



HAL
open science

Nouveau regard sur la maison Roux au xviii^e siècle. Les beaux fruits du dialogue entre les sources marseillaises et hollandaises

Thierry Allain

► To cite this version:

Thierry Allain. Nouveau regard sur la maison Roux au xviii^e siècle. Les beaux fruits du dialogue entre les sources marseillaises et hollandaises. Cahiers de la Méditerranée, 2024, 108, pp.91 - 108. <10.4000/137te>. <hal-04989520>

HAL Id: hal-04989520

<https://hal.science/hal-04989520v1>

Submitted on 13 Mar 2025

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.



HAL Authorization

Nouveau regard sur la maison Roux au XVIII^e siècle. Les beaux fruits du dialogue entre les sources marseillaises et hollandaises

A new approach to the Roux of Marseille in the eighteenth century. A fruitful discussion between French and Dutch sources

Thierry Allain



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/cdlm/17914>

DOI : 10.4000/137te

ISSN : 1773-0201

Éditeur

Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine

Édition imprimée

Date de publication : 15 juin 2024

Pagination : 91-108

ISSN : 0395-9317

Ce document vous est fourni par Université Paul Valéry Montpellier 3



Référence électronique

Thierry Allain, « Nouveau regard sur la maison Roux au XVIII^e siècle. Les beaux fruits du dialogue entre les sources marseillaises et hollandaises », *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 108 | 2024, mis en ligne le 15 décembre 2024, consulté le 13 mars 2025. URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/17914> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/137te>



Le texte seul est utilisable sous licence CC BY-NC-ND 4.0. Les autres éléments (illustrations, fichiers annexes importés) sont « Tous droits réservés », sauf mention contraire.

Nouveau regard sur la maison Roux au XVIII^e siècle. Les beaux fruits du dialogue entre les sources marseillaises et hollandaises

Thierry ALLAIN

Introduction

La maison Roux s'est inscrite sur la longue durée dans l'élite négociante marseillaise¹. À la suite de Raymond et Jean-Baptiste Bruny, plusieurs raisons sociales se succédèrent : Jean-Baptiste-Ignace et Honoré Roux (1728-1743), Pierre-Honoré Roux (1743-1757), Pierre-Honoré Roux et fils (1757-1762), Roux frères et Compagnie (1762-1800)². De solides travaux ont fait connaître cette maison restée fidèle à la marchandise, bien qu'ayant progressivement étendu ses activités à l'armement maritime et à l'assurance. Sa postérité s'enracine également dans l'existence du fameux « fonds Roux », bien connu de tous ceux qui travaillent sur l'économie maritime en Méditerranée³. On ne compte plus les livres et les articles dont les développements s'appuient sur cette manne archivistique⁴. D'autres fonds marseillais renferment de nombreuses traces de cette firme, comme les minutes notariales, le tribunal de commerce, l'amirauté ou le bureau de la Santé maritime⁵.

1. Le bilan du 30 juin 1791 fait état d'un solde positif de 2 531 312 livres tournois pour la firme (Archives de la chambre de commerce et d'industrie métropolitaine Aix Marseille Provence, Fonds Roux, LIX, désormais ACCIMP, LIX, 10).
2. Pour une synthèse solide sur l'histoire de cette maison, on pourra lire : Gilbert Buti, « Une maison de négoce à Marseille au XVIII^e siècle : les Roux frères », *Patrimoines du Sud*, n° 13, 2021, en ligne, <http://journals.openedition.org/pds/6234>, consulté le 3 mars 2021.
3. Ce fonds, partiellement reconstitué, a profité des efforts de rassemblement et de rachat des archivistes de la chambre de commerce de Marseille depuis la fin de la seconde guerre mondiale.
4. Dont une série de thèses importantes : Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle. Contributions à l'étude des économies maritimes*, Marseille, Institut historique de Provence, 1973, 2 vol. ; Katsumi Fukasawa, *Toilerie et commerce du Levant d'Alep à Marseille*, Marseille, Éditions du CNRS, 1987 ; Patrick Boulanger, *Marseille, marché international de l'huile d'olive. Un produit et des hommes 1725-1825*, Marseille, Institut historique de Provence, 1996 ; Sébastien Lupo, *Révolution(s) d'échelles. Le marché levantin et la crise du commerce marseillais au miroir des maisons Roux et de leurs relais à Smyrne (1740-1787)*, thèse de doctorat, Université d'Aix-Marseille, 2015 ; Arnaud Bartolomei, *Les marchands français de Cadix et la crise de la Carrera de Indias, 1778-1828*, Madrid, Casa de Velazquez, 2017.
5. Tous ces fonds sont conservés aux Archives départementales des Bouches-du-Rhône (désormais AdBR).

Les registres de ce dernier sont inappréciables pour saisir une partie du mouvement commercial qui anime le port phocéén, marqué par une forte croissance au XVIII^e siècle⁶. Est-il possible de renouveler de façon substantielle, grâce au croisement avec d'autres sources, nos connaissances sur les activités commerciales de la maison Roux? Des concepts comme le commerce passif, l'encastrement des relations marchandes ou encore l'homophilie du milieu négociant marseillais, peuvent-ils être revisités à l'aune de fonds jusqu'ici restés dans l'ombre?

Le jour se lève sur les sources

L'éventail des sources marseillaises disponibles, pour large et riche qu'il soit, ne permet pas de dresser un panorama complet des activités de la maison Roux. On peut y relever un certain nombre de défauts et d'insuffisances. Ainsi, le fonds du même nom ne comporte plus les livres de comptes et la correspondance active de la firme. De façon plus générale, il faut questionner notre rapport aux archives d'une maison de commerce : il est en effet malaisé de saisir dans sa globalité une opération commerciale à partir d'un seul fonds⁷. Il ne faut pas s'en étonner, s'agissant de sources d'histoire économique qui s'apparentent à du matériau brut et ne donnent pas immédiatement les clés pour reconstituer les « chaînes et maillons du commerce »⁸. L'analyse se complique encore dans le cas de trafics internationaux associant des firmes de divers pays. Une approche idéale de l'activité d'un groupe de négociants ou d'une maison de commerce à rayon d'action international devrait s'appuyer sur des dépouillements s'affranchissant des frontières⁹.

Des études récentes ont fait ce pari d'associer des sources de divers pays¹⁰. Dans le domaine de l'histoire économique du transport maritime, il semble, en effet, absolument nécessaire de travailler dans une perspective d'« histoire à part égale », pour reprendre une expression utilisée par Romain Bertrand¹¹. Bien que posant le principe du croisement des sources, l'enjeu n'est toutefois pas ici d'éviter l'eurocentrisme. Il s'agit davantage de solliciter une documentation issue de tous les partenaires qui étaient en affaires. Cela paraît particulièrement pertinent dans l'optique d'enrichir des connaissances encore incomplètes sur des

6. Charles Carrière, *Négociants marseillais...*, *op. cit.*, tome I, p. 48-66.

7. Gilbert Buti a souligné la nécessité de croiser des sources très fragmentaires afin de saisir la réalité de la navigation en caravane (« Expédier à la côte et aller à la cueillette : le cabotage en Méditerranée aux XVII^e et XVIII^e siècles », *Revue d'histoire maritime*, n° 8, 2008, p. 87-89).

8. Pour paraphraser le titre d'un ouvrage récent dirigé par Gilbert Buti, Anne Montenach et Olivier Raveux (*Chaînes et maillons du commerce. XVI^e-XIX^e siècle*, Aix-en-Provence, Presses universitaires de Provence, 2023).

9. À l'échelle macroéconomique, les historiens connaissent depuis longtemps la difficulté à rassembler les informations nécessaires à la bonne compréhension d'une crise économique à l'échelle européenne (René Squarzonei, « Marseille et l'Europe en 1729-31. Une crise du commerce et du crédit dans une dépression généralisée », *Cahiers de la Méditerranée*, hors série n° 2, 1977, p. 18).

10. Silvia Marzagalli, *Bordeaux et les États-Unis (1776-1815). Politique et stratégies négociantes dans la genèse d'un réseau commercial*, Genève, Droz, 2015.

11. Romain Bertrand, *L'Histoire à parts égales. Récits d'une rencontre Orient-Occident (XVI^e-XVII^e siècle)*, Paris, Le Seuil, 2011. On pourra se reporter à l'introduction, p. 11-22.

secteurs ou des aires géographiques spécifiques, comme l'activité des Roux avec le Ponant et l'Europe du Nord. Les liens commerciaux avec la Hollande étaient très loin d'être les plus substantiels pour la firme marseillaise, à l'image des résultats globaux à l'échelle de Marseille¹². La correspondance Roux ne renferme que vingt-cinq liasses, soit un peu plus de 2 000 lettres venues d'Amsterdam et de Rotterdam, sur un total de 78 000 missives¹³. Les liens commerciaux entre Roux et la Hollande méritent néanmoins d'être explorés. En effet, le couple formé aux Provinces-Unies par la liberté de commerce en Méditerranée et une supposée neutralité devait offrir bien des attraits à des négociants français malmenés par les conflits avec les Britanniques au XVIII^e siècle.

Plusieurs matériaux archivistiques néerlandais sont en mesure de compléter nos connaissances sur la maison Roux, notamment les chartes-parties, les passeports dits « algériens », les sources consulaires et les contrats d'assurance¹⁴. Les chartes-parties étaient un contrat en vertu duquel un fréteur mettait un bâtiment à disposition d'un affréteur pour transporter une cargaison. Le doute subsiste donc toujours quant à sa réalisation effective de l'opération décrite. Par chance, ce type de document était assez souvent retranscrit dans les minutes notariales aux Provinces-Unies. Le dépouillement des papiers de vingt-six notaires d'Amsterdam et de Rotterdam entre 1725 et 1775 a permis de collecter 681 chartes-parties avec Marseille pour destination ou provenance¹⁵. De son côté, l'amirauté de Meuse délivrait des passeports dits « algériens » aux bâtiments de Rotterdam et de Dordrecht destinés à la Méditerranée. Leur liste permet de confirmer l'armement d'un bâtiment, d'autant que la date de retour est indiquée¹⁶. La correspondance du consul hollandais à Marseille renferme, quant à elle, quelques tableaux récapitulatifs des entrées dans le port¹⁷. Alors que les manifestes de bâtiments constituent une manne précieuse mais en général perdue, le fonds du consulat hollandais de Smyrne en possède une série continue entre 1763 et 1780¹⁸. Enfin, les archives de la Chambre des Assurances d'Amsterdam recèlent

12. L'acmé des flux commerciaux entre Marseille et les Provinces-Unies se situerait entre 1770 et 1775, avec une moyenne annuelle de 7,3 millions de livres tournois soit 1/25^e du total du trafic marseillais dans ces années-là (Gaston Rambert, *Histoire du commerce de Marseille*, Paris, Plon, 1966, tome VII, p. 652 *sq.*).

13. Ces lettres demeurent l'« âme du commerce » pour reprendre l'expression de Gilbert Buti, car elles donnent des informations et rendent des avis essentiels à la prise de décision par les négociants (« Perception, construction et utilisation de l'espace. D'Oaxaca à Bassorah, les négociants marseillais et la cochenille mexicaine au XVIII^e siècle », dans Paul Aubert, Gérard Chastagnaret et Olivier Raveux (dir.), *Construire des mondes. Élités et espaces en Méditerranée, XVI^e-XX^e siècles*, Aix-en-Provence, Presses universitaires de Provence, 2005, p. 251-268).

14. On pourra se reporter au tableau 1, en annexe, qui récapitule les informations fournies par ces sources.

15. Ces documents sont issus des minutes de vingt-six notaires : quinze d'Amsterdam (Stadsarchief Amsterdam, Notariële archieven, désormais SAA, Na), et onze de Rotterdam (Stadsarchief Rotterdam, Archieven van de Notarissen te Rotterdam, désormais SAR, ONA).

16. Nationaal Archief, La Haye (désormais NA), Fonds des Amirautés, Amirauté de Meuse, registres 1091 à 1093.

17. NA, Directie van de Levantse Handel, Directie van Amsterdam, pochette 183.

18. NA, Consulaat Smyrna, pochettes 547 à 563.

de grandes richesses¹⁹. Par exemple, elles conservent les registres des sentences rendues dans le cas d'une avarie grosse survenue en mer, soit 83 dossiers impliquant Marseille entre 1728 et 1775²⁰. Cette source renferme beaucoup de détails sur le déroulement de la navigation ainsi que sur les cargaisons. Un biais majeur, outre la part écrasante des voyages retour, est de ne concerner que les trajets à souci.

Prends l'oseille et écris-moi

Le premier enjeu est donc de compléter les informations fournies par les papiers de la maison de négoce marseillaise, tant les lacunes peuvent être ponctuelles voire chroniques à l'instar des fragments de comptabilité qui n'offrent qu'un éclairage partiel. Est-il possible de dépasser les limites du fonds Roux ? Peut-on faire fi des insuffisances de la correspondance passive, pourtant l'une des plus belles dont on dispose pour le XVIII^e siècle ? Par exemple, la correspondance de Henriques Castro d'Amsterdam avec Roux s'interrompt pendant six ans et demi à partir d'octobre 1754. Nous ne savons pas si les deux maisons sont restées en contact ou si la correspondance s'est effectivement arrêtée. Ce qui est certain, c'est qu'en pleine guerre de Sept Ans, Roux et Castro étaient impliqués dans des opérations complexes qui utilisaient des navires hollandais pour des transports en Méditerranée. La lettre de Castro du 16 avril 1761 nous apprend que Jacques et Edward Gough de Cadix avaient adressé à Roux une cargaison chargée sur *La Constance* commandée par Jan Andreas Struver et frétée par Castro depuis Amsterdam²¹. Les registres du bureau de la Santé de Marseille mentionnent l'accostage, le 20 février 1761, de ce bâtiment venu de Salé²². En remontant dans le temps, on relève le 17 novembre 1759 l'arrivée d'un bâtiment ayant effectué une navigation similaire avec des marchandises appartenant aux Roux²³. Outre la démonstration de la capacité des armateurs hollandais à suppléer les Marseillais dans les liaisons avec l'Afrique du Nord, les dépositions des capitaines à leur arrivée dans le port phocéén comportent parfois l'indication des quantités des produits constituant la cargaison. Il serait donc possible, au moins en partie, de dépasser la difficulté à saisir le volume d'un courant commercial à partir du seul fonds Roux, difficulté rappelée par Charles Carrière au sujet du trafic entre Marseille et Toulouse²⁴.

19. Comme en atteste le programme ERC « AveTransRisk-Average-Transaction Costs and Risk Management during the First Globalization (Sixteenth-Eighteenth Centuries) », dirigé par Maria Fusaro. On peut consulter l'ouvrage qui en est issu : Maria Fusaro, Andrea Addobbati et Luisa Piccinno (dir.), *General Average and Risk Management in Medieval and Early Modern Maritime Business*, Londres, Palgrave Macmillan, 2023.

20. SAA, Archieven van de Schout, Kamer van Assurantie, (désormais SAA, KvA), registres 2806 à 2898.

21. ACCIMP, LIX, liasse 976, lettre du 16 avril 1761.

22. La cargaison de laine était à l'adresse de Pierre-Honoré Roux (AdBR, 200 E 517, 20 février 1761).

23. Le 27 novembre 1759, le bâtiment *Oudwalwen* fut enregistré à son arrivée à Marseille, en provenance de Salé. Il était commandé par Pieter Arens, également chargé de laine pour Pierre-Honoré Roux (AdBR, 200 E 515).

24. Charles Carrière, *Négociants marseillais...*, *op. cit.*, tome I, p. 654.

Les déclarations des capitaines auprès du bureau de la Santé restent toutefois muettes sur l'affrèteur, la capacité de fret du bâtiment, ou le montant de celui-ci. Les chartes-parties conservées dans les dépôts néerlandais se révèlent alors bien utiles pour compléter nos connaissances²⁵. Ces documents ont d'ailleurs permis à des chercheurs d'établir le prix du transport maritime aux Provinces-Unies, et de réfléchir ainsi aux avantages concurrentiels des Bataves dans ce domaine²⁶. Le recours aux chartes-parties hollandaises permet donc de mieux comprendre les contraintes de la constitution d'un fret négociable et la complexité de certains trajets. Il est malheureusement impossible de mettre en regard un contrat d'affrètement avec chaque déclaration de capitaine hollandais accostant à Marseille²⁷. Des défaillances dans les dépouillements peuvent toujours survenir. Toutefois, le véritable souci est l'absence d'obligation légale de faire transcrire les chartes-parties chez un notaire. Enfin, on ne perdra pas de vue que les maisons de négoce qui possédaient leurs propres bâtiments n'avaient nul besoin de souscrire ces contrats²⁸.

Les sources marseillaises ne sont pas très loquaces sur les cargaisons de retour des Hollandais. La nature même de la correspondance passive de Roux ne prédispose pas à des précisions quant à ce que le négociant marseillais fournissait comme fret au capitaine hollandais. Il faut dès lors recourir aux archives de la Chambre des Assurances d'Amsterdam, et particulièrement aux jugements rendus sur les cas d'avarie-grosse une fois le bâtiment de retour. On y glane des informations permettant de mieux connaître les circuits de retour des bâtiments hollandais. La maison Roux n'apparaît jamais dans la liste des affrèteurs de la cargaison. En revanche, on peut y retrouver le nom de certains de ses correspondants les plus actifs, se distinguant par des demandes pressantes de fret retour. Quand la concordance n'est pas exacte, on peut au moins émettre l'hypothèse raisonnable selon laquelle Roux a supervisé le chargement des marchandises à leur départ de Marseille²⁹. Les

25. Il en est ainsi de la *Concorde Galère* du capitaine Cornelis Zuidervliet, arrivé de Port-Louis le 5 décembre 1734. Il y avait à bord 1300 charges de seigle à l'adresse de Jean-Baptiste Honoré Roux et Compagnie (AdBR, 200 E 490). La charte-partie conclue le 30 août 1734 nous apprend que ce bâtiment d'une capacité de 70 à 75 *lasts* avait été affrété par Pieter van Schoonhoven pour 38 florins par last (SAR, ONA, C.A. Cantier, 2411, acte 213).

26. Milja van Tielhof et Jan Luiten van Zanden, « Productivity Changes in Shipping in the Dutch Republic. The Evidence from freight rates », dans Richard Unger (dir.), *Shipping and Economic Growth, 1350-1850*, Leyde, Brill, 2011, p. 47-80.

27. Roux est indiqué comme destinataire de la cargaison à 26 reprises et du bâtiment cinq fois pour la période 1728-1775. Sur le total, on ne dispose d'une charte-partie que pour douze navigations.

28. Milja van Tielhof, *The « Mother of all Trades ». The Baltic Grain Trade in Amsterdam from the Late 16th to the Early 19th century*, Leyde/Boston, Brill, 2002, p. 199. Par ailleurs, le nombre de ces copies de contrat serait en baisse après 1750 pour les voyages vers la Baltique et la côte atlantique française (Anne Wegener-Sleeswijk, *Les vins français aux Provinces-Unies au XVIII^e siècle*, thèse de doctorat, Université Paris I-Panthéon Sorbonne, 2006, appendice VII).

29. Pieter van Schoonhoven demanda plusieurs fois à Roux de fournir au capitaine Jacob Laars un bon fret de retour. Il n'a pas été possible d'établir une concordance exacte entre les documents français et néerlandais. On retrouve toutefois la trace, entre 1762 et 1767, de trois trajets effectués par Laars depuis Scandrona et Chypre vers Amsterdam, chargé de produits levantins. Une hypothèse possible est que Roux expédia le bâtiment vers la Méditerranée orientale chargé de fret marseillais, avec la certitude que Laars trouverait une cargaison de retour pour Amsterdam (SAA, KvA, 2861, fol. 1-3; 2863, fol. 22-24; 2866, fol. 19-23).

fonds de cette institution municipale d'Amsterdam sont donc en mesure à la fois de valider la réalisation effective d'un certain nombre d'opérations projetées dans la correspondance marchande, mais également d'en donner les détails. Le dialogue entre les sources produit d'inestimables résultats pour mieux appréhender les flux entre Marseille et la Hollande. Il devient alors possible de préciser et mettre en perspective les informations glanées dans les fonds français. De très larges zones d'ombre subsistent néanmoins dans le domaine des opérations commerciales de nos négociants marseillais.

Autant en emporte l'incertitude

Il n'est pas toujours évident de déterminer si une opération commerciale projetée dans une lettre a été réalisée ou non. Dans le cas d'une relation triangulaire, comme entre Roux de Marseille, Van Schoonhoven de Rotterdam et Laurens de Montpellier, les choses se compliquent ultérieurement. Le négociant hollandais évoqua des achats d'eau-de-vie à l'automne 1752, ordonnant à Roux de prospecter du côté de Toulon³⁰. Les courriers suivants indiquent que Van Schoonhoven se rabattit finalement sur l'achat de 300 pièces dans le Languedoc arguant de leur qualité et de leur facilité d'écoulement sur le marché néerlandais³¹. Mais l'opération tomba à l'eau en raison du désaccord entre Roux et Laurens sur le compte à tiers³². Le manque de liquidités se faisait cruellement sentir en Provence, entravant les capacités d'achat des négociants marseillais : Van Schoonhoven passa alors un ordre d'achat plus modeste pour son compte propre³³. Les archives hollandaises permettent-elles d'en savoir davantage ? Le fonds de la Banque d'Assurance d'Amsterdam renferme le dossier d'avarie-grosse survenu au bâtiment *De Azia* du capitaine Jan Hicke, parti de Marseille vers Amsterdam le 18 décembre 1752. Parmi la liste des négociants intéressés à la cargaison, on retrouve Pieter van Schoonhoven, qui a fait charger 50 pièces d'eau-de-vie pour une valeur de 3 775 florins³⁴. La

30. ACCIMP, LIX, liasse 994, lettre du 19 octobre 1752 : « Il y a déjà monsieur quelque temps que nous avons réfléchi sur les eaux de vie de Toulon, monsieur Daniel Laurens [...] étoit d'opinion que les nouvelles de son quartier s'établirait autour de 12 l.t. Si cela arrivait, nous aimerions mieux nous jeter sur celle-ci, mais considérant l'incertitude et le peu d'apparence qu'elle y tombe à ce prix, et d'ailleurs qu'il ne convient pas de négliger les circonstances flateuses du côté de Toulon dans l'incertitude de l'autre nous entrons volontiers dans la proposition que vous nous faites pour un chargement de compte à tiers entre vous, messieurs Laurens et nous et dès la réception de la présente vous pouvez y faire travailler ne doutant nullement que vous n'y réussissiez ».

31. *Ibid.*, lettres du 30 octobre 1752, 13 novembre 1752.

32. Il s'agissait d'une déclinaison des comptes en participation, associations temporaires entre des négociants investissant ensemble dans l'achat d'une marchandise avant sa revente. Les pertes comme les bénéfices étaient partagés en proportion de la part de chacun. Les comptes à tiers associaient trois investisseurs.

33. ACCIMP, LIX, liasse 994, lettre du 27 novembre 1752 : « [...] puisque messieurs Laurens ne goûtent point la proposition que vous leur avez faite sur les eaux-de-vie de Toulon ni vous celle sur les eaux-de-vie de Languedoc, il faut en rester là. Nous leur avons donné un ordre sur cette dernière pour notre propre compte en seul qu'ils ont accompli [...] ».

34. SAA, KvA, 2844, fol. 243-247.

source hollandaise permet donc d'attester la réalisation d'un projet énoncé par un correspondant des Roux dans ses missives. Cela fait écho à ce qu'écrivit Gilbert Buti au sujet des navigations en caravane, car pour lui le caractère fragmentaire de la documentation rend indispensable le croisement des sources³⁵.

Un certain nombre de bâtiments hollandais entrés à Marseille ne sont pas annoncés en provenance des Provinces-Unies. Depuis quand avaient-ils appareillé ? Combien d'escales intermédiaires avaient-ils effectuées ? Participaient-ils à une forme de cabotage infra-méditerranéen ? L'incertitude qui entoure nos connaissances à ce sujet est grande, mais les déclarations des capitaines à leur entrée à Marseille, quand elles sont associées aux chartes-parties, sont en mesure de nous éclairer. Cela concerne notamment les arrivées de bâtiments hollandais à Marseille en provenance d'un port nord-africain. Ainsi, le dogre *L'Elisabeth* se présenta le 27 octobre 1750 devant Marseille. Il venait de Safi où il avait chargé des marchandises pour compte de divers. Le bâtiment était adressé à Pierre Honoré Roux. En réalité, il avait été nolisé le 12 mai 1750 à Amsterdam, par Abraham Nunes Tavares junior, pour y charger 70 *lasts* de froment. Le capitaine Erasme Claazsen devait rejoindre Cadix, puis un port français, espagnol ou italien en Méditerranée, sans que Safi soit mentionné³⁶. La mise en regard des deux sources permet de lever le voile sur des circuits complexes, et de faire ressortir l'indispensable prise d'informations dans de grands ports internationaux comme Cadix.

La conjoncture géopolitique a joué de tout son poids dans les choix opérés par les acteurs, la neutralité supposée du pavillon néerlandais offrant bien des avantages pendant les conflits franco-britanniques, et notamment lors de la guerre de Sept Ans. L'analyse de certaines opérations met ainsi en lumière la souplesse de l'armement hollandais dans la recherche des profits, et la capacité des capitaines à profiter d'une opportunité lucrative. Il est notoire que les contrats d'affrètement laissaient une part d'incertitude quant au déroulement précis de la navigation à venir. Un certain nombre de chartes-parties envisageaient en effet plusieurs destinations finales au choix, en fonction des informations que les capitaines pourraient glaner lors d'une escale auprès des correspondants de l'affréteur³⁷. Ces itinéraires, que l'on peut parfois reconstruire quasi intégralement, montrent aussi des séjours prolongés des bâtiments hollandais en Méditerranée. L'exemple du *De Maria Susanna*, parti d'Amsterdam à Bergen pour charger de la morue séchée et de l'huile de poisson avant de se rendre à Marseille, est assez instructif³⁸. La confrontation entre la charte-partie et la déclaration à l'arrivée permet de connaître les négociants intéressés dans l'opération, à savoir Jan Kersies comme affréteur et les

35. Gilbert Buti, « Expédier à la côte et aller à la cueillette : le cabotage en Méditerranée aux XVII^e et XVIII^e siècles », *Revue d'histoire maritime*, n° 8, 2008, p. 77 et p. 87-89.

36. AdBR, 200 E 506 ; SAA, Na, H. de Wolff, 8992, acte 575.

37. Le *Oudwalwen* du capitaine Pieter Arends, d'une capacité de 120 *lasts*, fut affrété par Henriques de Castro le 8 mai 1759. Il devait quitter Amsterdam pour aller à Cadix, puis Salé ou Safi pour charger de la laine ou du cuivre, et enfin Marseille (SAA, Na, T.-D. de Marolles, 11383A, acte 45).

38. La charte-partie fut retranscrite chez un notaire d'Amsterdam le 4 août 1761 (SAA, Na, S. Dorper, 10793, acte 919). Le capitaine déposa devant le bureau de la Santé le 24 novembre 1761 (AdBR, 200 E 517).

frères Goverts comme consignataires, peut-être en compte en participation. Des lettres envoyées par les frères Van Sanen d'Amsterdam prennent ensuite le relais pour nous apprendre que le *De Maria Susanna* était en charge à Marseille au début de l'année 1762 pour Constantinople³⁹. Parvenu là-bas, le bâtiment appareilla à la fin du mois de mars pour revenir à Marseille le 13 juillet, au prix d'un crochet par Smyrne. La cargaison de laine prise en Anatolie, d'une valeur de 8 000 florins, fit l'objet d'une police d'assurance à 3 %. C'est Van Sanen, de nouveau mandaté par Roux, qui l'avait négociée sur le marché d'Amsterdam⁴⁰. La trace du capitaine Nieuwhoff se perd ensuite jusqu'au 26 février 1763. Il aurait alors quitté Sète pour Amsterdam après avoir complété un chargement débuté à Marseille, subissant une grave avarie au Texel quelques semaines plus tard⁴¹. Il s'agissait sans doute du dernier tronçon de la navigation initiée à l'automne 1761. Ce dossier confirme la possibilité pour des capitaines hollandais d'enchaîner les opérations commerciales, y compris en Méditerranée, en s'appuyant sur un lacis de relations marchandes de Marseille à Amsterdam en passant par Smyrne⁴². C'est une « chaîne commerciale », dont les activités d'échanges ont pour objectif de générer du profit pour chaque acteur⁴³. Au sein de cette chaîne, et tout spécialement dans le cadre des échanges avec l'Europe du Nord, les Roux occupaient souvent le rôle de consignataire.

La vie du commissionnaire n'est pas un long fleuve tranquille

Un enjeu important est de parvenir à circonscrire le périmètre exact de l'activité commerciale de la maison Roux. Il peut s'agir du fruit de choix délibérés, mais également de fortunes diverses liées aux activités d'un port en pleine expansion. On sait que les Roux pouvaient offrir à des maisons hambourgeoises et amsteldamoises, simultanément, leurs services de commissionnaires pour un même produit⁴⁴. Cela pourrait indiquer une certaine difficulté à tenir le rôle de consignataire. Toutefois, la correspondance commerciale ne saurait suffire à mesurer les réussites et les échecs de la maison marseillaise. Car à lire les lettres, il est évident que des liens étroits existaient entre Roux et son homologue de Rotterdam, connu sous la raison de Pieter van Schoonhoven puis Pieter van Schoonhoven et fils⁴⁵. Qu'en était-il exactement ? Cette importante maison a laissé de nombreuses traces dans les archives notariales du port de la Meuse, et notamment la copie de 41 chartes-parties pour la Méditerranée entre 1734 et 1776⁴⁶. Les Roux n'y sont pas

39. Van Sanen s'activa pour obtenir une police d'assurance sur le marché d'Amsterdam dans les meilleurs termes possibles (ACCIMP, LIX, liasse 984, lettres du 14 janvier et 1^{er} février 1762).

40. AdBR 200 E 518, 18 juillet 1762 ; ACCIMP, LIX, liasse 984, lettre du 22 mars 1762.

41. La valeur de sa cargaison était évaluée à 50 475 florins (SAA, KvA, 2858, fol. 188-192).

42. Mes plus vifs remerciements à Sébastien Lupo qui m'a signalé que Roux était en cheville avec les Van Sanen, afin de fournir des manifestes simulés et des lettres de change à leurs régisseurs de Smyrne.

43. Gilbert Buti, Anne Montenach et Olivier Raveux (dir.), *Chaînes et maillons...*, *op. cit.*, p. 6.

44. Charles Carrière, *Négociants marseillais...*, *op. cit.*, tome I, p. 338.

45. ACCIMP, LIX, liasses 989 à 995. Pour la période 1729-1764, il nous est parvenu 632 lettres.

46. Pieter van Schoonhoven (1684-1767) fut bourgmestre de Rotterdam, sa ville natale. Le peintre Balthasar Denner réalisa le portrait de cet homme puissant.

souvent impliqués, à l'instar de la vague des contrats pour le transport des fournitures navales dans la seconde partie des années 1760⁴⁷. Au-delà du constat du peu d'intérêt des Roux pour ce type de produits, on relève que Van Schoonhoven avait d'autres correspondants à Marseille.

Roux rechignait parfois, par prudence, à entrer dans un compte en participation. Le dossier de la *Demoiselle Jeanne Galère*, aussi nommée *Dame Jeanne*, en est une parfaite illustration⁴⁸. Son capitaine, Jacob Knecht, était sans conteste un habitué des voyages vers Marseille⁴⁹. Malgré l'état de guerre, il accosta dans le port provençal le 13 juillet 1757, venu d'Amsterdam sous escorte⁵⁰. Il transportait une caisse de porcelaine, pour laquelle les Roux jouèrent le rôle de consignataires pour la firme Ed. Bouwer père et fils⁵¹. Au printemps suivant, Bouwer proposa en vain aux Roux une opération en participation sur des épices⁵². Est-ce la clairvoyance ou un pressentiment qui fit renoncer les Marseillais? Le bâtiment, et sa cargaison d'une valeur de 136 875 florins, fut arraisonné en juin 1758 au large des côtes irlandaises. Après un bref retour en Hollande pour réparations, la *Dame Jeanne* parvint à Marseille le 21 octobre, non sans avoir de nouveau subi les tracasseries des Britanniques⁵³. Le jugement rendu par la Chambre des Assurances d'Amsterdam le 26 janvier 1759 nous confirme la valeur annoncée des balles de poivre⁵⁴. Quasiment à la même date, Bouwer donna le compte de vente, sans dramatiser outre mesure les aspects chaotiques de cette navigation⁵⁵.

Une navigation marchande pouvait néanmoins très mal tourner, comme en atteste le périple du *De Jan Izaac*. Parti le 3 décembre 1733 du Texel, le capitaine Cornelis Swart essuya une grosse tempête qui le contraignit à se réfugier à Plymouth entre le 19 et le 31 décembre. Sa cargaison de froment, de poivre et diverses autres marchandises fut en partie gâtée du fait d'une voie d'eau⁵⁶. Le

47. SAR, ONA, J.Th. Frescarode, 2986, acte 127; 2992, acte 148; 2994, acte 96.

48. On pourra se reporter au tableau 2, en annexe, où sont consignés des extraits de chaque document.

49. Knecht entra six fois à Marseille entre 1744 et 1752 (AdBR, 200 E 500, 502, 504, 505, 506 et 508).

50. AdBR, 200 E 513, 13 juillet 1757.

51. ACCIMP, LIX, liasse 974, lettres du 2 juin et du 18 août 1757.

52. « Nous avons reçu les lettres que vous nous avez fait l'honneur de nous écrire [...], par lesquelles nous voyons que vous ne ferez rien dans les articles que notre Compagnie des Indes va exposer en vente à cause des risques qu'il y a de la part des Anglais. Il est certain que ceux-ci font un tort considérable [...]. Mais comme leur but principal est de s'attirer eux-mêmes le commerce des étrangers, il convient de le pousser avec d'autant plus de vigueur. On trouve encore à se faire assurer d'ici pour chez vous à une prime assez modique de 3 à 3½ %. Voilà un moyen sûr pour se garantir à tout événement. Si nous faisons quelque chose pour notre compte, nous vous en ferons la consignation [...] » (*Ibid.*, lettre du 6 mars 1758).

53. Le bâtiment fut contrôlé le 7 septembre 1758 par une frégate anglaise, qui le conduisit à Gibraltar. Ayant appareillé le 22, il fut encore contrôlé sur le Cap de Gate par un corsaire anglais (AdBR, 200 E 514).

54. SAA, KvA, 2849, fol. 158-161.

55. Le compte de vente des trois balles de poivre se montait à 1 769 livres 8 sols et 6 deniers, à comparer avec la valeur annoncée de 1 316 livres à l'embarquement. Même en ajoutant les 3 % de l'assurance et les frais occasionnés par l'avarie-grosse, le bénéfice restait appréciable (ACCIMP, LIX, liasse 974, lettre du 25 janvier 1759).

56. SAA, KvA, 2830, fol. 38-40, jugement rendu le 14 décembre 1734.

bâtiment repartit tout de même vers Marseille où il arriva le 15 mars 1734⁵⁷. Parmi les négociants ayant chargé des marchandises à bord, on trouve deux correspondants réguliers de la maison Roux. La firme Andries Pels et fils avait une certaine habitude des comptes à tiers avec Roux, puisqu'une opération précédente était toujours en cours⁵⁸. Suite à la demande du négociant marseillais, les Pels achetèrent 30 balles de poivre dans un nouveau compte en participation, en en plaçant la moitié sur le *De Jan Izaac* et le reste sur un bâtiment anglais⁵⁹. Il y a ensuite des lacunes dans la correspondance. Thymon van Meel, de son côté, chargea 20 balles de poivre d'une valeur de 4 600 florins⁶⁰. Informés de la fortune de mer survenue au capitaine Swart, les Pels en minorèrent les effets en constatant les coûts réduits de l'assurance et le soin mis par Roux à gérer au mieux la vente de leur poivre⁶¹. Le négociant marseillais avait donc tissé des liens apparemment solides et pérennes avec des homologues hollandais, en dépit de pertes tout de même sévères. Partager les mêmes activités et une quête identique de profit ne signifiait pas pour autant être semblable. Or les Roux sont bien connus pour avoir eu un net penchant pour les relations homophiles, à savoir avec des partenaires qui leur ressembleraient par la confession catholique et le type de négoce.

Voyage au bout de l'homophilie

Un souci survenu lors d'une opération commerciale constituait une mise à l'épreuve des liens tissés entre les négociants. Cela se vérifie particulièrement dans le cas des sociétés en participation à la structure complexe mettant en relation un nombre important de partenaires. Le risque d'un effet domino et d'un effondrement de la confiance était alors très grand⁶². La maison Roux fut sollicitée à plusieurs reprises, au cours du XVIII^e siècle, pour soutenir la défense d'un négociant avec qui elle était en cheville sur d'autres opérations. Au cours de l'année 1761, Henriques Castro entra en conflit avec le courtier et le capitaine d'un bâtiment au sujet du contenu exact de la charte-partie conclue le 28 février 1760. Le négociant d'Amsterdam refusait de payer le fret pour le vide laissé dans les cales. À cette fin, il contestait le calcul de la durée de l'estarie à Salé, soit du séjour au port prévu dans la charte-partie⁶³. Roux fit également l'objet de demandes pressantes de Castro au sujet d'un second contrat de transport qui aurait été conclu à

57. AdBR, 200 E 490, 15 mars 1734.

58. Pels écrit à Roux, le 10 septembre 1733 : « nous voyons que vous n'avez pas vendu encore 26 balles de nos poivres pour notre compte à tiers avec M. Magon de St Malo ; nous vous conseillons de faire chemin, car il vous en viendra d'ici et de Londres [...] » (ACCIMP, LIX, liasse 981).

59. *Ibid.*, lettres du 15 et 29 octobre 1733.

60. SAA, KvA, 2830, fol. 38-40. Une de ses lettres était accompagnée du connaissance endossé à l'ordre des Roux (ACCIMP, LIX, liasse 988, lettre du 9 novembre 1733).

61. ACCIMP, LIX, liasse 988, lettre du 26 avril 1734.

62. Marguerite Martin, « Dans le secret des faillites. Contrôle de l'information et anonymat dans les sociétés en participation du commerce intra-européen au début des années 1770 », dans Gilbert Buti, Anne Montenach et Olivier Raveux (dir.), *Chaines et maillons...*, op. cit., p. 75-96.

63. SAA, Na, T.-D. de Marolles, 11391C, acte 226.

Cadix⁶⁴. Il reçut de son correspondant une copie authentique de la charte-partie passée devant notaire, dont Castro contestait la traduction. Ce dossier montre le haut degré de confiance inspirée par Roux à son correspondant d'Amsterdam. L'encastrement des relations marchandes, à savoir des liens économiques entre négociants se connaissant, voire appartenant à une même communauté et se faisant confiance, demeurait donc une réalité à la fin du XVIII^e siècle. Roux y participait pleinement dans ses rapports avec le négoce hollandais⁶⁵.

La lecture de la correspondance commerciale indique toutefois que Roux ne parvenait pas toujours à convaincre ses partenaires hollandais. Le dossier des importations de grains à Marseille dans la seconde moitié des années 1740 en est une parfaite illustration⁶⁶. À la suite d'une crise frumentaire prolongée au Maghreb, le négoce marseillais intéressé au commerce céréalier s'était mis à prospecter en Europe du Nord. La correspondance du fonds Roux se fait l'écho de cette recherche spéculative. Le négociant marseillais sollicita en vain ses correspondants hollandais dès l'automne 1746 pour des achats de grains en compte partagé. Ses partenaires habituels ne désiraient travailler qu'en commission pour ce type de produit⁶⁷. Les chartes-parties ayant fait l'objet d'une copie dans les registres d'un notaire hollandais durant cette période indiquent une multiplication des envois de céréales vers Marseille en 1745, puis de nouveau à partir de 1748⁶⁸. Parallèlement, le prix du fret indiqué dans ces chartes-parties fit un bond, jusqu'à être doublé pour des liaisons entre des ports de l'Atlantique français et la Provence. Ordinairement interdit, cette prise en charge partielle du cabotage national générerait de confortables profits pour les sociétés hollandaises d'armement qui profitaient ainsi de la belligérance française⁶⁹. Si les armateurs d'Amsterdam et de Rotterdam se montraient réactifs, les négociants en revanche persistèrent dans

64. ACCIMP, LIX, liasse 976, lettres du 18 mai et du 30 juillet 1761.

65. Ce qui confirme l'hypothèse de l'absence de révolution dans le domaine des relations commerciales au tournant des XVIII^e et XIX^e siècles, et la perpétuation des liens personnels entre négociants. Voir à ce propos Arnaud Bartolomei *et al.*, «L'encastrement des relations entre marchands en France, 1750-1850. Une révolution dans le monde du commerce?», *Annales Histoire, Sciences Sociales*, vol. 72, n° 2, 2017, p. 425-460.

66. Gilbert Buti, «La traite des blés et la construction de l'espace portuaire de Marseille (XVII^e-XVIII^e siècle)», dans Brigitte Marin et Catherine Virlovet (dir.), *Nourrir les cités de Méditerranée. Antiquités, Temps modernes*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2003, document n° 1, p. 776.

67. Ainsi la réponse de Van Schoonhoven du 15 septembre 1749 (ACCIMP, LIX, liasse 994) ou celle de Bouwer du 29 juin 1750 (*Ibid.*, liasse 974).

68. Pour 1745, on relève dix chartes-parties conclues à Amsterdam pour des transports de céréales vers Marseille (SAA, Na, H. de Wolff, 8970, acte 126 ; T.-D. de Marolles, 11294B, actes 56 et 57, 11295A, acte 10, 11295B, actes 83 et 105, 11298A, acte 78, 11299B, acte 2 ; B. Phaff, 10231, acte 169, 10232, acte 358) et une seule à Rotterdam (SAR, ONA, C.A. Cantier, 2422, acte 195). Pour 1748, il s'agit de seize chartes-parties pour Amsterdam (SAA, Na, H. de Wolff, 8984, acte 658, 8986, actes 1050, 1103, 1161, 1195 et 1203 ; B. Phaff, 10246, actes 1091 et 1143 ; T.-D. de Marolles, 11316A, acte 80, 11316B, acte 95, 11317A, actes 33, 35 et 51 ; M. Maten de Jonge, 9421, acte 13527 ; S. Dorper, 10729, actes 704 et 758) et deux pour Rotterdam (SAR, ONA, C.A. Cantier, 2425, acte 406 ; J. Bremer, 2343, acte 131).

69. Gilbert Buti, qui s'appuie sur d'autres sources, confirme l'envolée des livraisons du Nord en 1748-1749, alors à la hauteur des deux tiers du total des arrivées («La traite des blés...», art. cit., document 2, p. 780).

leur refus d'entrer en participation. Cette mésaventure marque les limites de la réputation de Roux sur les places d'Amsterdam ou de Rotterdam. On notera également l'incapacité du négociant marseillais à s'appuyer sur d'autres partenaires.

La nature exacte des rapports entre Roux et ses correspondants hollandais mérite une analyse serrée. Des travaux récents ont, en effet, mis en lumière la méfiance extrême voire la suspicion de cette firme à l'égard d'un contact non homophile⁷⁰. Cette maison catholique et conservatrice fut justement sollicitée par un puissant négociant calviniste de Rotterdam en 1734. Cette année-là, Pieter van Schoonhoven initia une opération spéculative sur une vente de seigle breton en Provence⁷¹. Le refus de Roux d'entrer en participation sur ces achats, ainsi que la vente jugée décevante de la cargaison et les lenteurs de la constitution d'un fret retour à Sète, furent autant de motifs de déception pour le Hollandais. Dans ses lettres, il adopta fréquemment un ton directif, ne se privant pas de critiquer vertement son correspondant marseillais sur un ton suspicieux⁷². Certes, cela peut s'apparenter au sort classique réservé à un commissionnaire mais on ne peut qu'être étonné par la façon dont cette solide maison marseillaise pouvait être traitée par un semblable hollandais. La fébrilité de Van Schoonhoven se nourrissait de la crainte de laisser échapper de fructueux bénéfices face à des concurrents plus dynamiques, puisque les minutes des notaires hollandais comme les registres du bureau de la Santé mentionnent des transports de seigle plus nombreux que d'ordinaire sur les bâtiments hollandais à partir de l'été 1734⁷³. Les réponses de Roux ne nous sont malheureusement pas connues. Mais il semble qu'il ait fait profil bas, et dans tous les cas les deux partenaires n'interrompirent pas leur collaboration. Face à de puissantes maisons calvinistes d'Amsterdam et de Rotterdam, ce serait en tout cas une inversion de perspective tout à fait significative par rapport à ce que l'on sait des chicaneries que Roux fit endurer à ses régisseurs catholiques et de rang inférieur basés à Smyrne⁷⁴.

70. Sébastien Lupo, « La prudence et le réseau. Permanence et rôle de la méfiance dans le fonctionnement de la régie Garavaque et Cusson de Smyrne (1759-1772) », *Tracés*, n° 31, 2016, p. 129-148.

71. On pourra se reporter au tableau 3, en annexe, où sont consignés des extraits de chaque document.

72. « Tout nous donnait lieu d'avoir fait un bon coup, dans ces deux cargaisons, et à présent j'envie que ce sera une mauvaise affaire. Il faut sans doute que vous n'ayiez pas les occasions que les autres ont pour faire chemin, puisqu'à présent vous avez eu si peu de succès » (ACCIMP, LIX, liasse 991, lettre du 21 mars 1735). Ou encore : « Ce n'est pas sans raison que M. Dubodan se plaint des ventes que vous avez fait, puisqu'il me marque ce courrier que M. Vernède de chez vous en ont envoyé à Nice 300 charges arrivées chez vous en dernier lieu par le capitaine Jan Heekes, qui ont été vendues à 14 livres tournois 17 sols la charge. Cela est bien plus gracieux que 12 livres tournois 5 sols à six mois » (ACCIMP, LIX, liasse 991, lettre du 28 avril 1735).

73. Entre le 30 août et le 27 septembre 1734, on relève quatre chartes-parties retranscrites dans les minutes de C. Andries Cantier, à Rotterdam, pour du seigle à charger en Bretagne à destination de Marseille (SAR, ONA, 2411, actes 212, 213, 236 et 245). Le bureau de la Santé de Marseille enregistra, entre le 5 décembre 1734 et le 10 avril 1735, les entrées de cinq bâtiments hollandais transportant au total 6 550 charges de seigle, soit près de 786 000 de nos kilogrammes.

74. Sébastien Lupo, « Enjeux éthiques et correspondances négociantes dans l'espace méditerranéen au XVIII^e siècle », *Rives méditerranéennes*, n° 49, 2014, p. 61-79.

Conclusion

Le miroir hollandais est donc, dans une certaine mesure, en état de nous offrir une image renouvelée du capitalisme marchand marseillais au XVIII^e siècle⁷⁵. Des fonds conservés aux Pays-Bas permettent en effet de bonifier les sources marseillaises et de restituer l'épaisseur de nombreuses opérations commerciales. Indéniablement, la maison Roux entretenait de fructueux contacts avec des firmes puissantes basées à Amsterdam et Rotterdam. Oscillant au gré de la conjoncture et du type de marchandise entre commission et compte en participation, les Roux évoluaient avec leurs correspondants hollandais dans un schéma plutôt classique d'encastrement des relations marchandes. Le recours croisé à leurs papiers et aux sources hollandaises permettra d'en savoir davantage sur les liens commerciaux entretenus par Marseille avec l'Europe du Nord⁷⁶. Toutefois, on ne perdra pas de vue que cette branche du négoce ne formait pas le cœur des activités des Roux. Des échanges avec leurs correspondants hollandais indiquent d'ailleurs que les partenaires n'étaient pas sur un pied d'égalité. Loin d'une homophilie observable sous d'autres cieux, nos négociants marseillais semblent avoir été fréquemment placés en situation d'infériorité par leurs correspondants hollandais, dans une très étonnante inversion de perspective.

75. Pour paraphraser Charles Carrière, « Image du capitalisme hollandais au XVIII^e siècle. Le miroir marseillais », dans Maurice Aymard (dir.), *Dutch capitalism and World Capitalism. Capitalisme hollandais et capitalisme mondial*, Cambridge/Paris, Cambridge University Press et Éditions de la MSH, 1982, p. 171-196.

76. Ce thème de recherche forme le sujet principal d'un mémoire inédit d'habilitation à diriger des recherches préparé par l'auteur. Il est actuellement en cours d'écriture.

Annexes

Tableau 1. Les ressources documentaires des fonds néerlandais pour le XVIII^e siècle

	Chartes-parties (SAA et SAR)	Jugements émis par la Chambre des Assurances d'Amsterdam (SAA)	Passeports « algériens » de l'amirauté de la Meuse (NA)	Tableau des entrées de bâti- ments à Marseille (NA)
Nom du bâtiment	X	X	X	X
Type de bâtiment	X			
Équipage		X		
Port d'armement	X			X
Capacité frétable	X			
Nom du capitaine	X	X	X	X
Nom du fréteur	X	X		
Nom de l'affréteur	X			
Cargaison	X	X		
Montant du fret	X			
Port de provenance	X	X	X	X
Port de destination	X	X		X
Escales éventuelles	X	X		
Date de départ		X		X
Date de retour		X	X	
Événements en mer		X		

Tableau 2. Préciser les informations contenues dans la correspondance Roux

Informations fournies par le fonds Roux (ACCIMP, LIX, correspondance de Ed. Bouwer et fils : pochettes 974 et 975)	Informations fournies par le jugement des avaries-grosses (SAA, KvA, 2849 fol.158-163)
Lettre du 20 avril 1758 « Ci-joint nous avons l'honneur de vous remettre le connaissance de 3 balles de poivre noir [...] pour 1316 livres tournois que nous avons chargé pour notre compte à votre adresse à bord du navire <i>La Dame Johanna Maria</i> , [...] vous priant de les faire retirer à son arrivée chez vous pour nous en pro- curer la plus prompte et meilleure vente possible »	Jugement du 26 janvier 1759 « Ed. Bouwer père et fils : 7 balles de poivre et 1 petite caisse de fanons de baleine : 1800 florins 3 balles de poivre 650 florins Des vêtements de coton et une petite caisse de confitures 300 florins »

<p>Lettre du 25 mai 1758</p> <p>« L'honneur de votre lettre du 12 de ce mois nous est bien parvenu, nous accusant la réception du connaissance de 3 balles de poivre noir chargées pour notre compte à votre adresse à bord du capitaine Jacob Knecht, étant bien que lorsqu'elles vous seront parvenues vous tacherez de nous en faire une prompte et avantageuse vente dont nous apprendrons volontiers le succès »</p>	
<p>Lettre du 14 septembre 1758</p> <p>« Nous avons été informés en son temps du pillage que les corsaires anglais ont commis à la cargaison du navire <i>La Dame Jeanne Marie</i>, nous apprendrons volontiers son heureuse arrivée chez vous et que les 3 balles de poivre que nous vous avons adressées ayant échappé à leur piraterie. En ce cas, nous vous prions d'en faire une prompte vente »</p>	<p>Jugement du 26 janvier 1759</p> <p>« ledit navire, chargé ici de marchandises, est parti le 18 mai 1758 de cette ville, arrivé le 22 au Texel, d'où il a appareillé le 12 juin, destiné à Marseille [...] le 20 juin, se trouvant au large de l'Irlande, trois corsaires ou pirates anglais sont venus à son bord, et la force a prévalu. Les corsaires ont ouvert les cales et ont volé les marchandises en les emportant sur des canots. L'équipage a retrouvé ensuite le navire et la cargaison dans un état déplorable. Des balles de poivre et autres paquets ayant été déchirés [...] Face au mauvais temps et ne sachant l'état du poivre demeuré dans le navire, sans pouvoir pomper, ils ont décidé de revenir au Texel afin de préserver au moins ce qui restait de la cargaison ».</p>
<p>Lettre du 25 janvier 1759</p> <p>« L'honneur de vos lettres du premier et 12 de ce mois nous sont bien parvenus, à la dernière jointe le compte de vente de nos 3 balles de poivre par le navire <i>La Dame Jeanne</i> du capitaine Jacob Knecht, produisant net 1769 livres tournois 8 sols et 6 deniers, dont nous passerons écriture de votre conformité le trouvant en règle, étant bien qu'à mesure que les deniers vous entreront, vous nous en ferez remise en lettres sur ici et à notre plus grand avantage »</p>	<p>Jugement du 26 janvier 1759</p> <p>Folio 162</p> <p>Frais à acquitter : 889 florins 13 stuivers et 12 penningen</p> <p>Part des Bouver dans les frais à acquitter suite à l'attaque corsaire du 20 juin :</p> <p>15 florins et 18 stuivers et 8 penningen au total, dont 4 florins 4 stuivers et 8 penningen pour les trois balles de poivre</p>

Tableau 3. Reconstituer une opération spéculative sur le seigle de Bretagne (1734-1735)

Date	Informations	Nature et cote du document
19 juillet 1734	Pieter van Schoonhoven écrit : « On me marque qu'il se charge en Bretagne du seigle pour chez vous et pour Gênes. Je vous prie de me marquer en réponse le prix qu'il y vaut et si le débit en est prompt »	Lettre ACCIMP LIX liasse 990
26 août 1734	Pieter van Schoonhoven écrit : « Quant au seigle de Bretagne, j'ai déjà depuis quelques jours frété un bon vaisseau pour vous l'expédier avec monsieur Joseph Ange Dubodand de Vannes, qui portera environ 80 last [...] Ce vaisseau partira sur la fin du courant, pour se rendre à Vannes où je compte qu'il sera chargé »	Lettre ACCIMP LIX liasse 990

30 août 1734	Affrètement par Pieter van Schoonhoven du bâtiment <i>De Eendracht Galeij</i> , d'une portée de 70 à 75 lasts, capitaine Cornelis Zuidervliet. Sur lest au départ de Rotterdam, il doit charger du seigle à Hennebont puis se rendre à Marseille pour 38 florins par last	Charte-partie SAR C.A. Cantier 2411/213
30 août 1734	Affrètement par Jacques Dutilh de la flûte <i>De Jonge Abraham</i> , d'une portée de 100 lasts, capitaine Jacob Gerritse. Sur lest au départ de Rotterdam, il doit charger du seigle à Vannes puis se rendre à Marseille ou à Gênes pour 40 florins/last	Charte-partie SAR C.A. Cantier 2411/212
6 septembre 1734	Pieter van Schoonhoven écrit : « La frégate chargée de seigle vous parviendra par tout le mois du prochain. Je vous en remettrai le connaissance en temps. L'on note le prix de chez vous, 17 livres tournois la charge. J'espère que cela haussera encore par la suite... »	Lettre ACCIMP LIX liasse 990
20 septembre 1734	Affrètement par Thymon van Meel du bâtiment <i>De Juffrouw Christina</i> , capitaine Dirk Box. Sur lest au départ de Rotterdam, il doit charger du seigle à Vannes puis se rendre à Marseille pour 40 florins par last, et éventuellement à Toulon pour 44 florins	Charte-partie SAR C.A. Cantier 2411/236
27 septembre 1734	Affrètement par Pieter van Schoonhoven du bâtiment <i>D'Angela Maria Galeij</i> , d'une portée de 85 à 90 lasts, capitaine Wouter Sanderse. Sur lest au départ de Rotterdam, il doit charger du seigle à Hennebont pour 42 florins 10 stuivers par last	Charte-partie SAR C.A. Cantier 2411/245
30 septembre 1734	Pieter van Schoonhoven écrit : « La cargaison du capitaine Wouter Sanderse, que monsieur Dubodan De Vannes doit faire à Hennebont, comme je vous l'ai proposé par ma dernière sur quoi je serai attendant votre réponse »	Lettre ACCIMP LIX liasse 990
21 octobre 1734	Pieter van Schoonhoven écrit : « Je vois comme vous n'inclinez pas fort à prendre un quart dans la cargaison du seigle que M. Dubodan doit vous en expédier par Wouter Sanderse, parce que vous pensez que d'autres ont des seigles à 25% moins que ceux-là à nous coûteront. Je remarque vous ne faites pas attention à la différence du tonneau dudit lieu à celui de Vannes. Ce dernier ne rend chez vous que 10 charges et l'autre douze. Il se peut aussi qu'on a freté des vaisseaux à 40 livres tournois par tonneau mais ce sera ou de grandes flûtes ou des anglais que je n'en voudrais pas à 36 florins »	Lettre ACCIMP LIX liasse 990
11 novembre 1734	Pieter van Schoonhoven écrit : « M. Dubodan me marque vous avoir remis le 2 courant le connaissance de la cargaison du capitaine Suydervliet, qui avait mis en mer le 28 passé. [...] Comme son chargement a trainé beaucoup par le mauvais temps qu'il a fait, et qu'il a employé la majeure partie de ces jours de planche, je vous prie de faire en sorte qu'il soit déchargé dans ceux qui restent pour ne pas tomber dans des jours excédents, qui me coûteroient trop cher »	Lettre ACCIMP LIX liasse 990
18 novembre 1734	Pieter van Schoonhoven écrit : « Le capitaine Wouter Sanderse est actuellement chargé au Port-Louis, il vous arrivera aussi des premiers. Je vous prie d'apporter vos soins de vendre son chargement avantageusement »	Lettre ACCIMP LIX liasse 990
5 décembre 1734	Entrée à Marseille de la <i>Concorde Galère</i> , commandé par Corneille Suydervick, cargaison de 1300 charges de seigle, adressée à Jean-Baptiste et Honorée Roux et Cie. Parti le 28 octobre 1734 de Port-Louis, pas d'escale	Déclaration AdBR 200 E 490

17 décembre 1734	Entrée à Marseille de la <i>La Galère Marie</i> , commandée par Wouter Sanderse, cargaison de 1 000 charges de seigle, adressée à Jean-Baptiste et Honoré Roux et Cie. Parti depuis 26 jours de Port-Louis, pas d'escalé	Déclaration au AdBR 200 E 490
19 décembre 1734	Entrée à Marseille du <i>Jeune Theodore</i> , commandé par Antoine Brinkman, cargaison de 1 800 charges de seigle, adressée à Nicolas et Gaspard Sollicoffre. Parti depuis 24 jours de La Roche-Bernard, pas d'escalé	Déclaration AdBR 200 E 490
20 décembre 1734	Pieter van Schoonhoven écrit : « Je suis pourtant surpris, que depuis le 3 que ce capitaine [Cornelis Suydervliet, dont Roux a annoncé l'arrivée dans une lettre du 6 décembre] marque avoir été chez vous, vous n'avez pas encore eu de montre de son seigle, ce qui étoit pourtant une chose très essentielle, vu le peu de jours de planche qu'il lui restoit. J'espère pourtant que vous aurez fait en sorte qu'il ne nous aura pas coûté d'excédent, d'autant que M. Dubodan et moi vous l'avons si fort recommandé [...]. Je remarque une grande indolence de la part de M. Gelly et Sechau dans l'exécution de nos ordres pour la partie de 300 pièces d'eau-de-vie, puisque depuis leurs dernières à vous écrites, vous n'avez pas eu de leurs nouvelles pendant que d'autres achètent continuellement, d'autant que je sais de bonne part qu'une personne de Montpellier donne avis par ce courrier en avoir acheté 10 pièces à 9 livres tournois 5 sols et 15 pièces à 9 livres tournois 10 sols, et si les nôtres nous coûtent 10 livres tournois, vous voyez que nos intérêts ne sont pas bien ménagés [...] Puisque le capitaine Wouter Sanderse est frété, il faut bien avoir de quoi le charger. Mais s'il faut en payer 10 livres tournois; il ne faut pas qu'ils en achètent plus de 200 pièces »	Lettre ACCIMP LIX liasse 990
3 janvier 1735	Pieter van Schoonhoven écrit : « Il n'est pas étonnant que la grande quantité de grains qu'il vous est arrivée à la fois n'ait fait un peu suspendre la demande au seigle surtout depuis que la sortie n'en étoit pas encore libre [...] Il se peut que le seigle du Havre a plus bel accueil, mais je m'assure que la qualité n'en sera pas meilleure que les nôtres »	Lettre ACCIMP LIX liasse 990
10 janvier 1735	Pieter van Schoonhoven écrit : « J'aurais cru que cette première vente [200 charges de seigle à 15 livres tournois et 10 sols la charge] aurait été plus favorable quoi qu'il en soit je suis content, étant persuadé que vous avez fait pour le mieux, et vous avez bien fait de n'avoir pas donné les 600 charges à 14 livres tournois 10 sols qu'on vous avoit offert, d'autant que d'autres en vendent à 16 livres tournois. Il se peut bien que celles dont on a fait ce dernier prix paroît plus belles à la vue, mais je suis persuadé que la nôtre ne lui cède en rien en qualité, car j'en ai eu l'été passé diverses cargaisons de cet endroit, qui ont toutes été préférées de quelques florins d'or à celle de Flandre quoique du même poids par sa bonté »	Lettre ACCIMP LIX liasse 990
24 janvier 1735	Pieter van Schoonhoven écrit : « je vois [accusé de réception de la lettre de Roux du 7 janvier] que nonobstant mes sollicitations depuis votre précédente, vous n'avez pu vendre une charge de nos seigles, quoique vous ayez eu une permission pour la sortie pour 700 charges. Je crois qu'il y a plus de caprice dans le choix qu'on fait de l'autre préférablement au nôtre [...] avoir si peu de succès, cela me passe, nous avions les plus belles espérances du monde de cette entreprise, mais tout s'évanouit et nous voyons à présent que nous n'en tirerons pas guère au-delà de notre déboursé. Cela n'encourage nullement pour la suite. [...] Il est bien que vous ayez réglé le fret avec le capitaine Suydervliet à 81 florins le last, quoi que ce soit un peu trop il faut prendre patience »	Lettre ACCIMP LIX liasse 991

31 janvier 1735	Pieter van Schoonhoven écrit : « Je vous avoue que ce peu de succès, dans un temps où nous avions tout lieu de nous flatter d'un bénéfice considérable, me dégoûte entièrement de ce commerce, surtout pour vos quartiers »	Lettre ACCIMP LIX liasse 991
24 février 1735	Pieter van Schoonhoven écrit : « cette diminution de prix [Roux n'a vendu que 116 charges de seigle à 14 livres tournois et 10 sols] me rendra le bénéfice bien mince, à quoi il faut prendre patience. [...] J'aurai pourtant cru que ne vous en étant pas arrivé d'autres depuis ceux-là, le prix s'en serait du moins soutenu à 15 livres tournois, eu égard à la disette que je m'aperçois qu'il y a, tant sur la côte d'Italie que sur celle de la Catalogne. Je vous confirme qu'il ne me convient pas que vous envoyiez de nos seigles pour mon compte dans ces endroits, nous avons assez couru de risque sans nous engager dans des nouveaux, en des déplacements »	Lettre ACCIMP LIX liasse 991
10 mars 1735	Entrée à Marseille de la <i>Constance Galère</i> , commandée par Jan Hicke, cargaison de 1600 charges de seigle, adressée à Isaac Vernet et Cie. Parti le 15 janvier 1735 de Port-Louis, escale à Cadix pour prendre quelques marchandises	Déclaration AdBR 200 E 491
21 mars 1735	Pieter van Schoonhoven écrit : « Tout nous donnait lieu d'avoir fait un bon coup, dans ces deux cargaisons, et à présent j'envisage que ce sera une mauvaise affaire. Il faut sans doute que vous n'ayiez pas les occasions que les autres ont pour faire chemin, puisqu'à présent vous avez eu si peu de succès »	Lettre ACCIMP LIX liasse 991
31 mars 1735	Pieter van Schoonhoven écrit : « Monsieur Dubodan m'écrit ce courrier que des amis de chez vous à qui il a envoyé une cargaison de seigle pareil au notre par le capitaine Jan Heeks, lui proposent de renvoyer ce capitaine à Hennebont à son lest, pour en prendre une autre, que ce projet ne leur paroît pas dangereux, ce qui ne s'accorde guère avec vos avis ; sur ces articles, il faut certainement que ces messieurs prévoient de pouvoir vendre cette cargaison avantageusement, et à plus de 13 livres tournois la charge, car elle coûte autant que la nôtre. Sans quoi il est fort apparent qu'ils ne s'engageront pas dans de nouvelles entreprises. Ainsi j'espère que vous placerez notre restant plus avantageusement que n'avez fait cette dernière vente »	Lettre ACCIMP LIX liasse 991
10 avril 1735	Entrée à Marseille du <i>Jeune Abraham</i> , commandé par Marc Grau, cargaison de 850 charges de seigle, adressée à Floret. Parti le 23 mars 1735 de Port-Louis, sans escale	Déclaration AdBR 200 E 491
28 avril 1735	Pieter van Schoonhoven écrit : « Ce n'est pas sans raison que M. Dubodan se plaint des ventes que vous avez fait, puisqu'il me marque ce courrier que M. Vernède de chez vous en ont envoyé à Nice 300 charges arrivées chez vous en dernier lieu par le capitaine Jan Heeks, qui ont été vendues à 14 livres tournois 17 sols la charge. Cela est bien plus gratieux que 12 livres tournois 5 sols à six mois »	Lettre ACCIMP LIX liasse 991