



**HAL**  
open science

# Le commerce français du corail de Méditerranée en Chine au XVIIIe siècle

Olivier Raveux

► **To cite this version:**

Olivier Raveux. Le commerce français du corail de Méditerranée en Chine au XVIIIe siècle. Philippe Jarnoux; Michael-W. Serruys; Toshiaki Tamaki. Côte à côte. Mers, marins, marchands. Mélanges offerts à Pierrick Pourchasse, Centre de Recherche Bretonne et Celtique, pp.235-246, 2022, 979-10-92331-54-7. halshs-03604987

**HAL Id: halshs-03604987**

**<https://shs.hal.science/halshs-03604987v1>**

Submitted on 16 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.

# Le commerce français du corail de Méditerranée en Chine au XVIII<sup>e</sup> siècle

Olivier Raveux  
CNRS, TELEMMe, Aix Marseille université  
Aix-en-Provence, France

*Résumé. Cet article s'intéresse à un produit emblématique du commerce eurasiatique de l'époque moderne, le corail de Méditerranée. Cette marchandise est présente dans plusieurs travaux d'historiens, mais reste finalement assez peu étudiée pour elle-même, surtout en ce qui concerne son exportation vers la Chine. L'exemple du commerce français avec l'empire du Milieu au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle permet de connaître les principaux acteurs de cette singulière branche d'activités, d'examiner la diversité des modalités de transport et de commercialisation, de cerner les principales caractéristiques du marché chinois, de procéder à une estimation des bénéfices retirés des ventes et de déterminer finalement si l'attention des négociants à l'égard du corail de Méditerranée relevait d'un intérêt épisodique ou d'un attachement régulier à une marchandise apportant d'appréciables bénéfices.*

Si la Chine a été le « tombeau » de l'argent d'Amérique pour les Européens au cours de l'époque moderne<sup>1</sup>, elle formait également une des destinations favorites du corail des rives de la Méditerranée. Argent et corail étaient en effet appréciés dans l'empire du Milieu, mais bien que ces deux produits aient partagé la caractéristique d'être à haute valeur d'échange, ils faisaient l'objet d'activités différant par leur rôle et leur importance. Alors que les envois massifs d'argent accompagnaient la croissance des trafics avec la Chine, comme moyen de paiement du déficit chronique de la balance commerciale des Européens, l'expédition du corail vers Canton paraissait plus accessoire et atteignait des sommes beaucoup plus modestes. Le corail n'en restait pas moins remarquable, comme une des rares marchandises s'écoulant sur le marché chinois et trouvant donc sa place dans les cargaisons à destination de la rivière des Perles. Après 1769, dans le cadre du commerce privé, le produit marin possédait même un avantage sur les monnaies d'argent, les piastres. Alors que ces dernières devaient se payer au comptant avant de quitter l'Europe, le corail était habituellement acheté sur le pied d'un paiement à long terme, à retour de voyage, et constituait ainsi une avance bienvenue de capitaux pour les négociants en quête de fonds pour leurs expéditions

Ce commerce du corail de Méditerranée vers la Chine a peu été étudié. Les travaux sur les compagnies des Indes orientales, que celles-ci soient françaises ou d'autres pays européens, le considèrent au mieux comme épisodique, au pire comme anecdotique. Seul l'article de Pippa Lacey sur le négoce de ce produit par les Anglais dans la Chine du XVIII<sup>e</sup> siècle est venu aborder le sujet<sup>2</sup>. Le présent travail entend apporter sa contribution au dossier en s'intéressant aux activités des Français en la matière depuis leurs premières expéditions vers Canton, celles de l'*Amphitrite* en 1698 et 1701, jusqu'à la suppression de la *Compagnie française des Indes orientales et de la Chine* en 1793.

---

<sup>1</sup> Louis DERMIGNY, *La Chine et l'Occident : le commerce à Canton au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, SEVPEN, 1964, t. III, p. 923.

<sup>2</sup> Pippa LACEY, "The Coral Network. The Trade of Red Coral to the Qing Imperial Court in the Eighteenth Century", dans Anne Gerritsen, Giorgio Riello (dir.), *The Global Lives of Things. The Material Culture of Connections in the Early Modern World*, Londres, Routledge, 2016, p. 81-102.

Trois raisons justifient ce choix. Tout d'abord, les Français étaient placés au cœur de la filière du corail, avec leurs compagnies de pêche opérant sur les riches gisements de la côte nord-africaine et les fabriques qui travaillaient le produit sur le littoral provençal, à Cassis et surtout à Marseille. À ce titre, la vision globale de l'activité permet une meilleure approche des logiques commerciales structurant les expéditions et les ventes en Chine. Ensuite, les échanges autour de cette marchandise ont évolué au cours du temps dans leurs formes et autour des circuits mobilisés pour son transport et sa commercialisation. Par la diversité des situations qu'il met en scène sur plus d'un siècle, le cas français permet l'analyse des multiples ressorts de ce commerce. Enfin, l'exemple français fournit suffisamment de matière pour présenter à grands traits la place du corail dans le commerce européen en Chine et permet de savoir si l'attention des négociants à son égard relevait d'un intérêt épisodique ou d'un attachement régulier à une marchandise apportant d'appréciables bénéfices.

### **Acteurs, cargaisons et modalités de transport**

Quels sont les acteurs français impliqués dans le commerce du corail en Chine ? Avec quelle régularité, pour quels volumes et avec quels réseaux de transport ? Quelles ont été les évolutions liées à l'histoire du monopole accordé à la Compagnie des Indes ? Faut-il uniquement aborder le commerce privilégié et le commerce privé par le seul prisme de pratiques concurrentielles ? Les documents rassemblés répondent de manière inégale à ces questions, mais offrent un premier aperçu de cette singulière branche d'activité.

#### *La Compagnie des Indes orientales*

Commençons par le grand acteur du commerce français vers l'Asie, à savoir la compagnie privilégiée pour le commerce au-delà du Cap de Bonne-Espérance, sous ses trois formes successives (*Compagnie pour le commerce des Indes orientales*, 1664-1719 ; *Compagnie perpétuelle des Indes*, 1719-1769 et *Compagnie des Indes orientales et de la Chine*, 1785-1793)<sup>3</sup>. Les données relatives aux expéditions de corail vers Canton sont rares, mais attestent la présence du produit dans les activités de l'entreprise.

Avant même d'avoir lancé ses premiers vaisseaux vers la Chine, la Compagnie des Indes a déjà procédé à des envois de cette marchandise vers la rivière des Perles. C'est le cas durant le printemps 1688, quand François Martin, responsable du comptoir de Pondichéry, place une partie de corail qui ne trouvait pas preneur en Inde sur un vaisseau portugais quittant Madras pour Canton<sup>4</sup>. La première expédition vers la Chine a lieu en 1701 dans le cadre du *country trade*<sup>5</sup>, avec le *Fatemourade* et l'*Elisabeth*, et du corail à bord<sup>6</sup>. Elle ne donne pas les bénéfices escomptés, certainement par méconnaissance du marché local. Les informations sont ensuite indigentes jusqu'aux années 1760, mais du corail est signalé dans les cargaisons du *Jason* et du *Montaran* en 1743 et 1748, sans que

---

<sup>3</sup> Marie MÉNARD-JACOB, *La première compagnie des Indes. Apprentissages, échecs et héritage, 1664-1704*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2016 et Philippe HAUDRÈRE, *La Compagnie française des Indes au XVIII<sup>e</sup> siècle (1719-1795)*, Paris, Librairie de l'Inde, 1987, 3 volumes.

<sup>4</sup> Alfred MARTINEAU, *Mémoires de François Martin, fondateur de Pondichéry (1665-1696)*, Paris, 1932, t. II, p. 538.

<sup>5</sup> Commerce également dit « d'Inde en Inde », c'est-à-dire d'une place asiatique vers une autre.

<sup>6</sup> Marie MÉNARD-JACOB, « Les jours et les hommes de la première Compagnie royale des Indes Orientales (1664-1704) », Thèse de doctorat, Université de Bretagne Sud, 2012, t. II, p. 460.

l'on connaisse le type et la valeur des marchandises<sup>7</sup>. La guerre de Sept Ans passée, la croissance des échanges avec la Chine peut reprendre. En 1764, les Anglais signalent l'apport en grains de corail de quatre vaisseaux français à Canton, marchandise d'un poids total de 8,58 péculs (270 kilos)<sup>8</sup>. En 1768, le Conseil de direction de la Compagnie vend 24 catis de corail ouvré, soit environ 14,5 kilos, au marchand chinois Aÿo<sup>9</sup>. Les trois quarts de la marchandise avaient été reçus en 1766, le reste l'année suivante. L'approvisionnement de la Compagnie en produits bruts ou ouvrés se fait alors grâce aux frères Audibert, fournisseurs Marseille, à partir d'achats effectués auprès de la *Compagnie royale d'Afrique* ou de fabricants locaux<sup>10</sup>. La suspension du monopole entre 1769 et 1785 ne semble pas avoir brisé les habitudes de la Compagnie, comme en témoigne la vente, en décembre 1789, d'une partie de corail arrivée sur le *Dauphin* et d'une valeur notable de 50 000 écus (150 000 livres)<sup>11</sup>.

Que dire au final sur l'activité de la Compagnie des Indes dans le commerce du corail ? Le petit nombre et le caractère fragmentaire des données empêchent tout avis tranché et cette première série de chiffres doit être étoffée par des recherches ultérieures sur les cargaisons des 94 expéditions montées vers la Chine entre 1719 et 1769 et de 1786 à 1790<sup>12</sup>. Les informations laissent néanmoins l'impression d'un commerce plutôt instable, mais les expéditions françaises de corail ne se limitaient pas à celles de la compagnie privilégiée, qui participait d'ailleurs à des envois qu'elle ne maîtrisait pas, nous le verrons plus loin.

### *Les sociétés cessionnaires du monopole ou adossées à l'État*

D'autres entreprises françaises ont en effet montré un intérêt pour cet objet de commerce, et en premier lieu les compagnies sous-traitantes ou cessionnaires du privilège, pour une période et/ou pour une destination prévues par convention, comme *Jourdan & C<sup>ie</sup>*, à partir de 1698 pour le commerce à Canton<sup>13</sup>, société devenue *Compagnie de la Chine* en 1700-1701 après rapprochement avec des négociants malouins, puis enfin *Compagnie royale de la Chine* à partir de 1705. Lors de sa deuxième campagne amorcée en 1701, l'*Amphitrite* quitte Port-Louis avec deux caisses de corail brut fournies par la *Compagnie du Cap nègre*, entreprise marseillaise de pêche sur les côtes de Tunisie<sup>14</sup>. Le commerce de cet article devient un point d'achoppement entre la Compagnie des Indes et celle de la Chine à partir de 1702, la première reprochant à la seconde d'en amener une trop grande quantité, alors que le concordat liant les deux entreprises lui en interdit le

---

<sup>7</sup> Archives nationales d'outre-mer (désormais ANOM), C 1/10, fol. 80, lettre du Conseil de direction de Canton, 1749.

<sup>8</sup> P. LACEY, art. cit., p. 89. Le pécul vaut 60,472 kilos (Raymond Balthazard MAISEAU, *Annuaire du commerce maritime*, Paris, Piquet, 1833, p. 421).

<sup>9</sup> ANOM, C 1/11, rapport du Conseil de direction de Canton à la Compagnie, 1768, fol. 53-53 v°.

<sup>10</sup> Paul MASSON, *Histoire des établissements et du commerce français dans l'Afrique barbaresque (1560-1793)*, Paris, 1903, p. 519-520.

<sup>11</sup> Louis DERMIGNY, *Les mémoires de Charles de Constant sur le commerce à la Chine*, Paris, SEVPEN, 1964, p. 74-75.

<sup>12</sup> Hervé DU HALGOUET, « Relations maritimes de la Bretagne et de la Chine au XVIII<sup>e</sup> siècle. Lettres de Canton », *Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, 1934, p. 331-441.

<sup>13</sup> Le Marseillais Jourdan de Groucé est à l'origine de la première expédition française vers la Chine, celle de l'*Amphitrite* en 1698.

<sup>14</sup> Hélène BELEVICH-STANKEVICH, *Le goût chinois en France au temps de Louis XIV*, Paris, 1910, p. 170 et ANOM, C 1/18, fol. 132, procédure contre Jourdan par ses créanciers, février 1704.

commerce à Canton<sup>15</sup>. Les employés de la *Compagnie de la Chine* sont visés, accusés de contourner l'interdiction en faisant passer du corail pour leur propre compte. Une anecdote atteste cette pratique. En 1703, un des officiers de cette compagnie, le capitaine Desantons, commandant du *Chancelier*, est pris dans un canot par les douaniers de Canton, alors qu'il tente d'introduire cinq à six livres de corail en branches, qui lui avaient été confiées en pacotille, sans vouloir en acquitter les droits d'entrée<sup>16</sup>.

D'autres compagnies ayant travaillé lors de la période du commerce libre, entre 1769 et 1785, avec le soutien de l'État, ont eu la même appétence pour le corail. C'est le cas de l'expédition de Chine montée en 1783-1784 par les grands ports du royaume sous la forme d'une compagnie par actions<sup>17</sup>. Les trois navires de cette société, le *Triton*, le *Sagittaire* et la *Provence*, quittent Brest et Toulon en 1784 avec 758 979 livres de marchandises à bord, dont 145 111 de corail, en valeur le deuxième produit composant la cargaison, derrière les draps de Carcassonne et devant les glaces de la manufacture royale de Paris et les verres de Bohême.

Tableau 1 : marchandises embarquées sur *Le Sagittaire*, *Le Triton* et *La Provence* pour la Chine en 1784<sup>18</sup>

| Marchandise  | Valeur en livres tournois |
|--|---------------------------|
| Londrins de Carcassonne                                      | 477 506                   |
| Corail de la manufacture royale de Marseille                 | 145 111                   |
| Glaces de la manufacture royale de Paris et verres de Bohême | 49 270                    |
| Étamines de <i>Valette &amp; fils</i> de Tours               | 32 158                    |
| Ras-de-castor de Watelet de Reims                            | 16.233                    |
| Toiles à voile de <i>Morin &amp; C<sup>ie</sup></i> d'Angers | 16 233                    |
| Autres   | 22 465                    |
| Total  | 758 976                   |

### *Le commerce privé*

Il reste enfin à évoquer le commerce privé, entendu ici comme déconnecté de tout soutien étatique et des affaires que la Compagnie des Indes menait en son nom. Tributaires d'un cadre juridique fluctuant, ses activités ont oscillé entre liberté d'action et contournement du monopole. Lors du retour du privilège de la Compagnie entre 1785 et 1790, les négociants français tournés vers l'Asie ont eu recours à des vaisseaux battant pavillon étranger et à des ports de départ et/ou de retour situés à l'extérieur du royaume<sup>19</sup>. Ont-ils procédé à des envois de corail vers la Chine dans ce cadre ? La documentation disponible ne permet pas encore de l'affirmer, mais la pratique ne serait en rien surprenante. En revanche, un autre type de contournement a été utilisé avec certitude : avant 1769 et de 1785 à 1790, le commerce privé du corail vers la Chine s'est appuyé sur les affaires personnelles des officiers de la Compagnie des Indes, grâce au port-permis,

<sup>15</sup> Information aimablement fournie par Marie Ménard-Jacob.

<sup>16</sup> 110 écus seront versés pour calmer la colère des autorités locales (ANOM, C 1/11, lettres écrites à la Compagnie de la Chine par ses commis et officiers, 1703-1704, fol. 100).

<sup>17</sup> *Arrêt du Conseil d'État du Roi du 21 juillet 1783 concernant l'expédition du commerce à faire à la Chine de 1783 à 1784*, Paris, 1783.

<sup>18</sup> Archives de la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille-Provence, H 83, compte d'expédition des vaisseaux de l'expédition de Chine, 1784.

<sup>19</sup> La maison Solier est emblématique de ces pratiques (cf. Louis DERMIGNY, *Cargaisons indiennes. Solier et Compagnie, 1781-1793*, Paris, SEVPEN, 1960, 2 volumes).

cette liberté qui leur était laissée d'embarquer une certaine quantité de marchandises pour leur propre compte ou pour celui d'un tiers.

Qu'ils soient Bretons ou Marseillais, plusieurs négociants ont utilisé cet outil pour faire voyager du corail vers Canton, contribuant ainsi à brouiller la ligne de partage entre commerce privilégié et commerce privé. Entre 1725 et 1741, le Malouin Michel-Julien Picot de Closrivière a investi près de 61 000 livres dans le commerce avec la Chine en port-permis<sup>20</sup>. En 1728, il s'appuie ainsi sur Du Guay, commandant de l'*Argonaute*, un navire de la Compagnie des Indes, pour vendre à Canton du corail en grains d'un poids de 28 livres<sup>21</sup>. La même opération a lieu en 1738, toujours avec l'*Argonaute*, mais sans savoir s'il s'agit encore du même capitaine, pour une caisse de corail ouvré d'une valeur de 3 986 livres. Ce recours au port-permis s'inscrit dans la durée, puisqu'on le retrouve au temps de la troisième compagnie des Indes, comme en témoignent deux expéditions de marchandises ouvrées vers Canton de la maison marseillaise *Miraillet, Rémuzat & C<sup>ie</sup>* en 1788 et 1789 avec l'aide d'officiers de bord du *Dauphin* et de l'*Élisabeth*<sup>22</sup>.

Ce commerce privé du corail a également été mené de manière totalement indépendante durant les moments de liberté du commerce, entre 1769 et 1785, puis après le décret du 3 avril 1790. C'est notamment à partir de cette dernière date que les maisons protestantes marseillaises se lancent résolument dans le commerce vers la Chine, à l'image des frères Baux qui arment le *Solide* pour Macao en 1790 et la société Laflèche & Rafinesque qui lance l'*Argonaute* à destination de Canton l'année suivante. Dans la cargaison du dernier nommé, on compte du corail ouvré en grains à Livourne d'une valeur de 8 102 piastres et du corail en branchettes acquis à hauteur de 4 152 piastres, soit une marchandise d'une somme assez conséquente de 36 762 livres<sup>23</sup>. C'est alors la période faste de l'exportation de ce produit par les Français vers la Chine, et le capitaine-subrécargue marseillais Pierre Blancard, habitué des voyages vers l'Asie entre 1771 et 1792, souligne d'ailleurs que tout vaisseau de 800 tonneaux à destination de Canton doit avoir pour 60 000 francs de corail à bord, soit à peu près 10% de la valeur de la cargaison hors piastres<sup>24</sup>.

Ce tableau fragmentaire du commerce français du corail vers la Chine ne permet pas de dresser un bilan assuré. Il donne néanmoins l'occasion de formuler deux remarques. Il faut tout d'abord souligner la diversité des acteurs concernés par ce négoce et des modalités de transport de la marchandise, caractéristique créée par les environnements juridiques dans lesquels l'activité s'est exercée. Ensuite, si le corail est présent dans les cargaisons à destination de Canton, les expéditions semblent erratiques, en volumes comme en régularité. La situation est bien différente de celle rencontrée en Inde, avec des envois fréquents et assez importants<sup>25</sup>. Elle s'explique avant tout par les particularités du marché chinois.

---

<sup>20</sup> Catherine MANNING, *Fortunes à faire: the French in Asia, 1719-1748*, Aldershot, Variorum, 1996, p. 236.

<sup>21</sup> Sur Picot de Closrivière, cf. André LESPAGNOL, « Le commerce privé des Français aux Indes dans la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle », dans André Lespagnol, *Saint-Malo et la Bretagne dans la première mondialisation*, Brest, Centre de Recherche Bretonne et Celtique, 2019, p. 259-274 et C. MANNING, *op. cit.*, p. 97-99.

<sup>22</sup> Archives dép. des BdR (désormais ADBdR), 380 E 292, procuration du 30 mai 1790.

<sup>23</sup> Pierre BLANCARD, *Manuel du commerce des Indes orientales et de la Chine*, Marseille, 1806, p. 449-451.

<sup>24</sup> *Id.*, p. 454.

<sup>25</sup> Olivier RAVEUX, « Le corail dans le commerce transocéanique français vers l'Asie au cours de la première mondialisation » (article à paraître).

## Un marché chinois exigeant et plutôt fermé

Composante des « sept matières précieuses » du bouddhisme et cumulant différents types d'utilisation, entre mysticisme et marqueur d'appartenance sociale, le corail est un produit recherché en Asie. Celui de Méditerranée (*Corallium rubrum*, L. 1758), seule espèce de corail de qualité présente sur les marchés internationaux avant l'apparition du corail du Japon (*Corallium japonicum*, K. 1903) au cours de l'ère Meiji (1868-1912), y trouve donc des débouchés. Ces marchés ne sont pourtant pas d'appropriation aisée pour les Européens. Le commerce du corail en Asie demande en effet des qualités d'expertise des produits et une certaine expérience de terrain. Comme l'explique Pierre Blancard, « *il convient (...) de ne s'y livrer qu'avec beaucoup de prudence, et surtout avec une connaissance particulière de l'article. (...) Les assortiments doivent différer pour la forme et la couleur suivant le pays auquel on le destine* »<sup>26</sup>. Le marché asiatique est en effet doté de différentes caractéristiques selon les lieux et les populations visées. La singularité marquée du débouché chinois vient confirmer les remarques du capitaine marseillais.

### *Une marchandise pour les élites*

Le corail rouge de Méditerranée est très présent dans la culture chinoise<sup>27</sup>. Conservé en branche, il alimente les cabinets de curiosités, parfois à des prix très élevés, comme cette ramure polie vendue 10 000 livres par la manufacture royale de Marseille à l'empereur Qianlong en 1784<sup>28</sup>, s'utilise pour la confection des *penjings* et sert de matériau de sculpture pour les ateliers impériaux<sup>29</sup>. Cependant, sa consommation domine sous forme de boutons et de grains ronds, comme en témoignent les globules de corail vissés sur les toques de certains mandarins et les colliers de 108 perles, inspirés du chapelet bouddhique, portés par la famille impériale, les nobles et autres dignitaires. Le corail est un élément nécessaire du costume et du rituel d'une cour dont la hiérarchie est symbolisée et régulée par un système de couleurs et de matériaux<sup>30</sup>.

Ces quelques éléments définissent les grandes caractéristiques du marché chinois pour les Européens. Si la consommation de corail touche plusieurs catégories de la population en Inde, la Chine s'inscrit elle dans un modèle de marché fondamentalement différent, plutôt étroit et élitiste. Les débouchés concernent avant tout des produits de qualité supérieure pour la cour, les hauts-fonctionnaires et quelques grands marchands. Le capitaine Pierre Blancard tient d'ailleurs à mentionner que « *les coraux de basse qualité se vendent difficilement, avec des profits limités, à Canton* »<sup>31</sup>.

---

<sup>26</sup> P. BLANCARD, *op. cit.*, p. 413-415.

<sup>27</sup> Anna K. GRASSKAMP, "Cultivated Curiosities: A Comparative Study of Chinese Artifacts in European Kunstkammern and European Objects in Chinese Elite Collections", PhD, Leiden university, 2013.

<sup>28</sup> *Journal de Madame Cradock. Voyage en France (1783-1786)*, Paris, 1896, p. 121.

<sup>29</sup> Un *penjing* est un paysage en pot avec de véritables arbres ou d'autres matériaux pour les représenter.

<sup>30</sup> P. LACEY, *art. cit.*, p. 82-84.

<sup>31</sup> P. BLANCARD, *op. cit.*, p. 415.

## Un marché difficile

La haute valeur que l'empereur et les élites chinoises attribuent au corail forme-t-elle un débouché fortement rémunérateur ? C'est loin d'être le cas, pour au moins quatre raisons. Tout d'abord, comme l'écrit Jean-François de Lapérouse en janvier 1787 : « *On apporte d'Europe à la Chine quelques objets de luxe, comme glaces de la plus grande dimension, montres de Genève, corail, perles fines ; mais ces derniers (...) ne peuvent être vendus avec avantage qu'en très petites quantités* »<sup>32</sup>. Le marché est donc assez restreint.

La concurrence livrée par d'autres vendeurs européens complique de plus les affaires. Qu'un rival inonde la place avec une belle cargaison et les prix s'effondrent, si bien qu'il faut remiser la marchandise et attendre des jours meilleurs ou alors trouver un autre débouché en Asie. C'est la mésaventure qu'affronte la Compagnie française des Indes orientales à Canton en 1701, quand les coraux chargés sur le *Fatemourade* et l'*Élisabeth* ne trouvent pas preneur à prix suffisant. Les Anglais viennent d'en vendre une quantité importante et la marchandise devient « *aussi méprisée qu'elle était recherchée autrefois* »<sup>33</sup>. Le produit est ramené vers l'Inde dans l'espoir d'une vente à meilleur profit.

Ensuite, comme l'a décrit Pippa Lacey, l'écoulement du corail se fait dans un cadre assez fermé et strictement régulé. Il se déroule dans le seul lieu de commerce autorisé pour les Européens, Canton, où le marché est tenu par les douze marchands du Co-hong, les hanistes, intermédiaires préposés par les autorités pour traiter avec les étrangers<sup>34</sup>. « *C'est, pour ainsi dire, par leur seul ministère que l'on vend et que l'on achète à Canton* »<sup>35</sup>. Ce monopole pèse sur le déroulement des affaires. « *Il est aisé de juger qu'il existe entr'eux une sorte d'intelligence ; aussi, s'assemblent-ils pour fixer les prix de la foire* », écrit le capitaine Pierre Blancard. Ce marché est de plus étroitement surveillé par des officiels, mandarins ou autres dignitaires, notamment par le Hopou, superintendant des douanes impériales. En Chine, le corail est en effet rangé dans la catégorie des produits de luxe et souvent destiné à la consommation impériale<sup>36</sup>. Ces officiels pèsent non seulement sur la régulation du marché, mais se livrent également à des exactions mettant dans l'embarras jusqu'aux hanistes choisis pour les transactions. Un épisode relaté par le Suisse Charles de Constant en 1790, alors qu'il est employé par la Compagnie française des Indes orientales en dit long à ce propos. Il concerne le Tsong-Tou, le vice-roi de Canton :

« *J'ai vendu aujourd'hui pour 50 000 écus de corail, il a fallu bien de la peine et des ennuis, Mrs. Les Mandarins avides de tout ce qui a quelque valeur ont désiré, non pas l'acheter mais le voler, c'est le pauvre Haniste Fiador du vaisseau qui est obligé de payer. Ils ont envoyés un de leurs gens chés moi dont l'impertinence m'a mis en colère ; qui est cet homme, ai-je demandé au Fiador ; c'est le valet du Tsomptou (...)* »<sup>37</sup>.

---

<sup>32</sup> *Voyage de Lapérouse*, Paris, 1831, p. 203.

<sup>33</sup> M. MÉNARD-JACOB, « Les jours et les hommes... », *op. cit.*, t. II, p. 604.

<sup>34</sup> Weng Eang CHEONG, *The Hong Merchants of Canton: Chinese Merchants in Sino-Western Trade, 1684-1798*, Richmond, Curzon Press, 1997.

<sup>35</sup> P. BLANCARD, *op. cit.*, p. 402.

<sup>36</sup> P. LACEY, art. cit., p. 89.

<sup>37</sup> L. DERMIGNY, *Les mémoires de Charles de Constant...*, *op. cit.*, p. 74-75.



Aussi, en forçant à peine le trait, avec une offre de quelques vendeurs et un acheteur que l'on pourrait qualifier d'unique, le marché chinois du corail s'apparente à un monopsonne contrarié et les profits s'en ressentent, nous le verrons plus loin.

### *Des produits spécifiques*

Enfin, la demande chinoise est exigeante et les produits doivent avoir des caractéristiques bien précises. Ainsi, les couleurs des coraux à proposer sur place sont bien définies par les acteurs du négoce français. Le capitaine bordelais Jean-Étienne Balguerie, fort de quatre voyages à la Chine entre 1777 et 1786, affirme la primauté « *du corail en grains tirant sur le roze* »<sup>38</sup>, c'est-à-dire de couleur chair ou « *peau d'ange* ». Sa netteté, sa forme et son poids entrent également en compte. La marchandise doit être exempte de tout défaut, car elle « *perd toute sa valeur lorsqu'elle n'est pas absolument saine et exempte de piquûre* », écrit le Suisse Charles de Constant en 1790<sup>39</sup>. La forme des grains de qualité supérieure pour les globules et les chapelets « *doit être parfaitement ronde* » spécifie de son côté Pierre Blancard<sup>40</sup>. Enfin, pour quelques usages, les perles doivent avoir un poids déterminé, comme le souligne Joseph de Guignes, chargé des affaires de la France à Canton à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle :

*« les grains des colliers que portent les mandarins, pèsent une mas [3,1824 grammes]. Les boutons qu'ils placent sur le haut de leurs bonnets, pèsent depuis un taël jusqu'à un taël et demi [de 37,64 à 56,64 grammes] »*<sup>41</sup>.

Les contraintes pesant sur le marché sont lourdes de conséquences pour les marchands européens. Ceux-ci doivent proposer des marchandises irréprochables et s'assurer les moyens de le faire en sécurisant en amont la collecte d'une matière première offrant dans le même temps les bonnes couleurs et des branches de bons diamètres.

### **Commissionnaires et bénéfices**

Comment et avec quels intermédiaires s'écoule le corail des Français en Chine ? Le commerce privé a-t-il connu plus de difficultés que celui de la Compagnie des Indes, forte de son implantation territoriale en Asie et de ses réseaux de vente construits dans la durée ? En aval des chaînes de commercialisation, il convient au final d'aborder la question de la performance du commerce français du corail et donc d'évoquer les bénéfices obtenus lors des ventes<sup>42</sup>.

### *Un monde d'agents, de représentants et de commissionnaires*

Nos connaissances sur les relations d'affaires développées entre les marchands du Co-hong et les acteurs du commerce français du corail sont limitées. Des mentions dans les

---

<sup>38</sup> Archives dép. de Gironde, 1 M 1/69 ; « Instruction sur le commerce de la Chine », 1780.

<sup>39</sup> L. DERMIGNY, *La Chine et l'Occident...*, op. cit., t. II, p. 699.

<sup>40</sup> P. BLANCARD, op. cit., p. 414.

<sup>41</sup> Joseph DE GUIGNES, *Voyages à Peking, Manille et l'Île de France faits dans l'intervalle des années 1784 à 1801*, Paris, 1808, t. III, p. 268.

<sup>42</sup> Les bénéfices sont ici entendus dans le sens comptable, comme la différence entre le prix de vente et le prix d'achat.

archives de la Compagnie des Indes et dans quelques mémoires, comme ceux de Charles de Constant, font remonter quelques noms et certaines difficultés dans les affaires, nous l'avons vu plus haut, mais rien ne permet pour l'instant de dresser un premier tableau, même incomplet. Il faudrait avoir accès aux sources chinoises pour avancer sur la question et seule une collaboration internationale permettrait de saisir les mécanismes des ventes à Canton, avec les rapports sociaux, économiques et culturels qui en découlaient. Le monde des agents et des intermédiaires français nous est en revanche mieux connu. Laissons de côté le fonctionnement de la Compagnie des Indes et le travail de ses employés, notamment ceux du Conseil de direction de Canton, déjà largement décrit par les spécialistes de l'entreprise, pour nous pencher sur le commerce libre d'après 1769<sup>43</sup>. Les informations sur les acteurs de cette période permettent d'identifier les relais européens sur place et d'évaluer l'efficacité de leur action.

Durant la période du commerce libre, les négociants français ont d'abord pu s'appuyer sur le Conseil royal, structure composée d'une direction et de trois subrécargues, avant la création en 1776 d'un consulat chargé des intérêts français, devenu sans objet avec le retour de la *Compagnie des Indes et de la Chine* en 1785, mais avec toutefois la création d'un poste de chargé d'affaires. Cet appui institutionnel est important, notamment dans les relations avec les autorités, mais le véritable travail commercial se fait alors par des marchands venus s'installer à Canton à partir de 1769. Pour l'essentiel, il s'agit de Nantais, de Malouins et de Lorientais<sup>44</sup>, à l'image de Julien Bourgogne. Les travaux de Susan Schopp et de Marie Sybille de Vienne permettent de dresser un rapide portrait de ce personnage. Julien Bourgogne est présent à Canton dès les années 1770. Il travaille alors pour des maisons françaises mais aussi étrangères, comme la *Société impériale asiatique de Trieste et Anvers*. Bien introduit dans les milieux locaux du commerce, comme en témoignent les prêts d'argent le liant aux marchands du Co-hong, il s'associe avec l'Écossais John Reid en 1780<sup>45</sup>. Mais la présence de ces Bretons ne suffit pas et d'autres commissionnaires sont au service des Français, comme le Hollandais Frédéric Benthem, un des subrécargues de la VOC à Canton, présent sur place depuis les années 1770 et au service de *Miraillet, Rémuzat & Cie* autour de 1790<sup>46</sup>. La concurrence entre Européens se transforme parfois en collaboration individuelle quand les circonstances du marché l'exigent. Les actes notariés sur les collaborations de la manufacture royale de Marseille avec Julien Bourgogne et Frédéric Benthem font état de nombreuses difficultés dans le suivi des opérations, le rendu des comptes et dans le rapatriement des revenus des ventes<sup>47</sup>. La confiance entre les entrepreneurs marseillais et leurs lointains représentants est relativement mesurée. Le vivier des commissionnaires est trop étroit et les liens

---

<sup>43</sup> Le Conseil de direction de la Compagnie à Canton était composé d'un directeur et de trois subrécargues jusqu'en 1769. Nous renvoyons notamment le lecteur aux travaux déjà mentionnés de Louis Dermigny.

<sup>44</sup> H. DU HALGOUET, art. cit.

<sup>45</sup> Susan E. SCHOPP, "French Private Trade at Canton, 1698-1833", dans Paul A. Van Dyke, Susan E. Shopp (éds.), *The Private Side of the Canton Trade, 1700-1840. Beyond the Companies*, Hong Kong, The University of Hong Kong, 2018, p. 54-55 et Marie Sybille DE VIENNE, *La Chine au déclin des Lumières : l'expérience de Charles de Constant*, Paris, Champion, 2004, p. 48-49.

<sup>46</sup> Yong LIU, « The Dutch East India Company's Tea Trade with china, 1757-1781 », PhD, Leiden University, 2006, p. 157.

<sup>47</sup> Olivier RAVEUX, « Acteurs et pratiques du commerce de longue distance à travers les ventes de la manufacture royale de corail de Marseille en Inde et en Chine (1781-1792) » (article à paraître).

semblent lâches, demandant l'intervention de procureurs pour régler les litiges, souvent des capitaines de navires choisis pour le lieu de destination de leur navire<sup>48</sup>.

### *De modestes bénéfices*

Quels étaient les bénéfices du commerce français du corail en Chine ? Quelques données permettent d'apporter une première réponse. Ainsi, les chiffres livrés par le capitaine-subrécargue marseillais Pierre Blancard donnent une idée des gains obtenus à l'occasion de quelques ventes du début des années 1790. Pour le reste, il faut se contenter de mentions éparses, toujours issues du commerce privé, le tout offrant un premier tableau à touches impressionnistes.

Il faut tout d'abord souligner que le corail n'est en rien un produit miracle faisant d'heureux gagnants à tous les coups. Ainsi, en 1768, la Compagnie des Indes préfère vendre à perte un lot de 24 catis de corail en grains, dont une grande partie n'est pas des couleurs prisées par les Chinois et qui présente de plus trop de piqûres. Elle déclare se débarrasser « *d'une marchandise connue et absolument décriée* », plutôt que de la garder en magasin<sup>49</sup>. La situation était toutefois exceptionnelle, tout comme les caractéristiques mal anticipées de la marchandise.

Heureusement pour les Français, les bénéfices sont plutôt la règle, mais à quels niveaux ? Deux ventes de capitaines de la Compagnie des Indes effectuées à Canton pour le compte du Malouin Picot de Closrivière dans le cadre du port-permis fournissent une idée pour la première moitié du siècle. En 1728, ce sont 38 livres de corail en grains qui sont cédées contre de l'or. La transaction donne 13% de bénéfices, que se partagent à moitié le négociant breton et le commandant du navire<sup>50</sup>. En 1738, c'est une caisse de corail ouvré d'une valeur de 3 986 livres qui est vendue cette fois par le commandant de l'*Argonaute* avec un bénéfice de 23%<sup>51</sup>.

Les chiffres livrés par Pierre Blancard pour l'année 1792 confirment ces profits limités : de 18 à 28% pour le corail en grains, mais à peine de 7% pour les branches et les branchettes.

Tableau 2 : bénéfices retirés par Pierre Blancard sur des ventes de corail à Canton en 1792 (valeurs en piastres de huit de Livourne)<sup>52</sup>

| Marchandises  | Poids en kilos | Prix d'achat en Europe | Prix de vente à Canton | Taux |
|---|----------------|------------------------|------------------------|------|
| Filières de grains gros et moyens en trois couleurs | 111,67         | 5 470                  | 6 997                  | 28%  |
| Filières de 108 grains et paquets de perles         | 198            | 2 632                  | 3 113                  | 18%  |
| Assortiment de branchettes de diverses dimensions   | 129,41         | 4 152                  | 4 437                  | 7%   |

La modestie de ces résultats doit de plus être rapportée aux temps de voyage nécessaire au commerce avec la Chine, 14 mois au mieux, 18 mois le plus souvent, plus de deux ans

<sup>48</sup> Voir l'exemple du capitaine marseillais François Pinatel en 1790 (ADBdR, 380 E 292, procuration du 30 mai 1790).

<sup>49</sup> ANOM, C 1/11, rapport du conseil à la Compagnie, 1768, fol. 53-53 v°.

<sup>50</sup> L'information a aimablement été fournie par le regretté André Lespagnol.

<sup>51</sup> P. HAUDRÈRE, « L'ouverture de la route du commerce maritime entre la France et la Chine », in *La soie et le canon, France-Chine, 1700-1860*, Paris, Gallimard, 2010, p. 41.

<sup>52</sup> P. BLANCARD, *op. cit.*, p. 449-451.

parfois, mais nous situons ici très précisément dans la fourchette de taux proposée par Louis Dermigny pour ce marché chinois du corail, à savoir un bénéfice « *ordinairement escompté de 15 à 30%* »<sup>53</sup>, quand le marché n'est pas engorgé et que les goûts des clients sont respectés. Les qualités et les couleurs des coraux vendus par le capitaine provençal ne sont de plus pas précisées. Nous savons leur importance sur le succès des opérations, comme en témoignent les remarques du commissionnaire suédois de Canton Jean-Abraham Grill à ses fournisseurs marseillais *Blanchenay, Paul & C<sup>ie</sup>* en 1766, responsables à ses yeux de ne pas avoir fourni suffisamment de corail de bonnes couleurs lors d'une expédition effectuée par Cadix vers Canton en 1764<sup>54</sup>. Afin d'assurer de meilleurs résultats pour le futur, des modèles et échantillons de corail sont désormais transmis aux Phocéens en amont des expéditions. Le marché chinois laisse peu de place à l'improvisation et donne en fin de compte des bénéfices souvent moins intéressants que ceux obtenus dans la péninsule indienne, qui se situent encore dans les années 1780 entre 25 et 54% selon les types de produits et les lieux de vente (Goa, Bombay, Pondichéry ou Calcutta)<sup>55</sup>.

\*\*\*

Au terme de cette première approche des envois de corail de Méditerranée par les Français vers Canton au XVIII<sup>e</sup> siècle, il reste à soupeser leur importance économique globale. Même avec des quantités limitées, cette marchandise a bel et bien constitué un article significatif des échanges franco-chinois de cette période. Le corail n'apportait pas pour autant de fabuleux profits. Les gains restaient en effet modestes, mais le produit était appréciable, car nécessité faisait loi. Avec la rareté des marchandises européennes susceptibles d'être vendues en Chine, le corail participait à l'établissement des cargaisons aller, permettait de réduire quelque peu le montant des piastres englouties par les échanges avec l'empire du Milieu et procurait, hors accident, des bénéfices acceptables. En prolongeant le « rite du présent ou l'échange de curiosités » (Louis Dermigny), il apportait sa pierre dans le financement des achats de thé, de porcelaines, des cotonnades (les *nankins*), de soies et de soieries, dont la revente en Europe allait assurer le succès des entreprises au final. Autrement dit, l'apport global du commerce du corail se montrait supérieur au seul profit comptable qu'il générerait directement par ses ventes. À ce titre, cette marchandise était un élément constitutif de la concurrence que se livraient les Européens à l'autre bout du monde, une rivalité qui commençait en Europe même, au moment de composer les cargaisons, et qui demande encore à être étudiée.

---

<sup>53</sup> L. DERMIGNY, *La Chine et l'Occident...*, *op. cit.*, t. II, p. 699.

<sup>54</sup> Nordiska Museet, Djurgården, Stockholm, fonds Grill, lettre de *Blanchenay, Paul & C<sup>ie</sup>* du 22 décembre 1766.

<sup>55</sup> P. BLANCARD, *op. cit.*, p. 138, 144, 157-158, 172-173, 250-251 et 304.