UNION LYONNAISE
BIBLIOTHÈQUE
N° 2999
Centre Rhône-Alpes
Société de Secours

HISTOIRE

DES

ÉCHELLES DU LEVANT

Don de la Société Archéologique
Janvier 1896

UNION LYONNAISE
BIBLIOTHÈQUE
2599
Collection Société Archéologique

HISTOIRE

COMMERCIALE, POLITIQUE ET DIPLOMATIQUE

DES

ÉCHELLES DU LEVANT

L'ORIENT, MARSEILLE ET LA MÉDITERRANÉE

PAR

M. ÉDOUARD SALVADOR

AUTEUR DES FORCES PRODUCTIVES DE LA FRANCE

DEUXIÈME ÉDITION

REVUE ET AUGMENTÉE D'UNE INTRODUCTION ET D'UN CHAPITRE SUR LES RÉSULTATS

de

LA GUERRE DE CRIMÉE.

PARIS

AMYOT, 8, RUE DE LA PAIX

1857

UNION LYONNAISE
Collection
Société de Secours

QUELQUES MOTS A MES LECTEURS

SUR CETTE SECONDE ÉDITION.

Je reprends dans cette seconde édition le vrai titre de mon travail, celui d'*Histoire des Echelles du Levant*, consacré par la tradition et la langue du commerce. Si ce titre n'y a pas figuré, d'abord, en première ligne, c'est qu'il ne m'était pas bien démontré que dans notre France très-peu maritime, le mot *échelle*, qui vient du turc *iskelé*, et signifie, une espèce de jetée sur pilotis faite pour débarquer les marchandises, fût compris par tout le monde.

Réduit à ces modestes limites, il m'importe de ne pas laisser ignorer à mes lecteurs que ce travail, sauf quelques épisodes secondaires puisés dans la ferveur de la lutte qui tenait toute l'Europe attentive à ses phases, n'était pas même, à sa première édition, un livre de circonstance, et qu'il n'a rien emprunté d'actuel à l'ouverture de la guerre de Crimée que l'opportunité de sa date. 1^er^ *juin* 1854.

S'il m'était permis de croire que le public ajoute quelque valeur à la série successive de mes études, il me serait facile de prouver que mon cadre était tracé bien longtemps à l'avance ; que la plupart des questions que j'ai essayé d'y faire entrer m'étaient familières, et que je les avais traitées, isolément, dans la plupart des grands journaux de Paris, en 1845, 1846, 1847.

Dès l'année 1840, en effet, j'avais été naturellement attiré vers cette fameuse question d'Orient qui passionnait alors tous les esprits, non moins qu'en 1854, et présentait un intérêt spécial pour la métropole de la Méditerranée que j'habitais. Ayant sous mes yeux le spectacle toujours nouveau de la mer et de ses côtes, de Marseille et de son port, attentif à voir fonctionner ce grand centre maritime d'affaires, dans ses armements, ses opérations nautiques, ses rouages les plus compliqués,

je m'attachai à cette question, beaucoup plus au point de vue pratique de nos relations internationales, qu'au point de vue purement politique d'équilibre européen.

Je voyais là décliner tout un ancien et magnifique système d'échanges avec les Echelles du Levant, avec les contrées les plus riches du globe, la Turquie d'Europe et d'Asie, l'Egypte, la Syrie, la Palestine, la Macédoine, la Perse, l'antique prépondérance de notre pavillon s'amoindrir sur le littoral des mers orientales, l'esprit colonisateur se circonscrire, le goût des expéditions au long cours, des grandes constructions navales, du chantier national, s'étioler et se perdre. Je cherchai à me rendre compte de cet état de torpeur où languissait notre génie autrefois si remarquable d'expansion et de rayonnement à l'extérieur, et à pénétrer, aussi loin que possible, dans les causes viscérales de ce mal.

Je ne tardai pas à reconnaître que dans notre France essentiellement continentale par nature et par instinct, de toutes les branches, en matière d'économie politique, la plus arriérée, la moins connue, la moins populaire est celle qui tient à la science des échanges maritimes et au mécanisme des armements commerciaux. J'acquis bientôt la conviction que ce que des intelligences superficielles avaient flétri jusqu'à nos jours du nom de

mercantilisme, de cosmopolitisme et de trafic, n'était rien moins, en définitive, que le levier le plus énergique, le nerf le plus viril de la force, de la grandeur et de la puissance civilisatrices d'une nation.

Je ne pouvais me résigner à croire qu'un pays, comme le nôtre, qui, dans un demi-siècle, s'est illustré par les campagnes d'Egypte, d'Algésiras, de Navarin, qui, par la conquête d'Alger, s'est mis en possession d'un superbe empire dont le territoire s'étend de la Méditerranée jusqu'au désert de Sahara, un pays qui possède six cents lieues de côtes, et sur cet immense littoral un grand nombre de ports, de hâvres, dont quelques-uns jouissent du privilége d'une situation unique, où les matériaux et la main-d'œuvre des constructions navales sont à aussi bon marché qu'aux Etats-Unis et en Angleterre, je ne pouvais me résigner à croire que ce pays se condamnerait à ne jouer qu'un rôle secondaire et à déchoir dans cet ordre de conquêtes pacifiques, de transactions internationales et maritimes auquel un bienfait du ciel semble l'avoir prédestiné.

Il me paraissait impossible que la France ne parvînt pas à comprendre un jour que le commerce extérieur est un élément de production non moins efficace que l'industrie et l'agriculture,

qu'il s'y rattache par les liens de la plus intime solidarité, qu'il avive et féconde les produits agricoles, industriels, et décuple leur valeur par la facilité qu'il leur procure de circuler et de s'épandre au loin ; que non-seulement il contribue à rétablir, peu à peu, le niveau entre les besoins de la production et de la consommation, mais encore à créer, par le déplacement des classes laborieuses, une meilleure répartition du travail humain. Je ne pouvais comprendre, surtout, son indifférence à voir dépérir l'effectif de sa marine marchande, pépinière de sa marine militaire.

Je déroulai, dans l'un des numéros du *Constitutionnel* de 1843, le triste bilan de notre mobilier naval affecté au commerce, j'indiquai plusieurs mesures pour remédier à cet état de détresse, et je fus assez heureux pour produire quelque émotion chez les hommes spéciaux dévoués aux intérêts publics du pays. Ce premier travail sur la marine marchande m'amena bientôt à penser que nos consuls, par la nature de leurs fonctions, leur contact continu avec nos armateurs, nos officiers de marine, nos matelots, étaient les intermédiaires les plus précieux et les mieux indiqués, pour suivre de près les besoins des populations étrangères au milieu desquelles ils ont l'habitude de se mouvoir et de vivre, les ressources de leur sol,

de leur industrie, le mouvement de nos exportations et de nos importations, les plus aptes, en un mot, à signaler les moyens pour raviver l'essor de notre fret, atténuer sa cherté relative et régénérer notre commerce sur les marchés extérieurs.

Je publiai dans le journal *l'Epoque*, des 22, 24 et 26 octobre 1845, l'historique de l'organisation des Consulats, en ce qui tient, surtout, aux Echelles du Levant, et j'insistai sur les lacunes fâcheuses qu'elle me paraissait encore offrir (1).

Dans ce même journal, du 11 novembre 1845, j'essayai d'éveiller la sollicitude de l'Administration générale des postes sur les entreprises accomplies, avec une rare intrépidité, par le célèbre lieutenant Waghorn aidé du concours de la Compagnie péninsulaire et orientale de Londres et du *Lloyd* autrichien, pour déshériter Marseille du transit de la malle de l'Inde, par l'Adriatique et l'Allemagne, au profit de Trieste.

Dans un article intitulé : *Commerce du Levant, Syrie,* inséré au *Constitutionnel* du 30 juin 1846, et qui n'était qu'un fragment détaché de l'histoire que je publie aujourd'hui, je recherchai les causes de la décadence de ce commerce.

Devenu secrétaire de la Société maritime fondée à Paris, en 1847, sous la présidence de l'amiral

(1) Voir la note 1, à la fin du volume.

Grivel, je m'appliquai davantage encore à résoudre plusieurs problèmes relatifs à notre marine marchande. Je combattis avec quelque éclat, dans le journal *la Flotte* (1), des 17 mars et 27 mai 1847, l'achat du navire à l'étranger, non pas, comme mesure transitoire, pour repeupler notre mobilier naval, mais comme mesure définitive.

Je soutins, de même que je soutiens encore aujourd'hui, que la France devait bien se garder de renoncer à construire le navire; que c'est là non-seulement un intérêt, mais une force de premier ordre, qu'un grand pays comme le nôtre doit tenir toujours prête à fonctionner sous sa main; qu'aliéner une pareille force, c'était se mettre à la merci de l'étranger, pour l'opportunité de ses transports et de ses approvisionnements; que des travaux de réparation n'équivaudraient jamais à des travaux de construction, et que l'art du constructeur ne s'improvise pas en un jour; je me déclarai franchement le champion du chantier national, pour l'avenir. J'exposai, dans le numéro du 27 février 1847, comment les Anglais entendent la liberté du pavillon et des mers; je traçai, dans les numéros des 7 et 27 juillet de la même

1) *La Flotte* était alors dirigée avec un vrai talent, par M. Amédée Réné, le continuateur de *l'Histoire des Français* de Sismondi, qui voulut bien m'admettre au nombre de ses collaborateurs.

année, un aperçu des immenses opérations exécutées par la Compagnie péninsulaire et orientale de Londres et par le *Lloyd* autrichien, qui ne fut pas sans quelque influence, je crois, sur l'heureuse détermination prise par l'Etat de céder les paquebots du Levant à la puissante Compagnie des Messageries impériales (1).

Enfin, plus récemment encore, dans mon travail sur les *Forces productives de la France*, publié en 1854, j'invoquai, de tous mes vœux, la réforme tant désirée qui vient de se réaliser à peine, l'entrée, en entière franchise, des matériaux destinés aux constructions navales, et le dégrèvement progressif des matières premières, telles que sucres, cafés, cotons, tabac, cacaos, qui forment la base essentielle d'un fret continu (2).

Ceci me conduit à dire quelques mots de ce problème de liberté commerciale si difficile à résoudre, et qui a été l'objet particulier de mon étude sur les *Forces productives de la France*, que je compléterai plus tard.

J'ai foi en cette liberté, dans une certaine mesure et dans de certaines conditions; il importe

(1) M. Albert Rostand, l'un des armateurs les plus distingués de Marseille, après plusieurs années d'efforts et de luttes opiniâtres dont j'ai été témoin, a été le véritable instigateur de cette détermination.

(2) Voir la note 2 à la fin du volume.

qu'elle soit progressivement établie entre peuples arrivés, en agriculture, en industrie, en commerce, à un égal degré de maturité. Pour ce qui nous concerne, l'exposition universelle de 1855 a victorieusement démontré que nous pourrions, au besoin, affronter cette épreuve, à l'égard de toutes les nations Européennes, une seule exceptée, sans courir trop de dangers et sans nous exposer à de trop vives secousses. Le temps me paraît proche d'ailleurs où de puissantes associations douanières semblables à celles du Zollverein, de nouveaux liens de solidarité d'Etat à Etat, parviendront à maîtriser les crises parfois meurtrières de la concurrence et du trop-plein. L'abaissement des tarifs sur les matières premières qui gênent l'essor et le bon marché du produit industriel, la conquête de nouveaux débouchés, la transformation rapide des articles de luxe en articles d'une consommation usuelle, l'unité de monnaie, de poids et mesures, un papier de crédit universellement accepté en Europe, de grandes institutions de crédit, les capitaux fusionnés et portés, tour à tour, avec intelligence, sur chaque point du continent qui en nécessite l'emploi, me paraissent, en outre, des germes précieux d'avenir pour neutraliser la lutte des industries similaires et diriger les forces vives de chaque pays vers de meilleures fins.

Mais si j'ai foi en cette liberté commerciale ainsi