



**HAL**  
open science

# UNE PÉNÉTRATION COMMERCIALE MANQUÉE : LA FRANCE AUX PHILIPPINES DU MILIEU DES ANNÉES 1810 AU MILIEU DES ANNÉES 1840

Xavier Huetz de Lempis

► **To cite this version:**

Xavier Huetz de Lempis. UNE PÉNÉTRATION COMMERCIALE MANQUÉE : LA FRANCE AUX PHILIPPINES DU MILIEU DES ANNÉES 1810 AU MILIEU DES ANNÉES 1840. *Illes i Imperis*, 2021, pp.127-152. 10.31009/illesimperis.2021.i23.06 . hal-03612829

**HAL Id: hal-03612829**

<https://univ-cotedazur.hal.science/hal-03612829v1>

Submitted on 6 Jan 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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - ShareAlike 4.0 International License

## UNE PÉNÉTRATION COMMERCIALE MANQUÉE: LA FRANCE AUX PHILIPPINES DU MILIEU DES ANNÉES 1810 AU MILIEU DES ANNÉES 1840

Xavier Huetz de Lemps  
Université Côte d'Azur, CMMC (UPR 1193)  
Xavier.HUETZdeLEMPs@univ-cotedazur.fr  
ORCID: 0000-0002-0759-8223

*Entre les années 1810 et les années 1840, la France est une des premières puissances occidentales à tenter de profiter de l'ouverture graduelle des Philippines espagnoles au commerce international. Pourtant, la politique volontariste de présence diplomatique et navale de la France contraste cruellement avec l'insigne faiblesse du commerce français aux Philippines. Cette discordance résulte de causes complexes qui tiennent aux spécificités du marché philippin et à la capacité des marchands français à y répondre, mais elle soulève aussi la question de l'efficacité des supports institutionnels comme celle de la cohérence de la politique de présence mondiale de la France.*

MOTS-CLÉS: *Philippines, France, Consulat de France à Manille, Commerce français aux Philippines, A. Barrot.*

### **A FAILED MARKET PENETRATION: FRANCE AND THE PHILIPPINES FROM MID-1810S TO MID-1840'S**

*Between the 1810s and the 1840s, France was one of the first Western powers to try to take advantage of the gradual opening of the Spanish Philippines to international trade. However, France's proactive policy of diplomatic and naval presence contrasted cruelly with the great weakness of French trade in the Philippines. This discrepancy resulted from complex causes that stemmed from the specificities of the Philippine market and the capacity of French merchants to respond to it, but it also raises the question of the effectiveness of institutional support as well as the coherence of France's policy of global presence.*

KEYWORDS: *Philippines, France, French Consulate in Manila, French Trade with the Philippines, A. Barrot.*

[Recibido: 18/12/2020; Aceptado: 25/01/2021]

Comme si les forces expansives françaises avaient été comprimées par la «parenthèse» des années 1789-1815, mais aussi parce qu'un certain nombre de barrières réglementaires et mentales tombent alors, l'intérêt de la France pour les territoires constitutifs d'un empire espagnol en pleine tourmente se transforme en passion:

Dans les milieux coloniaux, dans les ports, les Chambres de Commerce, sur les comptoirs des grandes maisons, les projets s'élaborent, foisonnent, et finissent souvent par encombrer les tables du Ministère. Négociants, publicistes, peut-être simples aventuriers s'en donnent à cœur joie, avec plus ou moins d'audace, d'imagination, de désintéressement, tous se réclament d'ailleurs au même titre, des intérêts supérieurs du pays. C'est sans doute dans ce mouvement, qui ne s'arrête plus, qu'il faut chercher souvent la lointaine origine des grands desseins des hommes d'État. Pour retrouver nos marchés perdus, deux champs semblent devoir particulièrement s'ouvrir: l'Extrême-Orient et l'Amérique espagnole, dont une des faces donne sur le Pacifique.<sup>1</sup>

Au carrefour de ces deux aires géographiques, les Philippines constituent une des facettes, et pas la moins intéressante, de cet élan enthousiaste et parfois brouillon. La France des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles s'était déjà intéressée à la colonie espagnole en Asie parce qu'elle était identifiée comme un maillon faible de la chaîne impériale espagnole et parce que les deux composantes qui fondaient la prospérité du galion de Manille, l'argent et la soie, éveillaient les appétits français.<sup>2</sup> Les réformes que l'Espagne met en œuvre entre le milieu des années 1780 et le milieu des années 1830, en particulier l'ouverture graduelle du port de Manille au commerce étranger, rendent possible la pénétration commerciale de ce marché et la construction de nouveaux circuits économiques profitables aux intérêts français. La France n'est bien entendu pas la seule à s'intéresser aux Philippines, mais, dans les premières décennies du XIX<sup>e</sup> siècle, tous les compétiteurs sont placés dans une position d'égalité des chances, aucun d'entre eux ne pouvant s'appuyer sur des positions commerciales antérieures. Tous doivent gérer l'incertitude dans trois domaines: l'évolution à court et à moyen termes de la législation espagnole imposée aux nouveaux concurrents; les capacités d'absorption du marché philippin en matière de produits européens, en particulier manufacturés; les volumes, les qualités et les prix des produits d'exportation de l'agriculture commerciale philippine dont, au même moment, les productions dominantes se dessinent et s'ajustent en fonction de la demande européenne ou chinoise.

Dans cette phase exploratoire où tout est à construire, les négociants et les armateurs français ont un besoin vital d'informations de tous ordres: économiques, nous venons de

1. Faivre, Jean-Paul, *L'expansion française dans le Pacifique, de 1800 à 1842*, Paris, Nouvelles Éditions latines, 1953, pp. 229-230. J'emprunte l'expression de parenthèse à Pétré-Grenouilleau, Olivier, *Les négoce maritimes français XVII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Belin, 1997, p. 147. Cette recherche a bénéficié du soutien du projet PID2019-106311GB-I00 «*Los consules extranjeros en Filipinas y el Mar de China*» financé par le *Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades*. Je remercie les deux évaluateurs anonymes pour leurs intéressantes remarques.

2. Nardin, Denis, «La France et les Philippines sous l'Ancien Régime», *Revue française d'histoire d'outre-mer*, vol. 63, n.° 230, 1976, pp. 5-43. Voir aussi la contribution de S. Lloret dans ce dossier.

le voir, mais aussi nautiques, parce que ces mers sont dangereuses et mal connues, politiques, parce que la domination de l'Espagne est fragile, et culturelles, parce que les goûts et le pouvoir d'achat des consommateurs philippins sont totalement inconnus. Pour les marchands français comme pour leurs concurrents, les expatriés, les voyageurs et les capitaines des navires sont des sources précieuses d'information. Mais l'originalité du cas de la France réside dans l'implication précoce et forte des supports institutionnels au service des intérêts commerciaux nationaux. À Manille, comme ailleurs dans les nouveaux marchés hispaniques, le consul est la figure centrale de cet appui étatique à l'initiative privée parce qu'il peut être un réducteur d'incertitude grâce à la collecte, à l'élaboration et à la diffusion l'information économique, mais aussi parce qu'il peut orienter la législation commerciale locale dans un sens favorable aux intérêts nationaux, en particulier dans le domaine tarifaire.<sup>3</sup> Au-delà, la France place la pénétration commerciale aux Philippines au centre d'une politique de présence et de puissance mondiale susceptible de rivaliser avec la Grande-Bretagne: l'échec de cette ambition et ses causes sont le sujet de cette contribution.

## 1. Des débuts prometteurs

### 1.1. Le contexte: un exclusif mitigé

Le demi-siècle qui va des années 1780 aux années 1830 est pour les Philippines un véritable «*imperial meridian*»: le système commercial du galion de Manille entre en crise et disparaît en 1815; les circuits commerciaux centrés sur Manille connaissent une re-composition autour des activités de la *Real Compañía de Filipinas*, fondée en 1785; le monopole des tabacs (1781) donne au trésor colonial de nouvelles marges de manœuvre budgétaires; les autorités coloniales multiplient —avec un succès mitigé— les initiatives pour encourager l'agriculture commerciale et l'exploitation des ressources minières; comme le reste de l'empire, l'archipel entre à partir des années 1790 dans une zone de turbulences politiques; enfin, point crucial pour notre objet, ces années sont marquées par une ouverture, lente et partielle, de Manille au commerce européen.<sup>4</sup>

Une confusion certaine règne dans la littérature historique à ce propos. Deux raisons l'expliquent. La première résulte de la tentation de proposer une date unique qui distingue clairement un avant d'un après alors que la notion de méridien impérial est ici bien plus utile parce qu'elle permet d'envisager la question en terme non de rupture mais

3. Sur l'institution consulaire au XIX<sup>e</sup> siècle, voir l'important volume collectif: Ulbert, Jörg et Lukian Prijac (eds.), *Consuls et services consulaires au XIX<sup>e</sup> siècle. Die Welt der Konsulate im 19. Jahrhundert. Consulship in the 19<sup>th</sup> Century*, Hambourg, DOBU Verlag, 2010.

4. Je n'ai pas la place ici de rendre justice aux excellents travaux récents d'historiennes et d'historiens, en particulier hispanophones, qui ont considérablement renouvelé les connaissances sur cette période de transition impériale. Pour une vue d'ensemble centrée sur les aspects fiscaux, voir Fradera, Josep M., *Colonias para después de un imperio*, Barcelona, Edicions Bellaterra, 2005, en particulier pp. 439-533.

de processus. Ici, ce dernier prend très exactement un demi-siècle entre 1785 et 1834, du glissement d'un exclusif absolu —sur le papier— à un exclusif mitigé, puis à une liberté de commerce qui n'est pas un échange libre parce que l'Espagne défend, pour des raisons à la fois économiques et politiques, son droit souverain de fixer les conditions des échanges. La seconde tient à la confusion même des textes et au caractère incertain d'un processus dont les acteurs «actifs» (les autorités espagnoles et les marchands locaux qui font pression sur elles) comme «passifs» (les marchands occidentaux qui doivent adapter leurs activités aux évolutions réglementaires) ne connaissent pas le point d'aboutissement du processus. Soulignons aussi que la situation politique troublée de la métropole donne une large marge de manœuvre à l'administration coloniale des Philippines. Cette phase d'ouverture est donc erratique et la reconstruction de la chronologie des textes réglant le commerce ou la résidence des étrangers n'est pas tâche facile: certaines dispositions adoptées localement sont en contradiction avec les textes édictés pour l'Espagne et/ou pour d'autres possessions ultramarines; dans la pratique, ces décisions, appliquées au cas par cas, sont le plus souvent en retard par rapport à un état de fait qu'elles ne sanctionnent qu'*a posteriori*, sans rattraper le retard pris sur la réalité de la pénétration commerciale des Européens. Rappelons rapidement les grandes phases de ce processus graduel et cumulatif.

En 1785, le port est officiellement ouvert aux navires asiatiques transportant des denrées asiatiques. En fait, les bateaux européens continuent d'être simplement «asiatisés» (changement de nom, faux pavillon, recrutement d'un «capitaine» fictif en Asie). Sans être dupes, les autorités espagnoles ferment les yeux. En 1789, un nouveau pas est franchi, à la demande de la *Real Compañía* et du *Consulado*, pour une fois réunis parce qu'ils manquent tous deux de fret. Les navires de toute provenance et nationalité sont autorisés à venir commercer à Manille, mais le fret d'aller doit être exclusivement composé de produits d'origine asiatique. Cette restriction est ouvertement tournée: le navire américain *Astrea*, qui relâche à Manille en 1796, ne transporte strictement rien d'asiatique.<sup>5</sup> Le port de Manille est donc ouvert *de facto* dès 1789. Les mesures ultérieures viennent confirmer et légaliser cet infléchissement crucial. Les dispositions de 1803, 1814 et 1824 renouvellent celle de 1789. La disparition du galion de Manille supprime toute entrave au commerce trans-Pacifique tandis qu'un décret de 1820 accorde, pour dix ans, l'exportation en franchise des produits philippins sur les navires espagnols. La suppression des privilèges de la *Real Compañía* (1830) et sa disparition (6 mars 1834) achèvent de mettre en accord la législation et la réalité: les navires étrangers importent désormais en toute légalité des denrées européennes à Manille, tandis que les négociants espagnols de Manille commercent avec les ports asiatiques et empruntent la route du cap de Bonne-Espérance. Même si les nouveaux tarifs douaniers continuent de protéger le commerce et la navigation espagnols, les marchands européens ont désormais pleinement accès aux productions d'une agriculture commerciale en pleine expansion et ils peuvent

5. Mac Hale, Thomas R. et Mary C. Mac Hale, *Early American-Philippine Trade: The Journal of Nathaniel Bowditch in Manila, 1796*, New Haven, Yale University Southeast Asia Studies, 1962, p. 19.

rivaliser pour placer les produits manufacturés européens. Dans le même temps, la disparition du galion ouvre des perspectives nouvelles d'insertion dans les circuits en recomposition qui lient l'archipel philippin à ses partenaires historiques en Asie et en Amérique espagnole.

### 1.2. Les pionniers de l'ouverture et leur accueil

Les premiers pas de la pénétration commerciale aux Philippines sont indissociables d'une autre zone d'expansion potentielle, la péninsule indochinoise avec laquelle la France a eu des relations assez prometteuses juste avant les événements de 1789. Dès 1817, deux navires (La Paix et Le Henry) effectuent, pour le compte de deux maisons bordelaises, Balguerie-Sarget et Philippon, une mission exploratoire au Vietnam. Les opérations commerciales de ces deux navires ne sont guère couronnées de succès, mais, au même moment, en septembre 1817, la frégate La Cybèle commandée par Kergariou (voir plus bas) trouve trois navires bordelais mouillés en rade de Manille, L'Églantine de la maison Cabarrus, L'Indien et Le Léon armés par la maison Albreck et Delbruck.<sup>6</sup> Les armateurs nantais et havrais sont aussi très présents à Manille à la fin des années 1810. Ces premières expéditions aux Philippines confirment la faim de marchés lointains qui s'empare alors des ports français de l'Atlantique, Bordeaux, Nantes et Le Havre.<sup>7</sup>

Tôt dans cette phase d'ouverture de l'archipel, quelques Français s'installent aux Philippines, malgré les incertitudes juridiques qui planent sur leur statut juridique. Au milieu des années 1790, au moins un Français, Jean Raully, réside à Manille en compagnie de Britanniques, d'un Américain et de Portugais plus nombreux parce qu'ils jouissent depuis longtemps d'un régime de faveur.<sup>8</sup> Vers 1795, les frères Dayot viennent s'installer à Manille. Ces deux Français sont étonnants.<sup>9</sup> Le premier, Jean-Marie (1760-1809), a dirigé la marine du prétendant à l'empire du Vietnam Nguyen Anh entre 1790 et 1795. À la suite d'un différend avec son employeur, il se réfugie avec son frère Félix (1772-1821) à Macao puis à Manille. Le plus intéressant est que les frères Dayot sont actifs dans le commerce avec la Nouvelle Espagne et qu'ils procèdent même à des essais de culture du café dans les environs de Manille, alors que ces deux activités contreviennent formellement

6. Joinville, Pierre de, *La mission de la Cybèle en Extrême-Orient 1817-1818. Journal de voyage du capitaine A. de Kergariou*, Paris, Honoré Champion, 1914, p. 6, note 1.

7. Marnot, Bruno, «Les ports français et le Pacifique au XIX<sup>e</sup> siècle», *Revue d'histoire maritime*, n.° 6, 2006, pp. 56-58. Marseille est en retrait pour les raisons analysées par Durand, Guy et Jean-François Klein, «Marseille et le commerce de la Chine, 1815-1860», *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, vol. 57, n.° 1, 2010, pp. 139-66.

8. Mac Hale, T. R. et M. C., *Early American-Philippine Trade*, pp. 11, 12, 22-23, 45, 55, 62; Nardin, Denis, *France and the Philippines. From the Beginning to the End of the Spanish Regime*, Manila, National Historical Institute, 1989, pp. 13-14.

9. Pham, Charlotte Minh Hà, «European Navigation, Nautical Instructions and Charts of the Cochinese Coast (16<sup>th</sup>-19<sup>th</sup> Centuries)», *Moussons*, n.° 27, 2016, p. 114 et Nardin, D., *France and the Philippines...*, *cit.*, pp. 13-15.

aux textes réglementant le séjour des étrangers, textes que nous allons brièvement résumer.

Au moment où les frères Dayot font paisiblement des affaires à Manille, la *Real Cédula* du 2 février 1800 interdit aux étrangers de vivre à Manille au-delà du temps nécessaire à leurs opérations commerciales.<sup>10</sup> Mais, dès 1805, le gouverneur général accorde des permis de résidence, avant qu'une nouvelle décision royale (1807) ne supprime théoriquement ces libertés accordées à titre individuel.<sup>11</sup> En 1824, la situation des étrangers est plus ou moins régularisée. Le gouverneur général reçoit le pouvoir de délivrer de nouveaux permis après consultation des autorités métropolitaines.<sup>12</sup> Si les gouverneurs continuent d'insister sur le caractère gracieux et précaire des autorisations, deux proclamations, en 1828 et en 1836, incitent les étrangers à venir s'installer à Manille.<sup>13</sup> De plus, la rigueur théorique des règlements est tempérée par le traitement globalement «paternel» et bienveillant des autorités à l'égard des étrangers.<sup>14</sup>

Pourtant, au début de la période au moins, l'irruption de ces nouveaux concurrents engendre parfois la réaction xénophobe de certains secteurs de la société coloniale.<sup>15</sup> Le célèbre épisode du massacre des étrangers à l'occasion de l'épidémie de choléra d'octobre 1820 confirme à la fois cette hostilité latente et, indirectement, la forte présence française à Manille à la charnière entre les années 1810 et 1820. Ce n'est pas le lieu d'analyser ici les causes complexes de cette émeute populaire déclenchée par la rumeur que les étrangers auraient empoisonné les puits ainsi que l'eau du Pasig.<sup>16</sup> Au soir du 9 octobre, 28 étrangers ont été tués dont 12 Français, sans compter un nombre important de blessés

10. Pour une vue d'ensemble sur la législation coloniale à l'égard des étrangers, voir Aizpuru, Mikel «Insignificante átomo de la esfera social». La naturalización de chinos y otros extranjeros en las Filipinas españolas», dans Elizalde, María Dolores Elizalde et Xavier Huetz de Lemp (eds.), *Filipinas, siglo XIX. Coexistencia e interacción entre comunidades en el imperio español*, Madrid, Ediciones Polifemo, 2017, en particulier pp. 330-333.

11. La *Real Cédula* est promulguée au moment où la métropole s'aperçoit qu'un Français, Paul du Camper, a ouvert sans autorisation un établissement dont la nature n'est pas précisée. Archivo Histórico Nacional (Madrid, par la suite AHN), Ultramar, 5153, 32, Demande de permis de résidence de Jonathan M. Peele, 1834; AHN, Ministerio de Asuntos Exteriores (par la suite MAE), 2955, Demande de permis de résidence de du Camper, 1807.

12. AHN, Ultramar, 5153, 32 et 34. L'étranger résidant à Manille doit formuler une demande écrite au gouverneur général, préciser les activités qu'il compte exercer, les capitaux dont il dispose et obtenir un certificat de bonne conduite des autorités diplomatiques espagnoles de son pays d'origine ou d'une maison de commerce de Manille (AHN, MAE, 2958, circulaire de 1841).

13. AHN, Ultramar, 5153, 34 et 43. Théoriquement, les étrangers ne peuvent établir leur résidence en province, malgré la tolérance de fait des autorités espagnoles, cette disposition est toujours en vigueur... en 1898.

14. Archives du ministère des Affaires étrangères, centre de La Courneuve (par la suite AMAE-LC), correspondance consulaire et commerciale (par la suite CCC), Manille, 1, 68v, dépêche d'A. Barrot du 10 avril 1837.

15. Sur ces tensions, voir Hidalgo Nuchera, Patricio, *Liberalismo e insurgencia en las Islas Filipinas (1809-1824)*, Madrid, Servicio de Publicaciones de la Universidad Autónoma de Madrid, 2019, en particulier pp. 58-68.

16. Les chapitres 2 et 3 (pp. 51-117) de l'ouvrage récent de Patricio Hidalgo Nuchera, *Liberalismo..., cit.*, mobilise de nombreuses sources pour proposer des interprétations nouvelles des troubles.

graves. Les victimes françaises sont des capitaines, officiers et membres d'équipage des huit navires alors ancrés en rade de Manille auxquels vient s'ajouter le naturaliste Félix Godefroy.<sup>17</sup> S'ils ne débouchent pas sur des réclamations diplomatiques, les événements de 1820 démontrent l'importance d'un appui institutionnel aux efforts privés de pénétration du marché philippin.

## 2. Un appui institutionnel précoce

### 2.1. La présence navale française

Dès la paix revenue en 1815, des missions navales officielles sont envoyées en «Indochine» pour montrer le pavillon et pour recueillir des informations sur les établissements des autres puissances européennes dans une région sur laquelle les Français ont, à l'époque, des connaissances hydrographiques, géographiques et commerciales très limitées.<sup>18</sup> Il s'agit de «renouer la chaîne des temps» et d'investir un domaine, celui de l'accumulation des savoirs sur le monde, dans lequel la France est en mesure de rivaliser avec la Grande-Bretagne.<sup>19</sup>

Si la priorité de ces missions n'est pas l'archipel philippin mais les voies maritimes d'accès à la Chine et, plus généralement, à la mer de Chine, la plupart font escale à Manille où elles réunissent des informations sur l'état économique, politique et sanitaire des Philippines. Elles ont aussi une claire dimension stratégique: la volonté est constante d'accumuler des connaissances hydrographiques sur la navigation dans des mers particulièrement dangereuses, de réunir des renseignements sur l'état des défenses militaires ou sur les possibilités de ravitaillement, d'entretien et de réparation des navires français à Manille et Cavite. Enfin, les navires de guerre français en mer de Chine méridionale appuient l'exploration marchande en fournissant renseignements nautiques et protection contre les pirates.

La première de ces missions est celle de la frégate La Cybèle (1817-1818) sous le commandement d'Achille de Kergariou.<sup>20</sup> En 1818, juste après l'abolition de la traite, la

17. Les autres victimes étrangères sont 14 marins anglais et américains, deux commerçants danois et un Espagnol, sans doute parce que ses agresseurs l'ont pris pour un étranger (AHN, Ultramar, 5152, 3, lettre du gouverneur général Folgueras au *secretario de Estado* du 10 novembre 1820; AMAE-LC, CCC, Manille, 1, 3-4; Nardin, D., *France...*, cit., p. 47, p. 123, note 56). Les témoignages français concordent parfaitement pour le nombre de victimes françaises mais ils avancent un nombre inférieur pour les autres étrangers. Les demandes de réparation présentée à l'Espagne par l'ambassadeur de France à Madrid et par des particuliers n'ont pas abouti (Hidalgo Nuchera, P., *Liberalismo...*, cit., pp. 109-114).

18. Les contours géographiques de ce que le mot «Indochine» désigne alors sont flous et beaucoup plus vastes que la seule péninsule indochinoise, ils englobent le plus souvent l'ensemble des terres riveraines de la mer de Chine méridionale.

19. Pham, C. M. H., *European Navigation...*, cit., pp. 101-129. L'expression «renouer la chaîne des temps» est une idée forte du préambule de la Charte constitutionnelle du 4 juin 1814.

20. Joinville, P. de, *La mission...*, cit., p. xv et *Le réveil économique de Bordeaux sous la Restauration*.

mission Philibert cherche à recruter des travailleurs chinois pour la Guyane et elle fait escale à Manille, à la fin 1819 et au début 1820, pour tenter de réunir sa cargaison humaine.<sup>21</sup> Les grandes expéditions maritimes françaises visitent ensuite régulièrement les Philippines: les frégates *Thétis* et *Espérance* (voyage de circumnavigation de Hyacinthe de Bougainville) en 1824; la corvette *La Bonite* sous le commandement d'Auguste Vaillant en 1836; la frégate *L'Artémise* sur laquelle Cyrille Laplace réalise une circumnavigation en 1838; les corvettes *L'Astrolabe* et *La Zélée* de la célèbre expédition de Dumont d'Urville en 1839. Enfin, le début des années 1840 est marqué par l'affirmation, en pensée et en actes, de la volonté impériale de la France en mer de Chine méridionale dans le contexte de la première guerre de l'opium. La présence de la France est renforcée par l'envoi de l'escadre commandée par l'amiral Cécille, que rejoint la «Mission extraordinaire en Chine» dirigée par le diplomate Théodose de Lagrené (1843-1846).<sup>22</sup> Manille est alors devenue une base arrière essentielle de la politique de puissance de la France en mer de Chine.

## 2.2. L'ouverture du consulat

La volonté française d'ouvrir un poste consulaire à Manille se manifeste très tôt. Lors de son escale à Manille au début de l'année 1820, Philibert, commandant de «l'expédition d'Asie», nomme, de sa propre initiative, Félix Dayot «agent français à Manille» pour «faciliter les opérations de nos négociants».<sup>23</sup> Le premier représentant officiel de la France aux Philippines est Bernard-Marie Barrère, «inspecteur du commerce» à partir de mars 1824, puis consul en 1826, épaulé par un vice-consul, Rattier de Sauvignan, à partir de 1827.<sup>24</sup> Barrère comme Rattier sont des agents consulaires de carrière.<sup>25</sup> La France cherche donc à officialiser sa représentation dans la colonie, alors que les autres puis-

---

*L'armateur Balguerier-Stuttenberg et son œuvre*, Paris, Librairie ancienne Honoré Champion, Édouard Champion, 1914, p. 352.

21. Joinville, P. de, *Le réveil...*, cit., pp. 368-371. Sur l'expédition de Philibert, voir Faivre, J.-P., *L'expansion...*, cit., pp. 281-282.

22. L'amiral Cécille est accompagné du diplomate Dubois de Jancigny, il arrive en Chine à la fin de l'été 1841. En novembre 1843, une station navale permanente des «mers de Chine» est créée. Pour une présentation d'ensemble de la mission, voir Mau, Chuan-hui, «La mission Lagrené en Chine et sa signification», dans Mau, Chuan-hui et Pierre-Étienne Will (dir.), *Missions au pays de la soie. L'ambassade Lagrené (1843-1846) entre science, commerce et diplomatie*, Paris, Collège de France, 2017, pp. 59-105.

23. Nardin, Denis, *France...*, cit., pp. 116-118.

24. Je n'ai pas pu établir pour l'instant les causes de cette ouverture précoce. Est-elle le pendant des efforts, exactement contemporains, du gouvernement français à Cuba pour arracher des autorités espagnoles, locales et centrales, une reconnaissance officielle de ses agents consulaires dans l'île? La signature en 1826 du traité de Londres entre la Grande-Bretagne et les Pays-Bas à propos de la répartition des sphères d'influence dans le détroit de Malacca a-t-elle pesé? L'ouverture du poste de Manille est-elle liée à la perte du poste de Tourane au Vietnam cette même année?

25. Barrère devient consul général à Lima en juin 1829; Rattier était chancelier du consulat de France à Cadix en 1820 (AMAE-LC, CCC, Cadix, 100, je remercie A. Bartolomei pour cette information).

sances sont représentées, à l'époque, par un consul honoraire choisi parmi les marchands de la place.<sup>26</sup> Cette première implantation consulaire est fragile: Barrère est remplacé en 1829 par un négociant, Pierre-Théodore Noussitou, et, selon D. Nardin, le consulat est de fait supprimé.<sup>27</sup>

Le 3 octobre 1835, un jeune diplomate de profession, Théodore-Adolphe Barrot (1801-1870) dont le premier poste avait été Carthagène (Colombie, de 1831 à 1835), est nommé consul de France à Manille, poste qu'il rejoint le 6 décembre 1836 après un interminable voyage de dix mois. Il est assisté d'un chancelier, Eugène Chaigneau, l'un des rares agents français à avoir une expérience de terrain en Extrême-Orient et en particulier au Vietnam. En ce milieu des années 1830, le Quai d'Orsay a clairement l'intention de faire de Manille un poste avancé des ambitions françaises. Les instructions transmises à Barrot confirment que sa mission va bien au-delà du recueil de renseignements sur l'archipel philippin.<sup>28</sup> À la fin de l'année 1838, Barrot est muté aux îles Baléares, à sa demande et pour des raisons de santé sérieuses (attaques de dysenterie) mais qui ne lui interdisent pas de revenir aux Philippines avec le grade de «Consul général dans l'Indochine».<sup>29</sup>

La création, en 1839, d'un poste consulaire qui gère depuis Manille l'ensemble des intérêts français en Extrême Orient montre combien le gouvernement français prend au sérieux l'archipel philippin dans sa stratégie de puissance en mer de Chine.<sup>30</sup> Le choix de Barrot n'est pas plus anodin. Grâce à son premier séjour, il connaît les Philippines où il a établi des réseaux au sein de l'administration coloniale espagnole et il a une bonne connaissance des dossiers chinois parce qu'il s'est rendu à Canton juste avant la guerre de l'opium. Il a sans nul doute aussi «l'oreille» du Quai d'Orsay et des contacts privilégiés au plus haut niveau des élites dirigeantes de la Monarchie de Juillet: son frère, Odilon Barrot, est alors un député très en vue de l'aile «gauche» des orléanistes.

26. Dès 1815-1817, les États-Unis semblent avoir été les premiers à avoir cherché à s'appuyer sur un consul choisi parmi les marchands, Andrew Stuart (Hastings Cassidy, Velma, «American Consular Representation in the Philippine Islands. 1817-1899», *Bulletin of the American Historical Collection*, n.° 2, 1973, p. 24; Owen, Norman G., *Prosperity without Progress. Manila Hemp and Material Life in the Colonial Philippines*, Quezon City, Ateneo de Manila UP, 1984, pp. 4, 57). Selon Rhoda E. A. Hackler, le marchand John Stuart Kerr aurait été, dès 1801, le premier «marchand-consul» des États-Unis, mais les archives américaines ne conservent aucune trace de son activité officielle (Hackler, Rhoda E. A., «The United States Presence in the Northern Philippines Prior to 1898 (I). The Merchant-Consuls», *Bulletin of the American Historical Collection*, n.° 27, 1989, pp. 23-24).

27. AMAE-LC, CCC, Manille, 1, 5 et 6. Voir aussi Faivre, J.-P., *L'expansion...*, cit., p. 367.

28. AMAE-LC, CCC, Manille, 1, 19, Direction commerciale et du contentieux du ministère des Affaires étrangères à Barrot, 16 décembre 1835.

29. De retour à Manille à la fin du mois de juin 1840, Barrot reste en poste un peu plus d'un an et il quitte Manille en novembre 1841.

30. Le consulat de Manille a autorité sur les consulats de Canton, Macao, Singapour, Penang, Malacca, Batavia et Surabaya.

### 3. Une impasse commerciale

#### 3.1. De maigres résultats

L'intérêt initial pour le commerce avec les Philippines semble s'être rapidement étiolé et, à la fin des années 1830, au moment où l'on commence à disposer de données consulaires assez complètes, la France est déjà un partenaire mineur, pour ne pas dire marginal, d'un commerce extérieur philippin qui a connu dans le même temps une croissance spectaculaire.

Au premier semestre 1838, la France est le 5<sup>e</sup> partenaire commercial de la colonie, aux importations comme aux exportations.<sup>31</sup> En valeur, aux importations, la France ne pèse que 2 % face aux 64,3 % de la Grande-Bretagne et aux 18,8 % des États-Unis.<sup>32</sup> Pour ce qui est de l'exportation des productions philippines, la part de la France est un peu plus favorable (6,2 %) mais elle est très loin derrière l'Espagne (32,6 %), la Grande-Bretagne (26,5 %) et les États-Unis (24,8 %).<sup>33</sup> Au milieu des années 1830, 4 à 5 navires français seulement mouillent chaque année en rade de Manille contre 25 à 30 navires britanniques et plus de 50 américains.<sup>34</sup> Au milieu des années 1840, A. Haussmann, l'un des membres de l'expédition Lagrené (voir plus bas), dresse un constat sans appel: «Le commerce français ne joue qu'un rôle insignifiant dans le mouvement commercial des Philippines».<sup>35</sup> Si la déroute de l'armement français ne fait aucun doute, elle est sans doute un peu moins nette pour ce qui concerne les exportations françaises vers les Philippines. En effet, une partie d'entre elles parviennent à Manille via Singapour ou via des ports chinois où les marchandises sont transbordées sur des navires espagnols pour profiter d'un tarif douanier favorable à l'armement national.<sup>36</sup>

#### 3.2. L'obstacle du fret de retour

Pour financer les opérations vers l'Extrême-Orient, opérations lointaines, risquées et coûteuses puisqu'elles immobilisent les navires pendant de longs mois, les négociants

31. Statistiques élaborées à partir du rapport sur le commerce des Philippines au premier semestre 1838 établi par A. Barrot et transmis au ministère le 1<sup>er</sup> août, AMAE-LC, CCC, Manille, 1, 149-154. Les Philippines sont alors frappées par une crise économique liée à la baisse de la demande occidentale en matières premières et à la chute des exportations de riz vers la Chine.

32. Viennent ensuite l'Espagne avec 9,9 %, la Chine avec 3,2 %, Hambourg et les autres ports allemands avec 1,7 % et la Hollande avec 0,1 %.

33. Les exportations de riz vers la Chine sont comptabilisées avec celles de l'Espagne, ce qui explique en grande partie le bon résultat de l'Espagne. La Chine (6,9 %), les ports allemands (2,4 %) et la Hollande (0,6 %) sont les autres exportateurs.

34. AMAE-LC, CCC, Manille, 1, 76-77, dépêche d'A. Barrot du 10 avril 1837. Voir aussi Haussmann, Auguste, *Voyage en Chine, Cochinchine, Inde et Malaisie (...) Tome troisième, deuxième partie, commerce de la Chine*, Paris, G. Olivier, 1848, pp. 396-397.

35. Haussmann, A., *Voyage...*, cit., p. 393. Au moment où il écrit, la part du pavillon français dans le commerce extérieur des Philippines a encore baissé par rapport à 1838 aux importations (1,3 %) comme aux exportations (2,4 %).

36. Voir plus bas note 80.

armateurs doivent pouvoir compter sur les bénéfices de la vente du fret de retour, sur «[...] un fret de poids, nécessaire complément aux cargaisons de prix».<sup>37</sup> Le premier ministre du Duc de Richelieu (1815-1818), conscient de cette difficulté et désireux d'encourager les expéditions commerciales françaises, mobilise pour les aider les agents ou officiers français en poste dans les ports étrangers et, surtout, il cède aux pressions des négociants bordelais en leur accordant pour une année (septembre 1818-septembre 1819) le privilège du demi-droit pour les retours de Cochinchine et des Philippines.<sup>38</sup> En fait, cette faveur concerne une denrée clef pour la constitution du fret de retour: le sucre philippin dont la production est alors en pleine expansion.

Dès 1819, l'incitation tarifaire disparaît. Parce que le privilège douanier accordé aux expéditions de Cochinchine et des Philippines est supérieur au privilège colonial, le lobby sucrier des Antilles se mobilise avec l'appui des chambres de commerce de métropole, à l'exception notable de celle de Bordeaux. Dans sa vision néomercantiliste, la Restauration, obsédée par l'équilibre de la balance commerciale, tranche en faveur des intérêts antillais contre ceux du négoce bordelais pourtant soutenu par Portal, Directeur des Colonies puis ministre de la Marine (1818-1821).<sup>39</sup>

La messe n'est cependant pas dite et les négociants tournés vers l'Extrême-Orient ne désarment pas. Un texte de 1822, puis loi du 17 mai 1826, établissent des droits dissuasifs sur les importations au-delà du détroit de la Sonde, mais ce protectionnisme est allégé au milieu des années 1830.<sup>40</sup> Selon un rapport de deux négociants armateurs marseillais, une ordonnance de 1834 —confirmée par une loi en 1836— réduit de 20 % les droits sur les produits venant des Indes néerlandaises et au-delà.<sup>41</sup> Cette mesure donne un coup de fouet immédiat aux armements pour l'Extrême-Orient avant que son annulation par une nouvelle ordonnance du 28 février 1838 n'entraîne un freinage immédiat des expéditions. La correspondance commerciale du consul de France à Manille confirme à la fois cette embellie passagère et l'analyse de fond.<sup>42</sup> Le problème clef de la constitution du fret de retour en Asie est étroitement lié à la politique douanière de la France sur le sucre, seul «article d'encombrement» susceptible de remplir les cales des navires français et d'éviter que les bénéfices des ventes ne soient rapatriés en piastres.<sup>43</sup>

Le protectionnisme de la métropole en faveur des quelques colonies rescapées du

37. Durand, G. et J.-F. Klein, *Marseille...*, cit., p. 144.

38. Joinville, P. de, *La mission de la Cybèle...*, cit., p. XV et *Le réveil...*, cit., pp. 352-357 et 374-375.

39. Sur «l'ambivalence du négoce bordelais» à la fois favorable au système prohibitif quand il en profite et partisan de la libéralisation des échanges, voir Todd, David, *L'identité économique de la France. Libre-échange et protectionnisme (1814-1851)*, Paris, Bernard Grasset, 2008, pp. 97-100.

40. Durand, G. et J.-F. Klein, «Marseille...», cit., p. 144.

41. *Ibidem*, pp. 149-150.

42. AMAE-LC, CCC, Manille, vol. 1, 15-16, lettre de la Chambre de commerce de Bordeaux à A. Barrot, novembre 1835.

43. Les capitaines et subrécargues ont exploré sans grand succès d'autres marchandises: le coton, le bois de campêche (*sibucão*) et, surtout l'indigo. Dans les années, 1840, le café est la seule exportation notable vers la France.

premier empire colonial français et les variations de tarifs sur les sucres ont donc été un frein majeur à la pénétration commerciale française aux Philippines et plus généralement en Extrême-Orient: dans le même temps, les marchands britanniques et américains sont assurés, en chargeant à Manille du sucre pour les premiers et de l'abaca pour les seconds, d'en tirer des bénéfices substantiels à l'arrivée.<sup>44</sup>

### 3.3. L'éphémère percée des cambayas

Aux exportations, les vins et les eaux-de-vie, si importants pour des ports comme Bordeaux et Marseille, n'offrent que peu de perspectives: les tarifs douaniers à Manille sont dissuasifs pour réserver le marché aux productions de l'Espagne métropolitaine et, à un degré moindre, aux productions locales sur lesquelles le gouvernement colonial a établi un monopole.<sup>45</sup> Dans le domaine du textile, les produits français d'excellence, soieries et draps de laine, sont lourdement handicapés à la fois par la concurrence européenne et par leur inadaptation aux conditions environnementales et économiques du marché philippin:

Ce qui, plus que l'élévation des droits de douane, fait du tort à nos articles, c'est, en partie, la concurrence que leur font les articles similaires de Chine; les Chinois, qui sont aux portes de Manille, envoient sur les marchés de grandes quantités de soieries qui, par le bon marché auquel ils les fabriquent et les vendent, rendent pour nous ce commerce impossible; d'ailleurs la consommation des articles de soie est loin d'être considérable à Manille, le climat est trop chaud pour que la soie puisse former un vêtement commode. Par la même raison, nos draps sont exclus du marché de Manille, où, d'ailleurs, les draps anglais leur feraient une funeste concurrence. Nos toiles de coton blanche y seraient assez estimées, mais nous tissons généralement trop serré pour ce pays où les Indiens sont habitués aux imitations chinoises et aux étoffes de coton anglaises et américaines dont le tissu presque à jour leur semble mieux approprié à la chaleur du pays. D'ailleurs, ce tissu serré de nos étoffes qui serait un avantage dans tout autre pays, en augmente considérablement le prix et les rend nécessairement moins courants à la vente.<sup>46</sup>

Malgré leur excellente réputation, les seuls clients potentiels des produits haut de gamme français sont, à Manille comme à Batavia, les quelques Européens qui, pour marquer leur rang, continuent de se vêtir à l'europpéenne. L'étroitesse de cette demande ne

44. Les Britanniques cherchent à s'approvisionner en sucre dont ils peuvent être certains qu'il n'est pas le fruit de l'exploitation d'une main d'œuvre servile. À l'ouverture du consulat de Grande-Bretagne à Manille en 1844, l'une des tâches principales du premier consul en poste, W. Farren, est d'établir ces certifications (Arensmeyer, Elliott C., *John William Farren: First British Consul to the Philippines*, PhD non publié, Ateneo de Manila University, 1971, pp. 7-8; voir aussi la contribution de María Dolores Elizalde dans ce dossier).

45. AMAE-LC, CCC, Manille, 1, 14-14v, lettre de la Chambre de commerce de Marseille à A. Barrot du 13 novembre 1835.

46. AMAE-LC, CCC, Manille, 1, 72v, dépêche du 10 avril 1837.

compenserait pas les coûts de fabrication de produits plus légers et plus accessibles, un marché que les manufacturiers belges et allemands occupent d'ailleurs déjà.<sup>47</sup>

Les indiennes, en revanche, offrent des perspectives prometteuses, en particulier certaines étoffes imprimées de coton regroupées sous le nom générique de *cambayas*, du nom d'une ville indienne, Cambay (Gujarat), où elles étaient à l'origine produites.<sup>48</sup> Malgré les prohibitions imposées par l'Espagne, ce courant a perduré à l'époque moderne grâce à un *country trade*, plus ou moins direct et clandestin, à la fois pour l'approvisionnement de l'archipel et pour la réexportation via le galion de Manille. Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, ces *cambayas* à carreaux de différentes qualités sont transformées aux Philippines en pièces du vêtement quotidien (*sayas*, *camisas* et *pañuelos*) des femmes autochtones mais aussi des hommes de toutes catégories sociales, la qualité du tissu marquant l'appartenance sociale de l'individu.<sup>49</sup>

Dans les années 1820 et au début des années 1830, les marchands français font une percée notable dans le secteur des *cambayas* et les manufacturiers de l'est de la France produisent spécifiquement pour le marché philippin cette

[...] étoffe de coton, teinte en fil et qu'on fabrique surtout à Mulhouse; les femmes de Manille s'en servent pour leur vêtement et préfèrent généralement les cambayas françaises, à cause de la solidité des couleurs. La consommation de ces articles est très grande, et nos fabricants, en étudiant bien le goût du pays, ainsi que nos subrécargues, en choisissant bien l'époque de leur arrivée, trouveraient à Manille pour cet article des débouchés avantageux.<sup>50</sup>

Dans les années 1820-1830, ces *cambayas* mécaniques, nettement moins chères que les tissus artisanaux en provenance de Madras, supplantent progressivement ces derniers. Comme la demande en *cambayas* est forte et extensible, à la différence des produits français de luxe ou de demi-luxe, les industriels et les marchands français semblent tenir là un atout maître pour pénétrer véritablement le marché colonial philippin. Au début des années 1840, ces *cambayas* sont si populaires à Manille qu'elles portent le nom de *sayas Lagravère* du nom d'un marchand de Bordeaux qui ouvre en 1842 une maison de commerce à Manille, port qu'il a fréquenté auparavant en qualité de capitaine.<sup>51</sup> À la même époque les rouenneries à motifs floraux et autres légères printanières rencontrent aussi un succès certain auprès de la clientèle de l'archipel.<sup>52</sup>

47. Rondot, Natalis, *Étude pratique des tissus de laine convenables pour la Chine, le Japon, la Cochinchine et l'archipel indien*, Paris, Guillaumin et Cie, 1847, p. 8.

48. Voir Canta, Marilyn R., «Of *Cambayas*, *Custas* and *Calicos*: The Indo-Philippine Textile Connection», dans Bernardita Reyes Churchill (dir.), *Manila. Selected Papers of the 17th Annual Manila Studies Conference*, Quezon City, Manila Studies Association, 2009, pp. 119-136.

49. Sur les vêtements faits de *cambayas*, voir le magnifique ouvrage de Coo, Stephanie, *Clothing the Colony. Nineteenth-Century Philippine Sartorial Culture, 1820-1896*, Quezon City, Ateneo de Manila UP, 2019, en particulier les pages 71-72, 129, 134.

50. AMAE-LC, CCC, Manille, 1, 72v, dépêche du 10 avril 1837. Sainte-Marie-aux-Mines est un centre de production au moins aussi important que Mulhouse.

51. AMAE-LC, CCC, Manille, 2, 81, dépêche du 31 janvier 1843.

52. Mallat de Bassilan, Jean-Baptiste, *Les Philippines. Histoire, géographie, mœurs, agriculture, industrie*

La fête ne dure pas: au moment même où la France déploie en Extrême-Orient un dispositif naval et diplomatique ambitieux (1839-1845), l'enthousiasme des premières expéditions est retombé et les importations de *cambayas* françaises sont sur le reculoir.<sup>53</sup> Elles se retrouvent cantonnées à l'étroite niche des *cambayas* de luxe tandis que à leurs concurrents européens, en particulier britanniques, emportent le marché des vêtements destinés à la masse. Cet échec commercial cuisant, on l'imagine, n'a pas laissé les observateurs français indifférents. Par méconnaissance des réalités locales ou par européocentrisme, rares sont ceux qui prennent en compte la capacité de réaction de l'artisanat textile local qui produit aussi des *cambayas* de consommation courante et, pour résister au textile mécanique, se spécialise progressivement dans les étoffes de luxe en *piña* et en soie, en concurrence directe avec les produits français.<sup>54</sup>

En revanche, la rude concurrence des *cambayas* mécaniques britanniques, puis allemandes, suisses ou belges, est un facteur d'explication systématiquement avancé pour expliquer le retournement de tendance:

[...] il y a quatre ans les cambayas françaises avaient une réputation de supériorité que les mêmes tissus anglais cherchaient vainement à leur disputer, à tel point que les cambayas écossaises portaient les marques et étiquettes françaises. Aujourd'hui, par suite, soit d'une mauvaise direction commerciale, soit d'une déféctuosité dans la fabrication française, les choses ont complètement changé de face. Les Anglais, à force de soins et d'améliorations dans leur fabrication, sont parvenus à chasser du marché les cambayas françaises, surtout dans les qualités supérieures.<sup>55</sup>

Et Itier de proposer immédiatement le remède au mal: imiter exactement la qualité des tissus anglais... Quelques années plus tard, E. Plauchut, excellent connaisseur des Philippines, confirme le succès initial des produits français tout en expliquant leur déclin postérieur par les faiblesses structurelles de l'industrie française:

Pendant longtemps, notre pays n'y eut pas de rival pour les étoffes mélangées de soie et de coton, connus autrefois à Manille sous le nom de saya Lagravère; les jaconas de Mulhouse et les mérinos de Reims éliminaient aussi ceux des autres marchés. Malheureusement, l'élévation

---

*et commerce des colonies espagnoles dans l'Océanie*, Paris, Arthus Bertrand, 1846, vol. II, p. 341. Les rouenneries sont des toiles en laine ou en coton, d'abord fabriquées à Rouen, où dominent des couleurs comme le rose, le violet et le rouge et dont les dessins ou les reliefs résultent de la disposition des fils teints avant le tissage.

53. AMAE-LC, CCC, Manille, 2, 3-4, 19, 39, 49, dépêches du 15 janvier, du 30 janvier, du 9 août, du 2 septembre 1842. Les *cambayas* représentent alors 38 %, en valeur, des importations françaises (Hausmann, A., *Voyage...*, cit., p. 408).

54. AMAE-LC, CCC, Manille, 2, 3-3v, 19-20v, 140-140v, dépêches de l'élève-consul gérant Fabre du 15 janvier, du 30 janvier 1842, et du 19 novembre 1843.

55. Itier, Jules, *Du commerce français en Chine*, Paris, Imprimerie royale, 1847, p. 76. Dès janvier 1841, A. Barrot avait signalé les progrès rapides de la concurrence britannique dans le secteur des *cambayas*. AMAE-LC, CCC, Manille, 376, dépêche du 18 janvier 1841.

de la main d'œuvre en France, les hauts tarifs de nos chemins de fer, et l'active concurrence de la Suisse et de l'Allemagne nous firent beaucoup de mal.<sup>56</sup>

La difficulté de l'industrie française à abaisser ses coûts de production pour conquérir des marchés extra-européens au pouvoir d'achat plus limité a été soulignée pour d'autres marchés.<sup>57</sup> Mais il me semble que les spécificités du marché philippin ont aussi pesé dans le déclin français. Alors qu'une sélection de coloris et de qualités adaptés aux goûts locaux est à l'origine du succès initial des *cambayas* françaises, les marchands et les industriels français, dans un second temps, peinent à suivre les évolutions de la mode aux Philippines.<sup>58</sup> Or, cette dernière change rapidement sous l'impulsion des élites qui cherchent, par la qualité et les motifs des étoffes, à se distinguer de couches populaires plus sensibles au prix et à l'apparence qu'à la qualité.<sup>59</sup> À ce jeu, les manufacturiers et les négociants britanniques se révèlent nettement plus réactifs que leurs rivaux français:

Les négociants de ce pays [*Les Philippines*] rendent toujours pleine justice à la beauté des couleurs et de l'étoffe de nos articles; mais ils reprochent à nos dessins de n'être pas assez à la mode. Les Anglais, tout en envoyant des tissus plus légers et moins soignés sous le rapport de la nuance que les nôtres, ont le talent de leur donner une apparence qui flatte l'acheteur luçonais (sic), et surtout de se conformer bien exactement aux caprices et aux changements de ses goûts.<sup>60</sup>

En résumé, les cotonnades françaises sont, entre le milieu des années 1830 et le milieu des années 1840, progressivement surclassées par leurs concurrents européens dans deux domaines clefs: les prix et l'adaptation des produits à la demande. Comme le lecteur l'aura remarqué, cet échec commercial intervient au moment même où la France se dote de dispositifs institutionnels, permanents ou temporaires, d'appui à sa présence aux Philippines. Inévitablement, cette concomitance soulève la question de l'efficacité de ces derniers, question explorée récemment pour le monde méditerranéen des XVII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles.<sup>61</sup>

56. Plauchut, Edmond, «L'Archipel des Philippines. III - L'industrie, le commerce, la situation politique», *Revue des Deux Mondes*, 15 juin 1877, p. 893. Les jaconas sont des étoffes de coton, très fines et d'un tissu assez lâche.

57. Marnot, B., *Les ports français...*, cit., p. 54.

58. Sur l'évolution de la mode féminine au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle voir Coo, S., *Clothing...*, cit., pp. 136-140, 343.

59. Rondot, N., *Étude...*, cit., p. 257.

60. Haussmann, A., *Voyage...*, cit., p. 401, voir aussi pp. 483-484.

61. Bartolomei, Arnaud; Guillaume Calafat; Mathieu Grenet et Jörg Ulbert (eds.), *De l'utilité commerciale des consuls. L'institution consulaire et les marchands dans le monde méditerranéen (XVII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle)*, Rome et Madrid, École française de Rome et Casa de Velázquez, 2018. Le bilan auquel aboutissent ces études est contrasté.

#### 4. De l'efficacité commerciale des supports institutionnels

Pour la France et la Grande-Bretagne, les chronologies comparées de la pénétration commerciale et de la création du poste consulaire à Manille conduisent à un constat troublant: l'installation du consulat français est précoce, mais elle n'enraye pas le déclin de la présence commerciale; le premier consul de Grande-Bretagne arrive à Manille longtemps après son homologue français (1844), alors que le commerce extérieur des Philippines est déjà solidement entre des mains britanniques. Ceci laisse penser que, au moins aux Philippines, l'appui ou l'absence d'appui consulaire est une variable d'importance secondaire pour la conquête de ce marché nouveau. Si l'on est optimiste, on peut supposer que l'action consulaire a limité la déroute commerciale, pour la France, ou qu'elle a contribué à consolider les positions acquises par les marchands et les maisons de commerce, pour la Grande-Bretagne. Pour le dire autrement, si je devais répondre à la question«[...] les marchands ont-ils réellement besoin des consuls?», la comparaison entre la réussite britannique et l'échec français en matière de pénétration commerciale me conduirait, dans le cas philippin, à répondre par la négative: la partie essentielle semble s'être jouée ailleurs, dans les jeux complexes de la concurrence entre les acteurs privés du commerce, un sujet pour lequel la documentation est malheureusement moins abondante.<sup>62</sup>

##### 4.1. Adolphe Barrot, consul-modèle

Dans les années 1880, au retour d'une mission scientifique dans l'archipel, l'explorateur Alfred Marche explique l'atonie des intérêts économiques français aux Philippines par le fait que«[...] nos agents sont plutôt des agents politiques que des agents commerciaux et la plupart dédaignent les questions commerciales».<sup>63</sup> Si ce jugement sévère n'est pas totalement infondé à l'époque où il est formulé, il ne peut en aucun cas être étendu, rétrospectivement, aux premiers consuls français et, en particulier, à A. Barrot.

Rappelons tout d'abord que les Chambres de commerce, en particulier celle de Bordeaux, ont été, par les demandes répétées de «leurs» députés auprès du gouvernement, à l'origine indirecte de la création du poste consulaire de Manille.<sup>64</sup> Le moins que l'on puisse dire est qu'Adolphe Barrot s'est dévoué à la défense de leurs intérêts. Avant même que sa nomination à Manille soit confirmée, Adolphe Barrot prépare soigneusement sa mission future. Pour obtenir des renseignements sur leurs opérations commerciales à Manille et recueillir des pistes pour améliorer ces dernières, A. Barrot contacte directement les chambres de commerce, au moins celles de Bordeaux et de Marseille

62. La question est formulée en ces termes par Arnaud Bartolomei dans *Ibidem*, p. 401.

63. Marche, Alfred, «Rapport de M. Alfred Marche», *Archives des Missions Scientifiques et Littéraires*, 3<sup>e</sup> série, t. XIV, 1888, p. 359.

64. AMAE-LC, CCC, Manille, 1, 15, lettre de la Chambre de commerce de Bordeaux à A. Barrot, novembre 1835.

dont les réponses sont incluses dans la correspondance commerciale conservée à La Courneuve.<sup>65</sup>

Au retour de son premier séjour à Manille et avant de repartir en Extrême-Orient, Barrot entreprend, en juillet 1839 et à la demande du ministère des Affaires étrangères, un tour de France des chambres de commerce susceptibles d'être intéressées par le développement des échanges maritimes (Bordeaux, Nantes, Le Havre, Marseille) et par un débouché philippin au textile manufacturé français (Strasbourg, Mulhouse, Lyon). Dans chacune de ces villes, il fait connaître les Philippines et, au-delà, les ports de mer de Chine, il encourage les industriels à abaisser les coûts de production des cotonnades, à fabriquer des étoffes plus légères et à lui envoyer des échantillons.<sup>66</sup>

Sur place, Barrot déploie une activité fébrile qu'atteste son abondante correspondance. Son premier rapport sur le commerce des Philippines et les possibilités de développement des intérêts français est daté du 10 avril 1837, soit trois mois après son arrivée. Les informations sont précises, claires et immédiatement utiles aux diplomates de son ministère de tutelle et aux milieux économiques français, à condition qu'elles leur soient parvenues par le canal du ministère du Commerce.<sup>67</sup> Lors de son second séjour, si A. Barrot s'emploie à dessiner les lignes de force d'une grande stratégie française en mer de Chine, il continue avec constance à informer le ministère sur l'état économique de son poste.

Barrot n'hésite pas à quitter Manille pour observer dans les provinces les développements de l'agriculture commerciale, ce qui montre au passage que les autorités espagnoles le laissent libre de ses mouvements puisqu'il ne pouvait théoriquement pas quitter Manille.<sup>68</sup> Dans ses relations avec les autorités coloniales, Barrot pratique «un mélange bien entendu de fermeté et de modération».<sup>69</sup> Tout en se gardant des querelles locales entre clans espagnols (les tensions sont fortes à l'époque entre carlistes et isabélins), il parvient à nouer des relations cordiales avec les autorités supérieures, en particulier avec le chef de bureau des douanes de Manille, interlocuteur privilégié dans ses négociations tarifaires.<sup>70</sup>

Barrot est bien plus qu'un compilateur zélé ou un diplomate roué, et il avance des idées novatrices pour contribuer à la grandeur de sa patrie. Je développerai ici un seul volet de cette action et de cette pensée, celui qui concerne les questions tarifaires. Comme le précisent les instructions qu'il a reçues du ministère en 1835, une des missions prioritaires de Barrot est de négocier avec les autorités locales espagnoles un abaissement des

65. AMAE-LC, CCC, Manille, 1, 14-14v, lettre de la Chambre de commerce de Marseille à A. Barrot, 13 novembre 1835; 15-16, lettre de la Chambre de commerce de Bordeaux au même, novembre 1835.

66. AMAE-LC, CCC, Manille, 1, 184-188v.

67. Les mentions marginales montrent que les dépêches et les documents économiques ont été transmis à ce ministère par les Affaires étrangères.

68. AMAE-LC, CCC, Manille, vol. 1, 64-64v dépêche du 5 mars 1837.

69. AMAE-LC, CCC, Manille, 1, 20, Direction commerciale et du contentieux à Barrot, 16 décembre 1835.

70. AMAE-LC, CCC, Manille, 1, 56, dépêche du 28 février 1837 et 138v, dépêche du 17 mars 1838.

droits de douane, en particulier sur les vins.<sup>71</sup> Sans arrogance, A. Barrot trouve légitime que l'Espagne fasse passer ses intérêts avant ceux des autres nations.<sup>72</sup> Il fait preuve d'une prescience peu commune lorsqu'il souligne les spécificités de Manille par rapport à La Havane:

D'ailleurs, il n'en est pas d'une colonie qui est obligée de recevoir les produits de la métropole comme d'un État indépendant qui a la liberté de prendre telle disposition qui lui semble devoir être favorable à ses finances ou aux besoins de ses populations; à La Havane, il est vrai, nous avons obtenu, malgré la concurrence [f. 138] des articles similaires qui y sont importés d'Espagne, de grandes modifications dans la fixation des droits de douane, et nos vins et eaux-de-vie peuvent y être introduits avec les chances ordinaires du commerce. Mais Votre Excellence sait que l'isle de Cuba jouit d'une grande liberté commerciale et que ce n'est qu'au prix de très grands sacrifices, et en lui accordant des privilèges qu'elle regarde aujourd'hui comme un droit, que l'Espagne a pu, jusqu'à ce jour, conserver la possession, qui n'est plus pour elle que nominale, de sa colonie; mais les Isles Philippines ne sont pas encore arrivées au point de pouvoir se permettre les mêmes exigences; le pouvoir de la métropole y est encore intact, et il faudrait que les personnes qui y sont chargées de l'administration, des affaires, eussent des vues d'économie politique bien larges et un esprit d'indépendance assez rare, pour qu'elles osassent porter atteinte aux privilèges du commerce espagnol par des mesures qui tendraient nécessairement à en diminuer l'importance aux Isles Philippines.<sup>73</sup>

A. Barrot répète à sa tutelle, à longueur de dépêches et de rapports, que «l'impossibilité presque absolue où sont nos bâtiments de se procurer un fret de retour» est l'un des principaux obstacles à la prospérité du commerce français à Manille.<sup>74</sup> En fait, il vise les tarifs dissuasifs instaurés par la France sur les sucres de betterave, sucres métropolitains qualifiés de «non-coloniaux» ou d'«indigènes», et il affirme que sa capacité à négocier un abaissement des tarifs douaniers sur les produits français est limitée parce que les Espagnols refusent ces concessions en arguant des droits «presque prohibitifs» qui pèsent sur les produits philippins susceptibles d'être exportés vers la France, en particulier sur les sucres.<sup>75</sup> Il est difficile de savoir si les Espagnols ont effectivement mis en avant cet argument ou si Barrot l'utilise habilement pour exercer des pressions sur son ministère de

71. AMAE-LC, CCC, Manille, 1, 18v, Direction commerciale et du contentieux à Barrot, 16 décembre 1835. À son arrivée à Manille, le tarif douanier mis en vigueur en janvier 1830 est justement en cours de révision. En règle générale, les marchandises paient alors 14 % de droits d'entrée sur une évaluation fixe si elles sont introduites sous pavillon étranger et 7 % lorsqu'elles arrivent par bâtiments espagnols. Les droits de sortie sur les produits de la colonie sont faibles: 3 % par navires étrangers et 1,5 % par navires espagnols (AMAE-LC, CCC, Manille, 1, 98v, dépêche du 27 décembre 1837).

72. «Le commerce étranger est admis à Manille, sinon sur un pied d'égalité avec le commerce espagnol, ce qui ne serait pas exigible, du moins avec assez d'avantages et de facilités pour qu'il puisse aujourd'hui prendre un développement rapide», AMAE-LC, CCC, Manille, 1, 68v, dépêche du 10 avril 1837.

73. AMAE-LC, CCC, Manille, 1, 137v.-138, dépêche du 17 mars 1838.

74. AMAE-LC, CCC, Manille, vol. 1, 74, dépêche du 10 avril 1837.

75. AMAE-LC, CCC, Manille, vol. 1, 45-45v, dépêche du 4 janvier 1837. Voir aussi les dépêches du 10 avril 1837 (f. 71) et du 17 mars 1838 (f. 137v).

tutelle, mais il est certain que sa position est favorable aux intérêts des chambres de commerce qui souhaitent étendre leur commerce avec les pays producteurs de sucre d'Asie et d'Amérique latine. Pour le dire autrement, il lui semble plus important d'ouvrir au commerce des marchés d'avenir outremer et de stimuler la navigation nationale que de protéger par des barrières tarifaires les intérêts des betteraviers et des planteurs des Antilles françaises. Barrot est trop prudent pour formuler explicitement cette opinion, mais elle transparaît suffisamment dans ses dépêches pour que le ministère, agacé, lui envoie une fin de non-recevoir qui sonne comme un rappel à l'ordre. Selon la tutelle, les droits sur les sucres étrangers ne sont pas prohibitifs et c'est à l'administration des îles Philippines de faire le premier pas parce qu'elle a plus besoin du débouché français que la France du marché philippin: belle arrogance et bel aveuglement!<sup>76</sup>

En fin observateur, Barrot offre aux dirigeants français un levier de négociation tarifaire immédiatement mobilisable puisqu'il est du ressort du gouvernement français, plus précisément de la Régie des tabacs. Sa solution, formulée avant même son départ pour Manille et renouvelée par la suite, est simple: la France s'engagerait à acheter annuellement une certaine quantité de tabac au monopole colonial en échange d'une baisse des droits d'entrée sur les produits français.<sup>77</sup> Au passage, le problème du fret de retour des navires français serait en partie solutionné. L'idée est indiscutablement astucieuse, mais elle ne prospère pas: incapable d'envoyer ou de recruter sur place un expert susceptible de vérifier la qualité des achats, la Régie boude le tabac philippin jusqu'à la fin du siècle.

#### 4.2. *Les vains efforts de la mission Lagrené*

La mission diplomatique de Lagrené en Chine inclut, comme d'autres à la même époque, un important volet d'information économique et de prospection des marchés, volet confié à quatre délégués désignés par les principales chambres de commerce intéressées par l'exportation de produits manufacturés vers l'Extrême-Orient (Paris, Lyon, Mulhouse, Reims et Saint-Étienne) et représentant les grandes industries de l'époque.<sup>78</sup>

Lors des escales à Manille, les missionnaires réalisent de remarquables enquêtes de terrain. Ils s'intéressent à la production artisanale locale; ils collectent des échantillons des produits locaux mais aussi des produits européens concurrents; ils se renseignent sur

76. AMAE-LC, CCC, Manille, vol. 1, 144-145, brouillon de lettre du ministère des Affaires étrangères à Barrot, non signé, 24 mars 1838.

77. AMAE-LC, CCC, Manille, vol. 1, 22, dépêche du 15 février 1836.

78. Auguste Hausmann (industrie des cotons), Natalis Rondot (laines), Isidore Hedde (soies) et Édouard Renard (articles de Paris), auxquels se joint Jules Itier, inspecteur des douanes délégué par les ministères des Finances et du Commerce, chargé des aspects douaniers de la négociation du traité avec la Chine, mais de formation naturaliste et agronome. Le patronyme Lagrené est parfois orthographié «Lagrenée». Sur les missions commerciales contemporaines, voir Demeulenaere-Douyère, Christiane, «Missions commerciales et collections techniques au XIX<sup>e</sup> siècle: l'introuvable "musée chinois" de la mission de Chine», *Artefact*, n.° 5, 2017, pp. 77-94.

les prix pratiqués; ils enquêtent auprès des marchands chinois de textile et des négociants européens expérimentés pour connaître les qualités, les coloris et les motifs qui ont les faveurs du public; ils cherchent de nouveaux débouchés aux étoffes françaises, comme la carrosserie ou l'ameublement.<sup>79</sup>

À leur retour en France, ces délégués rédigent des rapports pour le ministère de l'Agriculture et du Commerce, rapports ensuite imprimés, distribués aux chambres de commerce et reproduits dans les publications du ministère (*Documents sur le commerce extérieur et Faits commerciaux*), ils donnent des conférences fréquemment publiées. Ces efforts ne sont pas mieux récompensés que ceux de Barrot et l'espoir, sur lequel les rapports systématiquement se ferment, de voir le négoce et de l'industrie françaises renverser la tendance est déçu, les statistiques postérieures au milieu des années 1840 ne laissent aucun doute sur ce point. Natalis Rondot remarque ironiquement que ses rapports ont été plus lus par les industriels concurrents d'outre-Manche et d'outre-Rhin que par les fabricants français...

## 5. De l'inefficacité des marchands français?

### 5.1. *Qui aime bien châtie bien*

Les sources consulaires abondent en jugements sur les pratiques commerciales des marchands français aux Philippines. Dans le contexte de cette pénétration commerciale manquée, les consuls construisent la figure essentialisée d'un «marchand français» mal armé face à ses concurrents anglo-saxons et, en partie au moins, responsable des déboires du commerce national.

Dans sa correspondance, A. Barrot insiste sur le manque d'esprit d'entreprise des négociants français qui, par facilité, par cupidité mais aussi par nécessité, se spécialiseraient dans l'exportation des produits de luxe ou de qualité au détriment des produits de consommation courante. Une de ces analyses, aux accents pré-darwiniens, mérite d'être citée:

Mais ici, comme ailleurs, notre commerce a mal choisi ses articles: partout nous portons la même chose, et, partout, nous avons abandonné au commerce des autres nations les articles de nécessité constante et ceux d'une consommation générale. Nous avons toujours spéculé sur les besoins du luxe, besoins accidentels, variables comme la mode et qui ne peuvent, surtout dans des pays nouveaux comme celui-ci, former la base d'un commerce suivi. Ce choix nous a, peut-être, été imposé par notre situation commerciale. À quelques exceptions près, notre commerce d'exportation se fait avec des capitaux bornés: or, pour arriver à s'emparer, comme les

79. Rondot, N., *Étude...*, cit., pp. 249-250. Voir aussi Salmon, Claudine, «Les dessins industriels philippins d'Antonio D. Malantie. Une commande de la mission de Lagrené en Chine (1843-1846)», *Archipel*, n.° 67, 2004, pp. 57-76.

Anglais et les Américains l'ont fait partout, de la consommation d'un pays, il faut avoir de grandes ressources d'argent et vendre les articles dont on veut acquérir le monopole à des prix si bas qu'aucune nation ne puisse en importer en concurrence. Pour cela, il faut savoir ou pouvoir, dans le commencement, faire de grands sacrifices, et c'est ce que notre commerce ne peut presque jamais faire. Les Anglais ne se laissent pas décourager par de premières pertes; ils savent suivre leurs opérations avec persévérance; car les pertes mêmes qu'ils font dans le principe sont une partie de leur spéculation, et ils savent qu'ils recevront plus tard d'immenses compensations. Il est certain qu'il y en a beaucoup qui, ne calculant pas bien leurs forces, ne peuvent fournir la carrière et périssent à la peine; mais ces malheurs ne sont que partiels, d'autres sont plus heureux, et le commerce national retire à la fin les avantages de tous ces sacrifices. Les Français, au contraire, n'ayant que de faibles moyens, ne peuvent tenter de grandes choses. Il leur faut des bénéfices assurés, et il les leur faut tout de suite [...].<sup>80</sup>

À la stratégie britannique de conquête patiente et pérenne de la masse des consommateurs locaux, les marchands français préféreraient donc celle du «coup» commercial en direction des élites locales. A. Barrot concède que ces opérations sont parfois très rentables, mais elles ne peuvent le rester qu'à la condition d'être épisodiques, ce segment du marché étant limité.<sup>81</sup> Lorsque les Philippines sont frappées par une crise économique, comme c'est le cas au second semestre de 1837 et au premier de 1838, A. Barrot se félicite même de ne pas voir entrer de navires français en rade de Manille!<sup>82</sup>

## 5.2. La faiblesse des relais locaux

Ce goût supposé des marchands français pour les «affaires de pacotillage indignes d'une grande nation» résulte peut-être d'une culture commerciale différente de leurs homologues anglo-saxons.<sup>83</sup> Mais, plus simplement, je pense qu'elle est la réponse pratique à un handicap majeur: le manque de maisons de commerce solides.<sup>84</sup>

En effet, les travaux d'histoire économique des Philippines ont montré que la réussite d'une implantation commerciale à Manille puis, à partir de 1855, dans les autres ports ouverts au commerce international, suppose de nouer des relations de confiance avec des marchands locaux qu'ils soient métis chinois, chinois, créoles ou péninsulaires. Ces *compradores* sont incontournables tant pour se procurer un fret de retour homogène, de qualité, à bon prix et dans les délais impartis que pour écouler les produits manufacturés du fret d'aller. Pour s'assurer de l'intermédiation d'un *cabecilla*, la maison de com-

80. AMAE-LC, CCC, Manille, 1, 72v.-73, dépêche du 10 avril 1837.

81. AMAE-LC, CCC, Manille, vol. 1, 76v, dépêche du 10 avril 1837.

82. AMAE-LC, CCC, Manille, 1, 153v.-154, dépêche du 1<sup>er</sup> août 1838.

83. Rondot, N., *Étude...*, cit., p. 277.

84. Sur l'importance clef des maisons de commerce et du négoce du textile industriel dans la pénétration britannique des marchés sud-américains au cours de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, voir Llorca-Jaña, Manuel, «The organisation of British textile exports to the River Plate and Chile: Merchant houses in operation, c. 1810-1859», *Business History*, vol. 53, n.° 6, 2011, pp. 821-65.

merce avance le capital nécessaire au grossiste ou se porte garante des emprunts qu'il contracte. De même, l'acheminement des produits des provinces à Manille passe par des armateurs de cabotage espagnols (créoles et péninsulaires) et métis chinois. Ainsi, outre du capital et des connexions avec les marchés occidentaux, la maison de commerce doit avoir une excellente connaissance du fonctionnement du marché philippin et s'assurer les services des intermédiaires les plus sûrs et les plus efficaces. Elle doit aussi connaître les modes de fonctionnement des administrations coloniales espagnoles, en particulier des douanes, tatillonnes et souvent corrompues. On imagine aisément que cette insertion demande de la persévérance et qu'elle donne un avantage à l'ancienneté.

Au moment même où les navires français commencent à fréquenter le port de Manille, les premières maisons de commerce britanniques et américaines prennent pied aux Philippines: l'américaine Peele Hubbell and Co. ouvre ses bureaux en 1822 et elle est suivie, dès les années 1820, par les maisons britanniques Wise and Co., Ker and Co. et l'américaine Russell, Sturgis and Co.<sup>85</sup> Dès 1817, Kergariou souligne l'importance vitale pour les armateurs de métropole de disposer de relais locaux.<sup>86</sup> Mais, pour des raisons qui restent à élucider, aucune maison française comparable aux compagnies anglo-saxonnes susnommées n'est fondée à Manille.<sup>87</sup> En 1842, elles ne sont qu'au nombre de deux, et bien modestes: celle de Lagravère, déjà mentionnée, qui cesse ses activités en 1846 parce que les marchands britanniques ont cassé les prix des *cambayas*, et celle de Vidié, un Nantais, ancien planteur qui revient d'ailleurs rapidement à sa première activité.<sup>88</sup> Ce manque de relais locaux handicape lourdement les opérations commerciales. Aux importations, l'absence de consignataires sûrs et bien informés sur les évolutions des goûts de la clientèle complique singulièrement la tâche des industriels du textile comme des négociants.<sup>89</sup> Les navires sont souvent immobilisés de longs mois à Manille pour vendre leur cargaison d'aller et compléter leur cargaison de retour.<sup>90</sup>

Malgré l'enthousiasme initial, le commerce français a pris un très mauvais départ aux Philippines et le retard accumulé sur les concurrents dans les premières décennies de l'ouverture ne sera jamais comblé par la suite: en 1866, les exportations de produits Phi-

85. Arensmeyer, E. C., *John William Farren...*, cit., pp. 97-100; Powell, Ifor B., «The British in the Philippines in the American Era, 1898-1946. The 19<sup>th</sup> Century and the Years of Transition: The Origins of the Firms», *Bulletin of The American Historical Collection*, vol. 9, n.° 2, 1981, pp. 7-21.

86. Joinville, P. de, *La mission...*, cit., p. 6.

87. Malgré l'épisode tragique d'octobre 1820, quelques Français se sont installés durablement aux Philippines et certains y ont remarquablement réussi comme le très célèbre La Gironière, les frères Vidié, Oudan de Verly et, plus tard dans les années 1850, Yves Léopold Germain Gaston. Bizarrement, toutes ces réussites sont liées à la production et à l'extraction de matières premières destinées à l'exportation, non au commerce, à la différence de la *merchant community* britannique qui se forme dans ces mêmes années.

88. Pétel, d'abord implanté à Batavia, ouvre aussi une maison à Manille dans le courant de l'année 1842. AMAE-LC, CCC, Manille, 2, 57 et 81, dépêches du 5 octobre 1842, et du 31 janvier 1843; Itier, Jules, *Journal d'un voyage en Chine en 1843, 1844, 1845, 1846*, Paris, Dauvin et Fontaine, t. I, p. 369; Hausmann, A., *Voyage...*, cit., p. 400. Sur l'échec de Lagravère et ses causes, AMAE-LC, CCC, Manille, 2, 342v-343, dépêche du 4 mars 1847.

89. Rondot, N., *Étude...*, cit., p. 277; Hausmann, A., *Voyage...*, cit., pp. 401-402.

90. Hausmann, A., *Voyage...*, cit., pp. 482-483.

lippines vers la France représentent, en valeur, le total dérisoire de 1,35 % du total des exportations de l'archipel.<sup>91</sup> Au milieu des années 1890, les échanges avec la France ne représentent que 3,27 % du commerce extérieur des Philippines, en dépit des importations de riz cochinchinois.<sup>92</sup> Dans les années 1880, seule une maison de commerce française (Guichard et fils de Paris) a un représentant permanent à Manille.<sup>93</sup> Les consuls ne cessent de se lamenter sur le «mauvais sort» qui s'est acharné sur toutes les tentatives de fondation.<sup>94</sup>

Dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, la croissance spectaculaire du commerce extérieur de l'archipel philippin s'est faite sans la France. En revanche, les Britanniques, eux, sont parvenus dans le même temps à fichier solidement le drapeau invisible de leur domination impériale informelle sur la colonie espagnole. Aux Philippines au moins, la tentative néomercantiliste de pénétration commerciale de la France n'a pas eu de résultats probants et l'efficacité de l'appui institutionnel ne saute pas aux yeux. Ailleurs dans la région, à Canton, à Java, l'incapacité du commerce français à s'emparer des marchés est similaire et les faiblesses structurelles du commerce français aux Philippines peuvent sans doute être généralisées à l'ensemble des marchés riverains de l'océan Pacifique.<sup>95</sup> À ce jeu, c'est toujours et partout la Grande-Bretagne qui gagne. Comme l'a souligné D. Todd, ces revers constants engendrent parfois une frustration et une envie de changer les règles du jeu.<sup>96</sup> Par exemple en revenant aux bonnes vieilles recettes économiques d'Ancien Régime: A. Haussmann propose de créer une compagnie de commerce pour coordonner les efforts des marchands français en Asie orientale, mais sans monopole ni privilège, tout de même!<sup>97</sup> Ou encore en renouant avec la conquête territoriale, pour disposer de points d'appui «en main propre» où l'on pourra imposer aux autres les règles du jeu et espérer que le commerce suive le drapeau. Au milieu des années 1840, les difficultés commerciales de la France ne sont pas étrangères à la tentative avortée de conquête de l'île de Basilán, située à l'extrémité méridional de l'archipel philippin: je consacrerai prochainement une étude à cette affaire.

91. AMAE-LC, CCC, Manille, 3, dépêche du 21 août 1867.

92. Hitchcock, Frank H., *Trade of the Philippine Islands*, Washington, Government Printing Office, 1898, p. 15.

93. AMAE-LC, CCC, Manille, 3, 18 et 163.

94. L'expression «mauvais sort» est du consul Gaston de Bérard. AMAE-LC, CCC, Manille, 7, 361, Dépêche du 20 juin 1896. Pour d'autres exemples, voir Nodot, Charles, «Possessions espagnoles des Indes orientales. Commerce et navigation aux îles Philippines en 1885», *Bulletin consulaire français*, 1887, p. 95 et Crampon, Ernest, «Possessions espagnoles des Indes orientales. Commerce des îles Philippines, 1883, 2<sup>e</sup> partie», *Bulletin consulaire français*, 1884, pp. 227-229.

95. Haussmann, A., *Voyage en Chine...*, *cit.*, p. 476; Marnot, B., *Les ports français...*, *cit.*, p. 66.

96. Il écrit: «The frustration of aspirations to informal empire should be considered a significant factor behind the resurgence of support for territorial empire in the second half of the nineteenth century» (Todd, David, «Transnational Projects of Empire», *Modern Intellectual History*, vol. 12, n.° 2, 2014, pp. 28-29).

97. Haussmann, A., *Voyage...*, *cit.*, p. 481-482.

## Sources manuscrites

AHN: *Archivo Histórico Nacional de España* (Madrid).

AMAE-LC: Archives du ministère des Affaires étrangères, centre de La Courneuve.

## Sources imprimées

Crampon, Ernest, «Possessions espagnoles des Indes orientales. Commerce des îles Philippines, 1883, 2<sup>e</sup> partie», *Bulletin consulaire français. Recueil des rapports commerciaux adressés au ministère des Affaires étrangères par les agents diplomatiques et consulaires de France à l'étranger*, 1884, pp. 191-233.

Hausmann, Auguste, *Voyage en Chine, Cochinchine, Inde et Malaisie (...) Tome troisième, deuxième partie, commerce de la Chine*, Paris, G. Olivier, 1848.

Hitchcock, Frank H., *Trade of the Philippine Islands*, Washington, Government Printing Office, 1898.

Itier, Jules, *Du commerce français en Chine*, Paris, Imprimerie royale, 1847.

—, *Journal d'un voyage en Chine en 1843, 1844, 1845, 1846*, Paris, Dauvin et Fontaine, 1848.

Joinville, Pierre de, *La mission de la Cybèle en Extrême-Orient 1817-1818. Journal de voyage du capitaine A. de Kergariou*, Paris, Honoré Champion, 1914.

Mallat de Bassilan, Jean-Baptiste, *Les Philippines. Histoire, géographie, mœurs, agriculture, industrie et commerce des colonies espagnoles dans l'Océanie*, Paris, Arthus Bertrand, 1846.

Marche, Alfred, «Rapport de M. Alfred Marche», *Archives des Missions Scientifiques et Littéraires*, 3<sup>e</sup> série, t. XIV, 1888, pp. 351-390.

Nodot, Charles, «Possessions espagnoles des Indes orientales. Commerce et navigation aux îles Philippines en 1885», *Bulletin consulaire français. Recueil des rapports commerciaux adressés au ministère des Affaires étrangères par les agents diplomatiques et consulaires de France à l'étranger*, 1887, pp. 83-98.

Plauchut, Edmond, «L'Archipel des Philippines. III - L'industrie, le commerce, la situation politique», *Revue des Deux Mondes*, 15 juin 1877, pp. 885-923.

Rondot, Natalis, *Étude pratique des tissus de laine convenables pour la Chine, le Japon, la Cochinchine et l'archipel indien*, Paris, Guillaumin et Cie, 1847.

## Bibliographie

Aizpuru, Mikel «“Insignificante átomo de la esfera social”. La naturalización de chinos y otros extranjeros en las Filipinas españolas», dans Elizalde, María Dolores et Xavier Huetz de Lempis (eds.), *Filipinas, siglo XIX. Coexistencia e interacción entre comunidades en el imperio español*, Madrid, Ediciones Polifemo, 2017, pp. 325-361.

Arensmeyer, Elliott C., *John William Farren: First British Consul to the Philippines*, PhD non publié, Ateneo de Manila University, 1971.

Bartolomei, Arnaud; Guillaume Calafat; Mathieu Grenet et Jörg Ulbert (eds.), *De l'utilité commerciale des consuls. L'institution consulaire et les marchands dans le monde méditerranéen (XVII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle)*, Rome et Madrid, École française de Rome et Casa de Velázquez, 2018.

- Canta, Marylin R., «Of *Cambayas*, *Custas* and *Calicos*: The Indo-Philippine Textile Connection», dans Bernardita Reyes Churchill (ed.), *Manila. Selected Papers of the 17th Annual Manila Studies Conference*, Quezon City, Manila Studies Association, 2009, pp. 119-136.
- Coo, Stephanie, *Clothing the Colony. Nineteenth-Century Philippine Sartorial Culture, 1820-1896*, Quezon City, Ateneo de Manila University Press, 2019.
- Demeulenaere-Douyère, Christiane, «Missions commerciales et collections techniques au XIX<sup>e</sup> siècle: l'introuvable "musée chinois" de la mission de Chine», *Artefact*, n.° 5, 2017, pp. 77-94.
- Durand, Guy et Jean-François Klein, «Marseille et le commerce de la Chine, 1815-1860», *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, vol. 57, n.° 1, 2010, pp. 139-66.
- Faivre, Jean-Paul, *L'expansion française dans le Pacifique, de 1800 à 1842*, Paris, Nouvelles Éditions latines, 1953.
- Fradera, Josep M., *Colonias para después de un imperio*, Barcelona, Edicions Bellaterra, 2005.
- Hackler, Rhoda E. A., «The United States Presence in the Northern Philippines Prior to 1898 (I). The Merchant-Consuls», *Bulletin of the American Historical Collection*, n.° 27, 1989, pp. 22-49.
- Hastings Cassidy, Velma, «American Consular Representation in the Philippine Islands. 1817-1899», *Bulletin of the American Historical Collection*, n.° 2, 1973, pp. 24-34.
- Hidalgo Nuchera, Patricio, *Liberalismo e insurgencia en las Islas Filipinas (1809-1824)*, Madrid, Servicio de Publicaciones de la Universidad Autónoma de Madrid, 2019.
- Joinville, Pierre de, *Le réveil économique de Bordeaux sous la Restauration. L'armateur Balquerie-Stutenberg et son œuvre*, Paris, Librairie ancienne Honoré Champion, Édouard Champion, 1914.
- Llorca-Jaña, Manuel, «The organisation of British textile exports to the River Plate and Chile: Merchant houses in operation, c. 1810-1859», *Business History*, vol. 53, n.° 6, 2011, pp. 821-65.
- Mac Hale, Thomas R. et Mary C. Mac Hale, *Early American-Philippine Trade: The Journal of Nathaniel Bowditch in Manila, 1796*, New Haven, Yale University Southeast Asia Studies, 1962.
- Marnot, Bruno, «Les ports français et le Pacifique au XIX<sup>e</sup> siècle», *Revue d'histoire maritime*, n.° 6, 2006, pp. 49-71.
- Mau, Chuan-hui, «La mission Lagrené en Chine et sa signification», dans Mau, Chuan-hui et Pierre-Étienne Will (eds.), *Missions au pays de la soie. L'ambassade Lagrené (1843-1846) entre science, commerce et diplomatie*, Paris, Collège de France, 2017, pp. 59-105.
- Nardin, Denis, «La France et les Philippines sous l'Ancien Régime», *Revue française d'histoire d'outre-mer*, vol. 63, n.° 230, 1976, pp. 5-43.
- , *France and the Philippines. From the Beginning to the End of the Spanish Regime*, Manila, National Historical Institute, 1989.
- Owen, Norman G., *Prosperity without Progress. Manila Hemp and Material Life in the Colonial Philippines*, Quezon City, Ateneo de Manila University Press, 1984.
- Pétre-Grenouilleau, Olivier, *Les négoce maritimes français XVII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Belin, 1997.
- Pham, Charlotte Minh Hà, «European Navigation, Nautical Instructions and Charts of the Cochinese Coast (16<sup>th</sup>-19<sup>th</sup> Centuries)», *Moussons*, n.° 27, 2016, pp. 101-129.
- Powell, Ifor B., «The British in the Philippines in the American Era, 1898-1946. The 19<sup>th</sup> Century and the Years of Transition: The Origins of the Firms», *Bulletin of The American Historical Collection*, vol. 9, n.° 2, 1981, pp. 7-21.
- Salmon, Claudine, «Les dessins industriels philippins d'Antonio D. Malantie. Une commande de la mission de Lagrené en Chine (1843-1846)», *Archipel*, n.° 67, 2004, pp. 57-76.
- Todd, David, *L'identité économique de la France. Libre-échange et protectionnisme (1814-1851)*, Paris, Bernard Grasset, 2008.

- , «Transnational Projects of Empire in France, c. 1815-c. 1870», *Modern Intellectual History*, vol. 12, n.° 2, 2014, pp. 1-29.
- Ulbert, Jörg et Lukian Prijac (eds.), *Consuls et services consulaires au XIX<sup>e</sup> siècle. Die Welt der Konsulate im 19. Jahrhundert. Consulsip in the 19<sup>th</sup> Century*, Hambourg, DOBU Verlag, 2010.