

Les échanges économiques entre la Bretagne et l'Europe du Nord aux XVII^e-XVIII^e siècles

Entre la Régence et la fin de l'Ancien Régime, le XVIII^e siècle peut être vraiment considéré comme une époque de croissance économique qui donne son dynamisme à l'expansion française¹. Sans doute doit-il assumer les pesanteurs de l'héritage louis-quatorzien dont témoignent des facteurs d'immobilisme dans le domaine céréalier, notamment, frappé par les crises successives². Mais d'autres secteurs, développés sous le règne de Louis XIV, principalement grâce à la politique de Colbert, constituent désormais des atouts qui participent au renouveau de l'économie³ : le commerce maritime, stimulé par les nouvelles orientations coloniales, ou encore l'industrie textile, en sont les exemples les plus remarquables⁴. Dans le même temps,

¹ LÉON, Pierre (dir.), *Histoire économique et sociale du monde*, t. 2, *Les hésitations de la croissance, 1580-1730*, Paris, 1978 ; BRAUDEL, Fernand, LABROUSSE, Ernest, *Histoire économique et sociale de la France*, t. 2, Paris, 1970 ; BAYARD, Françoise, GUIGNET, Philippe, *L'économie française aux XVI^e, XVII^e et XVIII^e siècles*, Gap, 1991 ; BUTEL, Paul, *L'économie française au XVIII^e siècle*, Paris, 1993 ; GRENIER, Jean-Yves, *L'économie d'Ancien Régime*, Paris, 1996.

² ANTOINE, Annie, *Terre et paysans en France aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Gap, 1998 ; ANTOINE, Annie, BOEHLER, Jean-Michel, BRUMONT, Francis, *L'agriculture en Europe occidentale à l'époque moderne*, Paris, 1999 ; AUDISIO, Gabriel, *Les Français d'hier*, t. 1, *Des paysans, XV^e-XIX^e siècles*, Paris, 1998 ; DUBY, Georges, WALLON, Armand (dir.), *Histoire de la France rurale*, Paris, 1992 ; CROIX, Alain, *La Bretagne aux 16^e et 17^e siècles. La Vie, la mort, la foi*, Paris, 1981. La relecture d'un grand classique est indispensable : GOUBERT, Pierre, *Beauvais et le Beauvaisis de 1600 à 1730. Contribution à l'histoire sociale de la France du XVII^e siècle*, Paris, 1982.

³ Pour la Bretagne : LESPAGNOL, André, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Saint-Malo, (1990), rééd. 1997 ; LESPAGNOL, André, *Histoire de Saint-Malo et du pays malouin*, Toulouse, 1984, en particulier p. 89-137 ; LESPAGNOL, André, *La course malouine au temps de Louis XIV*, Rennes, 1995.

⁴ Sur le commerce maritime : MEYER, Jean, TARRADE, Jean, *Histoire de la France coloniale*, Paris, 1990 ; MEYER, Jean, *Les Européens et la conquête du monde*, Paris, 1990 ; TAILLEMITE, E., LIEPPE, D., *La percée de l'Europe sur les océans, vers 1690-vers 1790*, Paris, 1997 ; VILLIERS, Philippe, DUTEIL, Jean-Pierre, *L'Europe, la mer et les colonies, XVII^e-XVIII^e siècle*, Paris, 1997 ; HILAIRE-PÉREZ, Liliane, *L'expérience de la mer. Les Européens et les espaces maritimes au XVIII^e siècle*, Paris, 1996. Sur l'industrie textile : CHAPMAN, S. D. and CHASSAGNE, S., *European Textile Printers in the Eighteenth Century. A study of Peel and Oberkampf, Londres-Edimbourg*, 1981 ; BERG, Maxine, *The Age of Manufactures 1700-1820*, New-York-Oxford, 1986 ; CHASSAGNE, Serge, *Le coton et ses patrons, France 1760-1840*, Paris, 1991 ; MARTIN, Jean, *Toiles de Bretagne. La manufacture de Quintin, Uzel et Loudéac 1670-1830*, Rennes, 1998 ; TANGUY, Jean, *Quand la toile va. L'industrie toilière bretonne du 16^e au 17^e siècle*, Rennes, 1994.

l'élargissement des marchés permet de transformer les façades maritimes en pôles privilégiés d'attraction économique, susceptibles d'irriguer l'arrière-pays, grâce à une circulation plus intense des hommes, des capitaux et des marchandises⁵. Si le commerce français doit avant tout son dynamisme aux échanges atlantiques et principalement à ceux qui se font avec les îles de l'Amérique, la part des échanges européens dans cette croissance reste fondamentale⁶. Sur la carte du monde cette impulsion place la Bretagne dans une position privilégiée, par l'ampleur de ses activités maritimes et l'originalité de son économie, mais elle l'expose également aux conséquences de la politique étrangère de la monarchie, non seulement par rapport à l'Angleterre ou à la Hollande, mais aussi dans la redistribution de la carte de l'Europe du Nord, en Baltique, théâtre de l'affrontement entre la Suède et la Russie⁷. Étudier les relations entre la Bretagne et les pays du nord de l'Europe implique donc non seulement une approche en termes d'économie mais aussi une réflexion sur les enjeux diplomatiques de la France d'Ancien Régime⁸. Car l'échec qui signe finalement la tentative de redéploiement des négociants de la province vers le nord de l'Ancien Monde, et qui témoigne d'un puissant dynamisme commercial à la fin du XVII^e siècle et au début du XVIII^e siècle est d'abord l'échec d'une politique étrangère de la France.

⁵ BUTEL, Paul, *Les négociants bordelais, l'Europe et les îles au XVIII^e siècle*, Paris, 1994 ; DEVEAU, J.-M., *La traite rochelaise*, Paris, 1990 ; HUETZ DE LEMPS, Christian, *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV*, Paris, 1975 ; LE BOUÉDEC, Gérard, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique : 1690-1790*, Paris, 1997 ; BUTEL, Paul, *Européens et espaces maritimes, vers 1690, vers 1790*, Talence, 1997 ; HAUDRÈRE, Philippe, *Le grand commerce maritime au XVIII^e siècle. Européens et espaces maritimes*, Paris, 1997 ; FAVIER, René, *Les Européens et les Indes orientales au XVIII^e siècle. Aspects maritimes, commerciaux, coloniaux*, Gap, 1997.

⁶ JEANNIN, Pierre, «Les marchés du Nord dans le commerce français au XVIII^e siècle», dans LÉON Pierre (dir.), *Aires et structures du commerce français au XVIII^e siècle*, Paris-Lyon, 1975, p. 47-73. BOYER, R., SEEBACHER, J. (dir.), *Mers du nord et Baltique. L'héritage de l'Europe du Nord*, Paris, 1981 ; COMPAGNON, A., SEEBACHER, J. (dir.), «Quelques mers ont fait l'Europe de la Manche à la Baltique», dans *L'esprit de l'Europe*, t. 1, Paris, 1993, p. 260-268 ; D'HAENENS, Albert, *L'Europe de la mer du Nord et de la Baltique. Le monde de la Hanse*, Paris-Anvers, A. Michel, 1984 ; JEANNIN, P. (dir.), *Marchands du nord. Espaces et trafics à l'époque moderne*, Paris 1996.

⁷ Sur la Russie : HELLER, M., *Histoire de la Russie et de son empire*, Paris, 1997 ; BERELOVITCH, W., MEDVEDKOVA, O., *Histoire de Saint-Petersbourg*, Paris, Fayard, 1996 ; LEONTOVITCH, V., *Histoire du libéralisme en Russie*, Paris, Fayard, 1987 ; RIASANOVSKY, N. V., *Histoire de la Russie. Des origines à 1984*, Paris, 1987. Sur la Suède : ANDERSSON, I., *Histoire de la Suède, des origines à nos jours*, Roanne, 1973 ; NORDMANN, C., *Grandeur et liberté de la Suède, 1660-1792*, Paris-Louvain, 1971. Sur le conflit proprement dit : NORDMANN, C., *La crise du Nord au début du XVIII^e siècle*, Paris 1956 et 1962.

⁸ BELY, Lucien, *Les relations internationales en Europe. XVII^e-XVIII^e siècles*, Paris, 1992.

La supériorité de la Bretagne et la géographie du commerce extérieur

Si l'on considère la participation des généralités aux échanges sur les produits industriels, on constate d'une part la prééminence des généralités maritimes sur les places terrestres frontières, et on constate aussi que cette prééminence repose sur des échanges impulsés par le commerce colonial⁹. Il faut donc rappeler que dans ce domaine c'est la Bretagne qui occupe une position dominante avec ses toiles malgré la crise des années 1770, avec des exportations qui s'élèvent à 20 millions de livres tournois, précédant la généralité d'Aix-en-Provence qui exporte savons, bonneteries et faïences pour 18 millions de livres tournois et celle de Montpellier qui valorise ses draps du Languedoc par l'intermédiaire de Marseille. Autrement dit, elle réalise à elle seule près du quart des exportations de produits industriels. On voit donc bien que le marché des îles et du Nouveau Monde continental qui le prolonge fait ici sentir tout son poids¹⁰.

Par rapport à ce commerce colonial, les échanges avec l'Europe du Nord conservent une dimension modeste. Qu'entend-on par commerce du Nord ? Dans son *Mémoire sur la Bretagne*, l'intendant Des Gallois de La Tour en donne la définition suivante. Il s'agit, écrit-il en 1733, du commerce qui se fait avec les Flandres, la Hollande, les villes hanséatiques dont Hambourg et Brème en particulier, la Norvège, le Danemark, la Suède et la Russie. C'est donc le commerce avec les pays riverains de la mer du Nord – à l'exception de la Grande-Bretagne – et de la Baltique¹¹. Quelle est la situation de ce commerce avec le Nord, d'un point de vue français, du point de vue général de l'économie française au XVIII^e siècle ?

Bien que minoritaires les marchés d'Europe du Nord, marchés hanséatiques, des pays scandinaves et de Russie, accaparent la plus forte progression aux exportations. Alors que les ventes françaises y représentent moins de 10 % des exportations au début de la Régence, elles constituent près de 18 % des mêmes exportations en 1788-1789. Leur progression a été continue de 1715 à 1772, moins assurée dans les quinze années suivantes et en régression dans les années pré-révolutionnaires¹².

⁹ Arch. nat., F 12 247, pour les années 1776-1778.

¹⁰ LEVASSEUR, Émile, *Histoire des classes ouvrières et de l'industrie en France avant 1789*, t. 2, Paris, 1901, p. 555.

¹¹ LEMAÎTRE, Alain, J., *La misère dans l'abondance en Bretagne au XVIII^e siècle. Le Mémoire de l'intendant Jean-Baptiste des Gallois de La Tour (1733)*, S. H. A. B., Rennes, 1999, p. 274.

¹² BUTEL, Paul, *L'économie française au XVIII^e siècle*, Paris, 1993, p. 87-94. JEANNIN, Pierre, «Les marchés du nord...», art. cit., p. 61.

En ce qui concerne les importations, la part du Nord y est plus réduite puisqu'elles dépassent à peine 5 % du total. Le solde des échanges est très largement favorable aux exportations. Il est même considérable, puisque les exportations au milieu du siècle s'élèvent au triple des importations.

Même si elles sont parfois contestables, les correspondances consulaires constituent un indicateur précieux de la balance du commerce, et les trafics du Sund, par exemple, traduisent bien ce phénomène : les produits pondéreux expédiés vers l'ouest occupent une place bien plus importante que les marchandises passant vers l'est. De 1721 à 1783, la relation générale du trafic est de 58 navires chargés passant vers l'est pour 100 vaisseaux allant vers l'ouest. Mais le trafic français montre un mouvement différent puisque pour 100 navires chargés sortant de la Baltique à destination de la France, on relève 134 navires chargés se rendant des ports français dans la Baltique. Or, si l'on considère la valeur des cargaisons, on observe que les cargaisons ouest-est, riches des denrées coloniales, ont en moyenne une valeur supérieure aux cargaisons est-ouest¹³. À partir des années 1770, on sent une poussée plus générale des produits nordiques dans les importations françaises. La France a un moindre recours à l'importation indirecte par la Hollande : elle importe en moyenne près de 10 % des matières premières sortant de la Baltique.

Quelles sont les marchandises que la Bretagne échange avec les pays du Nord ? Dans ce domaine, le *Mémoire* de Jean-Baptiste des Gallois de La Tour est particulièrement précieux¹⁴. Au niveau des produits exportés, la Bretagne a dans un premier temps exporté ses toiles, en partie ses toiles à voiles, rapidement concurrencées dans le nord par celles qui sont fabriquées en Silésie. Elle exporte aussi du vin, des eaux-de-vie, du sirop de sucre, du miel depuis les subdélégations de Vannes¹⁵ et d'Hennebont¹⁶ d'où partent, chaque année 4 vaisseaux chargés de miel, du gingembre, des prunes, de l'indigo, du papier de qualité moyenne sorti des 23 moulins à papier recensés dans la subdélégation de Morlaix¹⁷ ; et surtout du sel accumulé à Bourgneuf et au Pouliguen¹⁸ où s'enlève la production du pays de Guérande. Enfin, et c'est un point fondamental pour comprendre la situation particulière de la Bretagne, elle exporte du sucre vers la Hollande et les villes hanséatiques où se trouvent les plus gros consom-

¹³ BUTEL, Paul, *L'économie française...*, op. cit., p. 90-91.

¹⁴ LEMAÎTRE, Alain, J., op. cit., p. 274.

¹⁵ *Ibid.*, p. 156.

¹⁶ *Ibid.*, p. 161.

¹⁷ *Ibid.*, p. 215.

¹⁸ *Ibid.*, p. 276.

mateurs de café du monde, et du coton dans la seconde moitié du XVIII^e siècle¹⁹.

En matière d'importation, quels sont les produits qui arrivent en Bretagne ? Les cargaisons extrêmement diversifiées selon les pays d'origine sont composées de planches de sapin, de mâts, de goudron, de brai gras, de cordages²⁰, de chanvres, de graines de lin pour le Trégor²¹, de poudres, de fer, de cuivre, de fil de laiton, de plomb et de suifs ; de baleine découpée en morceaux, d'huile de baleine et de fanons de baleines ; de pipes à fumer et de tabac ; de quincaillerie, notamment de chaudrons en cuivre de Hollande, de Suède et de Hambourg, et de coutellerie flamande²² ; d'amidon et de cuir de Russie ; de cannelle, de poivre, de muscade, de girofle, denrées exotiques venant d'Amsterdam²³. Il faut ajouter à ces cargaisons deux produits relatifs à la pêche puisque la Bretagne a besoin d'importer de la roque de Norvège qui constitue l'appât pour la pêche à la sardine pratiquée dans les subdélégations maritimes de la côte sud de la Bretagne, et également des harengs en provenance de Hollande qui, souligne l'intendant de Bretagne, commencent à concurrencer le commerce de la sardine à Belle-Île²⁴. Enfin, l'importation de goudron à Saint-Malo est un phénomène postérieur à 1670, qui correspond à l'essor des constructions navales dans l'estuaire de la Rance²⁵. De façon générale ces marchandises qui arrivent à Nantes servent par leur valeur à payer des cargaisons d'exportation, le solde étant payé selon les informations de Des Gallois de La Tour, en argent ou en lettre de change sur Paris²⁶.

Quel est le caractère majeur de ce commerce entre la Bretagne et l'Europe du Nord ? Ces relations économiques ont pour trait fondamental

¹⁹ Parmi les réexportations coloniales au XVIII^e siècle, la part du sucre est proportionnelle à celle du café. La pratique de boissons nouvelles, comme le thé, le chocolat et le café, de plus en plus répandue dans la population fait du sucre une denrée indispensable au goût et explique l'importance de son économie aux îles d'Amérique. Cependant, c'est en Grande-Bretagne que la consommation de sucre est la plus élevée : 10 kilogrammes par habitant et par an à la fin du XVIII^e siècle. BUTEL, Paul, *Les négociants bordelais, l'Europe et les Iles au XVIII^e siècle*, Paris, 1996 ; BUTEL, Paul, *Histoire du thé*, Paris, 1989 ; MEYER, Jean, *Histoire du sucre*, Paris, 1989.

²⁰ LEMAÎTRE, Alain J., *op. cit.*, p. 281.

²¹ *Ibid.*, p. 211-215, 280.

²² *Ibid.*, p. 274.

²³ L'essor sans précédent des modes de consommation en Europe explique la poussée des importations de denrées coloniales et le rôle d'Amsterdam comme point éminent de la redistribution de ces produits, par mer mais aussi par voie fluviale, le Rhin en particulier.

²⁴ *Ibid.*, p. 170.

²⁵ *Ibid.*, p. 282. L'essor de cette activité nécessite une importation régulière de goudron.

²⁶ *Ibid.*, p. 276. B.N.F., Cinq Cents Colbert, t. 199, f^o 237-260.

d'être un *commerce passif*²⁷. L'essentiel des marchandises destinées aux pays du Nord de l'Europe voyage, en effet, sur des vaisseaux étrangers. Amorcé au XVII^e siècle, ce mouvement se poursuit au XVIII^e siècle. Le grand inventaire des vaisseaux réalisé à l'instigation de Jean-Baptiste Colbert en 1664 montre que 70 % de la flotte malouine était alors de construction étrangère, principalement, hollandaise. En 1698-1701, sur 14 navires sortis de Saint-Malo à destination de la Hollande, 3 seulement étaient malouins. Il est possible que l'aspect technique des navires ait joué un certain rôle. Les frégates malouines sont certes rapides, sophistiquées et fortement armées, mais elles s'avèrent très coûteuses car elles exigent des équipages nombreux. Au niveau des coûts, elles soutiennent mal la concurrence des flûtes hollandaises sur les voies maritimes vers l'Europe du Nord. Sans doute les flûtes sont-elles plus lentes, plus frustrées mais elles présentent l'avantage de la simplicité de leur construction et elles peuvent être montées par des équipages réduits. La frégate malouine reste, pour sa part, un excellent voilier, mais avec un tonnage oscillant entre 300 et 500 tonneaux, dotées de 20 à 50 canons, elle nécessite au moins cinq fois plus d'hommes d'équipage. Son prix de revient est donc élevé et son coût d'exploitation reste bien supérieur à celui des flûtes hollandaise ou suédoise. Dans les années 1730 c'est une trentaine de bâtiments hollandais qui entrent chaque année dans le port de Saint-Malo avec des marchandises qu'ils tirent de leur propre pays, mais surtout avec des produits achetés en Suède et au Danemark et qui arrivent en Bretagne tantôt en «droiture», tantôt «par les entrepôts» néerlandais. En 1743, les navires étrangers représentent 33 % des navires de plus de 100 tonneaux qui entrent dans l'estuaire de la Loire vers Nantes. Sur ces 712 navires, on compte 110 hollandais, 75 vaisseaux venant des ports hanséatiques de la mer du Nord et de la Baltique, et 17 navires suédois.

Autrement dit, les puissances du nord sont remarquablement organisées en Bretagne. Dès la fin du XVII^e siècle, l'intendant Béchameil de Nointel évoque la vigueur et l'agressivité commerciale de ces puissances maritimes : «Les Hollandais et les autres nations du nord, écrit-il, ont aussi de leur côté un très grand commerce à Nantes, et ils en font même un plus grand pour leur compte que les sujets du roi. Ils y ont des commissionnaires de leurs nations qui font leurs affaires, et la navigation qu'ils y faisaient autrefois était même si grande que le roi a été obligé de mettre de grands droits sur les marchandises qu'ils y apportaient, sur tous les vaisseaux étrangers entrant dans le royaume, à l'exception des Espagnols et des Portugais.²⁸»

²⁷ MEYER, Jean, BÉRENGER, Jean, et coll., *La Bretagne de la fin du XVII^e siècle*, Paris, 1976, p. 187.

²⁸ *Ibid.*, p. 127.

Il reste à comprendre pourquoi la Bretagne n'a pas réussi à prendre une part considérable dans les échanges avec les pays du Nord. Parmi les nombreux facteurs explicatifs, sans doute doit-on revenir avant tout sur le rôle de Saint-Malo dans l'expansion maritime de la Bretagne, la conquête et la normalisation de nouveaux marchés.

On rejoindra ici les judicieuses analyses d'André Lespagnol. La première observation concerne à la fois la chronologie et la géographie. La cartographie des ports de décharge nous amène à souligner avec vigueur et par défaut les limites géographiques de la production morutière malouine sur les marchés de l'Europe du Nord et du Nord-Ouest, qui sont pourtant les plus proches, plus que ceux des pays étrangers – îles Britanniques, Pays-Bas et Provinces-Unies – ou de la France du Nord.

Cette limite géographique par le nord est liée à la puissance de la concurrence étrangère en matière de pêche : armements pour la pêche au hareng de Hollande ou de Dunkerque, armements morutiers anglais ou flamands. Elle est liée également à l'importance des obstacles juridiques et tarifaires, mesures qui relèvent d'une politique d'État – les actes de navigation anglais ou les « privilèges » havrais – qui handicapent les pêcheurs malouins et, de façon générale, bretons en Normandie. Elle est liée encore aux habitudes alimentaires des sociétés du nord de l'Europe et même, dans la France d'Ancien Régime, au nord de la Loire où l'on préfère le hareng à la morue séchée. Et c'est, entre autres, cette éviction des marchés nordiques qui explique la médiocrité des arrivages de morue à Saint-Malo : au mieux ils ne portent que sur le quart des navires, soit 20 % du tonnage armé²⁹. Il s'agit en fait de sacsques, c'est-à-dire de vaisseaux auxiliaires des armements multiples, caractéristiques par leur faible tonnage. En 1698, moins de 7 % de la production totale de la flottille cette année-là arrive seulement à Saint-Malo. En fait les marchés essentiels de la production morutière malouine sont ceux de l'Europe méditerranéenne, et s'échelonnent de l'Andalousie au sud de la péninsule italienne : 75 % des tonnages de la production de morue sèche vont vers eux.

Ces débouchés donnent naissance à un trafic triangulaire qui, pour sa part, ne doit rien à la traite négrière, mais permet de désigner par commodité l'ensemble des prolongements maritimes et commerciaux, l'arborescence, en somme, du commerce de Terre-Neuve après Terre-Neuve. Sans doute certains armateurs risquent-ils quelques navires en dehors de ce circuit entre Saint-Malo, Terre-Neuve et la Méditerranée. C'est le cas en 1699 du gros morutier le *Danycan* qui boucle son circuit en ramenant bois, goudron et brai d'Amsterdam tandis que le *Thérèse* en 1701 ramène une cargaison de chanvre et de fer depuis Koenigsberg sur la Baltique³⁰. Ces

²⁹ LESPAGNOL, André, *op. cit.*, p. 274.

³⁰ *Ibid.*, p. 286.

entreprises, toutefois, restent relativement rares. Sur 90 bateaux morutiers qui circulent dans les campagnes de 1680-1681, 4 seulement accostent à Amsterdam et dans les ports hanséatiques (3,33 %) ; sur 150 navires dans les campagnes de 1700-1701 on compte 13 navires qui arrivent dans les mêmes ports.

Ce rôle de Terre-Neuve qui apparaît en résonance si l'on considère les relations maritimes de la Bretagne et des pays du Nord voue-t-il à l'échec toute tentative d'expansion vers la mer du Nord et la Baltique ? L'importance ou la primauté des relations entre Saint-Malo et le Nouveau Monde, ainsi que l'avancée vers les mers du Sud ont-elles annihilé chez les armateurs toute velléité de conquête des marchés du Nord ? Dans les deux cas, la réponse est négative. Tout d'abord, le rôle de Terre-Neuve est capital dans l'insertion internationale du négoce malouin. C'est lui qui ouvre aux Malouins l'espace océanique de l'Atlantique, qui ouvre aux Malouins l'Europe du sud et l'espace méditerranéen. C'est lui qui se trouve, au XVII^e siècle, à la base de la puissance navale de Saint-Malo. C'est lui aussi qui contribue à générer les guerres mercantilistes du XVII^e siècle entre les grandes puissances maritimes, manufacturières et commerçantes de l'Europe du Nord-Ouest – les Provinces-Unies, l'Angleterre et la France – au terme de la prépondérance espagnole. C'est lui encore, dans cette conjoncture politique internationale difficile, qui permet aux Malouins de montrer leur agressivité commerciale, de faire preuve d'ingéniosité en matière de conquêtes de nouveaux marchés³¹.

L'échec d'une compagnie de commerce

Et où se trouvent ces nouveaux débouchés au tout début du XVIII^e siècle ? En Europe du Nord et, en particulier, en Russie³². Entre 1699 et 1702, les armateurs de Saint-Malo ont envoyé 5 navires de médiocre tonnage vers Arkhangelsk sans obtenir pour autant des résultats significatifs. Les navires sont de faible tonnage, les résultats sont pauvres mais ces expéditions n'en sont pas moins révélatrices de la volonté malouine d'élargir ses marchés, de conquérir aussi des places que fréquentent les Anglais depuis 1553 – ils sont les pionniers de ce commerce d'Arkhangelsk, avec

³¹ POUSSOU, Jean-Pierre, *Les îles Britanniques, les Provinces-Unies, la guerre et la paix au XVII^e siècle*, Paris, 1991. En particulier, p. 43-59 et p. 101-146.

³² ATTMAN, A., *The Russian and Polish markets in international trade*, Göteborg, 1973, p. 165-167 ; DOROSSENKO, V. V., «Riga und sein Hinterland im 17. Jahrhundert», *Hansische Studien IV, Gewerbliche Produktion und Stadt-Land Beziehungen*, Weimar, 1979, p. 159-160 ; KELLENBENZ, H., «Landverkehr, Fluss und Seeschifffahrt im europäischen Handel (Spätmittelalter-Anfang des 19. Jahrhunderts)», *Les grandes voies maritimes dans le monde, XV^e-XIX^e siècles*, actes du V^e colloque international d'histoire maritime, Paris, 1965, p. 65-174.

la création de la Moscovy Company –, les Hollandais qui en sont les véritables maîtres durant tout le XVII^e siècle, les Hambourgeois et les Danois qui fréquentent régulièrement ces ports. D'ailleurs, à l'exception de ces navires malouins, et de quelques incursions dunkerquoises vraisemblables, on ne relève pas de Français. La Compagnie du Nord, créée par Colbert en 1669, a disparu en 1672³³.

Aux premières expéditions malouines menées en solitaire va succéder dans les années 1714-1715 une tentative d'ouverture du marché russe, à partir de la Bretagne, quand les malouins vont créer la Compagnie de Moscovie³⁴. Malgré son caractère éphémère, cette tentative est intéressante car les armateurs malouins vont essayer de tirer profit d'une conjoncture internationale qui évolue mais reste extrêmement délicate.

Parmi leurs atouts, au niveau extérieur, on note l'offensive de la Russie vers la Baltique depuis le début du XVIII^e siècle sous l'impulsion de Pierre le Grand qui fonde Petersbourg, au détriment d'Arkhangelsk et veut ainsi orienter son pays, d'un point de vue maritime et commercial, vers l'occident de l'Europe : «Le Tsar, peut-on lire sous la signature d'un agent français dans les archives de la Marine, a ordonné à tous les marchands de Livonie et à tous ceux des environs de Petersbourg qui avaient coutume d'aller à la foire d'Arkhangelsk d'apporter leurs marchandises à Petersbourg dont il veut faire une ville considérable pour son commerce.³⁵» Cette offensive de la Russie s'affirme après 1713 avec la conquête de l'Estonie, de la Livonie qui offrent des ports comme Reval, Riga et bien sûr Petersbourg à l'empire russe.

Toujours dans les atouts, au niveau intérieur cette fois, il faut souligner la présence très active en cette fin du règne de Louis XIV d'une élite de grands négociants auprès du pouvoir, élite qui n'hésite pas à se lancer dans des entreprises à l'échelle mondiale. Avec le secrétaire d'État à la Marine, Jérôme de Pontchartrain, les négociants de Saint-Malo ont tissé des liens personnels solides, d'autant plus facilement que toutes les grandes familles d'armateurs sont représentées dans ce milieu gouvernemental. Ces armateurs jouissent donc de l'appui du secrétariat d'État à la

³³ Sur les grandes compagnies de commerce : MORINEAU, Michel, *Les grandes compagnies des Indes orientales. XVI^e-XIX^e siècles*, Paris, 1994 ; HAUDRÈRE, Philippe, *La Compagnie française des Indes*, Paris, 1989 ; WEBER, J. (dir.), *Compagnies et comptoirs. L'Inde des français, XVII^e-XX^e siècles*, Paris, 1991 ; LAWSON, Philipp, *The East India company. A History*, London, 1994.

³⁴ LESPAGNOL, André, «Une tentative bretonne d'ouverture du marché russe au début du XVIII^e siècle, l'épisode de la «Compagnie de Moscovie» 1714-1715», *Actes du 107^e congrès National des sociétés savantes*, Brest, 1982, Section d'histoire moderne et contemporaine, tome 1, Paris, 1984, p. 223-233. Ce texte reste l'article de référence.

³⁵ Arch. nat., Marine, B 7 21, f^o 183, 18 janvier 1714.

Marine et c'est grâce à ce soutien qu'ils ont raison de la concurrence rouennaise pour tenter de conquérir des marchés de Baltique qui restent encore hors de leur champ d'action traditionnel.

Le troisième atout des Malouins, c'est leur capacité d'organisation structurelle et leur capital mobilisable. Lorsqu'ils créent en 1714 la Compagnie de Moscovie, ils mettent en fait sur pied une entreprise de grande envergure sur le modèle de sa devancière britannique et qui se présente comme une compagnie marchande classique par son statut privé, par sa forme d'association rassemblant un nombre restreint de négociants, par sa structure de gestion – directeur, comptabilité, registres de délibérations, entrepôts et magasins, navires –. Par conséquent, l'objectif affirmé dès sa création est d'en faire une compagnie destinée à durer et qui doit, à court ou à moyen terme, évoluer vers une compagnie privilégiée, conformément au souhait de Danycan de Landivisiau³⁶.

Autrement dit, la compagnie mise sur pied est une puissance qui a comme leaders Jean Gaubert, Noël Danycan de l'Épine qui n'hésite pas à placer 204 000 livres dans les vaisseaux de la compagnie, Hyacinthe Chappedelaine de l'Aumône, ainsi que des négociants de rang plus modeste comme Le Breton de la Plessinais. Ces armateurs ont pour points communs une fortune personnelle qui dépasse toujours le million de livres tournois. Manquent à cette association Magon et Le Fer...

Puissance du capital, avons-nous dit, puisque les armateurs investissent 1 200 000 livres en 1714-1715 dans cette structure, et en termes d'investissement, cela place la compagnie de Moscovie au-dessus du commerce traditionnel avec les îles, et à un niveau assez proche des grands trafics pratiqués par les armateurs malouins vers le Sud, la Chine ou, moins loin, l'océan Indien.

Puissance de l'expédition qui montre la stratégie commerciale des armateurs qui choisissent d'expédier en Baltique 3 navires, dont le plus gros jamais vu dans cette mer, le *Beauparterrre* de 850 tonneaux – les deux autres jaugeant respectivement 600 et 400 tonneaux³⁷.

Cela prouve la volonté des Malouins de ne pas se contenter des importations traditionnelles de Russie comme le bois, le goudron, les cuirs ou le lin, mais de s'ouvrir au marché russe, de le conquérir en exportant des produits purement français – textiles, vins et eaux-de-vie – ou en réexportant des produits méditerranéens et tropicaux (vin, huile, indigo, cochenille). Ils y ajoutent l'équivalent de 80 000 livres en piastres pour aider l'ouverture de ce marché selon une pratique habituelle dans le commerce avec les pays peu développés.

³⁶ Arch. nat., Marine, B 7 26, f° 85, mai 1715.

³⁷ Arch. Nat., Marine, B 7 23, f° 203, août 1714.

Or, si les atouts sont nombreux, les handicaps vont se cumuler et s'avérer décisifs pour faire échouer ce projet. Ils sont de deux ordres : les uns relèvent de la conjoncture internationale, les autres de la conjoncture économique de la fin du règne de Louis XIV. En effet, il ne suffit pas à la Russie de vouloir gagner la guerre du Nord contre la Suède pour s'ouvrir une fenêtre à ses dépens sur la Baltique et annihiler la puissance suédoise. La Suède reste toujours active dans cette mer et elle montre son agressivité en 1714 en effectuant le blocus des ports russes à la hauteur de Reval et en interceptant les navires malouins en mai à l'entrée du golfe de Finlande. Elle confisque les deux plus gros bâtiments de la compagnie de Moscovie et permet seulement le rachat de la plus petite des trois unités. La France a, ici, sous-estimé la complexité du contexte diplomatique, et en particulier la volonté de la Suède – son allié traditionnel et séculaire – de mener une guerre totale contre le Tsar pour défendre ses intérêts si ce n'est son hégémonie en Baltique.

En outre, dans cette conjoncture politique et militaire difficile qui met hors jeu la diplomatie française, les Malouins doivent tenir compte de la conjoncture économique spécifique au royaume. Alors que les armateurs malouins montent une expédition en 1714-1715 vers le nord en envoyant deux grosses flûtes en Russie par la route traditionnelle cette fois d'Arkhangelsk, c'est-à-dire vers la mer Blanche, la France se trouve plongée dans une crise commerciale sans précédent et les marchandises restent invendues.

Autrement dit, les tentatives venant des armateurs des grands ports de Bretagne de se libérer des puissances maritimes de l'Europe du Nord-Ouest restent vaines au XVIII^e siècle. Sans doute les Malouins envoient-ils chaque année un navire vers la Russie de 1718 à 1728... Cela leur permet de développer de manière bien timide la pêche à la morue sur les côtes de la presqu'île de Kola en Laponie et d'établir un trafic modeste avec Arkhangelsk, mais ils ne parviennent pas à desserrer la main mise des Hollandais d'une part³⁸, et des Anglais d'autre part sur le trafic avec la Russie.

Et lorsque l'on considère finalement au XVIII^e siècle les relations entretenues par les grandes villes portuaires de Bretagne, qu'il s'agisse de Nantes ou de Saint-Malo avec la Russie, on voit qu'il s'agit d'un commerce passif, fondé sur l'importation des matières premières russes mais tenu en main par les armateurs nordiques, suédois, danois ou hanséates. Sur 31 navires de Petersbourg entre 1771 et 1776 et 22 navires entre 1784 et 1788, tous sont étrangers³⁹. Le phénomène est analogue à Nantes où

³⁸ Arch. nat., Marine, B 7 22, f^o 193, 24 mai 1714 : Un commissaire de Saint-Malo explique à Pontchartrain que les Hollandais font « tout ce qu'ils peuvent pour ôter Petersbourg au Tsar », pour des raisons économiques nationales « car leur commerce d'Arkhangelsk va être ruiné si le tsar a une fois pris main dans ce pays ».

³⁹ DELUMEAU, Jean, *Le mouvement du port de Saint-Malo, 1681-1780, bilan statistique*, Paris, 1966.

Hambourgeois, Danois, Suédois et Polonais envoient leurs vaisseaux chargés de mâts, de planches, de cuivres, d'aciers, de goudron, de poudre ou de cordages et de chanvres pour repartir chargés de produits tropicaux⁴⁰. À cette date, aucun navire malouin ne part alors vers la Baltique. La tentative de conquérir un nouveau marché, qui se précise à l'époque de la Régence, au moment où démarre le grand commerce maritime français a échoué.

Alain J. LEMAÎTRE
Université de Haute-Alsace
Mulhouse

RÉSUMÉ

Dès la fin du XVII^e siècle se dessine, dans la conjoncture internationale, la confrontation décisive entre la France et les deux grandes puissances maritimes que sont l'Angleterre et la Hollande. Les aléas internationaux ont poussé les Malouins vers la course et orienté leur commerce vers l'océan Indien et la mer du Sud. Forts de leurs appuis à la cour et de leur capacité à rassembler des capitaux significatifs, ils partent à la fin du règne de Louis XIV à la conquête de nouveaux marchés vers le nord de l'Europe. Leur tentative échoue pour des raisons politiques et diplomatiques. Nantes, qui supplante Saint-Malo au XVIII^e siècle, grâce à la croissance du commerce colonial, ne parvient pas à prendre le relais. Si le commerce du Nord, qui compte traditionnellement dans l'expansion maritime de la Bretagne, se poursuit jusqu'à la Révolution française, depuis les deux grands ports bretons, il reste un commerce passif, dominé par les Hollandais, les puissances hanséates et baltes.

⁴⁰ MEYER, Jean, *L'armement nantais dans la seconde moitié du XVIII^e siècle*, Paris, 1969 ;
ROBLIN, L., *Le commerce de la mer. Nantes 1680-1730*, thèse Lettres Paris 4, Lille, 1988.