

Pierrick Pourchasse

*Les réseaux négociants européens et les échanges  
entre la France et l'Europe du Nord (XVII<sup>e</sup> -XIX<sup>e</sup> siècles)*

Très tôt, la zone baltique s'est spécialisée dans l'exportation de produits fournis par le travail de la terre, par un sous-sol riche en matières premières et par l'exploitation de la forêt. Le grand commerce vers l'Occident a pris une importance considérable et a exercé son influence sur la production de toute la région<sup>1</sup>. Par sa capacité à satisfaire la demande de l'Europe occidentale, le Nord a joué un rôle de première importance dans le développement économique des pays producteurs mais aussi des pays prestataires de services maritimes<sup>2</sup>.

Le commerce du « Nord » est caractérisé par un déséquilibre majeur, les pays nordiques n'étant pas des clients de premier plan pour les produits manufacturés occidentaux. Mais, « répondant à la nécessité d'importer pour vivre par l'acte d'exporter davantage... le déséquilibre est devenu moteur et, tout compte fait, a gouverné un haut niveau d'emploi de la navigation et de masse des transactions »<sup>3</sup>. Au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, la Baltique est ainsi devenue un marché de plus en plus ouvert aux produits occidentaux et aux marchandises coloniales.

L'ensemble du commerce baltique reste cependant marginal face au volume total de la production et de la consommation européenne. Il ne faut pas imaginer que l'Europe de l'Est et du Nord fournit aux pays occidentaux toute la nourriture et les matières premières dont ils ont besoin et reçoit en retour presque tous les produits industriels qui lui sont indispensables, accompagnés de sels, de vins et de produits

---

<sup>1</sup> A. MACZAK, H. SAMSONOWICZ, *La zone baltique, l'un des éléments du marché européen*, dans « Acta Poloniae historica », XI, 1965, pp. 71-99. Les auteurs reprennent la pensée de M. MALOWIST: « Dès la fin du XV<sup>e</sup> siècle, ce capital, surtout le capital hollandais, y obtenait les matières premières indispensables à l'industrie qui se développait en Occident. La demande de matières premières a défini à son tour le système de production de la Pologne et dans les pays limitrophes où les grands domaines cultivaient les céréales pour l'exportation » (p. 73). Critique de cette théorie chez J. TOPOLSKI, *La Baltique fut-elle responsable de la régression économique en Pologne au XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles?*, in *Colloque La mer Baltique, zone de rencontres et d'affrontements, 1600-1945*, Strasbourg, 1978, pp. 8-17. Pour une vision nouvelle de l'impact du commerce baltique sur l'économie de l'Europe occidentale : J. W. MOORE, 'Amsterdam is Standing on Norway' Part II : *The Global North Atlantic in the Ecological Revolution of the Long Seventeenth Century*, dans « Journal of Agrarian Change », 10, 2010, n. 2, pp. 188-227, 196 et suiv.

<sup>2</sup> M. VAN TIELHOF, *The "mother of all trades". the Baltic grain trade in Amsterdam from the late 16<sup>th</sup> to the early 19<sup>th</sup> century*, Leiden, 2002.

<sup>3</sup> M. MORINEAU, *Le commerce de la Baltique dans ses rapports avec le commerce hors de la Baltique (du milieu du XVI<sup>e</sup> siècle à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle)*, in *The interactions of Amsterdam and Antwerp with the Baltic region, 1400-1800*, Leiden, Martinus Nijhoff, 1983, pp 35-42.

coloniaux. L'Europe de l'Ouest et du Sud produisent la plupart des céréales et des matières premières nécessaires à leur consommation<sup>4</sup>. C'est notamment le cas de la France qui est un pays possédant un grand potentiel agricole et des richesses naturelles qui lui permettent de ne pas être dépendante des marchés extérieurs. Malgré ces avantages, les ports français ont des relations suivies avec les pays de la Baltique où ils commercialisent de nombreux produits et s'approvisionnent en munitions navales et, selon la conjoncture, en céréales. Ces échanges sont cependant organisés et contrôlés par des intermédiaires étrangers, notamment hollandais, ce qui préoccupe les autorités en ces temps mercantilistes<sup>5</sup>. Plusieurs projets visent à affirmer le commerce français dans le Nord. A la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, la « Compagnie du Nord », fondée par une décision royale de juin 1669, reçoit le privilège exclusif du commerce de tous les pays de Hollande, de Zélande, des côtes d'Allemagne, de Suède, de Norvège, de Moscovie et autres pays, terres fermes et îles du Nord<sup>6</sup>. Mais, dès 1672, le début de la guerre de Hollande oblige la Compagnie à suspendre ses activités. Ses vaisseaux ne reprendront plus la direction des mers septentrionales et l'entreprise est liquidée en avril 1677<sup>7</sup>. Au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, la Russie, marché fabuleux pour les contemporains, fait l'objet d'un nombre considérable de mémoires préconisant le développement des échanges<sup>8</sup> mais, malgré l'intérêt et les encouragements du gouvernement, la présence française en Baltique reste marginale tout au long de l'Ancien Régime.

Cette communication se propose de revisiter le commerce français avec le Nord sur une période de deux siècles en s'appuyant sur les comptes du Sund dont la totalité des données sont désormais à disposition de la communauté des chercheurs<sup>9</sup>. Comme nous le constaterons, plusieurs évidences sont à reconsidérer.

## LES ECHANGES AVEC LE NORD

### *La balance du commerce*

Au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, l'administration française met en place une balance du commerce dont les premiers états sont dressés en 1716. Les négociants du royaume sont astreints à déclarer dans les bureaux de l'administration fiscale, toutes les marchandises qu'ils envoient ou qu'ils reçoivent de l'étranger. Tous les trois mois, les receveurs doivent envoyer à l'administration générale des finances les copies exactes des déclarations faites par les commerçants à l'entrée et à la sortie, que

<sup>4</sup> J.-A. FABER, *De Sontvaart als spiegel van de structuurveranderingen in de Europese economie gedurende de achttiende eeuw*, dans « *Tijdschrift voor Geschiedenis* », 1, 1982, pp. 91-102.

<sup>5</sup> La noblesse commerçante par l'abbé Coyer, Paris 1756: « Le commerce du Nord nous est aussi nécessaire que notre marine, puisqu'il en fournit les matériaux », (p. 96).

<sup>6</sup> P. BONNASSIEUX, *Les grandes compagnies de commerce*, Paris 1892 (réédition New York 1969), p. 171.

<sup>7</sup> P. BOISSONNADE, P. CHARLIAT, *Colbert et la Compagnie de commerce du Nord (1661-1689)*, Paris 1930.

<sup>8</sup> Bibliothèque municipale de St Briec, manuscrit n° 83. A.D.L.A., C. 754, « Observations sur le commerce du Nord relativement à la France » (juin 1769). A. KRAATZ, *La Compagnie française de Russie, histoire du commerce franco-russe au XVII-XVIII<sup>e</sup> siècles*, Paris, 1993.

<sup>9</sup> <http://www.soundtoll.nl/index.php/en/onderzoek/zoeken-in-de-sonttol-database>.

les marchandises soient soumises ou exemptées de droits<sup>10</sup> Les quantités déclarées sont additionnées et les états obtenus envoyés aux directeurs des Chambres de commerce pour qu'ils y portent les prix des marchandises. Le regroupement de toutes les informations recueillies permet d'établir la Balance du commerce de la France. Les données fournies de 1716 à 1780 par la source originale ont été publiées en 1957 par l'historien italien Ruggero Romano<sup>11</sup>.

Les résultats obtenus par le bureau de la Balance du commerce ont toujours été suspectés d'infidélité. Dans un mémoire de 1784, Roland de la Platière déclare : « c'est grande pitié que ces balances du commerce que l'on fait dans les différents états ! Quand je vois tirer des résultats de ces ridicules pancartes qu'on dresse avec tant de travail et de netteté... »<sup>12</sup>. Ainsi le poste « Nord » de la statistique se réduit aux récapitulatifs des échanges maritimes et ne prend pas en compte les marchandises d'un prix élevé, tout particulièrement les produits de luxe, passant par les foires allemandes (Leipzig, Francfort/Main) et ensuite redistribuées dans l'espace Baltique. D'autre part, outre les mauvaises déclarations des négociants et les négligences des commis, le problème de l'estimation de la valeur des marchandises est sujet à controverse. Les prix donnés ne correspondent pas aux prix réels et varient considérablement d'une Chambre de commerce à l'autre. Le but de la Balance étant d'obtenir un excédent favorable au commerce extérieur français, les produits exportés sont surévalués et la validité des résultats est très superficielle. Cependant, les données établies par la Balance du commerce de la France indiquent des rapports proportionnels, des ordres de grandeur, plutôt que des valeurs réelles. « Dans la mesure ou l'écart entre les différentes séries garde une certaine constance au cours du siècle<sup>13</sup> », il est possible d'étudier l'évolution des relations commerciales de la France avec ses principaux partenaires. Selon Ernest Labrousse, il faut retenir des statistiques de la Balance comme « exprimant un mouvement à défaut d'un niveau »<sup>14</sup>.

Dans un article d'un grand intérêt<sup>15</sup>, Pierre Jeannin a étudié la place des marchés nordiques dans l'ensemble du commerce extérieur français au XVIII<sup>e</sup> siècle à partir des données fournies par la Balance du commerce.

Tab. 1. **Part du « Nord » dans le commerce extérieur français**

	Importations	Exportations
De 1721 à 1740	7,4 %	8,2 %
De 1761 à 1780	11,8 %	21,3 %

<sup>10</sup> M. MORINEAU, *La balance du commerce franco néerlandais et le resserrement économique des Provinces Unies au XVIII<sup>e</sup> siècle*, dans «Economisch Historisch Jaarboek», 30, 1965, p. 179.

<sup>11</sup> R. ROMANO, *Documenti e prime considerazioni intorno alla « Balance du Commerce » dalla Francia dal 1716 al 1780*, in *Studi in onore di Armando Saporì*, I-II, Milan 1957, II, pp. 1267-1299.

<sup>12</sup> P. BUTEL, *La croissance commerciale bordelaise dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle*, Lille 1973, p. 5.

<sup>13</sup> *Ibid.*, p. 7.

<sup>14</sup> *Ibid.*, p. 8.

<sup>15</sup> P. JEANNIN, *Les marchés du nord dans le commerce français au XVIII<sup>e</sup> siècle*, in *Aires et structures du commerce français au XVIII<sup>e</sup> siècle*, éd. P. LEON, Lyon, 1975, pp. 47-74.

Les échanges avec le Nord sont en progression constante au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle. Seules les périodes de conflit provoquent des ruptures dans la croissance du commerce franco-baltique. Les importations augmentent respectivement de 275% entre les années 1720-1730 et 1748-1758 et de 408% entre 1720-1730 et la décennie 1770-1780 (valeurs médianes). La croissance des exportations est encore plus spectaculaire avec des augmentations respectives de 556% et de 888% pour les mêmes années, malgré les crises dues aux conflits qui affectent profondément le commerce français avec la Baltique au cours de cette période.

Le solde de la Balance du commerce avec le « Nord » apparaît constamment favorable à la France. Selon Gérard de Rayneval, agent français à Danzig, la France a livré en Pologne entre 1760 et 1771 pour 3 900 000 livres de marchandises en moyenne chaque année et, en retour, n'a acheté que pour 1 500 000 livres<sup>16</sup>. « Le caractère positif de sa balance commerciale dans ce secteur est accentué par le fait qu'à volume égal, une cargaison à destination du "Nord" (vins, produits coloniaux...) est plus chère qu'une cargaison de produits baltiques »<sup>17</sup>. Les chiffres donnés sont très certainement exagérés et, dans la réalité, l'écart est très probablement réduit et réversible lors des disettes<sup>18</sup>.

La situation de la Balance du commerce français avec la zone baltique est totalement différente de celle de ses voisins anglais et hollandais, qui sont gravement déficitaires dans leurs échanges avec le Nord. La capacité de la Baltique à importer des marchandises est limitée et les importations sont beaucoup plus faibles en terme de valeur que les exportations. Selon A. -E. Christensen, la valeur des produits exportés de la Baltique vers l'Europe de l'Ouest pendant la période 1560-1650 représente le double de la valeur des produits importés<sup>19</sup>. En outre, le surplus des exportations de la Baltique vers l'Occident tend à s'accroître au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, du fait du développement des achats des matières premières pour la construction navale. Grâce aux vins, aux eaux-de-vie, aux sels et aux produits coloniaux, la France est donc en position favorable dans ses échanges avec le Nord.

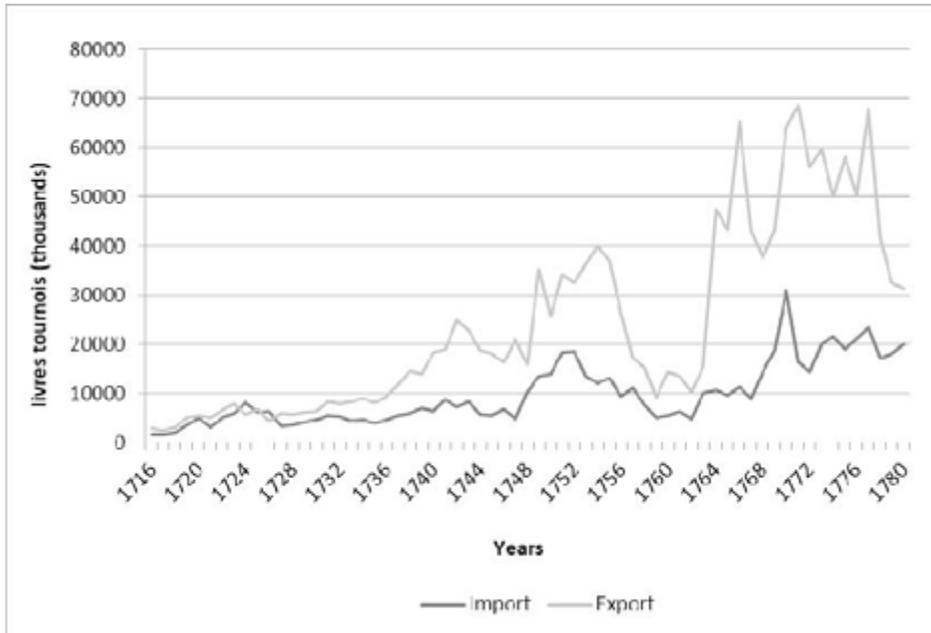
---

<sup>16</sup> E. CIESLAK, *Sea borne trade between France and Poland in the XVIII<sup>th</sup> century*, dans « Journal of European Economic History », 6, 1977, n. 1, pp. 49-62, 58; K. RÖNNBÄCK, *Transforming consumption in the European periphery – colonial commodities in Scandinavia during the early modern era*, Paper to be presented at 12<sup>th</sup> European Business History Association conference, Bergen, Norway, August 22, 2008, p. 10. Klas Rönnbäck indique que le sucre en Suède est approximativement 50-70 fois plus cher que le même poids en céréales au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle. Ce ratio chute par la suite et au début du XIX<sup>e</sup> siècle il est égal à 10.

<sup>17</sup> M.-L. PELUS-KAPLAN, *Les Européens et la Baltique (1690-1790)*, dans « Bulletin de la Société d'Histoire Moderne », 1-2, 1997, pp 99-129, p. 115.

<sup>18</sup> M. MORINEAU, *La balance du commerce*, cit., p. 189.

<sup>19</sup> A. -E. CHRISTENSEN, *Dutch Trade to the Baltic about 1600*, Copenhague-La Haye, 1941.

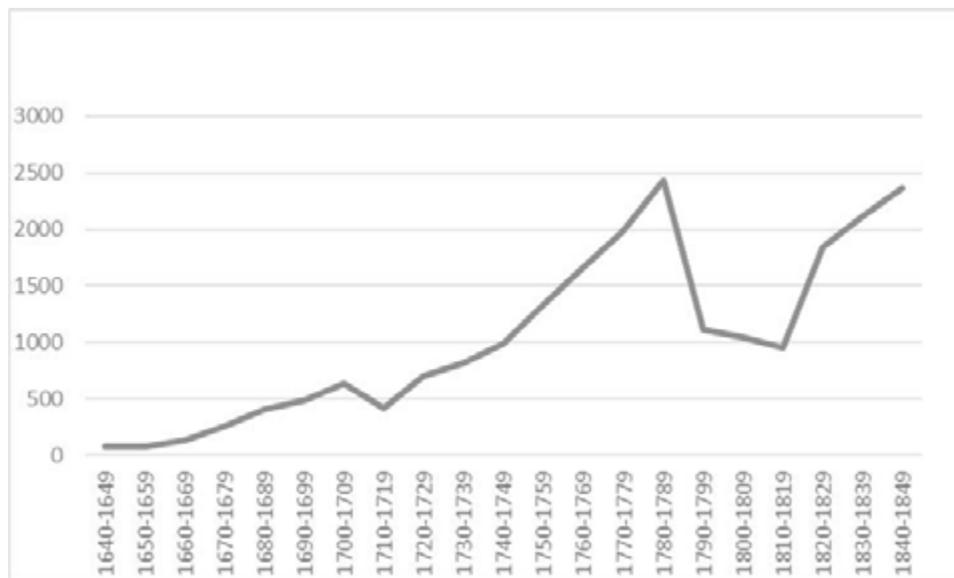
Graph 1. **Balance du commerce français avec le Nord**

### *Les principaux ports de départ vers la Baltique*

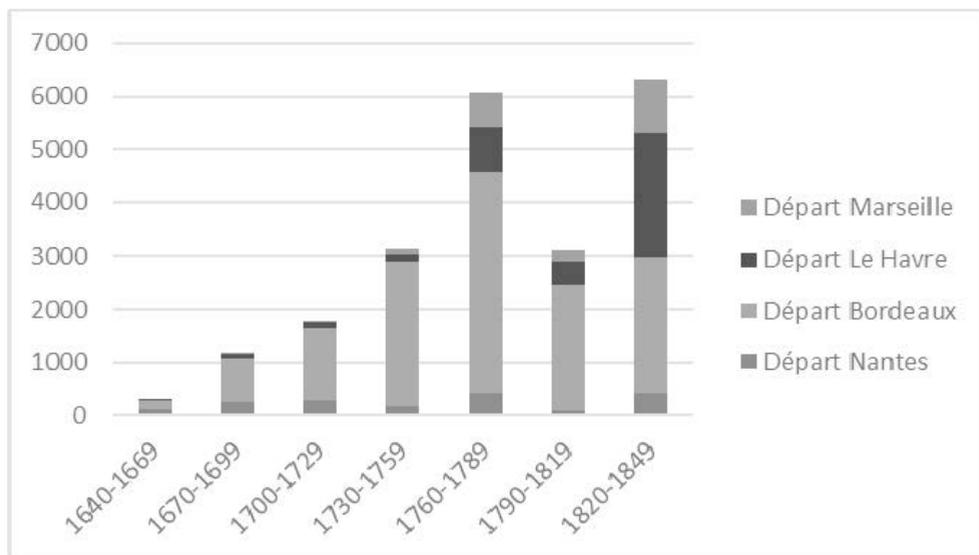
A partir des registres du Sund, les passages vers la Baltique des quatre plus grands ports français, c'est-à-dire Nantes, Bordeaux, Le Havre et Marseille ont été recensés. Le premier constat montre que le nombre de navires est en constante augmentation de 1640 aux guerres révolutionnaires et napoléoniennes qui marquent une rupture brutale des échanges économiques avec le Nord. Après la chute de Napoléon, l'activité repart et, à la fin de la décennie 1840, le niveau atteint est proche de celui des années 1780.

Les départs de France se caractérisent par une évolution de la place des différents ports dans les échanges avec le Nord. Au XVII<sup>e</sup> siècle, Nantes et Bordeaux monopolisent les relations avec la Baltique. Cependant, progressivement, le port de la Gironde prend l'ascendant sur le port ligérien et, dans les années 1730-1770, Bordeaux concentre entre 80 et 90% des départs vers le Nord. A partir des années 1760, Le Havre et Marseille prennent de l'importance mais les guerres de la fin de siècle brisent cette croissance. Au XIX<sup>e</sup> siècle la situation est totalement différente, Bordeaux et Le Havre font jeu égal (autour de 40%) alors que Marseille assure environ 16% du trafic, Nantes étant désormais un port secondaire dans les relations maritimes françaises avec le Nord.

Graph 2. Passages de navires à l'entrée de la Baltique au départ de Nantes, Bordeaux, Le Havre et Marseille



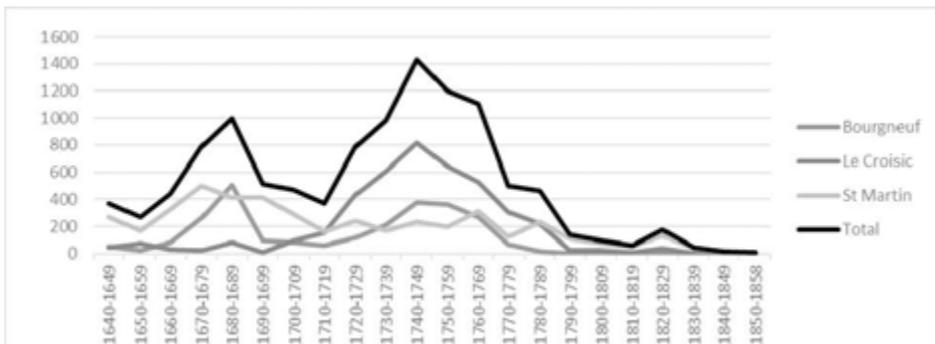
Graph 3. Les départs de navires vers la Baltique (1640-1849)



Cette évolution traduit les évolutions économiques du réseau portuaire français. Nantes et Bordeaux, privés de leurs relations privilégiées avec les colonies américaines sont sur le déclin alors que Le Havre, profitant de l'industrialisation de la vallée de la Seine et de sa proximité avec Paris, est en plein développement. En Méditerranée, Marseille conserve sa suprématie et, tirant profit du développement des échanges internationaux, accroît son activité vers le Nord de l'Europe.

L'étude des quatre premiers ports français au cours de la période 1640-1858 a permis de recenser 23.112 navires se dirigeant vers le Nord. A ceci, il est nécessaire d'ajouter les exportations de sel qui ne concernent pas ces ports majeurs mais qui représentent un trafic de grande ampleur. De nombreux petits havres de la côte atlantique, de la côte sud de la Bretagne à l'embouchure de la Gironde, expédient d'énormes quantités de sel vers l'Europe du Nord depuis le Moyen-Âge. A partir de la base Sound Toll Registers online, nous avons répertorié les départs des navires chargés de sel en provenance du Croisic, de Bourgneuf et de Saint-Martin-en-Ré, c'est-à-dire des trois plus importants centres exportateurs de la côte atlantique française. Au total, entre 1640 et 1858, 11.228 navires sont partis de ces trois ports pour livrer leurs cargaisons dans la Baltique.

Graph 4. Les passages de navires chargés de sel à l'entrée de la Baltique (nombre de navires)



L'évolution des exportations de sel vers la Baltique présente quelques particularités. La croissance est très forte dans la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle mais s'interrompt brutalement avec les guerres de Louis XIV, notamment la guerre de la ligue d'Augsbourg (1688-1697) quand la France est opposée aux grandes puissances maritimes, la Grande-Bretagne et la Hollande mais aussi la Suède et le Saint-Empire. La chute brutale des ventes de sel en Baltique à partir des années 1750-1760 est due à d'autres raisons, non plus militaires mais économiques.

Le commerce du sel est un élément de première importance expliquant l'expansion maritime des Provinces-Unies en Europe du Nord. Les navires hollandais qui livrent des marchandises en Europe occidentale viennent ensuite systématiquement charger du sel chez leurs correspondants des ports salicoles de la côte

atlantique française sans connaître généralement leur lieu de livraison. Pour ces « rouliers des mers », si le sel ne procure pas un fret très rémunérateur, il présente l'avantage d'être toujours disponible, de servir de lest, de se charger très rapidement et d'être facilement commercialisable en Europe du Nord. Les négociants des Provinces-Unies, ayant une parfaite connaissance des cours du sel dans les principaux ports importateurs cherchent à obtenir le prix le plus rémunérateur et donnent leurs instructions de livraison aux capitaines lors de leur passage en mer du Nord ou à Elseneur. Le temps gagné dans les opérations de chargement et de déchargement permet en outre aux navires de faire deux voyages, voire plus, entre la Baltique et l'Europe occidentale. Pour que le système fonctionne, il faut vendre rapidement et être très compétitif sur les marchés du Nord. Le prix du sel français doit donc être le plus bas possible<sup>20</sup>.

Les chargements à destination de la Baltique dans le port du Croisic au cours de la période 1640-1858, montre l'importance des trafics de sel pour la navigation hollandaise<sup>21</sup>:

Tab. 2. **Origine des navires ayant chargé du sel au Croisic (1640-1858)**

Origine navires	Nombre	%
Autres ports du Nord	135	3,2
Danemark	128	3,0
Suède	141	3,4
Pologne	182	4,3
Prusse	235	5,6
<b>Provinces-Unies</b>	<b>3154</b>	<b>75,1</b>
France	56	1,3
Grande-Bretagne	116	2,8
Autres	53	1,3
	4200	

Le système se bloque à partir des années 1760. Les salines de l'Atlantique subissent une série de mauvaises récoltes au cours de la période 1763-1774 qui se tradui-

<sup>20</sup> P. JEANNIN, « Le marché du sel marin dans l'Europe du Nord du XIV<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Le rôle du sel dans l'histoire*, Travaux préparés sous la direction de Michel Mollat, Publication de la Faculté des Lettres et Sciences Humaines de Paris-Sorbonne, Paris 1968, p. 78. « Dans certains cas, les prix du fret rendaient impossible, ou catastrophique pour le marchand, une importation de sel. » Mais, comme l'indique ensuite P. Jeannin à la page 79 du même article en parlant du sel méditerranéen, « le prix du fret couvrait en général un aller et un retour » et, ainsi « il n'y avait pas d'obstacle à charger du sel plutôt que du lest au retour. » Ceci devait être également le cas pour le sel de l'Atlantique.

<sup>21</sup> Les multiples changements de frontières des pays riverains de la Baltique à l'époque moderne ont été pris en compte dans les statistiques présentées. Ainsi Stettin est intégré à la Suède jusqu'en 1720 puis à la Prusse, Greifswald à la Suède jusqu'en 1815 puis à la Prusse... Les autres ports du Nord concernent le Mecklembourg, les villes hanséatiques, le Hanovre... Ce choix peut-être discuté mais, en raison du très grand nombre de ports concernés, il s'est avéré nécessaire de faire un regroupement.

sent par une hausse considérable des prix. La France connaît une véritable pénurie d'autant plus que les stocks ne sont pas considérables, les enlèvements demeurant à un niveau très élevé depuis les crises des années 1750. L'arrêt du roi du 23 septembre 1770 interdit même les exportations. La Grande-Bretagne profite de la crise française pour imposer ses sels sur les marchés baltiques. Depuis le XVII<sup>e</sup> siècle, les propriétaires de sauneries de la région du Cheshire investissent dans une production nationale exploitée sur des bases industrielles. Après avoir satisfait leurs besoins, les Britanniques sont prêts, à partir du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, à se lancer à l'assaut des marchés tenus par le sel de l'Atlantique d'autant que leurs prix sont très compétitifs. Le sel présente un autre intérêt, excessivement important pour les armateurs britanniques. Leurs navires fréquentent de plus en plus intensément la Baltique pour aller chercher des produits pondéreux et volumineux mais la plupart d'entre eux y entrent à vide. Le sel est la marchandise idéale pour éviter les problèmes du lest (frais et taxe de délestage...) et sa commercialisation permet de faire des profits supplémentaires tout en abaissant le coût des services de transport.

La guerre d'Amérique accentue la domination britannique sur le marché du sel. Les Anglais qui ont déclaré la guerre aux Provinces-Unies contrôlent désormais totalement les trafics en mer du Nord. Après le conflit, les armateurs hollandais, très affaiblis par le conflit, ne peuvent revenir à la situation antérieure et désertent les salines de l'Atlantique.

#### *La navigation entre le Nord et la France*

En 1661, Van Beuningen, ambassadeur des États-Généraux à Paris, assure à Jean de Witt, grand-pensionnaire de Hollande, que les vaisseaux des Provinces-Unies font les deux tiers de la navigation avec la France. Deux ans plus tard, un diplomate écrit : «La plus grande partie du commerce de France avec l'étranger se fait, excepté quelque peu de vaisseaux anglais par des vaisseaux hollandais et par la Hollande.»<sup>22</sup> Selon Colbert, le dynamisme des Hollandais est une véritable calamité pour la France : «Leur industrie et notre peu d'intelligence a passé si avant que, par le moyen des facteurs et des commissionnaires de leur nation qu'ils ont eu pouvoir d'établir dans tous les ports du royaume, s'étant rendus maîtres de tout le commerce par la navigation, ils ont mis le prix à toutes les marchandises qu'ils achètent et à celles qu'ils vendent»<sup>23</sup>. Ainsi, l'idée prévaut que les armateurs Hollandais contrôlent totalement le commerce français vers le Nord comme nous venons de le voir pour le sel. Cependant, si les navires français ne sont guère présents sur les routes maritimes vers l'Europe septentrionale, la domination hollandaise n'est pas si aussi écrasante que le perçoit l'opinion, notamment en ce qui concerne les exportations des quatre principaux ports français vers la Baltique.

<sup>22</sup> J. MATHOREZ, *La pénétration des Allemands en France sous l'ancien régime*, Paris 1916, p. 261.

<sup>23</sup> P. CLEMENT, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, Paris 1873, II, pp. CCLXIX et CCLXX.

*L'absence de la flotte française*

Jusqu'à la fin de l'Ancien Régime la navigation française vers la mer Baltique est particulièrement faible. Les rapports du consul d'Elseneur sont toujours aussi brefs: « de toute l'année, il n'est passé aucun vaisseau français »<sup>24</sup>, « passé le Zondt 4.669 navires parmi lesquels il y a eu 2 vaisseaux français et 689 anglais »<sup>25</sup>, ou « 6 vaisseaux français pour 1.100 anglais et 2.500 hollandais »<sup>26</sup>... A la fin des années 1760, quatre à cinq navires français, au maximum entrent en Baltique chaque année alors que le nombre des Hollandais avoisine les 1.200, celui des Britanniques se situant entre 8 et 900<sup>27</sup>. En temps de guerre, les navires français ne passent plus. Ainsi, au cours de la guerre de Sept Ans, de 1756 à 1763, un seul capitaine ose traverser la mer du Nord pour entrer dans les détroits danois.

Sur les 23.112 navires ayant chargé en France et recensés à l'entrée de la Baltique, seuls 1.485 battent pavillon français soit 6,4%. De plus, la grande majorité de ces navires sont passés en Baltique entre 1820 et 1858.

Tab. 3. Navires ayant chargé en France à destination de la Baltique

	Entrées Baltique	Origine France	%
1640-1819	15.506	339	2,2
1820-1858	7.606	1.146	15,1
	23.112	1.485	6,4

Comment expliquer cette absence des navires français sur les routes maritimes du Nord? De nombreux arguments sont régulièrement avancés mais la principale raison vient du monde négociant. La navigation vers le Nord est fortement concurrentielle et, pour être compétitif, l'organisation des trafics doit être parfaite à l'exemple de la navigation hollandaise. Pour les armateurs français, l'expédition de bâtiments dans cette direction a la fâcheuse propension à être largement débitrice dans les livres de compte. Bien souvent ce sont des problèmes d'affrètement qui poussent les bâtiments français à prendre la route de Hambourg ou de la Baltique. Ainsi, en 1775, « faute de navires étrangers à Bordeaux », les négociants de la ville expédient deux navires français pour Brême. A cette occasion, le vice-consul du

<sup>24</sup> ARCHIVES NATIONALES (AN), B1 485, Lettre de Hanssen du 27 février 1745.

<sup>25</sup> AN, B1 485, Lettre de Hanssen du 01 juin 1750. « Ces deux vaisseaux ont été la frégate nommée La Notre Dame commandée par le capitaine Pierre Ages qu'il a fait construire à Dunkerque pour le compte de ses bourgeois à Dunkerque chargée de cendres, planches et douelles allant au dit Dunkerque. La seconde, la galiote nommée Le Mercure de Dunkerque, capitaine Lambert Kemping chargée avec du sel pour Riga où il a chargé des chanvres, planches, douelles et cendres pour ladite ville ».

<sup>26</sup> AN, B1 485, Courrier de Hanssen du 21 janvier 1755.

<sup>27</sup> Remarque : dans l'article de P. BUTEL, *Le trafic européen de Bordeaux de la guerre d'Amérique à la Révolution*, dans « Annales du Midi », 78-1966, p. 60, les chiffres correspondent à l'aller et au retour c'est-à-dire que les navires sont comptés deux fois.

port hanséatique fait d'ailleurs remarquer avec politesse que le tarif du fret n'est guère compétitif<sup>28</sup>.

Les négociants français préfèrent les commerces protégés à l'exemple des échanges avec les colonies. Les bénéfices du commerce du Nord, évalués de 6 à 7%, sont insuffisants « tandis que celui des colonies leur en donne 10, au delà du Cap de Bonne Espérance 12 et à la traite des noirs 18 »<sup>29</sup>. Ainsi, le monde du négoce français ne s'intéresse pas aux trafics avec le Nord jugé trop peu rentables et le manque d'aide de l'Etat sert d'alibi pour expliquer sa passivité des armateurs. Au XIX<sup>e</sup> siècle, la situation change avec la fin du commerce colonial protégé et la perte de Saint-Domingue. Les négociants s'intéressent désormais aux relations maritimes qu'ils ont jusqu'alors délaissées à l'exemple du commerce du Nord.

L'utilisation des intermédiaires étrangers ne concerne pas uniquement la navigation. Si l'importance de la marine marchande hollandaise décline dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, le rôle financier d'Amsterdam reste prépondérant ; « c'est surtout le crédit, largement accordé par les riches banquiers d'Amsterdam, acceptant des lettres de change tirées sur eux de tous les coins de l'Europe qui lui conserva la plus grande partie de son ancienne importance internationale »<sup>30</sup>. Le commerce de la France avec l'Europe du Nord s'organise ainsi autour de la place d'Amsterdam. Les achats de la Compagnie des Indes s'effectuent par l'intermédiaire de correspondants hollandais, même si la Compagnie a des fournisseurs privilégiés, parfois exclusifs, dans les autres pays du Nord.

### *Les flottes étrangères*

Comme la flotte française n'entre pas en Baltique, les navires étrangers se chargent des relations maritimes entre la France et la Baltique. Pour étudier ces trafics et leur évolution, nous avons sélectionné quatre périodes de cinquante années.

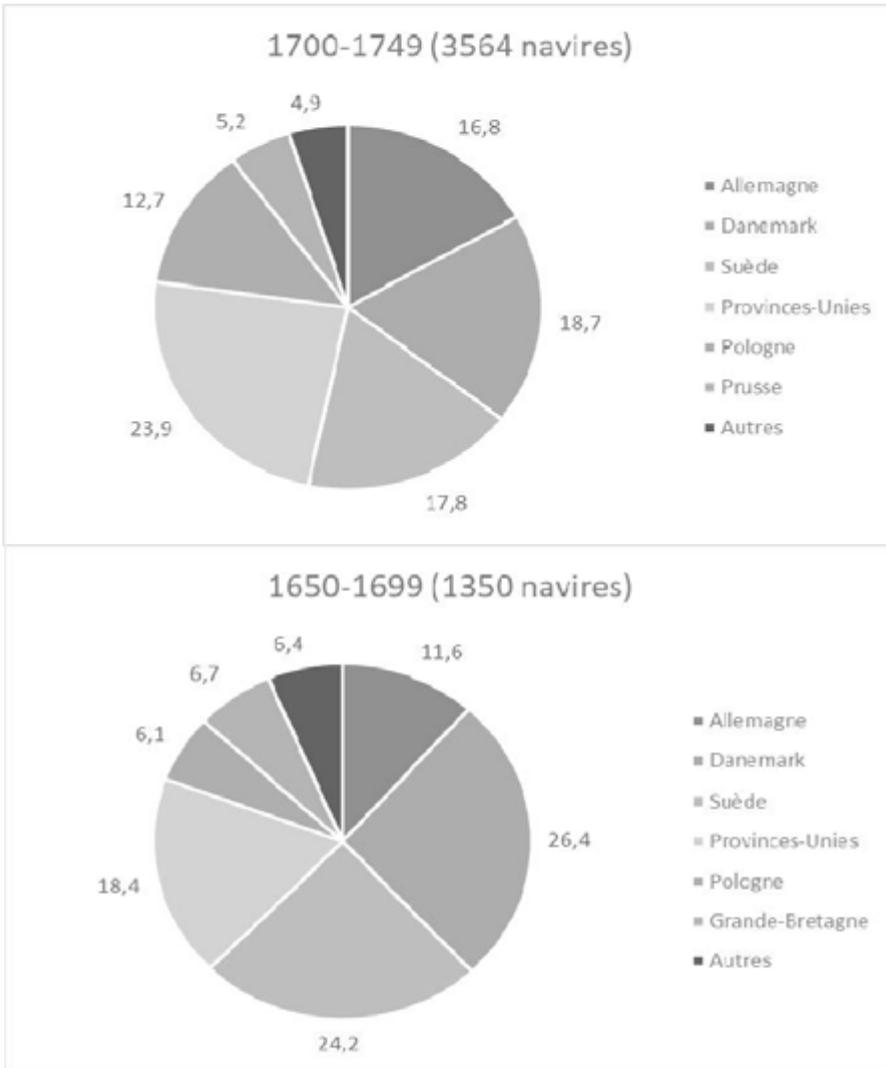
Au XVII<sup>e</sup> siècle, les flottes scandinaves du Danemark et de la Suède représentent plus de 50% des passages au Sund au départ de Nantes, Bordeaux, du Havre et de Marseille devant celles des Provinces-Unies et des ports de la côte sud de la Baltique (principalement Lübeck). Ainsi les déclarations de Colbert sur l'écrasante domination hollandaise à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle oublient de mentionner l'activité des flottes suédoise et danoise qui sont très présentes dans les grands ports français. Dans la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, les Provinces-Unies prennent la première place avec près de 24% des passages mais leur domination n'est pas démesurée. Les navires scandinaves sont toujours présents ainsi que les navires allemands (Lübeck) et polonais (Danzig) qui jouent un rôle non négligeable sur les routes du Nord.

<sup>28</sup> ARCHIVES DES AFFAIRES ETRANGERES, Nantes, Hambourg B-80, Courrier de Migault du 14 avril 1775. « un ou deux écus de fret de moins par tonneau fera toujours un grand objet pour le négociant d'ici. »

<sup>29</sup> AN B7 465.

<sup>30</sup> J. G. VAN DILLEN, *Amsterdam, marché mondial des métaux précieux*, dans « Revue Historique », CLII, 1926, p. 199.

Graph 5. Navires au départ de la France à destination de la Baltique

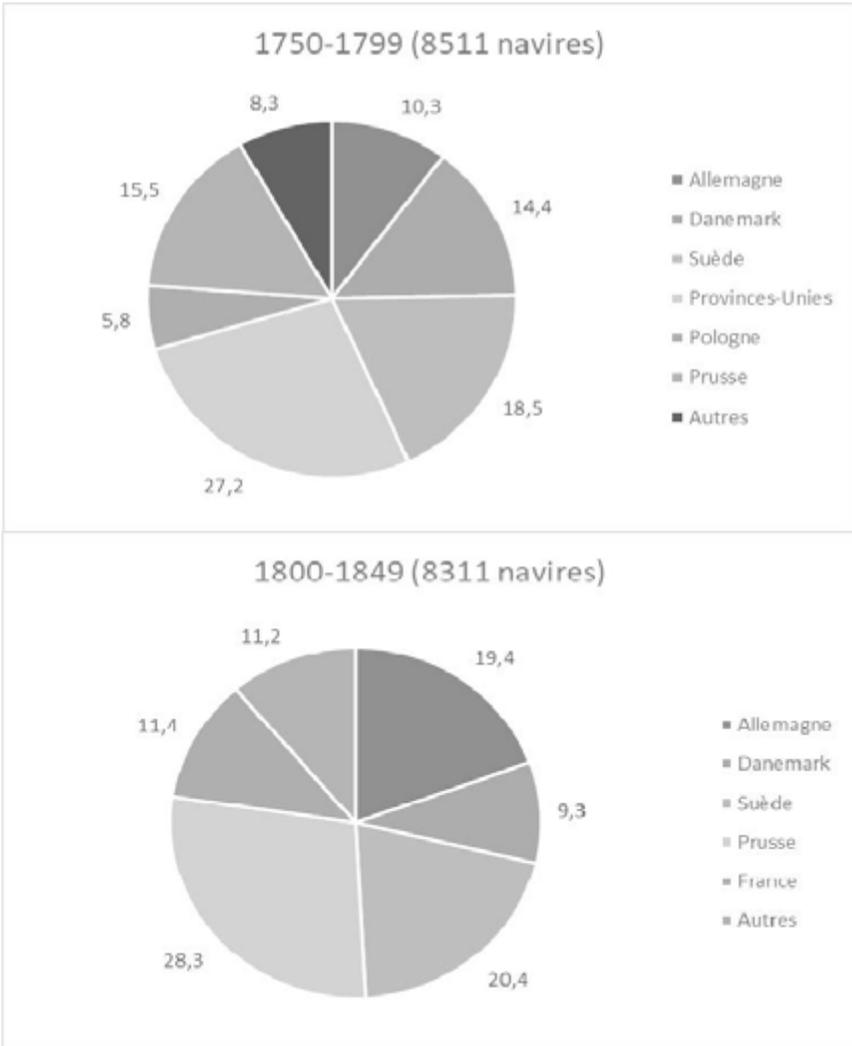


Les Provinces-Unies maintiennent leur place dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle tout comme la Suède. Le Danemark semble décliner mais les armateurs du petit royaume scandinave se spécialisent dans le tramping<sup>31</sup> ce qui fait que leurs na-

<sup>31</sup> L.-N. HENNINGSEN, *Provinsmatadorer fra 1700-årene*, Flensborg, 1985; P. POURCHASSE, D. ANDERSEN, *La navigation des flottes de l'Europe du Nord vers la Méditerranée (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)*, dans « Revue d'Histoire Maritime », 13, 2011, pp. 21-44.

vires ne recherchent pas systématiquement des affrètements vers le Nord et, au contraire, essaient de multiplier les voyages en Méditerranée ou en Europe occidentale. La grande nouveauté est l'activité de la flotte prussienne (navires de Stettin, d'Embsen et de Königsberg) qui représentent 15,5 % des passages vers la Baltique au départ de la France.

Graph 6. Navires au départ de la France à destination de la Baltique



La situation change complètement au XIX<sup>e</sup> siècle. La flotte du nouveau royaume des Pays-Bas (ex Provinces-Unies) est devenue secondaire (3,5%). Outre la France qui commence à s'intéresser aux échanges avec le Nord (11,2%), la Prusse qui a annexé la Poméranie suédoise (mais perdu la Frise orientale) est devenue une puissance maritime de première importance pour le commerce français au passage du Sund. Sur l'ensemble des exportations coloniales françaises, les passages des navires du port prussien de Stettin tiennent la première place. Le roi de Prusse Frédéric II a de grandes ambitions pour la ville de l'Oder et « a dans la vue de faire tomber les raffineries de Hambourg et d'attirer dans ses Etats le profit que cette ville en retirait ci-devant, en a établi deux à Berlin et à Breslau où les sucres bruts qui arrivent par Stettin doivent être raffinés. Tout sucre provenant des raffineries étrangères est entièrement prohibé »<sup>32</sup>. Selon Coquebert de Montbret, consul de France à Hambourg, les faveurs accordées à Stettin sont la cause d'une diminution considérable du commerce dans la ville hanséatique<sup>33</sup>. Si l'on additionne les navires prussiens et les navires provenant de très nombreux ports des côtes de la mer du Nord et de la Baltique de plus en plus actifs (Papenburg, Rostock, Greifswald ...), l'ensemble représente près de 48% des voyages au départ de France vers la Baltique.

L'étude port par port donne des informations d'un grand intérêt sur les stratégies des différentes flottes du Nord dans leur navigation vers l'Europe occidentale. Les ports de la façade atlantique (Le Havre, Nantes et Bordeaux) et de la façade méditerranéenne (Marseille) évoluent différemment et ne sont pas fréquentées par les mêmes flottes. Pour que les données soient comparables au niveau du volume des trafics tout en tenant compte de l'évolution des frontières, nous avons concentré notre recherche sur la période 1750-1849.

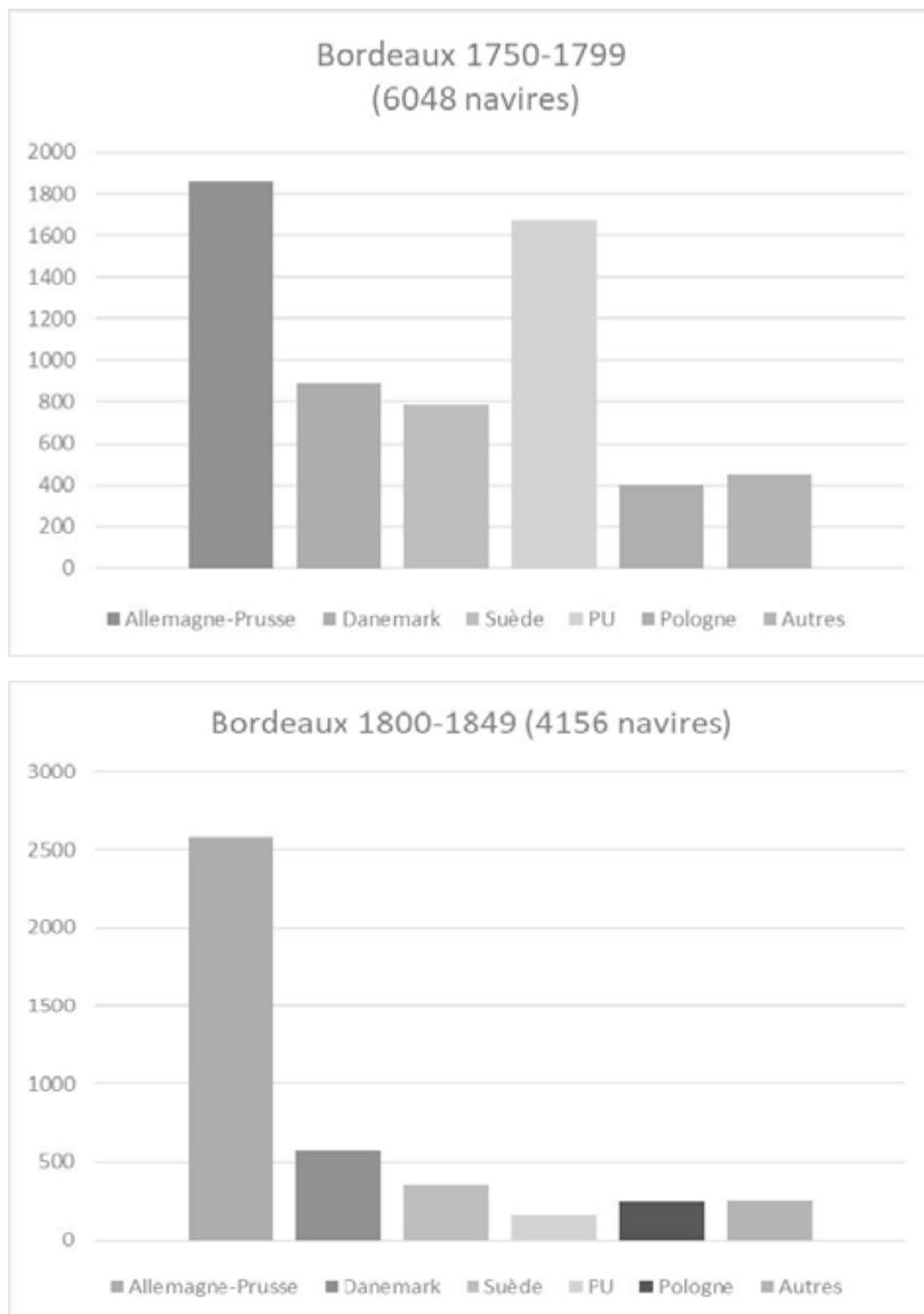
A Bordeaux, la flotte des ports prussiens et des autres ports du Nord (Mecklembourg, villes hanséatiques) tient la première position sur l'ensemble du siècle (1750-1849) tout en augmentant le nombre de ses navires malgré la moindre fréquentation des rives de la Gironde par les navires du Nord. Toutes les autres flottes sont beaucoup moins actives. Si les Provinces-Unies représente près de 28% des départs dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, la flotte du royaume des Pays-Bas atteint à peine 4% dans la première moitié du siècle suivant. La baisse du nombre de navires scandinaves est également très importante notamment pour la Suède dont le nombre chute de 45%.

---

<sup>32</sup> AN, B3 426, Mémoire sur le commerce de l'Allemagne (29 juillet 1776).

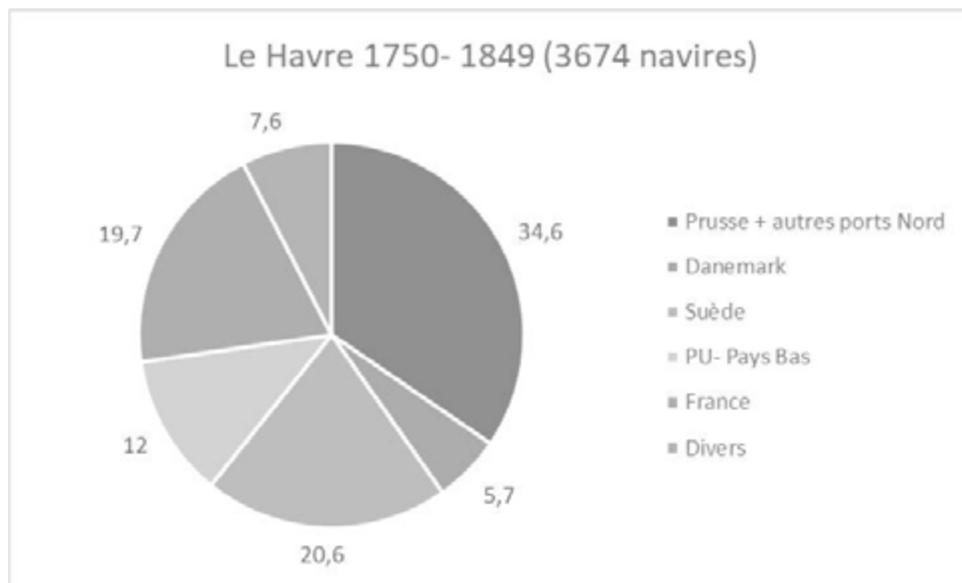
<sup>33</sup> AN, B1 611, Courrier du 6 janvier 1775.

Graph 7. Navires au départ de Bordeaux à destination de la Baltique



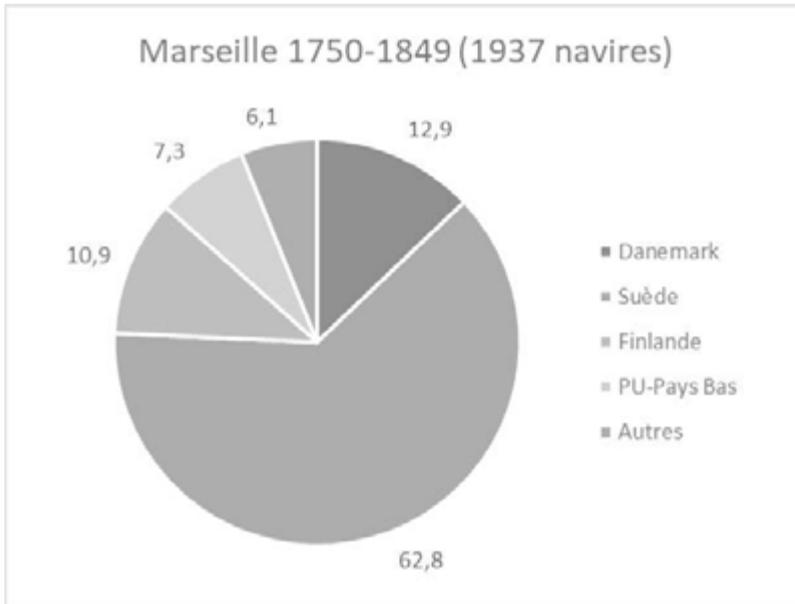
Au Havre, entre 1750 et 1789, la flotte des ports prussiens et des autres ports du Nord (Mecklembourg, villes hanséatiques) l'emporte très largement avec 34,6% des navires devant la Suède et la France qui font jeu égal autour de 20%. Dans le cas des navires français, il est à noter que 91% passent le Sund entre 1815 et 1849, marquant la volonté de la flotte nationale de se lancer sur les routes maritimes du Nord après les guerres révolutionnaires et napoléoniennes.

Graph 8. Navires au départ du Havre à destination de la Baltique



Les expéditions de Marseille vers le Nord sont totalement dominées par les flottes scandinaves. Si l'on additionne les navires danois, suédois et finlandais (à partir de 1809, la Finlande est un grand duché autonome de l'Empire russe), ceux-ci assurent 86,6% des passages. Les armateurs et marchands suédois ont fait du grand port français de la Méditerranée leur grand centre de redistribution de leurs produits en Méditerranée et au Levant ainsi que le premier port de rechargement vers le Nord. A l'opposé des ports de l'Atlantique, les navires prussiens ne fréquentent pas Marseille (seulement 10 navires soit 0,5%).

Graph 9. Navires au départ de Marseille à destination de la Baltique



## LES RÉSEAUX NÉGOCIANTS

*Les communautés marchandes étrangères en France*

Comme l'on se méfie plus des étrangers que de ses propres concitoyens, les négociants du Nord envoient leurs compatriotes dans les villes où ils ont des activités commerçantes. Les Provinces-Unies montrent la voie. Les négociants hollandais évitent les commissionnaires locaux et toutes formes de contact indirect, et comptent sur leurs propres réseaux<sup>34</sup> formés de membres des dynasties marchandes du pays envoyés en dehors de la République<sup>35</sup>. En France, après les Hollandais, les Allemands arrivent en grand nombre. Les Scandinaves s'installent moins fréquemment, mais leur système consulaire leur assure un réseau bien structuré de commissionnaires dans les ports qui les intéressent. L'organisation suédoise est d'une grande efficacité. Tout d'abord, les consuls, dont le principal travail concerne les affaires du commerce, appartiennent obligatoirement au monde du négoce. Pour recruter des sujets d'origine scandinave et assurer une meilleure défense des intérêts nationaux, il est demandé au personnel consulaire de rédiger les rapports en langue

<sup>34</sup> G. MARTIN, *Nantes et la Compagnie des Indes*, Paris 1928, p. 76. « Les Hollandais avaient donc sur place, mieux que des courtiers, des associés et point ne leur était le plus souvent besoin de se déplacer ».

<sup>35</sup> J. ISRAËL, *Dutch Primacy in World Trade*, Oxford 1989, p. 367.

suédoise<sup>36</sup>. Enfin, pour concentrer la vente des produits exportés au sein d'une même entreprise et ne pas diviser les commissions entre de multiples agents, le plus souvent étrangers, les navires suédois ne paient pas de droits consulaires si le consul du port de destination a la charge de la commission de la cargaison. Si les marchandises sont adressées à un commissionnaire autre que le consul, le règlement des droits devient obligatoire. Naturellement, pour éviter un double paiement, la majorité des négociants choisissent d'expédier leurs marchandises à l'ordre des consuls. Ainsi, dans tous les grands ports européens, des hommes d'affaires suédois immigrent pour occuper les postes consulaires et créer des maisons négociantes<sup>37</sup>.

Les Français s'intéressent surtout au commerce colonial et le peu d'attrait qu'ils ont pour le grand cabotage vers l'Europe du Nord favorisent l'installation de ces communautés. Les autorités accordent des privilèges aux marchands étrangers depuis la fin du Moyen-Âge et leur situation juridique est très favorable<sup>38</sup>. Quand ils arrivent dans un port, ils peuvent louer des locaux sans formalités particulières. Ce n'est qu'après une année de résidence qu'ils sont enregistrés dans le rôle fiscal local et qu'ils doivent payer la capitation, le dixième puis le vingtième. Ils sont soumis aux mêmes juridictions que les autres négociants. Ils participent aux réunions des commerçants locaux mais n'ont pas le droit de vote à la Chambre de Commerce. Jusqu'à la deuxième génération, ils restent étrangers alors que la troisième est considérée comme française si elle adopte la religion catholique<sup>39</sup>.

Prenons l'exemple de Bordeaux qui possède des colonies étrangères hollandaises et allemandes depuis le XV<sup>e</sup> siècle<sup>40</sup>, même si les marchands sont alors peu nombreux en raison de la domination anglaise dans le commerce du vin. À la fin du règne de Louis XIV, l'intendant recense, outre seize Hollandais, seize autres négociants originaires du Nord de l'Europe : dix de Hambourg, deux de Brême, un de

---

<sup>36</sup> RIGSARKIVET Stockholm, Kommercekollegium, Huduarkivet EVI a: 347, Skrivelser från Konsuler Nantes, Courrier de Pierre Babut du 15 juillet 1775. « Le Collège Royal de Commerce me fait des plaintes sur ce que je lui écrit en français. Désormais, j'écrirai en suédois ».

<sup>37</sup> L. MÜLLER, *Consuls, Corsairs and Commerce, The Swedish Consular Service and Long-distance Shipping 1720-1815*, Uppsala 2004.

<sup>38</sup> R. BLANCHARD, *Lettres et mandements de Jean V*, Nantes 1888-1895. Le duc Jean V de Bretagne « ...désiranz attraire tous bons marchands à venir fréquenter marchandement en nos pays spécialement veux des pays et villes de la Hanse d'Allemagne... considérant les grands profits que nous et tout le bien public de nostre pays pouvons avoir par le fréquentement des ditz Allemands... donnons et octroyons par ces présentes, sauvegarde à tous... ».

<sup>39</sup> F.-K. HUHN, *Die Handelbeziehungen zwischen Frankreich und Hamburg, im 18. Jahrhundert*, Thèse, Hambourg 1962, pp. 34-36.

<sup>40</sup> P. BUTEL, *Les négociants allemands de Bordeaux dans la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle*, in *Wirtschaftskräfte und Wirtschaftswege, II: Wirtschaftskräfte in der europäischen Expansion. Festschrift für Hermann Kellenbenz*, Stuttgart 1978, pp. 589-611. M. ESPAGNE, *Bordeaux-Baltique. La présence culturelle allemande à Bordeaux aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles*, Paris 1991; W. HENNINGER, *Johann Jacob Von Bethmann 1717-1792. Kaufmann, Reeder und kaiserlicher Konsul in Bordeaux*, Bochum 1993; J. MEYER, *Négociants allemands en France et négociants français en Allemagne au XVIII<sup>e</sup> siècle*, in *Allemands en France, Français en Allemagne 1715-1789*, Sigmaringen 1992, pp. 103-119; *Présence de l'Allemagne à Bordeaux du siècle de Montaigne à la veille de la Seconde guerre mondiale*, éd. A. RUIZ, Bordeaux 1997. K. WEBER, *Deutsche Kaufmannsfamilien im atlantischen Manufaktur- und Kolonialwarenhande: Netzwerke zwischen Hamburg, Cádiz und Bordeaux (1715-1830)*, Thèse, Hamburg 2001.

Danzig, un de Lübeck, un du Hanovre et un du Brandebourg<sup>41</sup>. Le groupe est caractérisé par sa jeunesse, l'âge moyen se situant autour de 28 ans. En effet, nombre de jeunes restent à Bordeaux après quelques années de formation dans les comptoirs négociants<sup>42</sup>. Cette première vague d'immigration se spécialise dans le commerce des vins soit comme marchands ou comme garçons de comptoir.

À la révocation de l'édit de Nantes (1685), beaucoup de Hollandais naturalisés regagnent leur pays alors que les Allemands semblent avoir prononcé plus facilement que les autres protestants étrangers les formules officielles d'abjuration<sup>43</sup>. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, les idées religieuses deviennent plus tolérantes et les colonies hollandaises ou allemandes se reforment rapidement et prennent un grand développement.

Au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, les Hollandais sont les intermédiaires principaux dans le commerce des vins vers l'Europe du Nord, mais pour les acheteurs de Hambourg ou de la Baltique, l'installation d'informateurs dans ces places exportatrices permet d'avoir une bien meilleure connaissance des marchés ce qui explique la première immigration du XVII<sup>e</sup> siècle<sup>44</sup>. À partir de 1730, une seconde vague allemande débarque sur les rives de la Gironde. Ces nouveaux arrivants s'investissent non plus uniquement dans le commerce du vin mais surtout dans l'exportation des denrées coloniales vers le Nord de l'Europe<sup>45</sup>, commerce jusque-là aux mains des négociants huguenots installés à Hambourg. Ils sont beaucoup plus actifs que leurs prédécesseurs, ces derniers ayant préparé le terrain en leur fournissant les informations nécessaires à la création d'une activité commerciale. En 1742-1744, trente-sept négociants allemands sont recensés à Bordeaux. Les Hambourgeois dominent nettement le groupe avec près de 60% des membres. La colonie allemande se renforce après la guerre de Sept Ans parallèlement au développement du commerce avec le Nord. Le nombre d'individus est difficile à connaître du fait des départs, des décès, des installations temporaires, des erreurs et des oublis dans les documents officiels... Dans les années 1780, le nombre d'immigrés allemands sur les bords de la Gironde peut être estimé à environ 150 personnes selon l'historien allemand Wolfgang Henninger, alors que Paul Butel avance un chiffre très inférieur, puisqu'il juge vraisemblable un groupe de 60 à 70 négociants<sup>46</sup>. Une dernière grande vague d'immigration arrive après la guerre d'Amérique.

---

<sup>41</sup> ARCHIVES DEPARTEMENTALES DE LA GIRONDE, C 4473. (en 1711, Nicolas Woldt de Hambourg arrive en France pour devenir garçon de comptoir à l'âge de 14-15 ans.

<sup>42</sup> W. HENNINGER, *Johann Jakob*, cit., p. 40.

<sup>43</sup> J. MATHOREZ, *La présence*, cit., p. 177, Les lettres d'abjuration sont nombreuses dans les registres des paroisses.

<sup>44</sup> C. HUETZ DE LEMPS, *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV*, Paris, 1975. p. 489. L'auteur remarque à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, la venue régulière à Bordeaux de passagers en provenance de Hambourg pour choisir le vin sur place.

<sup>45</sup> P. BUTEL, *Les négociants allemands*, cit., p. 594.

<sup>46</sup> W. HENNINGER, *Johann Jakob*, cit., pp. 53-60. Henninger fournit une liste de cent cinquante noms. P. BUTEL, *Les négociants allemands...*, cit., p. 596.

Tab. 4. Croissance du nombre de négociants d'origine allemande à Bordeaux

Années	Arrivées d'immigrés	Etrangers nés à Bordeaux
1700-1709	8	2
1710-1719	10	2
1720-1729	6	3
1730-1739	20	3
1740-1749	17	1
1750-1759	22	1
1760-1769	33	2
1770-1779	36	
1780-1789	53	
1790-1799	5	

Source : K.WEBER, *Deutsche Kaufmannsfamilien*, cit. p. 181.

L'arrivée de communautés étrangères dans les ports européens résout les problèmes entre commettants et commissionnaires et donne naissance à un groupe d'hommes d'affaires investissant dans tous les domaines tout en mettant en place des réseaux négociants à l'échelle de l'Europe occidentale et même au-delà. Par un partage cohérent des tâches, les étrangers, soutenus par des réseaux et des liens familiaux, prennent en main le commerce européen dont ils connaissent mieux les usages<sup>47</sup>.

#### *Les communautés françaises dans le Nord*

La révocation de l'édit de Nantes en 1685 a provoqué une vague d'immigration huguenote dans les pays du Nord. Si la France a perdu des gens de valeur, on peut cependant se demander si l'effet n'a pas été finalement bénéfique car ces immigrants installés dans les pays protestants ont conservé des liens, notamment commerciaux, avec leur patrie d'origine. La grande ville hanséatique d'Hambourg a accueilli nombre de ces migrants.

La communauté réformée française d'Hambourg réunit environ deux cents personnes dans les années 1770, sans tenir compte de la ville danoise d'Altona<sup>48</sup> qui offre encore une plus grande tolérance religieuse que la cité hanséatique luthérienne<sup>49</sup>. Pour Klaus Weber, les persécutions religieuses sont le principal facteur

<sup>47</sup> F. CROUZET, *Le commerce de Bordeaux*, in *Bordeaux au XVIII<sup>e</sup> siècle*, éd. F.-G. PARISSET, Bordeaux 1968, p. 260.

<sup>48</sup> Altona, proche de Hambourg, n'est naturellement pas un port de la mer Baltique, mais participe très activement au commerce du Nord. Plus que d'une zone géographique, le Nord doit être compris comme une zone économique regroupant les ports de la Baltique mais aussi les villes hanséatiques, les ports suédois et danois de la mer du Nord et la Norvège.

<sup>49</sup> K. WEBER, *Deutsche Kaufmannsfamilien im atlantischen Manufaktur*, cit., p. 261.

mais non le seul qui explique cette immigration huguenote<sup>50</sup>. Certains membres de la communauté réformée hambourgeoise comme Chapeaurouge ou His viennent de Bâle et Genève où ils n'étaient naturellement pas persécutés<sup>51</sup>. L'aspect économique avec le développement des échanges maritimes entre le Nord et la France a sans doute joué un rôle non négligeable dans l'immigration des réformés français. Cependant, Hambourg, ville de stricte obédience luthérienne, n'accepte pas les calvinistes au sein de la bourgeoisie de la ville. Ces derniers sont contraints d'accepter le statut du contrat étranger, imposant des taxes supérieures à celles dues par les négociants locaux, et conservent la nationalité française.

Deux des plus importantes maisons de commerce de Hambourg, celles de Pierre Boué et de Pierre His, sont d'origine huguenote. À son arrivée à Hambourg, Pierre Boué s'établit comme négociant spécialisé dans le commerce maritime avec l'Angleterre, comme armateur et comme financier. Il dirige également avec son frère Jacques, le plus grand chantier de constructions navales de la ville hanséatique. En 1720, il a le projet de créer une compagnie d'assurances maritimes avec d'autres négociants mais le conseil de ville qui interdit les sociétés anonymes refuse la constitution de l'entreprise. Cependant, en 1765, l'entreprise participe à la première compagnie d'assurances de Hambourg sur les risques de mer et les incendies<sup>52</sup>. Pierre Boué entretient d'excellentes relations avec la France. Il est le correspondant de la Compagnie des Indes sur la place hanséatique à qui il fournit navires, mâts et autres produits du Nord. À partir de 1729, il fait des affaires sur les ventes de sucre avec le négociant et armateur Jean Pellet<sup>53</sup> qui lui ouvre le marché de la « *Compania Guipuzcoana de Caracas* » de Saint-Sébastien en Espagne à qui il livre des toiles, du goudron, du chanvre et autres marchandises. Pierre Boué semble un homme habile ayant d'excellentes qualités pour les relations publiques. En 1727, le rédacteur d'un mémoire sur les produits du Nord est élogieux envers le négociant hambourgeois : « Celui de tous dont j'ai tiré le plus de lumières par rapport à l'achat des mâts est le sieur Pierre Boué... Je suis persuadé qu'on aura peine à trouver dans le Nord un commissionnaire plus intelligent, plus exact et plus honnête homme... C'est de tous les négociants que je connais le plus sûr et le plus raisonnable »<sup>54</sup>.

Bien que la plupart des Huguenots conservent leur nationalité d'origine et participent au développement du grand commerce maritime français, il est toutefois difficile de les considérer comme de véritables négociants français. Ils ont des activités qui touchent tous les pays de l'Europe du Nord, marient leurs enfants aussi bien en Allemagne, en Suisse, en Hollande, en Angleterre qu'en France et, les générations passant, s'assimilent plus ou moins dans leurs pays d'accueil. Ils utilisent leurs relations pour pratiquer le commerce de préférence avec la France mais aussi

<sup>50</sup> D'autre part, il ne faut pas oublier que les Allemands qui venaient en France étaient protestants et pratiquaient donc une religion qui était bannie dans leur pays d'accueil.

<sup>51</sup> K. WEBER, *Deutsche Kaufmannsfamilien*, cit., p. 261.

<sup>52</sup> *Ibid.*, p. 263.

<sup>53</sup> J. CAVIGNAC, *Jean Pellet, commerçant de gros, 1694-1772. Contribution à l'étude du négoce bordelais au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris 1967, pp. 220 et suiv.

<sup>54</sup> AN, B1 451, Copenhague, Réponse concernant « le prix de toutes les marchandises qui se tirent du Nord propre à fournir les arsenaux de la marine du roi » du 5 août 1727.

avec l'Angleterre où l'immigration huguenote a également essaimé<sup>55</sup>. Ils forment une communauté supranationale dont le point commun est le commerce. Un rapport des armateurs bordelais Journu et Risteau exprime la difficile définition de ces négociants huguenots. Ils indiquent tout d'abord qu'il existe des maisons françaises dans les ports du Nord qui font « ce que font les maisons étrangères installées dans nos ports, elles effectuent les commissions reçues de nos compatriotes » avant d'ajouter qu'elles « deviennent étrangères à la première ou à la deuxième génération »<sup>56</sup>. Selon Herbert Lüthy, la révocation de l'édit de Nantes a abouti à la « constitution d'une société protestante de souche française rejetée hors des lois du royaume et, pour sa partie la plus agissante, hors de la nationalité française, société véritablement internationale dont les morceaux dispersés, en France et hors de France, étaient tous à des degrés divers étrangers à la société royale qui était la France légale »<sup>57</sup>. À Hambourg, l'impossibilité d'obtenir le statut de citoyen de la ville a favorisé cette attitude. En Suède, où les Huguenots ont été naturalisés sans difficultés, les négociants se sont très rapidement intégrés à leur communauté professionnelle puis à la communauté locale.

Ainsi, les Huguenots ont donné naissance à des réseaux commerciaux entre la France et les pays protestants de l'Europe du Nord mais il est difficile de les considérer comme de véritables négociants français. S'ils favorisent l'arrivée de produits français sur certains marchés, leur présence ne contribue pas à l'arrivée de nouveaux compatriotes.

Hormis ces Huguenots, que l'on ne peut guère considérer comme des négociants français, il existe peu de maison de commerce véritablement françaises dans les ports du Nord. S'il est aisé pour un étranger de créer une maison de commerce en France, il semble difficile à un négociant français de s'installer à Hambourg. Les Français qui veulent s'établir dans la ville hanséatique ont deux solutions : soit devenir bourgeois de la ville (donc être naturalisé hambourgeois et prendre la religion luthérienne) soit « *s'engager encore par un contrat particulier appelé contrat étranger sans lequel ils ne sont pas admis à négocier* ». S'il devient bourgeois de la ville, le négociant, comme tous ses compatriotes, est soumis à un impôt annuel égal à un quart pour-cent (0,25%) de son bien. Les Français qui ne veulent pas se faire bourgeois doivent passer un accord avec le sénat pour déterminer le montant des taxes à payer. Quand le contrat est venu à terme, « le négociant est cité à la maison de ville pour renouveler son accord sur lequel on ne rabat jamais rien et qui est ordinairement augmenté et réglé à proportion du commerce qu'il a fait et qui est connu par la quantité de marchandises qu'il reçoit et qu'il expédie »<sup>58</sup>. Pour les Hambourgeois, ce contrat est un avantage puisque les Français sont « exempts de toutes les fonctions et charges soit civiles et militaires »<sup>59</sup>. Pour le consul Rochefort, le but du sénat de Hambourg est

<sup>55</sup> A.-C. CARTER, *Financial Activities of the Huguenots in London and Amsterdam in the Mid-Eighteenth Century*, dans « Proceedings of the Huguenot Society of London », 19, 1959, n. 6, pp. 313-333.

<sup>56</sup> P. BUTEL, *La croissance commerciale bordelaise*, cit., p. 539.

<sup>57</sup> H. LÜTHY, *La banque protestante en France de la révocation de l'édit de Nantes à la révolution*, Paris 1959, p. 773.

<sup>58</sup> H. LÜTHY, *La banque protestante*, cit., p. 773.

<sup>59</sup> AN, B1 607 Reg. 1, Hambourg, Mémoire de mars 1741.

d'empêcher l'installation d'étrangers « pour que tout le commerce soit aux mains des Hambourgeois installés en France et résidant ici »<sup>60</sup>.

La seule véritable maison de commerce française qui s'installe à Hambourg est la firme nantaise Grou & Michel qui y crée une filiale en 1734. En 1742, elle a entre les mains près du tiers des importations hambourgeoises en provenance de Nantes<sup>61</sup>. Cependant, l'entreprise se plaint continuellement du montant des taxes qu'elle doit payer et finalement cesse son activité en 1750. Pour échapper à ces taxes, Jogues, un autre négociant français, s'installe à Altona, ville voisine appartenant au Danemark<sup>62</sup>. Selon le consul, « son séjour à Altona ne l'empêche pas de venir tous les matins à Hambourg où il a conservé sa chambre. Il paraît tous les jours à la bourse où il négocie comme les autres et, après avoir expédié ses affaires, il retourne à Altona ». En réponse les magistrats de Hambourg lui saisissent ses meubles<sup>63</sup>.

Au cours des premières décennies du XVIII<sup>e</sup> siècle, plusieurs projets d'établissement de maisons françaises en Russie sont élaborés mais les expériences ne sont guère couronnées de succès. La seule entreprise qui semble s'être bien établie est celle de Raimbert à Saint-Petersbourg. La Compagnie des Indes le choisit comme commissionnaire pour l'achat de chanvre russe<sup>64</sup> et il reçoit également quelques commissions pour l'achat de fournitures de la Marine. En 1765, il déclare qu'il charge une vingtaine de vaisseaux par an. Raimbert a beaucoup de projets pour développer le commerce entre la France et la Russie. Il participe à un projet d'introduction des tabacs d'Ukraine en France « pour les substituer insensiblement à ceux de Virginie et du Maryland »<sup>65</sup>. Il ne cesse de demander l'établissement de maisons françaises dans les ports de la Baltique et a même l'intention d'installer son frère à Riga<sup>66</sup>. Cependant, selon le consul Lesseps, Raimbert regarde la Russie « comme une vache à lait » et cherche avant tout à éviter l'installation de concurrents français dans la capitale russe. Un autre diplomate note que « son avidité effraie les autres maisons » et l'accuse « d'intriguer à Paris pour empêcher en sous-main l'installation d'autres maisons »<sup>67</sup>.

<sup>60</sup> AN, B1 607, Courrier de Rochefort du 17 octobre 1740.

<sup>61</sup> G. TREUTLEIN, *Schiffart und Handel zwischen Nantes und dem europäischen Norden von 1714 bis 1744*. Thèse, Heidelberg 1970, p. 138.

<sup>62</sup> AN, B1 607, Courrier de Jogues du 23 janvier 1741. Selon Grou & Michel, «Le commerce du sieur Jogues s'est borné à des achats de marchandises qu'on lui ordonne de France et d'Espagne ; il pouvait sans préjudicier à son commerce demeurer à Altona et nous pouvons vous assurer que nous avons été les premiers à le conseiller de prendre ce parti.» (Courrier de Grou et Michel du 27 avril 1744).

<sup>63</sup> AN, B7 350, Courriers de Lagau du 17 février et du 16 mars 1744.

<sup>64</sup> SERVICE HISTORIQUE DE LA DEFENSE, Lorient, 1 P 280, 1P 283, 1 P292.

<sup>65</sup> AN, B3 432, Mémoire sur les feuilles de tabac d'Ukraine du 2 juin 1758; AN, B7 414, Mémoire d'octobre 1760. A ce sujet: W. KIRCHNER, *Ukrainian Tobacco for France*, dans « Jahrbücher für Geschichte Osteuropas », 10-1962

<sup>66</sup> AN, B3 432, Mémoire de Raimbert (1765) et B7 425 (31/12/1765).

<sup>67</sup> J.-L. VAN REGEMORTER., *Commerce et politique: préparation et négociation du traité franco-russe de 1787*, dans « Cahiers du monde Russe et Soviétique », IV, 3-1963, pp. 230-257, 234.

Les affaires des Français semblent cependant difficiles par manque de moyens. Selon le consul de Lesseps, ce manque de moyens est dû au comportement fort dispendieux de ses compatriotes et à ce propos, il vise particulièrement Raimbert qu'il n'a pas en grande estime<sup>68</sup> : « Les négociants français... établis en Russie font des dépenses considérables, leurs profits doivent sans doute être proportionnés... Le bénéfice... et même au-delà est employé le plus souvent au jeu, à la dissipation ou à l'entretien extraordinaire de la maison »<sup>69</sup>.

Ainsi, tout comme à Hambourg, la présence française en Russie est réduite. Les conséquences sur les échanges directs avec le Nord sont fortement préjudiciables aux intérêts nationaux. Les négociants français ont connaissance des opportunités commerciales du Nord. De nombreux rapports les informent des marchés et de l'intérêt des nations septentrionales envers les produits de France. Quelques négociants, sans aucune préparation et ne pouvant bénéficier des réseaux que possèdent leurs concurrents, tentent de faire « de bonnes affaires » en armant des bâtiments vers le Nord.

En 1723, trois navires français arrivent à Saint-Petersbourg, munis de lettres de recommandation du ministre de France auprès de la cour du tsar. L'affaire est catastrophique. Le premier navire, « suivant le discours du capitaine et du subrécargue a perdu dans cette entreprise plus de 40% de son capital ». Le second, selon « le rapport du sieur Garnier, directeur de la cargaison, a perdu plus de 25% ». Enfin, les armateurs ont été obligé de vendre le troisième à son retour en France car la vente a « à peine produit de quoi payer ce qui était dû aux équipages ». Les armateurs français pensaient que les Russes attendaient leurs produits avec impatience car les marchandises, dont « une partie n'était point propre pour ce pays », n'étaient adressées à aucun négociant de la ville. D'autre part, les capitaines refusent d'accepter le crédit d'un an « alors que c'est la coutume en Russie ». Les marchands russes et étrangers se donnent le mot pour refuser l'offre française, les cargaisons ne se vendent pas et les capitaines s'inquiètent car la mauvaise saison approche. Les maisons étrangères installées dans la place perçoivent la bonne affaire, d'autant plus que certaines marchandises sont périssables, et « les Français vendent une partie de leurs cargaisons à des marchands anglais, hambourgeois et hollandais »<sup>70</sup>. Les navires, après un séjour inutile de près d'un an dans la capitale russe, repartent avec des marchandises invendues et le voyage, prévu pour cinq mois, dure quatorze mois.

L'ambassadeur français à Stockholm fait les mêmes remarques pour les navires français qui viennent en Suède: «Il vient ici de temps en temps quelques vaisseaux français, mais comme ils ne prennent aucune précaution d'avance, ni pour la vente de leurs marchandises, ni pour l'achat de celles du retour qui sont fort chères, ils ne trouvent aucun avantage dans leurs voyages, étant obligés de donner leurs vins et eaux-de-vie à perte.»<sup>71</sup> En 1748 le consul de Bergen conseille aux négociants qu'il

<sup>68</sup> W. KIRCHNER., *Commercial Relations between Russia and Europe 1400 to 1800. Collected Essays*, Bloomington 1966, p. 290, note 40.

<sup>69</sup> J.-L. VAN REGEMORTER, *Commerce et politique*, cit., p. 234.

<sup>70</sup> AN, B3 432, Mémoire sur les bâtiments français entrés et sortis des ports de Russie depuis 1723.

<sup>71</sup> AN, B1 1071, Courrier du 17 août 1720.

« faut absolument bien connaître la situation du pays et la faculté de ses habitants... vrai moyen de pouvoir travailler solidement et avec succès. Car tous les négociants qui, sur de simples avis ou par spéculation envoient des chargements ici pour vendre hors des navires s'en trouvent le plus souvent la dupe. » Les négociants norvégiens savent convaincre les étrangers, qui n'ont aucun établissement ou comptoir dans le pays, de vendre leurs marchandises à un prix médiocre alors qu'il faudrait « les déposer pour en faire la vente dans une saison plus propre »<sup>72</sup>.

Les tentatives françaises se heurtent aux maisons de négoce étrangères installées depuis longtemps dans les places du Nord, tout particulièrement en Russie. Théoriquement, à Saint-Petersbourg, le commerce de détail est aux mains des Russes, les étrangers ne s'occupant que du commerce de gros. Cependant, les marchands pétersbourgeois ne peuvent s'occuper de ce travail, leurs magasins, peu nombreux, étant en mauvais état ce qui pose des problèmes pour les vins qui « demandent à être continuellement visités et soignés ». D'autre part, « les particuliers qui composent le corps des marchands et des bourgeois de Pétersbourg étant presque tous pauvres et misérables ne sauraient faire des achats considérables »<sup>73</sup>.

Le négoce anglais profite de cette situation et, contrairement aux négociants français, les maisons anglaises de Saint-Petersbourg forment une « colonie redoutable », dont le but est de défendre les intérêts communs et d'empêcher toute intrusion d'une autre communauté préjudiciable à ses activités. Elle profite de la faible présence française dans les places commerçantes du Nord pour dénigrer le commerce et les productions de France. La « désinformation » au sujet du commerce français est l'une de ses actions coutumières. Les négociants britanniques falsifient les factures des marchandises qui passent le Sund ou donnent des informations incorrectes sur la destination des navires. Ceci a pour but de convaincre les Russes que l'Angleterre est leur principal client et que les autres nations européennes sont de peu d'importance<sup>74</sup>. De cette façon les Britanniques « jettent un voile impénétrable aux yeux de la nation russe sur nos consommations (celles de la France) des marchandises de ce pays »<sup>75</sup>. Les négociants britanniques n'hésitent pas à utiliser des méthodes plus directes pour balayer les velléités du commerce français. Lors de l'expédition de 1723, ils craignent que l'arrivée du bateau de la Compagnie des Indes ne soit dû à la préparation d'un traité de commerce entre la France et la Russie. Pour contrecarrer cette tentative française, « on donne malicieusement au tsar des épreuves de vins et eaux-de-vie que l'on supposait avoir été rapporté de France par ces vaisseaux et qui étaient exécrables. On en fit porter dans toutes les maisons des seigneurs russiens qui en conçurent une si mauvaise opinion que l'on donnait alors à Pétersbourg le nom de denrée de France à toutes les mauvaises marchandises que les Anglais, Hollandais et Hambourgeois y avaient apportées.»<sup>76</sup> Ainsi, «les

<sup>72</sup> AN, B3 418, Mémoire de Dechezault du 10 novembre 1748.

<sup>73</sup> AN, B3 432, Nouvelles sur le commerce de Russie du 27 août 1743. À la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, une élite négociante russe a vu le jour et participe activement au commerce avec l'Occident.

<sup>74</sup> F. FOX, *A View of French-Russian Trade Relations in the Eighteenth Century: The Ms. Lx Gendre*, dans « Jahrbücher für Geschichte Osteuropas », 16, 1968, pp. 481-498, 486.

<sup>75</sup> AN, B7 414, Mémoire sur le commerce de Russie (8 février 1761).

<sup>76</sup> AN, B3 432, Mémoire sur les bâtiments français entrés et sortis des ports de Russie depuis 1723.

Russes croyaient ne pouvoir se passer des Anglais pour consommer leurs productions et trouvaient peu d'avantages dans des relations commerciales avec la France qui, leur achetant peu, leur vendait beaucoup et cher »<sup>77</sup>.

## CONCLUSION

Comment expliquer cette attitude peu dynamique du négoce français qui ne cherche pas réellement à créer des réseaux dans le Nord ? En mars 2003, lors d'une conférence sur l'influence française en Russie au XVIII<sup>e</sup> siècle, l'historien américain Richard Hellie interprétait la réussite anglaise en Russie et les faibles performances des Français par des raisons culturelles. L'hégémonie britannique s'expliquait par le fait que les Anglais sont « meilleurs marchands » que les Français, font un meilleur usage de l'information, manient mieux les techniques commerciales, utilisent le crédit à leur avantage et affrontent mieux « la rudesse et les périls inhérents au commerce avec la Russie. »<sup>78</sup> Cette vision très réductrice souleva la réprobation du professeur François Crouzet pour qui les explications de la faiblesse française, étaient à chercher du côté de l'économie et non de la culture.

Plusieurs raisons peuvent être avancées pour expliquer ce manque d'investissement de la classe négociante dans le commerce du Nord. Tout d'abord l'antériorité : « le grand avantage que ces différentes nations ont sur nous ne vient que de ce qu'elles s'en sont occupées avant nous... »<sup>79</sup>. Les Hollandais ainsi que les Anglais avec les célèbres « merchants adventurers » ont construit depuis longtemps de solides réseaux dans tous les pays de la Baltique. Ces premières installations étrangères s'expliquent par des besoins plus essentiels. La France dispose de richesses naturelles (forêts, minerais) et agricoles (céréales) plus importantes que ses voisins et s'intéresse donc plus tardivement et à plus petite échelle que ses concurrents aux produits en provenance de la Baltique.

Ces inconvénients ne sont cependant pas irréversibles comme les statistiques de passages le prouvent lors de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Par contre, les négociants français à l'affût de bonnes opérations éprouvent peu d'intérêt pour ce commerce qui réclame des investissements à long terme. Leurs tentatives montrent peu de suivi et d'ambition. Ce sont avant tout des essais où l'on espère gagner un maximum sans volonté d'organiser des structures pérennes pour prendre un main un marché et entrer en concurrence avec les réseaux étrangers. L'espace atlantique ou le Levant<sup>80</sup> offre d'autres possibilités et les négociants français préfèrent investir

<sup>77</sup> L.-P DE SEGUR, *Mémoires ou Souvenirs*, cit., p. 299.

<sup>78</sup> R. HELLIE, *Le commerce entre la France et la Russie au XVIII<sup>e</sup> siècle*, colloque « L'influence Française en Russie » du 14-15 mars 2003, Université de Paris-Sorbonne, fondation Singer-Polignac.

<sup>79</sup> ARCHIVES DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES, Nantes, Elsenour vol. 1, Mémoire sur la navigation et le commerce des Français dans la Baltique et sur les moyens de les y encourager du 13 mai 1777.

<sup>80</sup> Les négociants français sont très présents au Levant et Marseille est le grand port de la Méditerranée. Une tentative pour établir des relations entre la Russie (et la Pologne) par la mer Noire a été organisée dans les années 1785-1787 avec l'appui des autorités mais celle-ci s'est soldée par un échec. D'une part, les produits livrés étaient de mauvaise qualité et, d'autre part, les prix n'étaient guère inférieurs à ceux de la Baltique. Une distance plus courte ne signifie aucunement des coûts moins élevés. Ce sont les réseaux, le volume des achats, la sécurité des transactions, la compétitivité

dans ce trafic qui présente le double avantage d'être protégé et d'offrir la possibilité de faire des opérations exceptionnelles. Le trafic du Nord tout au contraire est un trafic concurrentiel où l'on gagne pratiquement toujours mais sans risque particulier. La guerre était le seul moment où les négociants avaient la possibilité de faire de bonnes affaires mais, sans structures acquises, les Français ne pouvaient saisir ces opportunités. Fallait-il mieux investir sur des opérations bien ciblées, prendre des risques et espérer faire d'excellentes affaires ou investir sur le long terme, gagner peu mais régulièrement ?

---

des flottes...qui déterminent les prix et, pour les produits russes, la route du Nord, bien maîtrisée par les négociants occidentaux est sans contestation, la plus sûre et la moins coûteuse. Sur ce sujet : P. MASSON, *Histoire du commerce français dans le Levant au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris 1911, p. 649 et suiv. ; J.-L. VAN REGEMORTER, *La Russie méridionale, la mer Noire et le commerce international de 1774 à 1861*, Thèse, Université de Paris I 1982 ; J. REYCHMAN, *Le commerce polonais en mer Noire au XVIII<sup>e</sup> siècle par le port de Kherson*, dans « Cahiers du monde russe et soviétique », 7, 1966, n. 2, pp. 234-248 ; E. SCHNAKENBOURG, *Genèse d'un nouveau commerce : la France et l'ouverture du marché russe par la mer Noire dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle*, dans « Cahiers de la Méditerranée », 83, 2012, pp. 309-325.