alger en personne qui lui a accordé la licence pour charger le blé à Bône ; en réponse, la Compagnie se contente d'affirmer que le dey fera certainement peu de cas de cette arrestation, et qu'il est inutile de se préoccuper « des mauvaises impressions qu'on pourrait donner à Alger de cette affaire »⁴⁵. Cependant, la procédure échappe peu à peu à la Compagnie. Si le capitaine vénitien a agit en contravention manifeste aux ordonnances et privilèges, son procès se complexifie rapidement. Tout d'abord, le faible nombre de précédents permet à Vianello de contester la légalité la saisie de son chargement, tandis que la ligne d'accusation choisie par les directeurs repose en grande partie sur la jurisprudence constituée (du moins à leurs yeux) par l'affaire ayant impliqué François Augustin près de vingt ans auparavant⁴⁶. Le cas Vianello est pourtant bien différent de ce précédent : le capitaine vénitien est certes étranger, mais il est propriétaire d'une partie de son chargement, ce qui pose la question de la compétence du tribunal de l'Amirauté pour le juger. Surtout, le nolisateur du navire de Vianello (et accessoirement propriétaire du reste de la cargaison) n'est autre que Sidi Mahmet, capitaine des troupes du dey d'Alger et véritable bénéficiaire de la traite de blé de la Régence⁴⁷. Enfin, les deux associés choisissent de répliquer aux directeurs en faisant appel de la décision de l'Amirauté auprès de la cour et du parlement d'Aix, et n'hésitent pas à contester à la fois les privilèges et les titres de la Compagnie, les traités avec la Régence d'Alger et la souveraineté du tribunal de l'Amirauté⁴⁸. Contre toute attente,

⁴⁴ Les pièces relatives aux procès de la Compagnie permettent de reconstituer l'affaire dans le détail ; celle-ci se signale pourtant par l'importance de la production documentaire dont elle fit l'objet ; voir *Ibid.*, 963-965, *Procès contre Jean Vianello, vénitien (contravention au privilège de la Compagnie)*. La correspondance de la compagnie permet également de multiplier les points de vue concernant le procès ; *Ibid.*, 61, *Copie des lettres écrites par la Compagnie à divers (1768-1773)*.

⁴⁵ *Ibid.*, Lettre au duc de Praslin, 22 août 1770.

⁴⁶ Rappelons que cette affaire, dont nous avons évoqué plus haut les grandes lignes, est à l'origine de l'arrêt du 11 octobre 1748 instituant le tribunal de l'Amirauté comme juridiction de la Compagnie.

⁴⁷ Les doléances de Sidi Mahmet font l'objet d'un classement spécifique à l'intérieur des fonds relatifs à l'affaire : *Ibid.*, 966, *Procès contre Jean Vianello, vénitien (contravention au privilège de la Compagnie) – Instance particulière contre Sidi Mahmet, intéressé à la cargaison*.

⁴⁸ *Ibid.*, 964, *Procès contre Jean Vianello, vénitien (contravention au privilège de la Compagnie) – Pièces non cotées*. Lors de la procédure, les directeurs se voient ainsi contraints de présenter les titres, traités et autres édits accordés depuis 1694 pour justifier le monopole et le privilège du commerce dans les concessions.

Vianello et Sidi Mahmet obtiennent alors la main-levée sur le blé saisi ainsi que la provision des sommes demandées, tandis que le parlement s'engage sur la voie d'une révocation de l'attribution à l'Amirauté des affaires de la Compagnie⁴⁹.

Les volumes de correspondance de la Compagnie témoignent de l'inquiétude croissante qui gagne les directeurs au cours du procès, tout en nous offrant une entrée différente sur l'affaire elle-même. Soucieux de ne pas s'aliéner le dey d'Alger, Praslin désapprouve dès l'origine la saisie du chargement de Vianello, et enjoint aux directeurs de privilégier une solution alternative. Dans une lettre à la Cour datée du 10 septembre 1770 (nous sommes alors en plein procès), ceux-ci se disent prêts à accepter un arrangement qui ne porterait pas atteinte aux privilèges de la Compagnie, évoquant notamment la possibilité de rétrocéder au dey le bénéfice que Sidi Mahmet a réalisé sur son chargement de blé. Mise sous pression par le ministère, la Compagnie l'est également par Vianello et Sidi Mehmet, qui manient avec habileté arguments juridiques et diplomatiques au profit de leur « chicane ». Agissant comme un révélateur de la fragilité du monopole, l'affaire vient si bien mettre à l'épreuve le charpentage juridique de la Compagnie, que les directeurs envisagent la rédaction d'un mémoire sur l'exclusivité du commerce dans les concessions, dans l'espoir d'obtenir un édit ou une ordonnance renouvelant les privilèges de la Compagnie pour « les mettre à l'abri de toute contestation »⁵⁰. Ainsi acculés, les directeurs reconnaissent d'ailleurs eux-mêmes la faiblesse comme le caractère transitoire et négocié du monopole :

« malgré les traités les plus authentiques avec le dey d'Alger et le bey de Constantine, la Compagnie royale ni les précédentes n'ont jamais joui en entier de ce privilège exclusif du commerce dans les concessions. Lorsqu'il arrive des interlopes à Bône, le bey et ses officiers leur vendent les denrées le plus qu'ils peuvent »⁵¹.

Face à eux, Vianello et Sidi Mahmet semblent plus assurés de leur bon droit que la Compagnie ne l'est de ses privilèges, et contraignent le président de la Compagnie (par ailleurs premier président du Parlement et intendant de Provence) à négocier⁵². Enfin, Vianello parvient à bénéficier d'une intervention décisive en sa faveur de l'ambassadeur de Venise, qui prend part aux négociations parallèles menées à partir de novembre 1770⁵³. Confrontés à une affaire potentiellement explosive sur les plans tant diplomatique que juridique, les directeurs optent alors pour un règlement rapide du procès. Et si Vianello est officiellement condamné à une amende de 6 000 livres⁵⁴, on sait par ailleurs que le verdict a été préalablement négocié par la Compagnie, qui cherche avant tout à sauver les apparences de son privilège⁵⁵. S'il apparaît ici exposé au grand jour, ce mode de règlement des conflits n'est en réalité pas nouveau, et a plusieurs fois prévalu par le passé⁵⁶ : au détour des archives de la Compagnie, on apprend ainsi que lors du procès de François Augustin, en 1748, le dey d'Alger était intervenu en faveur d'un marchand juif présent à bord et propriétaire d'une partie des blés, qui avait par la suite obtenu le remboursement du chargement saisi.

Au final, l'enseignement le plus original de cette affaire est sans doute que les directeurs eux-mêmes ne semblent pas (ou plus ?) croire en la capacité d'une compagnie d'État à défendre son propre monopole. Relativisant l'importance des contraventions aux privilèges,

⁴⁹ *Ibid.*, 61, *Copie des lettres écrites par la Compagnie à divers (1768-1773)*, Lettre à l'intendant de Provence (de la Tour), 26 septembre 1770.

⁵⁰ A cette occasion, on demande également que le parlement juge en première instance les affaires de la Compagnie ; *Ibidem*.

⁵¹ *Ibid.*, Lettre au duc de Praslin, 22 août 1770.

⁵² L'ensemble de la négociation est retracée dans un mémoire du 29 décembre 1770 ; *Ibid.*, 964, *Procès contre Jean Vianello, vénitien (contravention au privilège de la Compagnie) – Pièces non cotées*.

⁵³ *Ibid.*, 61, *Copie des lettres écrites par la Compagnie à divers (1768-1773)*.

⁵⁴ Cette condamnation intervient donc en conformité avec l'arrêt du Conseil du 21 novembre 1730 (*cf. supra*), qui se trouve ainsi sauvegardé.

⁵⁵ *Ibid.*, Lettre à Simian, 19 novembre 1770.

⁵⁶ *Ibid.*, Lettre au duc de Praslin, 19 novembre 1770.

ils semblent même regretter le caractère contraignant du monopole pour la conduite des affaires :

« En faisant saisir ce vaisseau, nous nous attendions bien à essayer un procès nous en connaissons tous les embarras qui sont incompatibles avec les opérations de commerce, surtout lorsqu'il faut aller plaider à Aix [...], nous n'avons pu nous dispenser de suivre l'exemple de nos prédécesseurs et de faire effectuer cette saisie ».

Le véritable règlement du procès Vianello intègre d'ailleurs cette logique : à la condamnation officielle, destinée à ce que la Compagnie ne perde pas la face et voit son privilège défendu (du moins en apparence), répond bientôt la restitution à Vianello de son embarcation, le remboursement des sommes dues à Sidi Mahmet, et enfin une annulation de l'amende accordée par l'intendant de Provence⁵⁷. Cette affaire nous permet ainsi d'apprécier combien la défense du monopole français apparaît difficile : le litige a en effet obligé la Compagnie non seulement à réaffirmer ses privilèges, mais à justifier de leur légalité. Quant aux directeurs, ils n'ont pas bénéficié de l'intervention des institutions censées être favorable à la défense du monopole, tandis que Vianello et Sidi Mahmet parvenaient à faire plier tant la Compagnie que le tribunal de l'Amirauté et l'intendant de Provence.

Conclusion

L'historiographie traditionnelle du commerce français en Méditerranée au XVIII^e siècle a souvent relevé – et trop rarement analysé – l'étonnante survivance de la Compagnie royale d'Afrique à l'abolition des privilèges de 1791, puis à la proclamation, la même année, de la liberté de commerce dans les Echelles du Levant et de Barbarie⁵⁸. Echappant aux mesures de démantèlement qui touchent alors l'ensemble des autres compagnies de commerce françaises, elle ne sera remplacée qu'en 1794 par une Agence d'Afrique aux prérogatives restreintes, et réapparaîtra même fugacement à l'orée du XIX^e siècle (1801-1802) avant sa dissolution définitive. Alors que la France révolutionnaire voue aux gémonies les « monopoles » de toutes sortes, les multiples raisons de ce sursis se trouvent parfaitement résumées en 1789 dans le *Cahier de doléances de Messieurs les députés, négociants et armateurs de la ville de Marseille* :

« 3^o. Abolition de la Compagnie des Indes et de toute autre Compagnie exclusive, à l'exception de celle d'Afrique à Marseille, qui est plutôt un établissement politique que commercial ; son exercice étant moins un privilège accordé par notre Souverain qu'une concession des Etats barbaresques »⁵⁹.

Le chemin parcouru depuis la fondation de la Compagnie un demi-siècle plus tôt (1741) semble immense. Cet écart ne fait pourtant que refléter l'évolution des relations commerciales entre la France et l'Afrique du Nord au cours de la seconde moitié du XVIII^e siècle. Engageant à dépasser le *topos* d'une relation asymétrique entre acteurs des deux rives de la

⁵⁷ *Ibid.*, Lettre à l'Abbé Terray (contrôleur général des finances), 26 janvier 1771.

⁵⁸ Voir par exemple PLANTET, *Correspondance des beys de Tunis...*, *op. cit.*, t. III, p. 247 ; BOUTIN, *Les traités de paix et de commerce...*, *op. cit.*, pp. 468-469 ; MASSON, *Histoire des établissements...*, *op. cit.*, pp. 548-571.

⁵⁹ Cité par Joseph FOURNIER, *Cahiers de doléances de la sénéchaussée de Marseille pour les Etats généraux de 1789*, Marseille, Imprimerie Nouvelle, 1908, p. 182 (les auteurs ajoutent que « le port de Bône, néanmoins, étant ouvert aux nations étrangères, tout bâtiment français doit pouvoir y charger des grains et les apporter à Marseille »). On sait par ailleurs qu'à l'exception de celui de La Ciotat, aucun cahier de doléances de Marseille et des autres ports provençaux ne contenait de plaintes contre la Compagnie royale d'Afrique, alors que se multipliaient les appels au démantèlement de celle des Indes. Voir MASSON, *Histoire des établissements...*, *op. cit.*, pp. 552-553 ; CARRIÈRE, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle...*, *op. cit.*, pp. 898-899.

Méditerranée⁶⁰, il invite également à repenser la double dichotomie traditionnelle entre « normes » et « pratiques » du commerce : de même que la construction juridique et réglementaire de la Compagnie royale d'Afrique s'effectue au rythme de ses diverses mises à l'épreuve *sur le terrain*, les acteurs du commerce interculturel en Méditerranée ne cessent de jouer sur la concurrence des souverainetés comme des institutions pour faire évoluer les cadres normatifs à l'intérieur desquels ils évoluent. C'est à l'aune de ce constat que l'on doit mesurer l'apport du cas maghrébin à une réflexion plus large sur le régime d'exclusif, que ce soit au service d'une compréhension plus fine de l'économie politique française au XVIII^e siècle, ou dans la perspective d'une approche comparée des différents systèmes monopolitistiques européens à l'époque moderne⁶¹.

⁶⁰ Sur ce point consulter l'introduction de Jocelyne DAKHLIA et Wolfgang KAISER (dir.), *Les musulmans dans l'histoire de l'Europe*, t. II, *Passages et contacts en Méditerranée*, Paris, Albin Michel, 2013.

⁶¹ Philip J. STERN, *The Company-State : Corporate Sovereignty and the Early Modern Foundations of the British Empire in India*, Oxford, Oxford University Press, 2011.