



**HAL**  
open science

# Une Méditerranée marseillaise ? L'élan des marchands provençaux en Méditerranée occidentale (env. 1590-env. 1660)

Anne Brogini

► **To cite this version:**

Anne Brogini. Une Méditerranée marseillaise ? L'élan des marchands provençaux en Méditerranée occidentale (env. 1590-env. 1660). Xavier Daumalin; Daniel Faget; Olivier Raveux. La mer en partage. Sociétés littorales et économies maritimes. XVIe-XXe siècle, Presses universitaires de Provence, pp.9, 2016, Le temps de l'histoire, 9791032000519. hal-03597128

**HAL Id: hal-03597128**

**<https://hal.univ-cotedazur.fr/hal-03597128>**

Submitted on 6 Mar 2022

**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.

# Presses universitaires de Provence

---

**La mer en partage** | Xavier Daumalin, Daniel Faget, Olivier Raveux

---

## Une Méditerranée marseillaise ?

**L'élan des marchands provençaux en Méditerranée  
occidentale (env. 1590-env. 1660)**



# Anne Brogini

p. 153-163

## Texte intégral

- 1 Si l'arrivée des Nordiques dans la Méditerranée de la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, observée à partir des pôles livournais ou génois, a déjà fait l'objet de multiples travaux<sup>1</sup>, l'on peut se demander si les années 1590-1660 ne témoignent pas tout autant d'une « irruption », jusqu'alors négligée, des Marseillais dans le bassin maritime. Récemment formulée par l'historien américain Peter Miller, qui analyse l'économie méditerranéenne au regard des archives épistolaires de Nicolas Fabri de Peiresc<sup>2</sup>, personnage aussi bien lié aux marchands phocéens qu'aux ordres religieux présents au Levant, l'hypothèse d'une « Méditerranée marseillaise » émerge en effet des riches fonds des archives de Malte et de la chancellerie de Tunis. Surgie au cœur de la réalité géopolitique de la Méditerranée, surtout après le siège de 1565, cette île placée sous la suzeraineté d'un ordre religieux-militaire – les Hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem – est devenue à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle un lieu clé de la course chrétienne, du commerce des captifs et des marchandises, et un observatoire incontournable des échanges entre les rives.
- 2 L'importance numérique et politique des Provençaux dans l'Hôpital de la première modernité, ainsi que les liens commerciaux étroits qui rattachent historiquement le port de Marseille au couvent de l'Ordre, tant à l'époque rhodienne (1309-1522) qu'à l'époque maltaise (1530-1798), constituent deux facteurs favorables à l'élargissement de l'horizon des marchands marseillais en Méditerranée occidentale et à la constitution de leurs réseaux avec la rive sud. D'abord destination commerciale, Malte devient vite un lieu de fret des marchandises en provenance de Tunis ou des Échelles, et un support aux réseaux que les Marseillais tissent à partir



de 1590 avec certains ports de la rive sud. À l'instar des Nordiques qui, à la même époque, élisent Livourne comme relais portuaire nécessaire à leur élan maritime vers le Levant, les Marseillais fondent leur impulsion sur Malte, stratégiquement située au centre de la Méditerranée ; et bien que l'île soit possession espagnole et que les Hospitaliers soient vassaux des rois catholiques depuis la concession en fief de l'archipel par Charles Quint en 1530, les Provençaux dominant largement la vie économique maltaise, soutenus par les trois langues françaises de l'Ordre et par les grands-mâîtres de l'époque, majoritairement français et provençaux. L'élan marseillais de la fin du xvi<sup>e</sup> siècle, indissociable de son point d'appui maltais, constitue dès lors un champ fécond au sein d'une historiographie qui s'intéresse au commerce interculturel méditerranéen et aux activités maritimes propres aux ordres religieux-militaires depuis le Moyen Âge<sup>3</sup>.

## Marseillais et Hospitaliers, une collaboration séculaire

- 3 Ordre religieux-militaire international depuis les Croisades, les Hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem contrôlent au xvi<sup>e</sup> siècle un espace vaste, composé de plus de 700 commanderies en Europe catholique, d'un couvent situé outremer et de quelques grands ports de Méditerranée occidentale, qui servent de places de transit aux hommes et aux marchandises, et de supports aux échanges terrestres et maritimes reliant l'arrière au front. Les commanderies contribuent à l'effort de guerre par le versement et l'expédition d'une partie de leurs revenus annuels (les *responsions*). Vital au fonctionnement de l'Ordre, ce transfert des responsions repose sur une organisation administrative et spatiale hiérarchisée : à l'échelon local, la commanderie verse le tiers de sa production agricole, certains biens déterminés (armes, munitions, bois, fers, tissus...) et du numéraire ; à l'échelon régional, la Langue ou



le prieuré, réunit les subsides avant d'organiser depuis certains ports leur expédition vers le front ; au centre, le couvent réceptionne les responsions<sup>4</sup>.

4 C'est le port de Marseille, dont l'envergure méditerranéenne est relancée au temps des Croisades quand il devient le principal port des ordres militaires et le lieu d'embarquement pour la Terre Sainte<sup>5</sup>, qui constitue le débouché de toutes les commanderies françaises, depuis la Langue de Provence jusqu'aux Langues de France et d'Auvergne. À la fin du xv<sup>e</sup> siècle, une charge de Receveur est créée et confiée à des chevaliers chargés de superviser, avec l'assistance de marchands, le ravitaillement du couvent. Le Receveur surveille l'arrivée des responsions, contrôle leur embarquement et le trajet maritime à destination du couvent, situé d'abord au Levant – en Terre Sainte (1070-1291), à Chypre (1291-1309) et à Rhodes (1309-1522) –, puis à l'époque moderne, en Méditerranée occidentale (Malte). À partir de 1530, des relations commerciales inédites s'établissent donc entre Marseille et la petite île, jusqu'alors située à l'écart des routes commerciales de la Méditerranée médiévale.

5 Du temps de Rhodes déjà, certaines grandes familles négociantes comme les Lengres se spécialisent dans le ravitaillement du couvent, assistant officiellement le Receveur, et profitant du transport des responsions pour trafiquer en leur nom propre, à Rhodes et dans les ports levantins<sup>6</sup>. De 1584 à 1638, un certain Louis Romieu supervise durant cinquante-quatre ans, aux côtés du Receveur de l'Ordre, le transport des responsions depuis Marseille effectué par des marchands, profitant des trajets maritimes à destination de Malte pour investir dans le trafic en son nom propre. Pour ne citer que quelques cas, en 1599, il rassemble 12 ballots de fils de coton et une cargaison de salpêtre pour lui-même<sup>7</sup> ; en 1633, ce sont 60 tables de bois brut ; en 1635, il fait transporter des cotonnades et l'année



suivante, 53 pièces d'artillerie<sup>8</sup>. En 1638, devenu vieux, il est remplacé par le négociant François Simon, qui occupe la charge jusqu'en 1670<sup>9</sup>. Le ravitaillement du couvent établit des rapports commerciaux réguliers avec une île en manque alimentaire chronique, avide de matières premières et de produits transformés ; de sorte que dans les années 1580-1590, les relations entre Marseille et Malte dépassent le simple transport des richesses de l'Ordre.


- 6 Les marchands provençaux et marseillais transportent du matériel de guerre et des produits nécessaires à la construction navale : un bon millier de blocs de charbon de pierre et 6 sacs de rondins de bois en 1577 ; 3 mâts de galères et 4 arbres à antennes en 1583 ; 7 gros troncs d'arbres, 11 antennes de galères et 10 pièces de grosse toile en 1589<sup>10</sup>. Ils envoient également des tissus (toiles, draps, voiles de navires, fils de coton) nécessaires au couvent comme au marché insulaire, et provenant soit des commanderies, soit des productions locales. En 1588, Malte réceptionne 43 ballots de draps et de toiles provenant du prieuré de Saint-Gilles, mais aussi 79 ballots de draps et 283 pièces de tissus produits par la région marseillaise destinés à la confection des vêtements des chevaliers<sup>11</sup>. En 1603, une cargaison de 4 ballots de toile grise et de 7 ballots de grosse toile doit servir à la confection de vêtements pour la chiourme, tandis que 15 ballots de coton sont réservés aux habits des Hospitaliers et à la réalisation de toiles pour les navires<sup>12</sup>. En 1626, 12 ballots de cotonnades marseillaises sont embarqués sur le navire d'un marchand maltais, pour alimenter le marché insulaire<sup>13</sup>.

- 7 Au début du xvii<sup>e</sup> siècle, Marseille est devenue un partenaire commercial privilégié pour l'Ordre et pour Malte : la création le 20 juin 1602, d'un office de consul de la « nation » française à Malte, pour Mathieu Bonin, Marseillais devenu citoyen de Malte<sup>14</sup>, le prouve bien. À cette date, Marseille est le port non sicilien le plus fréquenté par les chevaliers et par



les marchands maltais, tandis que dans le même temps, l'île de Malte devient une escale pour les marchands phocéens et provençaux, sur le trajet qui les conduit au Levant pour le commerce des denrées précieuses, ou en Barbarie pour celui du corail<sup>15</sup>. À l'orée du xvii<sup>e</sup> siècle, les marchands ont bien saisi les potentialités de Malte, île corsaire devenue l'un des principaux centres méditerranéens de la vente et des rachats d'esclaves.

## Le support insulaire de l'élan provençal

- 8 Le support maltais de l'expansion marseillaise et provençale a été longtemps mésestimé. En 1973, Charles Carrière évoque la faible utilité du lazaret de Malte, créé en 1643, pour le commerce phocéen du xviii<sup>e</sup> siècle ; selon lui, même si l'escale insulaire est bien utilisée par les navires, le lazaret n'a guère accru le rôle – jugé faible – de Malte en tant que dépôt des marchandises entre Levant et Ponant<sup>16</sup>. Il faut attendre les travaux de Xavier Labat Saint-Vincent pour que soit revalorisé le rôle de Malte comme place de fret du commerce marseillais au xviii<sup>e</sup> siècle, par la pratique d'entrepôt et de transit des marchandises<sup>17</sup>. La faible estimation de l'envergure méditerranéenne de Malte dans les années 1590-1640 (c'est-à-dire avant la construction du lazaret, qui conforte l'île dans son rôle de relais économique) tient à un développement économique tardif : sur un plan strictement commercial, Malte soutient mal la comparaison avec Livourne, dont l'essor économique prodigieux, appuyé sur la fonction d'entrepôt valorisée par les Nordiques, débute à l'extrême fin du xvi<sup>e</sup> siècle et se concrétise dans les années 1610-1620<sup>18</sup>. Pourtant, le développement maltais connaît bien une accélération forte à partir des années 1580-1590, grâce notamment aux Provençaux.
- 9  Intermédiaires économiques entre les musulmans et les Hospitaliers, à la fois pour le commerce des esclaves et pour celui des denrées, ces derniers sont parmi les premiers

marchands à saisir l'intérêt de l'escale maltaise. Entre 1616 (date de la première mention d'un navire faisant escale) et 1675, sur 425 haltes de navires chrétiens à Malte, ceux de Marseille en totalisent 326, soit 76,7 % des escales<sup>19</sup>. Pour accompagner et favoriser encore cette fréquentation, en 1640, le consul de France à Malte obtient de l'Ordre un privilège pour les marchands marseillais : désormais, ceux-ci peuvent faire librement relâche à Malte pour commercer ou pour se ravitailler en nourriture et en eau douce sur la route les conduisant en terre d'Islam<sup>20</sup>. Une telle décision, renouvelée l'année suivante<sup>21</sup>, entérine la suprématie marseillaise à Malte et le rôle de relais qu'endosse l'île au service du commerce provençal en Méditerranée. Les effets sur la fréquentation de Malte par les navires provençaux sont immédiats : si entre 1625 et 1645, les haltes ne varient guère, tournant autour de 45 par décennie, elles connaissent une forte augmentation en 1645-1655 (69) et surtout en 1665-1675 (81). Quant au creux de la décennie 1655-1665, il n'est que la conséquence de la guerre de Candie et de la redynamisation de la course maltaise, qui incommode les bâtiments de commerce français ; dès après 1669 d'ailleurs, l'île est de nouveau fréquentée de manière assidue par les navires de commerce marseillais.

- 10 Omniprésents, ils dominent le trafic insulaire du premier XVII<sup>e</sup> siècle, éclipsant progressivement tous les autres marchands chrétiens : si les Grecs représentent 26 % des escales en 1616-1625, leur part décroît à 9,4 % en 1645-1655, puis à 5 % seulement en 1665-1675. À l'inversion, la proportion marseillaise ne cesse de progresser, passant de 66 % en 1616-1625 à 81 % en 1645-1655, proportion qui demeure inchangée pour la décennie 1665-1675. Les marchands de Provence utilisent toutes les potentialités de l'escale insulaire, vendant à Malte les produits qui y font défaut, récupérant des esclaves à racheter, négociant le trafic de denrées musulmanes ou le rachat d'esclaves chrétiens en

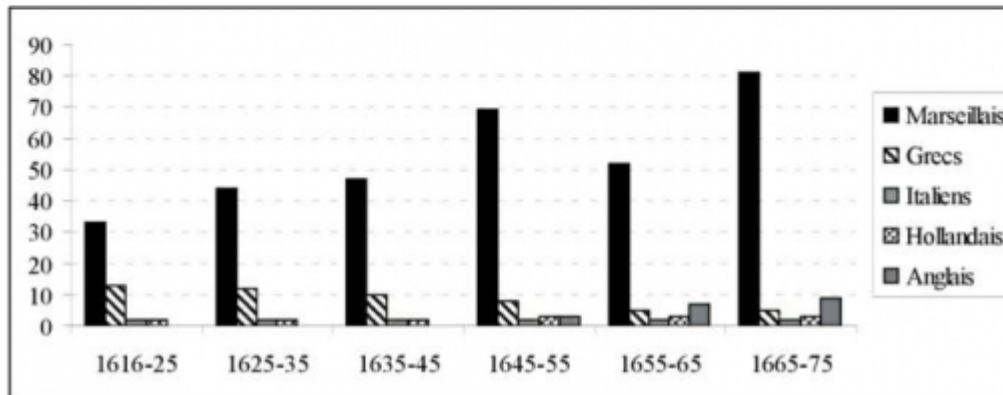




terre d'Islam. Ainsi, en 1643, Daniel Michel propose à l'Ordre de transporter depuis Marseille des marchandises pour son service ou pour l'utilité du marché insulaire, afin de les vendre pendant qu'il s'occupe de l'embarquement des esclaves musulmans<sup>22</sup>. Pareillement, en 1645, Jean Arnaud vend à Malte des denrées et des tissus divers, avant de reprendre la route vers Alexandrie et Smyrne, avec plusieurs esclaves musulmans à bord<sup>23</sup>.

### La fréquentation de l'escale maltaise (1616-1675)

	1616-1625	1625-1635	1635-1645	1645-1655	1655-1665	1665-1675	TOTAL
Marseillais	33	44	47	69	52	81	326
Grecs	13	12	10	8	5	5	53
Italiens	2	2	2	2	2	2	12
Hollandais	2	2	2	3	3	3	15
Anglais	-	-	-	3	7	9	19
TOTAL	50	60	61	85	69	100	425



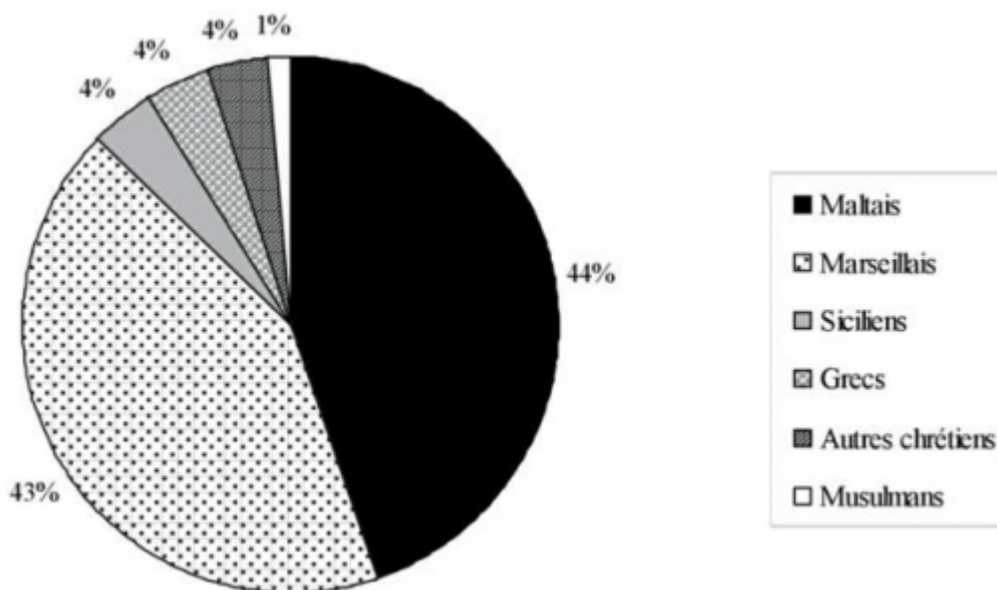
AOM 465 à AOM 484, *passim*.

- 11 Outre le privilège de 1640 qui donne aux Marseillais un quasi-monopole sur le trafic maltais, l'essor du commerce à destination de la rive musulmane se trouve renforcé par la construction en 1643, sur l'île portuaire de Marsamxett, d'un lazaret qui, sur le trajet de retour, offre aux navires phocéens la possibilité d'une nouvelle escale, à la fois sanitaire et commerciale. Le bénéfice est d'autant plus grand que le lazaret marseillais est souvent engorgé dès la fin du



xvii<sup>e</sup> siècle<sup>24</sup>.

### Quarantaines dans le lazaret de Malte (1654-1664)



AOM 6526, *Registres de la quarantaine*, fol. 1r-93r.

- 12 Premiers étrangers à fréquenter le lazaret maltais, les Marseillais sont donc aussi les plus nombreux : entre 1654 et 1664, ils concentrent 43 % des quarantaines (soit 121 quarantaines sur un total de 295). Ils ne sont guère dépassés que par les Maltais qui, contrairement aux Français, n'ont pas le choix en matière de lazaret et qui représentent 44 % des quarantaines (soit 127 mentions). Encore faut-il préciser que sur ces 127 navires, 14 sont en réalité la possession de « Français de Malte » (ainsi désignés dans les archives), c'est-à-dire des Français établis à Malte depuis plus d'une année et ayant obtenu la citoyenneté maltaise. Les patronymes de ces individus sont tous ou presque provençaux : Honoré, Fougasse, Daillot, Sicard, Audibert... Dès lors que l'on retire de la catégorie « Maltais » ces « Français de Malte », les Marseillais deviennent majoritaires dans la fréquentation du lazaret de Marsamxett. Quant aux autres marchands étrangers, leur fréquentation du lazaret est à cette époque extrêmement faible : les Siciliens et les Grecs totalisent chacun 4 % des entrées,



tandis que les navires hollandais et anglais représentent à peine 4 % des entrées dans le lazaret.

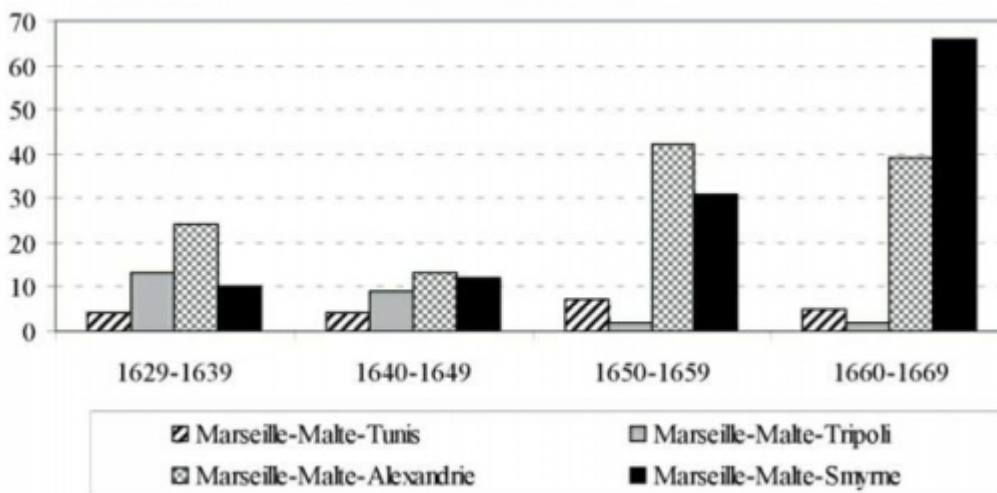
- 13 La pratique de la double escale devient vite une habitude marseillaise à partir des années 1640-1650 ; la famille Fougasse, composée de quatre frères commerçants, Charles, Antoine, Jacques et Honoré, tous natifs de La Ciotat, en constitue un bon exemple. En 1660, Antoine fait halte à Malte pour récupérer des esclaves musulmans qu'il désire conduire à Alexandrie ; il revient dans l'île porteur d'une cargaison de lin, de toiles diverses, d'épices et de viandes salées, et effectue sa quarantaine en octobre 1660<sup>25</sup>. En mars 1669, son frère Honoré fait escale dans le port de Malte pour embarquer des esclaves rachetés et des denrées diverses (cumin) qu'il transporte jusqu'à Alexandrie ; il regagne l'île huit mois plus tard, en novembre, pour y effectuer sa quarantaine à Marsamxett<sup>26</sup>. Les Fougasse utilisent également l'île comme entrepôt et place de transit. En 1657, Jacques effectue une quarantaine au lazaret après un séjour à Alexandrie ; mais au lieu de demeurer dans le port, il laisse la cargaison dans le lazaret et repart immédiatement pour le Levant. Trois mois plus tard, de retour de Saint-Jean d'Acre en avril 1657, il effectue une seconde quarantaine à Malte<sup>27</sup>. Antoine fait de même : parvenu à Malte en avril 1668, après avoir quitté Alexandrie avec une cargaison de lin, de toiles, de mousselines de coton et de tapis, il laisse ses marchandises au lazaret (qui doivent être vendues par un associé) pour repartir une semaine plus tard en compagnie de 58 esclaves de l'Ordre, juifs et musulmans, qu'il transporte à Livourne (pour les esclaves juifs) et à Tunis (pour les musulmans). De retour à Malte au mois de mai, avec des marchandises barbaresques, il effectue sa seconde quarantaine, avant de faire voile vers Marseille<sup>28</sup>.

## **La ramification du commerce provençal**

- 14  Support géographique, matériel et sanitaire de leur élan en

Méditerranée occidentale, l'île de Malte sert donc d'assise au commerce interculturel provençal de la première modernité. Si la plupart des navires font escale sur le retour du Levant, en provenance surtout des ports d'Alexandrie et Smyrne, un certain nombre de marchands marseillais se spécialisent dans le trafic avec les Régences barbaresques, notamment avec des ports situés à proximité de Malte, comme Tunis et Tripoli. Quatre grands triangles commerciaux se dessinent : Marseille-Malte-Tunis, Marseille-Malte-Tripoli, Marseille-Malte-Alexandrie et Marseille-Malte-Smyrne. Chaque fois, qu'il s'agisse d'un voyage aller ou d'un retour, Malte constitue une escale commerciale.

### L'évolution du trafic des quatre « triangles commerciaux » marseillais en Méditerranée (1629-1669)



AOM 465 à AOM 484, *passim* et AOM 6526, fol. 1r-93r.

- 15 Concernant les ports barbaresques, les relations tissées par les marchands phocéens se fondent d'abord, durant le premier XVII<sup>e</sup> siècle, sur l'économie de la rançon. Entre 1580 et 1630, la Régence de Tunis connaît en effet une « maritimisation » de son économie indissociable du commerce des produits de la course et de celui de différentes marchandises (produits de la pêche, corail, cire, cuirs, peaux, laines, chéchias... )<sup>29</sup>. Contrairement aux relations avec



Tripoli de Barbarie, qui connaissent une diminution au fil de la période, celles qui lient Marseille à Tunis, *via* Malte, restent stables, entre 7,8 % des voyages en 1630-1639 et 8,2 % en 1650-1659. Le trafic avec les Régences concerne essentiellement les rachats d'esclaves chrétiens (surtout avec Tripoli) et le commerce d'huile d'olive, d'orge, de froment, de lentilles et pois chiches, de dattes, d'éponges, de suif, de cire, de peaux, de cuirs et de laine. Marchands et intermédiaires provençaux apparaissent comme des points de contact entre les sociétés méditerranéennes, contribuant tous à relier Malte aux rives chrétienne et musulmane et s'illustrant souvent dans des alliances avec des musulmans et des juifs, de condition libre comme servile. En 1623 par exemple, Guillaume Pinet, Marseillais installé à Malte passe contrat avec un Juif de Tunis, Abraham Alfuri pour l'établissement d'un commerce entre Malte, Tunis et Marseille<sup>30</sup>.

- 16 Mais à partir de 1650, les relations commerciales avec la Barbarie intéressent moins les Marseillais que celles avec le Levant. Les « triangles commerciaux » qui relient Marseille à Malte et Alexandrie ou Smyrne, connaissent donc une très forte progression, Smyrne finissant par l'emporter sur l'Échelle égyptienne dans les années 1660. Les marchands phocéens vont évidemment chercher au Levant les produits de luxe tels que les épices, soieries, cotons, tapis, sucre... Là encore, l'escale maltaise est aussi bien utilisée à l'aller qu'au retour et sert de support à la ramification des réseaux marchands. En 1601, un contrat de commerce signé devant notaire à Malte lie Mathieu Dinans de Six-Fours à un capitaine maltais nommé Pietro Giliberto<sup>31</sup>. Propriété du marchand provençal, le navire est confié pour trois mois à Pietro Giliberto, avec prévision d'une escale de 60 jours d'affilée à Alexandrie. Durant l'escale, le capitaine doit acheter toutes les marchandises réclamées par le commanditaire : ballots de lin, toiles de coton, mousselines,



tapis orientaux, poivre, riz, sucre, savon, cœurs de vache et de buffle. Le contrat prévoit une pénalité pour tout retard : si le capitaine n'achète pas les marchandises dans le temps imparti, il doit demeurer à Alexandrie dix jours supplémentaires, moyennant le paiement de cinq écus par jour (soit 50 écus d'amende) ; si la totalité de la cargaison n'est pas embarquée en 70 jours, le navire est contraint de rester à quai autant de jours qu'il est nécessaire pour achever l'embarquement des marchandises, et chaque jour de retard coûte sept écus au capitaine. Si les marchandises viennent à être endommagées ou perdues, le capitaine remboursera toute la somme investie ; si le navire est perdu en mer ou capturé par des corsaires, le capitaine payera au marchand la valeur du navire. L'acte stipule enfin que le commandité n'a aucun droit d'acheter des marchandises pour son propre compte et ne peut décider d'emmener sur le navire des esclaves rachetés (à moins d'en payer le prix de transport lui-même). Cette surveillance sourcilieuse du commandité, qui constitue une clause importante de l'acte notarié apparaît non seulement comme une garantie pour le commanditaire, mais également déjà comme une spécificité marseillaise dont on constate qu'elle est largement usitée au XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>32</sup>. La prédominance des marchands marseillais dans les rôles de commanditaires à Malte tient à leur aptitude à dégager rapidement les fonds nécessaires à la constitution d'une société marchande et à leur meilleure maîtrise des pratiques commerciales que les insulaires : à la même époque, les Maltais sont plutôt acteurs d'une petite course ou d'un commerce de proximité avec la Sicile, voire la Régence de Tunis. De sorte que même lorsque les Maltais jouent le rôle de commanditaires, ils sont souvent assistés, voire contrôlés, par des marchands provençaux<sup>33</sup>.

- 17 Au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle, les marchands provençaux dominant désormais entièrement le trafic maltais avec le Levant. Louis Audbibert, lui aussi natif de Six-Fours, installé



à Marseille puis à La Valette, fait d'abord du commerce avec les ports chrétiens (à Majorque en 1645, en Calabre et dans les Pouilles en 1648) au service des Hospitaliers. En 1651, il se lance pour la première fois dans le grand commerce oriental, par l'envoi d'un vaisseau à Chio et à Smyrne. En 1662, il fait de nouveau voile vers le Levant, gagnant Alexandrie et Damiette d'où il rapporte à Malte des salaisons, du coton et des noix de galle. Même scénario en 1663 : après avoir porté des marchandises à l'Ordre à Candie (où les chevaliers soutiennent la lutte vénitienne contre les Turcs), son navire gagne le Levant pour du commerce. En 1666, il fait voile vers Chypre et Alexandrie et en rapporte diverses marchandises (coton, laine, cuirs de vachette, dattes et pruneaux). Enfin, en 1669, son navire effectue deux voyages à Smyrne d'où il rapporta, en février de l'huile, des lentilles, du café, du lin et de l'encens, et en juin, une cargaison de riz, de lin, de sucre et de safran<sup>34</sup>.

- 18 La famille Daillot constitue enfin un autre cas typique. Les trois frères, Alexandre, Jean et François, Marseillais établis à Malte, se répartissent le trafic méditerranéen et se spécialisent chacun dans un des « triangles commerciaux » marseillais : Alexandre embarque essentiellement pour la Barbarie, Jean pour le Levant et François pratique la course. Alexandre gagne par deux fois Jerba, en 1654, pour y acheter de l'huile, de l'orge, des viandes salées et des tissus de laine<sup>35</sup>, et en 1655, d'où il rapporte de l'orge, de l'huile et du bétail<sup>36</sup>. L'année suivante, en 1656, son navire gagne Tunis et Sfax avec des esclaves musulmans rachetés et rapporte de l'huile et des laines<sup>37</sup>. À la même époque, en 1655, Jean fait voile pour Alexandrie, d'où il revient avec du tabac, du sucre, des tapis orientaux, des cotonnades et des soieries<sup>38</sup>. En 1656, il gagna la côte turque, Chypre et Smyrne<sup>39</sup>. En 1666, il se rend de nouveau à Smyrne, où il achète du bois précieux, du sucre, du lin, de la soie et du velours<sup>40</sup>. Enfin, en 1669, il regagne le Levant, faisant escale à Alexandrie, à Chypre et en



Grèce, rapportant des denrées diverses<sup>41</sup>.

- 19 Quant au dernier frère, François, il s'illustre dans la guerre de course et se place au service de l'Ordre au moment de la guerre de Candie, à la fois pour le ravitailler et pour le soutenir dans son combat. En 1665, il part pour la Calabre et la Sicile, afin d'approvisionner la flotte des galères en bois de construction et en biscuits<sup>42</sup> ; en 1666, il gagne Venise et en rapporte du plomb, des fers et du bois pour les galères<sup>43</sup>. Surtout, en 1668, François Daillot accepte de s'engager comme corsaire au service de la flotte maltaise et vénitienne pour se battre au large de Candie<sup>44</sup>. L'année suivante, en 1669, il pratique encore la course au large de la Crète, rapportant de ses courses du vin, de l'huile et des fromages<sup>45</sup>. Ses activités le mènent au cœur même de la Méditerranée orientale, où il arraisonne en 1668 et 1669 deux navires de commerce turc chargés de lin, de riz, d'épices et de tissus coûteux qu'il rapporte à ses frères<sup>46</sup>. On peut tout à fait envisager que les revenus de la course et du commerce sont partagés de manière égale entre les frères et revendus généralement sur le marché insulaire ou dans les ports de revente chrétiens et musulmans. La famille Daillot constitue un témoignage passionnant de l'élan économique des Provençaux et de la diversification de leurs activités maritimes dans la Méditerranée du milieu du xvii<sup>e</sup> siècle, fondée sur la maîtrise d'une escale insulaire, Malte, élément essentiel de la ramification des réseaux marchands entre les rives.

## Notes

1. Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen sous le règne de Philippe II*, Paris, Armand Colin, 1966 ; Fernand Braudel et Ruggiero Romano, *Navires et marchands à l'entrée du port de Livourne (1547-1611)*, Paris, SEVPEN, 1951 ; Fernand Braudel, « L'économie de la Méditerranée au xvii<sup>e</sup> siècle », *Cahiers de Tunisie*, n° 14, t. 4, 2<sup>e</sup> trim., 1956, p. 176-197 ; Ludwig Beutin, « La décadence économique de Venise considérée du point de vue nord-européen », dans *Decadenza economica*





*veneziana nel secolo XVII*, Atti del Convegno 27 giugno-2 luglio 1957, Istituto per la Collaborazione Culturale, Venice, 1961, p. 87-108 ; Ralph Davies, « Influences de l'Angleterre sur le déclin de Venise au xvii<sup>e</sup> siècle », dans *Decadenza economica veneziana nel secolo XVII*, op. cit., p. 185-325 ; Immanuel Wallerstein, « Dutch hegemony in the Seventeenth Century world-economy », dans Maurice Aymard, dir., *Dutch capitalism and world capitalism*, Cambridge-Paris, Cambridge University Press-Maison des Sciences de l'Homme, 1982, p. 93- 45 ; Gigliola Pagano de Divitiis, « Il Mediterraneo nel XVII secolo : l'espansione commerciale inglese e l'Italia », *Studi Storici*, 27, 1986, p. 109-148 ; Molly Greene, « Beyond the Northern Invasion : the Mediterranean in the Seventeenth Century », *Past and Present*, n° 174, 2002, p. 42-71.

2. Peter N. Miller, *Peiresc's Europe. Learning and Virtue in the Seventeenth Century*, New Haven et Londres, Yale University Press, 2000 ; voir également la communication qu'il a prononcée devant l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, *La Méditerranée de Peiresc : ce que le xvii<sup>e</sup> siècle peut enseigner au xxi<sup>e</sup> siècle* (31 mai 2013) ; P. N. Miller, *Peiresc's Mediterranean World*, Cambridge-Londres, Harvard University Press, 2015.

3. Francesca Trivellato, *The Familiarity of Strangers : the Sephardic Diaspora, Livorno, and Cross-Cultural Trade in the Early Modern Period*, Yale University Press, 2009 ; Ingrid Houssaye Michienzi, *Datini, Majorque et le Maghreb (xiv<sup>e</sup>-xv<sup>e</sup> siècles). Réseaux, espaces méditerranéens et stratégies marchandes*, Leyde/Boston, Brill, 2013 ; Michel Balard, dir., *Les Ordres militaires et la mer*, Éditions du CTHS, 2009, version électronique.

4. Philippe Josserand, « De l'arrière au front : perspectives croisées, perspectives comparées. Regards sur la logistique des ordres militaires au Moyen Âge », dans Isabel Cristina F. Fernandes (coord.), *As ordens militares. Freires, guerreiros, cavaleiros*, Collecção Ordens Militares 7, Município de Palmela, GEsOS, 2012, p. 683-703.

5. Thierry Pécout, dir., *Marseille au Moyen Âge entre Provence et Méditerranée. Les horizons d'une ville portuaire*, Gap, DésIris, 2009.

6. Damien Carraz, « Les Lengres à Marseille au xiv<sup>e</sup> siècle. Les activités militaires d'une famille d'armateurs dans un port de croisade », *Revue Historique*, 2009/4, n° 652, p. 755-777.

7. Archives of the Order of Malta (désormais AOM) 452, fol. 267r, 15 juillet 1599.



8. AOM 465, fol. 303v, 15 septembre 1635 ; AOM 468A, fol. 219r,

13 septembre 1636 ; AOM 468A, fol. 260v, 10 juillet 1638.

9. AOM 477, fol. 281r, 10 mars 1661.

10. AOM 437, fol. 261r, 25 novembre 1577 ; AOM 440, fol. 265v, 11 janvier 1583 ; AOM 445, fol. 278v, 8 novembre 1589.

11. AOM 443, fol. 138r, 15 mars 1588 ; AOM 444, fol. 262r, 15 décembre 1588.

12. AOM 454, fol. 279r, 31 janvier 1603.

13. AOM 462, fol. 291r, 16 juillet 1626.

14. AOM 454, fol. 263r, 20 juin 1602.

15. Joseph Billioud et Raymond Collier, *Histoire du commerce de Marseille*, t. III, *De 1480 à 1599*, Paris, Plon, 1954, p. 275-279.

16. Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII<sup>e</sup> siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, Marseille, Institut Historique de Provence, 1973, p. 226.

17. Xavier Labat Saint-Vincent, *Malte et le commerce marseillais au XVIII<sup>e</sup> siècle*, thèse de doctorat d'histoire, Paris IV, 2000, p. 360-362.

18. Samuel Fettah, *Les limites de la cité. Espace, pouvoir et société à Livourne au temps du port franc (XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles)*, thèse de doctorat d'histoire, Aix-Marseille, 1999, p. 50 ; Guillaume Calafat, *Une mer jalouée. Juridictions maritimes, ports francs et régulation du commerce en Méditerranée (1590-1740)*, thèse de doctorat d'histoire, Paris I, 2013 (à paraître Rome, BEFAR, 2016).

19. Anne Brogini, *Malte, frontière de chrétienté (1530-1670)*, Rome, BEFAR, 325, 2006, p. 583-584.

20. AOM 257, fol. 52v, 26 mai 1640.

21. AOM 257, fol. 71v, 18 février 1641.

22. AOM 470, fol. 258v, 5 mai 1643.

23. AOM 471, fol. 246v, 28 janvier 1645.

24. X. Labat Saint-Vincent, *Malte et le commerce marseillais, op. cit.*, p. 334.

25. AOM 477, fol. 213v, 10 août 1660 ; AOM 6526, fol. 71v, 19 octobre 1660.

26. AOM 6526, fol. 185v, 15 novembre 1669.

27. AOM 6526, fol. 32r, 1<sup>er</sup> janvier 1657 ; AOM 6526, fol. 34v, 1<sup>er</sup> janvier 1657.



28. AOM 6526, fol. 160v, 9 avril 1668 ; AOM 481, fol. 263r, 16 avril 1668 ; AOM 6526, fol. 162r, 19 mai 1668.
29. Sadok Boubaker, « Négoce et enrichissement individuel à Tunis du XVII<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle », *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, 2003/4, n° 50-4, p. 30-31.
30. Pierre Grandchamp, *La France en Tunisie*, Tunis, Imprimerie Générale Barlier, 1926, t. IV, p. 63, 12 avril 1623.
31. Notarial Archives of Valetta, R 286/10, ffol. 177r-180v, 7 juin 1601.
32. Ch. Carrière, *Négociants marseillais...*, *op. cit.*, p. 890.
33. A. Brogini, *Malte, frontière de chrétienté...*, *op. cit.*, p. 388-389.
34. A. Brogini, *Malte, frontière de chrétienté...*, *op. cit.*, p. 610-612.
35. AOM 6526, fol. 1r, 16 août 1654.
36. AOM 6526, fol. 8r, 8 mars 1655.
37. AOM 475, fol. 185r, 2 juin 1656 ; AOM 6526, fol. 27r, 9 septembre 1656.
38. AOM 6526, fol. 14r, 3 septembre 1655.
39. AOM 475, fol. 183r, 19 février 1656.
40. AOM 6526, fol. 148r, 24 décembre 1666.
41. AOM 6526, fol. 175r, 16 mai 1669.
42. AOM 480, fol. 235v, 14 avril 1665.
43. AOM 480, fol. 250r, 20 mai 1666.
44. AOM 481, fol. 276v, 31 octobre 1668.
45. AOM 6526, fol. 185r, 11 novembre 1669.
46. AOM 6526, fol. 166v, 15 août 1668 ; fol. 171r, 30 janvier 1669.

## Auteur

***Anne Brogini***

**Université de Nice Sophia  
Antipolis**



*Du même auteur*

**Malte, frontière de chrétienté  
(1530-1670), Publications de  
l'École française de Rome, 2005**  
**Une noblesse en Méditerranée,  
Presses universitaires de  
Provence, 2017**  
**Milice de Dieu, milice du  
Prince. L'ordre de Malte en  
Méditerranée au début de  
l'époque moderne in *Les milices  
dans la première modernité*,  
Presses universitaires de  
Rennes, 2015**  
**Tous les textes**

© Presses universitaires de Provence, 2016

Conditions d'utilisation : <http://www.openedition.org/6540>

### *Référence électronique du chapitre*

BROGINI, Anne. *Une Méditerranée marseillaise ? L'élan des marchands provençaux en Méditerranée occidentale (env. 1590-env. 1660)* In : *La mer en partage : Sociétés littorales et économies maritimes. XVI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle* [en ligne]. Aix-en-Provence : Presses universitaires de Provence, 2016 (généré le 06 mars 2022). Disponible sur Internet : <<http://books.openedition.org/pup/44155>>. ISBN : 9791036577260. DOI : <https://doi.org/10.4000/books.pup.44155>.

### *Référence électronique du livre*



DAUMALIN, Xavier (dir.) ; FAGET, Daniel (dir.) ; et RAVEUX, Olivier

(dir.). *La mer en partage : Sociétés littorales et économies maritimes. XVI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*. Nouvelle édition [en ligne]. Aix-en-Provence : Presses universitaires de Provence, 2016 (généralisé le 06 mars 2022). Disponible sur Internet : <<http://books.openedition.org/pup/44040>>. ISBN : 9791036577260. DOI : <https://doi.org/10.4000/books.pup.44040>. Compatible avec Zotero

