

Les circulations internationales en Europe (1680-1780)

I Éric Schnakenbourg – 979-10-231-2227-5





Consacrés aux circulations internationales en Europe de 1680 à 1780, le volume met en évidence l'importance des communications transfrontalières dans l'Europe des Lumières.

Une attention particulière est portée aux pratiques, contenus et modalités des circulations commerciales dans l'espace méditerranéen et dans l'Europe du Nord, en temps de paix comme en temps de guerre. En tenant compte du rôle des institutions, des règlements, des infrastructures et des objets mobilisés, les renouvellements de l'historiographie permettent d'éclairer les stratégies des maîtres des forges suédois pour maintenir leur suprématie sur les marchés occidentaux, grâce à un fer de haute qualité. Le rôle joué par les contraintes logistiques dans la circulation des armées, aussi bien que les limites du recours au transfert sous pavillon neutre, illustrent l'imbrication des diverses circulations internationales dans l'Europe au XVIII^e siècle.

Aux circulations commerciales et manufacturières, à la mobilité des négociants, des gens de mer et des migrants s'ajoutent des circulations savantes, techniques et artistiques, qui mobilisent l'espace à des échelles variables. Un climat de rivalité alimente souvent soupçons et espionnage préindustriel : l'exemple du « pillage » des inventions hollandaises par l'Angleterre en fournit un bel exemple. Les différences dans la construction de la « science des mines » dans les mondes germanique et français, où l'ingénieur est considéré soit en fonction de la légitimité du savoir d'État, soit en raison de sa maîtrise des savoirs savants, suscitent une réflexion sur la formation des acteurs (exploitants et techniciens). Au sein de la République des lettres, les échanges et confrontations des idées, cultivées dans la sphère aristocratique et princière, sont favorisés par *La Correspondance littéraire* de Friedrich Melchior Grimm, qui sert à la fois d'observatoire et de vecteur des valeurs du monde et de l'homme de goût, tandis que les réseaux alpins des libraires briançonnais et des colporteurs et libraires tessinois, centrés sur la France et la Suisse, avec Genève comme entrepôt de redistribution et atelier de fabrication, fournissent les axes de la circulation de l'imprimé en Europe.

Couverture :

Léonard DeFrance (1735-1806), *À l'église de Minerve*, huile sur toile, Musée des beaux-arts de Dijon
© Photo Josse/Leemage. [Cette librairie de Liège vendait les livres interdit par le pouvoir ou par l'Église, grâce à la politique de tolérance de Joseph II.]

ISBN 978-2-64050-779-6



9 782840 507796

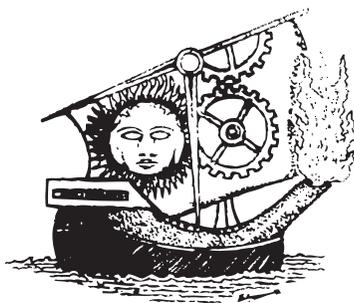
SODIS
F139-852

12 €



LES CIRCULATIONS INTERNATIONALES EN EUROPE

1680-1780



Bulletin de l'Association des historiens modernistes
des Universités françaises

Dirigé par François Bély

DANS LA MÊME COLLECTION

L'Information à l'époque moderne

La Renaissance

*Révoltes et révolutions
en Amérique et en Europe (1773-1802)*

Les Sociétés anglaise, espagnole et française au XVIII^e siècle

Les Paysages à l'époque moderne

*Les Affrontements religieux en Europe
1500-1650*

*Turcs et Turqueries
(XVI-XVIII siècles)*

*L'Opinion publique en Europe
1600-1800*

Les circulations internationales en Europe

(1680-1780)



Les auteurs ont présenté ces textes, les 22 et 23 octobre 2010, à Nantes, à l'occasion de la réunion annuelle de l'Association des Historiens modernistes des Universités françaises, que Nicolas Le Roux a préparée avec le concours des collègues nantais. Françoise Dartois-Lapeyre a préparé la publication de ces communications. Je les remercie tous au nom de notre association.

Lucien Bély

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2011
© Sorbonne Université Presses, 2022

ISBN : 978-2-84050-779-6
PDF complet – 979-10-231-2222-0

TIRÉS À PART EN PDF :

Préface – 979-10-231-2223-7
I Gilbert Buti – 979-10-231-2224-4
I Pierrick Pourchasse – 979-10-231-2225-1
I Hervé Drévuillon – 979-10-231-2226-8
I Éric Schnakenbourg – 979-10-231-2227-5
II Pierre-Yves Beaurepaire – 979-10-231-2228-2
II Laurence Fontaine – 979-10-231-2229-9
II Isabelle Laboulais – 979-10-231-2230-5
II Marie-Laure Legay – 979-10-231-2231-2

Composition : Compo-Méca s.a.r.l. (64990 Mouguerre)
Maquette Emmanuel Marc DUBOIS
d'après le graphisme de Patrick VAN DIEREN
Adaptation numérique: Emmanuel Mard Dubois/3d2s

SUP

Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris
tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

PREMIÈRE PARTIE

Circulations
des hommes et marchandises,
en temps de paix et de guerre

SOUS LE MASQUE DES NEUTRES : LA CIRCULATION
DES MARCHANDISES EN TEMPS DE GUERRE
(1680-1780)

Éric Schnakenbourg
Université de Nantes / CRHIA
Institut universitaire de France

101

LES CIRCULATIONS INTERNATIONALES EN EUROPE • PUPS • 2011

Dans son étude sur le commerce européen paru en 1766, l'économiste et publiciste Jacques Accarias de Sérionne évoque en ces termes les contraintes que les conflits font peser sur le négoce international : « les gênes que le fléau de la guerre répand sur le commerce de l'Europe sont immenses ; les risques de la mer augmentent de 50 % [...], un code de loix arbitraires que chaque Nation en guerre veut imposer aux Nations neutres, trouble de mille manières le Commerce de l'Europe »¹. La guerre calamité pour le commerce ? L'image est classique. Elle renvoie aux inévitables perturbations des circulations commerciales internationales que provoque le basculement de l'état de paix à l'état de guerre. Non seulement les négociants des pays belligérants doivent abandonner leurs échanges directs, mais c'est encore l'ensemble de leurs expéditions qui se trouvent désormais placées sous la menace d'une interception par les bâtiments ennemis.

De ce point de vue, la guerre de la Ligue d'Ausgbourg marque une évolution importante pour le commerce en période de conflit. La réunion des flottes anglaise et hollandaise sous l'autorité de Guillaume d'Orange, donne aux ennemis de Louis XIV une indiscutable supériorité maritime à laquelle le roi de France réplique par le passage

1 Jacques Accarias de Serionne, *Intérêts des nations de l'Europe développés relativement au commerce*, Leyde, Élie Luzac, 1766, t. II, p. 43.

de la guerre d'escadre à la guerre de course. Quels qu'en soient les auteurs, les déprédations des corsaires atteignent des niveaux inconnus jusqu'alors². Dans la suite des rivalités mercantilistes de la seconde moitié du XVII^e siècle, la guerre au commerce ennemi est intégrée au cœur des stratégies des belligérants. Pendant tout le XVIII^e siècle, la perturbation de l'économie de l'adversaire pour saper sa capacité à soutenir un effort militaire prolongé devient un objectif en soi. C'est pourquoi Accarias de Sérionne rappelle que la guerre fait partie de l'univers mental du négociant. Lorsqu'un conflit éclate le marchand doit « trouver les moyens de continuer son commerce à l'insu de l'ennemi, & prendre les précautions nécessaires pour l'éviter [...] il peut expédier son navire & sa cargaison sous le nom & le pavillon neutre : c'est ce qu'on appelle masquer un navire. [...] Le sujet de la Nation en guerre n'a de ressource légitime pour soutenir son commerce, que dans le loyer des vaisseaux neutres qui peuvent faire le commerce de fret »³. Le transfert sous pavillon neutre d'une partie du commerce des belligérants est un stratagème couramment utilisé au XVIII^e siècle. Il permet, en théorie du moins, de contourner les contraintes que la guerre fait peser sur le négoce des belligérants. Il témoigne également des capacités d'adaptation des marchands aux conditions particulières des échanges en période de guerre, et amène à ne plus considérer les conflits uniquement comme une catastrophe pour le commerce, mais aussi comme de puissants aiguillons de l'ingéniosité négociante. L'essor de la navigation des neutres modifie les circulations commerciales habituelles en faisant sortir de l'ombre des ports qui, d'ordinaire, sont de moindre importance. Ils deviennent pour la durée d'une guerre des pôles d'impulsion et des interfaces qui comptent dans le négoce européen. Cependant, le recours aux neutres n'offre pas une garantie à toute épreuve, loin de là. Les risques qu'acceptent de courir ceux qui leur confient des marchandises, voire des navires, rappellent que la traque du commerce ennemi demeure une réalité incontournable des

2 George Clark, « The Character of the Nine Years war, 1688-97 », *Cambridge Historical Journal*, vol. 11, n° 2, 1954, p. 172.

3 J. Accarias de Serionne, *Intérêts des nations de l'Europe*, op. cit., p. 300.

temps de guerre du XVIII^e siècle. Enfin, plus qu'un simple transfert de marchandises, le recours au masque des neutres mobilise d'autres types d'échanges et de mobilités qui illustrent bien l'imbrication des diverses circulations internationales dans l'Europe du XVIII^e siècle.

LE DÉVELOPPEMENT DE LA NAVIGATION NEUTRE

En dehors de l'organisation de convois, les négociants des pays belligérants n'ont que peu de moyens pour protéger leur commerce. Mais l'escorte de flottes marchandes par des navires de guerre comporte bien des contraintes, qu'elles concernent le calendrier des départs, la vitesse de navigation ou l'augmentation brutale de l'offre à l'arrivée du convoi qui fait chuter les prix. Les négociants privilégient par conséquent la solution individuelle. Leur activité ordinaire se trouve grevée par le coût prohibitif des assurances qui compromet d'emblée le succès financier de l'opération si l'expédition arrive à destination, sans parler des difficultés à recouvrer les fonds engagés en cas d'arraisonnement par l'ennemi. Finalement, la solution la plus pertinente est de se servir des pavillons neutres qui offrent un double avantage. D'abord, celui de pouvoir naviguer à peu près librement puisque, généralement, les États belligérants reconnaissent aux neutres le droit de fréquenter les ports de leur ennemi, sauf en cas de blocus et de siège ; ensuite, ils ont un fret dont le coût est certes plus important qu'en temps de paix, mais qui reste nettement inférieur à celui des belligérants. Ainsi, lors de la guerre de Sept Ans, les pavillons vénitiens et génois peuvent effectuer le trajet entre le Levant et Livourne à des coûts 40 % inférieurs à ceux des Marseillais⁴.

L'importance du recours aux neutres peut être estimée par les modifications de la composition des entrées dans les ports à l'occasion des conflits. En 1689-1690, les pavillons danois, suédois, portugais et polonais représentent 42 % des échanges du port de Dunkerque, alors que dans les années précédentes les Polonais et les Portugais sont quasiment absents et que les Scandinaves représentent moins de 5 % du

4 Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, Marseille, Institut historique de Provence, 1973, p. 512.

trafic⁵. À Bordeaux, en 1782, le tonnage des navires étrangers fréquentant le port est supérieur de 48 % au niveau d'avant-guerre⁶. Du côté des neutres, les chiffres sont tout aussi significatifs. L'étude des passeports suédois, dit algériens, c'est-à-dire délivrés pour tout voyage au-delà du cap Finistère, montre de fortes variations entre les temps de paix et les périodes de conflit. Lors de la guerre de Sept Ans, leur nombre augmente de 70 %, et de 87 % pendant celle de l'Indépendance américaine⁷. À Marseille, les entrées de navires suédois, qui oscillent entre 5 et 10 par an au début de la décennie 1740, dépassent la vingtaine à la faveur de la guerre de Succession d'Autriche (22 en 1746), et la soixantaine pendant la guerre de Sept Ans (61 en 1756). Les Danois apparaissent également en force avec une quarantaine d'entrées (42 en 1756)⁸. À Ostende, aux Pays-Bas autrichiens, l'activité du port connaît une très forte croissance pendant la guerre d'Indépendance américaine. Alors que dans les années d'avant-guerre moins de 530 navires fréquentent le port, il y en a plus de 1 500 en 1780, et leur nombre bondit à pratiquement 3 000 en 1781 à la suite de l'entrée en guerre des Provinces-Unies⁹. Le pavillon des Pays-Bas autrichiens connaît alors un développement rapide. À Bordeaux, il est longtemps insignifiant (0,6 % des entrées en 1773), mais commence à compter à partir de 1778 et surtout après le début de la guerre anglo-hollandaise (11 % des entrées en 1782)¹⁰. La part prise par les neutres dans le commerce des belligérants varie selon les conflits, en fonction de la menace que l'ennemi est en mesure d'exercer. À Marseille, le pourcentage des navires neutres venant du Levant s'élève à 6,1 % lors de la guerre de Sept Ans, à seulement 1,3 % pendant la

5 Christian Pfister-Langanay, *Ports, navires et négociants à Dunkerque (1662-1792)*, Dunkerque, C. Pfister, 1985, p. 201.

6 Paul Butel, *La Croissance commerciale bordelaise dans la seconde moitié du XVIII^e siècle*, Lille, Service de reproduction des thèses, 1973, 2 vol., t. I, p. 136.

7 Leos Müller, *Consuls, Corsairs and Commerce : The Swedish Consular Service and Long-Distance Shipping, 1720-1815*, Uppsala, Acta Universitatis Upsaliensis, 2002, p. 149.

8 C. Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle*, op. cit., p. 496.

9 Christian Pfister, « Dunkerque-Ostende : quelques jalons sur l'évolution de leurs rapports au XVIII^e siècle », dans *Frontières et limites de 1610 à nos jours. Actes du 101^e congrès national des sociétés savantes, Lille, 1976*, Paris, Bibliothèque nationale, 1978, p. 45.

10 P. Butel, *La Croissance commerciale bordelaise*, op. cit., p. 136.

guerre d'Indépendance américaine¹¹. Complément du commerce des belligérants, l'usage du pavillon neutre reflète l'intensité de la guerre maritime en occupant l'espace commercial libéré par la contraction de la navigation des pays en guerre.

L'essor des pavillons neutres pendant les guerres du XVIII^e siècle repose sur deux phénomènes différents. Le premier est la simple fourniture d'une couverture permettant de réduire les risques de saisie par les corsaires ennemis ; le second, qui n'exclut pas totalement le premier, est une véritable croissance endogène de la navigation des pays non-belligérants.

Dès les guerres de la fin du règne de Louis XIV, les négociants de Bordeaux ou de Saint-Malo ont recours à des navires scandinaves, portugais, maltais ou italiens pour couvrir leur commerce méridional¹². Pendant la guerre de Sept Ans, les négociants bordelais utilisent leurs relais à Amsterdam ou Bilbao pour monter des opérations conjointes avec des maisons de commerce hollandaises ou espagnoles. Elles se chargent en leur nom d'une partie du commerce bordelais avec les colonies et de la redistribution des marchandises antillaises vers le Nord de l'Europe ou la Méditerranée¹³. Bien qu'ils aient un rayonnement plus limité que ceux de l'Europe du Nord, les pavillons méditerranéens sont également des recours précieux pendant les conflits du XVIII^e siècle. Parmi les plus actifs se trouvent les Toscans, grâce à Livourne, les Sardes, avec Nice, ou encore les Génois qui jouent un rôle de plus en plus important pour les ports du sud de la France. C'est le cas, par exemple, de la maison de négoce niçoise Magalon qui couvre une partie du commerce des huiles de Marseille pendant la guerre d'Indépendance américaine moyennant une commission de 2 %¹⁴. La guerre permet à des pavillons mineurs de devenir attractifs. Il n'est pas fortuit que Raguse,

11 C. Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle*, op. cit., p. 512.

12 André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, PUR, 1997, p. 222, et John Bromley, « Le commerce de la France de l'Ouest et la guerre maritime (1702-1712) », *Annales du Midi*, 1953, p. 59.

13 P. Butel, *La Croissance commerciale bordelaise*, op. cit., p. 822.

14 Patrick Boulanger, « Le commerce maritime des huiles durant les guerres de la seconde moitié du XVIII^e siècle », dans Michel Vergé-Franceschi (dir.), *Guerre et commerce en Méditerranée IX^e-XX^e siècles*, Paris, Veyrier et Kronos, 1991, p. 241.

dont les relations officielles sont pourtant rompues avec la France depuis 1677, accueille un consul de Louis XV en 1757. À cette époque en effet, le pavillon ragusain connaît un net regain de faveur dans le commerce de la Méditerranée orientale¹⁵. Des particuliers peuvent bénéficier de la protection des gouvernements neutres, comme le montre un projet avorté de négociants genevois. Affiliés au négoce marseillais, ils étaient parvenus à obtenir le soutien de la cour de Turin auprès des belligérants pour monter une expédition vers les Indes sous pavillon sarde lors de la guerre d'Indépendance américaine¹⁶. L'utilisation des neutres ne se limite pas aux seuls négociants. En 1755, alors que la marine anglaise surveille étroitement l'approvisionnement des arsenaux français, l'ambassadeur de France à Stockholm parvient à fréter deux navires chargés de bois de construction grâce à la complicité de son homologue espagnol. Il lui délivre de faux papiers selon lesquels les bâtiments sont destinés au port galicien de Ferrol, alors qu'en réalité ils doivent se rendre à Brest¹⁷. La couverture neutre est l'objet d'un vaste trafic dont l'ampleur révèle la vigueur du commerce en temps de guerre.

Les ports neutres fournissent ce que nous appellerions des pavillons de complaisance qui ne correspondent pas à la nationalité des véritables propriétaires des bâtiments et des cargaisons. L'enregistrement du navire dans un port neutre peut se faire au moyen de la vente fictive du vaisseau à un prête-nom sujet d'un prince neutre, avec fourniture de fausses attestations. Les faux papiers de bord, les ventes simulées et les prête-noms dissimulent des transferts fictifs de propriétés et de

15 Xavier Labat Saint-Vincent, « La guerre de course et ses effets sur le commerce en Méditerranée au cours des guerres de Sept Ans et de l'indépendance américaine : l'exemple de Malte », dans Michel Vergé-Franceschi et Antoine-Marie Graziani (dir.), *La Guerre de course en Méditerranée (1515-1830)*, Paris-Ajaccio, PUPS – A. Piazzola, 2000, p. 170-172.

16 L'expédition est finalement abandonnée à la suite de la mort du principal commanditaire. Herbert Lüthy, *La Banque protestante en France de la révocation de l'édit de Nantes à la Révolution*, Paris, SEVPEN, 1959-1961, 2 vol., t. II : *De la banque aux finances (1730-1794)*, p. 649-650.

17 Archives du ministère des Affaires étrangères (La Courneuve), Correspondance politique [désormais AAE, CP], Suède, vol. 229, fol. 351 (Havrincourt à Machault d'Arnouville, 14 novembre 1755).

marchandises. L'entreprise est complétée par l'achat d'une partie de la cargaison par un correspondant neutre qui passe pour propriétaire de l'ensemble des marchandises¹⁸. Il s'agit le plus souvent de transactions en trompe-l'œil, car les fonds proviennent du propriétaire initial et selon les contrats notariés, il doit recouvrer la pleine possession de ses biens à la fin de la guerre. Il faut ensuite trouver des matelots ainsi qu'un capitaine du pays neutre, et se munir de documents éventuellement antidatés pour attester que la vente du navire et les éventuelles naturalisations ont bien eu lieu avant le début de la guerre. Une fois paré de tous ces signes extérieurs de la neutralité, le bâtiment doit pouvoir échapper aux corsaires et naviguer librement sans nécessairement devoir se rendre dans le port où il est immatriculé. Dans ce cas, le pavillon neutre n'est qu'une simple couverture, une fiction qui s'évanouit dès que la guerre s'achève. C'est ainsi que le pavillon toscan après la guerre de Sept Ans, ou celui des Pays-Bas autrichiens au lendemain de la guerre d'Indépendance américaine retombent à des niveaux très bas dans les ports français. Le reflux, aussi spectaculaire que l'essor, illustre bien le caractère factice de la prospérité de Livourne ou d'Ostende pendant les temps de conflit¹⁹. La croissance de la navigation neutre n'est cependant pas toujours un trompe-l'œil, car certaines nations profitent au mieux du retrait des belligérants pour développer un commerce véritablement national, c'est le cas des Scandinaves.

Lors des guerres de la fin du règne de Louis XIV, les pavillons danois et suédois servent de couverture au commerce anglais, hollandais et

18 « J'ai découvert de quelle manière cela se fait [le transfert sous pavillon danois]. Un Hollandais ou un Hambourgeois vient dans une ville de Danemark et suppose par une obligation simulée qu'il a prêté une somme à un marchand danois. Cette somme est employée à l'achat d'un vaisseau, de marchandises ou autres choses qui leur conviennent sous le nom d'un Danois qui fait ensuite le serment que tout lui appartient que c'est pour son compte, mais avant que le chargement parte il fait une rétrocession à l'étranger qui lui a prêté cette somme moyennant quelque petit intérêt qu'il conserve dans le chargement que l'étranger lui donne, tant en considération de ce qu'il a prêté son nom que pour l'engager à réclamer le vaisseau en cas qu'il soit pris par les armateurs français », AAE, CP, Danemark, vol. 40, fol. 160 (Bonrepas à Pontchartain, 30 septembre 1693).

19 Pierre Dardel, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1963, p. 384, et P. Butel, *La Croissance commerciale bordelaise, op. cit.*, p. 136.

hanséate. Le tonnage des flottes scandinaves atteint alors des niveaux inédits grâce auxquels les Nordiques étendent le champ de leur navigation, notamment dans le commerce de France. En 1691, l'intendant de Guyenne assure que Danois et Suédois sont « ceux qui font le plus de commerce » à Bordeaux²⁰, mais nul n'ignore que les ennemis de la France sont derrière cette brusque réussite. En 1693, l'envoyé de Louis XIV à Copenhague assure que les Anglais et les Hollandais naturalisés font les deux tiers du commerce sous pavillon danois²¹. À la différence d'autres neutres, les Scandinaves disposent d'atouts leur permettant de profiter durablement de leur non-belligérance. Les royaumes du Nord sont en effet les grands pourvoyeurs du marché européen des matériaux de marine. Or, c'est précisément lors des périodes de guerre que la demande est la plus forte de la part des belligérants qui doivent entretenir et développer leurs flottes. La neutralité bien exploitée devient pour les Scandinaves un puissant stimulus qui modifie durablement la morphologie de leur négoce international. Les guerres franco-anglaises du XVIII^e siècle permettent aux négociants nordiques d'élargir leur champ d'activité commerciale en particulier dans l'espace méditerranéen²². Les Nordiques pénètrent des marchés qu'ils n'abandonnent pas au retour de la paix. À son arrivée à Livourne au lendemain de la guerre de Sept Ans, le voyageur et manufacturier Jean-Claude Flachat est surpris du grand nombre de bâtiments suédois qu'il voit encore dans le port toscan²³. La guerre d'Indépendance américaine permet à la navigation scandinave

20 Arthur-Michel de Boislistle, *Correspondance des Contrôleurs Généraux des Finances*, Paris, Imprimerie nationale, 1874, t. I, 1638-1699, p. 259 (De Bezons, intendant de Bordeaux, à Pontchartrain, contrôleur général des Finances, 18 septembre 1691).

21 AAE, CP, Danemark, vol. 40, fol. 160 (Bonrepas à Pontchartrain, 30 septembre 1693).

22 Dan H. Andersen et Pierrick Pourchasse, « La navigation de flottes de l'Europe du Nord vers la Méditerranée », et Leos Müller, « Commerce et navigation suédois en Méditerranée à l'époque moderne », *Revue d'histoire maritime*, n° 13, 2011, p. 21-44 et p. 45-70.

23 « Je remarquai dans le port [de Livourne] qu'il y a une grande différence entre nos bâtiments & les bâtiments Suédois. Ils sont presque du double plus considérables que les nôtres, & leurs équipages ne sont pas plus nombreux. Aussi leurs nolisements, beaucoup moins dispendieux, engagent ils la plupart des négociants à leur donner la préférence » : Jean Claude Flachat, *Observations sur le commerce et les arts d'une partie de l'Europe, de l'Asie, de l'Afrique et même des Indes orientales*, Lyon, Jacquenod & Rusand, 1766, t. 2, p. 470.

de connaître un nouvel essor, surtout après 1780 et l'élimination du pavillon hollandais. Là encore, la paix n'annule pas les progrès enregistrés, puisqu'en 1785 le consul danois à Marseille, Lars Lassen, constate que ses compatriotes abondent dans le port et, qu'avec les Suédois, ils assurent l'essentiel du cabotage pour le Nord aux dépens des Anglais et des Hollandais²⁴. Dans le cas des Scandinaves, la neutralité est un moteur permettant d'ouvrir des débouchés, de collecter de nouveaux capitaux et d'élargir les réseaux et les horizons négociants.

Si le recours aux neutres est une solution d'évidence pour les marchands des pays belligérants, il est loin de ne présenter que des avantages. D'abord, parce que le transfert sous pavillon neutre engendre des coûts, car il faut bien rétribuer ceux qui prêtent leurs noms ou ferment les yeux sur des pratiques parfois obliques ; ensuite, et surtout, parce que la neutralité n'offre pas une garantie de sauvegarde absolue. Le principe « navires libres, biens libres » voulant que la neutralité du pavillon mette à couvert les marchandises qu'il transporte est loin d'être reconnu. Si au cours du XVIII^e siècle la législation française se fait de plus en plus souple jusqu'à reconnaître la liberté totale du commerce neutre en 1778²⁵, en revanche l'Angleterre, qui dispose d'une supériorité maritime globale, soumet la navigation des non-belligérants à un traitement plus rude. En 1689, Guillaume III décrète l'interdiction du commerce avec les ports de France au nom de la lutte contre Louis XIV²⁶. Au cours des conflits du XVIII^e siècle, les Anglais traquent particulièrement les matériaux de marine destinés à leur ennemi et confisquent les navires scandinaves qui en sont chargés. Les différends qui en découlent portent sur l'étendue de la notion de contrebande, qui est l'une des questions les plus épineuses posées par le commerce des temps de guerre. Si la livraison de matériel militaire aux belligérants est reconnue comme incompatible avec la neutralité, l'incertitude demeure surtout quant au traitement à réserver

24 C. Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle*, op. cit., p. 497.

25 Éric Schnakenbourg, « From 'hostile infection' to 'free ship, free goods' : Changes in French neutral trade legislation (1689-1778) », dans Koen Stapelbroek (dir.), *War and Trade : The Neutrality of Commerce in the Inter-State System*, Helsinki, Collegium for Advanced Studies, vol. 10, février 2011, p. 95-113.

26 G. Clark, *The Dutch alliance and the war against French trade*, op. cit., p. 32.

aux fournitures navales et, dans une moindre mesure, aux vivres. Bien que pendant la guerre de Sept Ans le gouvernement de Londres en interdise le transport vers les arsenaux français, il lui faut calmer le mécontentement des cours nordiques en dédommageant systématiquement les capitaines des navires saisis. Ce système de préemption contrainte a des effets pervers pour leurs initiateurs. En effet, les Anglais, pris à leur propre jeu, doivent acheter des cargaisons de bois même lorsqu'elles sont de médiocre qualité, ce dont les négociants scandinaves n'hésitent pas à profiter pour écouler leurs produits invendables²⁷.

110

Ce profit marginal ne doit pas faire oublier que, pour les corsaires, le moindre défaut ou la plus légère irrégularité des papiers de bord du bâtiment neutre peut faire naître le soupçon de couverture du commerce ennemi et justifier l'arraisonnement. Même si, au final, le navire est relâché par les tribunaux des prises, la durée de la procédure, qui peut varier de quelques semaines à deux ou trois ans, ruine souvent l'expédition²⁸. La récurrence des plaintes portées auprès des cours belligérantes montre bien que les neutres n'ont guère de véritables moyens de protéger leur commerce. Les associations de défense commune, les accords dano-suédois des années 1690-1693 et de 1756 ou encore la Ligue de la Neutralité armée de 1780, n'empêchent pas la *Navy* et les corsaires anglais en particulier d'intercepter des bâtiments neutres. Il semble que le meilleur moyen d'échapper à la saisie soit le recours à un double jeu de papiers de bord, l'un authentique et l'autre falsifié portant une fausse destination, de faux noms de propriétaires du bâtiment et de la marchandise. Il revient au capitaine du navire de les utiliser de manière judicieuse en fonction de la nationalité du corsaire qui l'arraisonne.

Si une guerre ne pétrifie pas les relations commerciales des États qui y participent, l'utilisation des neutres n'est pas une simple formalité

27 Heinz Kent, *War and trade in Northern Seas : Anglo-Scandinavian Economic Relations in the mid Eighteenth century*, Cambridge, Cambridge University Press, 1973, p. 138-139.

28 On peut citer l'exemple du bâtiment suédois *Le Commerce* saisi par un corsaire anglais en allant à Livourne en juillet 1757. Son cas est d'abord traité à Gibraltar, puis l'appel est porté à Londres où l'affaire n'est toujours pas réglée en avril 1760 : C. Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle*, op. cit., p. 557.

sans frais et sans risques, d'ailleurs leur commerce ne compense jamais totalement le retrait des belligérants. Malgré tout, le camouflage sous pavillon neutre demeure sans doute la solution la moins risquée pour les négociants désireux de poursuivre leur activité malgré l'état de guerre.

LA NEUTRALITÉ DANS LES CIRCULATIONS INTERNATIONALES

Le recours important aux pavillons neutres génère une modification des circuits commerciaux qui polarisent en certains lieux les circulations négociantes. Des ports deviennent, subitement, des centres d'impulsions importants des échanges européens. Ils sont des lieux de transit, vers lesquels les marchandises des belligérants convergent avant d'être redistribuées.

Pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, l'interruption des échanges directs avec Cadix contraint les négociants français à passer par des voies détournées pour poursuivre le commerce d'Espagne. L'une des solutions consiste à se servir de l'intermédiaire portugais *via* le port de Faro situé à quelques dizaines de kilomètres de la frontière espagnole. Utilisée depuis la fin de la guerre de Dévolution, la voie de Faro connaît un nouvel essor lors de la guerre de Hollande, surtout après 1677 et la concession par les Portugais d'un droit d'entrepôt aux marchands français. Les Malouins en particulier y amènent leurs marchandises qui passent ensuite par cabotage à Cadix. Cette voie alternative du commerce d'Espagne connaît un grand succès au début de la guerre de la Ligue d'Augsbourg ; elle est aussi utilisée par les ennemis de la France qui y masquent leur commerce sous pavillon portugais. L'ambassadeur de Louis XIV à Lisbonne souligne les profits que les négociants français retirent du relais de Faro : « notre commerce va à merveille en ce pays-là, et les marchands qui de Cadix se sont retirés ici, qui trouvent moyen de remettre les marchandises de l'entrepôt à leurs commissaires espagnols, hollandais ou anglais, m'avouent qu'ils ont plus gagné depuis deux ans qu'ils n'avaient fait en dix ». Un mois plus tard, il ajoute : « cet entrepôt est très avantageux, plus même que le retour de la paix, car ils [les négociants] trouvent moyen d'introduire [des marchandises] en Espagne sans y payer aucun

droit des ballots »²⁹. Bien que la fréquentation de Faro diminue à partir la fin de l'année 1692, lorsque les autorités espagnoles accentuent leur surveillance du commerce portugais, il n'en reste pas moins que l'essor du petit port de l'Algarve témoigne de la vigueur du commerce franco-espagnol malgré le conflit opposant les cours de Versailles et de Madrid.

Dans l'Europe du Sud du XVIII^e siècle, l'étoile filante de la neutralité se trouve en Italie, avec le port toscan de Livourne. En 1765, un de ses habitants écrit : « finalement la guerre est la source la plus féconde de notre commerce. Le trafic des nations belligérantes, fortement gêné, passe alors dans nos mains »³⁰. L'attractivité de Livourne s'explique par deux facteurs. Le premier est le plus général, puisqu'il concerne le relais italien dans son ensemble. Livourne est, avec Venise, Nice, Gênes, Naples, ainsi que les autres ports du royaume des Deux-Siciles, un des grands lieux de transit des échanges avec le Levant. Les Marseillais, qui continuent à naviguer en Méditerranée occidentale, font passer une partie de leurs marchandises par cabotage à Livourne. Elles y sont alors confiées pour le trajet oriental à un négociant toscan qui les expédie au partenaire d'affaires du véritable propriétaire moyennant une commission de 1 à 2 %. Livourne acquiert un rôle prédominant puisque, par exemple, le pavillon toscan couvre 90 % des exportations neutres de draps de Languedoc vers le Levant lors de la guerre d'Indépendance américaine³¹. La prépondérance de Livourne, en Toscane en particulier et en Italie en général, se fonde sur son statut de port franc accordé en 1676. Il permet à toutes les marchandises d'entrer dans le port en ne s'acquittant que de droits modiques sur les balles de marchandises sans considération de leur volume ou de leur valeur, pourvu seulement qu'elles soient destinées à être réexportées en l'état ou une fois transformées. Ce statut avantageux permet au port d'attirer des navires de toute l'Europe et de jouir de sa position d'intermédiaire

29 Albert Girard, *Le Commerce français à Séville et Cadix au temps des Habsbourg. Contribution à l'étude du commerce étranger en Espagne aux XVI^e et XVII^e siècles*, New York, Burt Franklin, 1967 (rééd.), p. 516-524 (les citations se trouvent à la page 524, et sont datées du 7 août et de septembre 1691). Voir également A. Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo, op. cit.*, p. 416.

30 Charles Carrière et Marcel Courdurié, « Les grandes heures de Livourne au XVIII^e siècle. L'exemple de la guerre de Sept Ans », *Revue historique*, t. CCLIV, 1975, p. 40.

31 C. Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle, op. cit.*, p. 544-547 et 556.

entre la Méditerranée occidentale et le Levant. Si la ville dispose de bonnes capacités d'entreposage, elle a peu de marine propre, peu de maisons de commerce ou d'hommes d'affaires d'envergure. La franchise de Livourne en fait aussi un port attractif pour les corsaires sévissant en Méditerranée qui viennent y vendre leurs prises. Il y a sur place tout un marché de vente de navires financé par des négociants étrangers, même si ce sont des Livournais qui passent pour propriétaires officiels des bâtiments³². D'autres ports francs neutres profitent pleinement de la conjoncture de guerre. La franchise est d'ailleurs souvent accordée par les autorités pour profiter des circonstances particulières du commerce en période de conflit. C'est le cas pour le port suédois de Marstrand qui devient franc en 1775 et sert de débouché à Göteborg³³. Il accueille des navires du Congrès des États-Unis puis, après le début de la guerre, les corsaires français qui viennent y vendre leurs prises. La composition du trafic du port de Marstrand change sensiblement pendant la guerre puisque les mouvements du pavillon suédois doublent alors que ceux des étrangers diminuent pratiquement des deux tiers. Cette mutation illustre le glissement d'une partie du commerce des belligérants sous pavillon suédois³⁴.

La prime de la fulgurance des ports francs et neutres en temps de guerre revient sans doute à Ostende. Le port flamand qui a déjà servi d'intermédiaire aux échanges entre la France et l'Angleterre lors de la guerre de Sept Ans, connaît un regain d'activité dès le début de la guerre d'Indépendance américaine et bénéficie grandement du déclenchement du conflit anglo-hollandais à partir de la fin de l'année 1780. L'essor de la navigation des Pays-Bas autrichiens repose avant tout sur des apports extérieurs, car les Flamands ne disposent pas des moyens de profiter

32 C. Carrière et M. Courdurié, « Les grandes heures de Livourne au XVIII^e siècle », art. cit., p. 42-47 et 56-59.

33 Archives nationales (Paris) [désormais AN], Affaires étrangères, B111/416 (« Ordonnance érigeant en port franc la ville de Marstrand », 1775).

34 « Le fret considérable que les navires suédois ont obtenu et obtiennent encore, vu la neutralité de leur pavillon, fait que l'on a grand soin de s'en pourvoir autant qu'il est possible » : AN, Marine, B3/418, non fol. (« Remarques pour servir d'éclaircissement aux listes ci-jointes et observations relatives au commerce particulier de Goteborg et à celui de la Suède en général. 1781 »)

pleinement de la neutralité de leur pavillon. Le résident de France à Bruxelles affirme qu'en dehors de la grande maison de négoce Romberg qui possède une cinquantaine de bâtiments, il n'y en a guère plus de trente dans le reste du pays³⁵. La neutralité des Pays-Bas autrichiens est en revanche une aubaine pour les négociants des nations belligérantes. Ils y trouvent des prête-noms et des faux papiers, au point qu'on estime que les 2/3 des navires ostendais sous pavillon impérial appartiennent en réalité à des Français, des Anglais ou des Hollandais³⁶. Le consul de France à Ostende, André Garnier, rapporte au ministre de la Marine Sartine la manière dont la neutralité impériale couvre une partie du commerce anglais : « J'ai donc découvert, Monseigneur, que les négociants anglais auxquels nos ports se trouvent fermés pendant la guerre, trouvent cependant le moyen d'y entretenir des liaisons et d'éluder les ordonnances qui leur sont contraires ; ils frettent des navires neutres, les chargent de marchandises anglaises à Londres où dans les autres ports d'Angleterre, d'où ils les expédient pour la France avec des connoissements manifestés, datés et signés d'Ostende »³⁷. En l'occurrence, le trajet direct entre deux ports ennemis est dissimulé par de faux papiers attestant un départ d'Ostende. Pour profiter du déclenchement de la guerre entre l'Angleterre et les Provinces-Unies en décembre 1780, l'empereur Joseph II fait d'Ostende un port franc en juin 1781. Les courants d'échanges convergent alors vers ce port situé au carrefour des trois puissances belligérantes. Il devient une plateforme commerciale où des bâtiments danois, suédois ou prussiens viennent chercher des cargaisons françaises, anglaises et hollandaises pour les redistribuer en Europe et vers les Antilles³⁸.

S'il est assez difficile d'établir une typologie des ports qui profitent le plus de la neutralité, ils présentent tout de même des traits communs. Il y

35 AAE, CP, Pays-Bas autrichiens, vol. 172, fol. 324 (Grèze à Vergennes, 9 février 1781).

36 John Everaert, « Le pavillon impérial aux Indes occidentales. Contrebande de guerre et trafic neutre depuis les ports flamands (1778/1785) », *Bijdragen tot de internationale maritieme geschiedenis, Collectanea Maritima*, t. IV, 1988, p. 47.

37 AN, Affaires étrangères, B1/930, fol. 118 (Garnier à Sartine, 8 mai 1778).

38 Jan Parmentier, « Profit and Neutrality : The Case of Ostend, 1781-1783 », dans David J. Starkey, E.S. van Eyck van Heslinga et J.A. de Moor (dir.), *Pirates and Privateers : New Perspectives on the war in the Eighteenth and Nineteenth Centuries*, Exeter, University of Exeter Press, 1997, p. 206-207.

a d'abord leur localisation, avec la proximité d'États belligérants (Ostende, Emden, Altona) ou avec les grands flux commerciaux (ports italiens, Malte). Ensuite, à l'exception de Cadix de 1756 à 1762, ce sont souvent des ports secondaires en temps ordinaires qui sortent brusquement de leur sommeil. C'est le cas du port norvégien de Bergen, dont le consul français Jean-Étienne de Chezaulx assure qu'il est en déclin dans les années 1770, mais que le déclenchement de la guerre d'Indépendance américaine permet de faire sortir de sa léthargie. Ce sont alors 6 à 700, parfois jusqu'à 800 bâtiments, qui le fréquentent par an, aussi bien des corsaires qui viennent y vendre les prises, que des négociants des États belligérants sous couvert du pavillon neutre danois. Chezaulx n'omet pas de souligner le caractère factice de cette intense activité dans la conclusion de ses observations : « l'opinion générale est qu'au retour de la paix la navigation de cette nation doit indubitablement retomber dans le même état de langueur et d'anéantissement qu'elle était avant la guerre »³⁹. À Faro, Livourne, Ostende ou Bergen, les facteurs de la brusque croissance des années de guerre reposent sur des transferts sous pavillon neutre, sur la possibilité de jouer des tours de passe-passe juridiques permettant de dissimuler le commerce des belligérants, mais pas sur le développement d'un négoce véritablement pérenne. Bien que la brusque croissance de certains ports repose sur une activité illusoire, leur fréquentation ne retombe pas à son niveau d'avant-guerre au retour de la paix, mais elle n'en subit pas moins un sévère recul. Même si elle n'est que temporaire, la faveur soudaine de ces places de commerce modifie d'autant plus véritablement les circulations internationales que son impact ne concerne pas que les marchandises.

LE COMMERCE NEUTRE GÉNÉRATEUR DE CIRCULATIONS EMBOÎTÉES

En décembre 1781, une maison de commerce londonienne affrète un navire pour expédier du poisson à Marseille. Le capitaine est

39 AN, Marine, B3/418, p. 22 (« Mémoire contenant des détails et des observations sur l'état actuel de la navigation dans le département du Sieur Chezaulx, dont le port de Bergen est le point central, fait le 18 fevr. 1783 »).

un Sarde ayant des lettres de bourgeoisie d'Ostende et navigant sous pavillon impérial avec un équipage de la même nationalité. De faux papiers de bord mettent en relation deux prête-noms, l'un d'Ostende et l'autre de Nice qui sont, officiellement, l'un l'expéditeur et l'autre le destinataire, alors qu'en réalité le bâtiment doit aller de Londres à Marseille⁴⁰. Cet exemple, somme toute assez banal, d'utilisation de la couverture neutre, montre qu'en amont et en aval de ce subterfuge d'autres relations internationales sont mobilisées. La dissimulation sous pavillon neutre est un mécanisme complexe induisant de multiples connexions. Il nécessite de disposer de contacts personnels, d'informations, de réseaux financiers permettant des accommodements pour utiliser à plein les complicités dans les pays ennemis et l'artifice de la neutralité. En ce sens, le commerce en temps de guerre *via* les neutres est un révélateur de la toile complexe des circulations internationales.

Le réseau international des relations commerciales se densifie avec la guerre. Ainsi, les négociants des grands ports français entretiennent des correspondants dans les principales places neutres qui se chargent de fournir les prête-noms, les faux papiers, les passeports et délivrent les informations nécessaires⁴¹. Ces correspondants peuvent être des relations d'affaires mais aussi des membres de diasporas, comme le marchand irlandais de Bordeaux David Bonfield qui arme pendant la guerre de Sept Ans un navire dont le propriétaire légal est un autre irlandais, Smart Tenner, simple prête-nom établi en Espagne, qui n'a en réalité aucun intérêt dans l'expédition⁴². Les réseaux de la neutralité couvrent des circulations financières car les hommes de paille, les négociants et les maisons de commerce des ports non-belligérants se trouvent subitement chargés d'une activité bien plus importante qu'à l'ordinaire, et peuvent manquer de moyens financiers et humains pour s'acquitter de leur tâche. La soudaineté du décollage de certaines flottes neutres montre qu'à l'évidence des capitaux et des individus accompagnent le

⁴⁰ H. Lüthy, *La Banque protestante en France, op. cit.*, t. II, p. 649, note 95.

⁴¹ J. Parmentier, « Profit and Neutrality », art. cit., p. 209-210.

⁴² Paul Butel, « Guerre et commerce au XVIII^e siècle vus de Bordeaux », *Rochefort et la mer*, n° 9, « Guerre et commerce maritime au XVIII^e siècle », 1994, p. 65-66.

transfert des marchandises sous pavillon neutre. Ainsi, lors de la guerre de Succession d'Autriche, des négociants marseillais prennent des parts dans les maisons vénitiennes par lesquelles doit transiter leur commerce pour le Levant⁴³.

Les circulations financières internationales qui mobilisent les pavillons neutres, s'accompagnent également de mouvements de populations de deux catégories de personnes. La première est celle des négociants qui s'installent en territoire neutre. Certains n'ont pas le choix, comme les marchands français de Cadix lors de la guerre de la Ligue d'Augsbourg. Ils doivent se replier à Faro, au Portugal, d'où ils poursuivent leurs activités avec leurs partenaires espagnols habituels. C'est également le cas pour les 269 maîtres hambourgeois recensés qui sont devenus bourgeois de Copenhague entre 1689 et 1695, car ils sont soumis à une obligation de résidence en territoire danois pour bénéficier des passeports de Christian V⁴⁴. D'autres négociants migrent volontairement pour pouvoir mieux suivre leurs affaires, c'est le cas à Ostende pendant la guerre d'Indépendance américaine. La ville qui ne dispose que d'une dizaine de maisons négociantes capables de faire du commerce à grande échelle au début du conflit, en compte plus d'une cinquantaine en 1782, et dénombre pratiquement 1 200 nouveaux bourgeois qui sont aussi bien des Français, des Anglais que des Hollandais. Au total, la ville connaît une croissance démographique spectaculaire passant de 6 000 à 10 000 habitants à la faveur de la guerre⁴⁵. Les principaux acteurs de cette croissance ne sont pas des négociants, mais des personnes modestes, ouvriers ou marins, attirées par la soudaine prospérité d'Ostende. Si une partie des migrants vient des Pays-Bas autrichiens, d'autres sont originaires de pays étrangers. C'est particulièrement vrai pour les Dunkerquois, qui effectuent le court déplacement d'une cinquantaine de kilomètres.

43 C. Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle*, op. cit., p. 546.

44 A. Girard, *Le Commerce français à Séville et Cadix*, op. cit., p. 523, et Hermann Kellenbenz, « Les passeports maritimes du roi de Danemark pour l'année 1691 », dans *Les Sources de l'histoire maritime en Europe, du Moyen Âge au XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1962, p. 396.

45 J. Parmentier, « Profit and Neutrality », art. cit., p. 207-208.

Pour quelques dizaines de négociants⁴⁶, on compte un nombre bien plus important de pêcheurs, voulant mettre leur activité à couvert de la guerre ; d'ouvriers qui pensent profiter des nouveaux besoins de main-d'œuvre ; ou encore de marins cherchant à fuir l'enrôlement sur les navires de guerre français tout en sachant qu'ils trouveront à s'employer sur les nombreux bâtiments de commerce qui fréquentent le port flamand⁴⁷. Ces migrations internationales de marins, qui sont déjà courantes en temps de paix, sont stimulées par les besoins soudains de la navigation neutre, au point qu'il est parfois difficile aux officiers des ports d'arrivée de faire la différence entre les nationalités des marins embarqués⁴⁸.

118

La modification des conditions des circulations commerciales internationales sous l'effet de la guerre conduit à reconsidérer des itinéraires habituellement délaissés, comme ceux empruntant la voie terrestre. Elle devient particulièrement intéressante pour le transport du matériel de guerre. En 1759, des canons achetés en Suède et au Danemark pour le compte de la France sont embarqués sur des bâtiments portant le pavillon hollandais à destination d'Amsterdam. De là, ils doivent passer par canaux jusqu'à Dunkerque et être acheminés par cabotage vers les arsenaux français⁴⁹. Ce type d'arrangement n'est pas unique pendant la

46 Seulement une quinzaine de familles de négociants dunkerquois s'installent à Ostende pendant la guerre : C. Pfister-Langanay, *Ports, navires et négociants à Dunkerque*, *op. cit.*, p. 447.

47 Alain Cabantous, « Migrations frontalières au XVIII^e siècle : les courants migratoires entre Dunkerque et les régions littorales des Pays-Bas flamands entre 1770 et 1790 », dans *Frontières et limites de 1610 à nos jours*, *op. cit.*, p. 26-27. Comme les Pays-Bas autrichiens ne fournissent pas assez d'hommes pour les bâtiments passés sous leur pavillon, il faut recruter des matelots étrangers qui représentent, aux dires du résident de France à Bruxelles, les deux tiers des équipages servant sous pavillon autrichien : AAE, CP, Pays-Bas autrichiens, vol. 172, fol. 325 (Grèze à Rayneval, 9 février 1781).

48 Pendant la guerre de Succession d'Espagne, le receveur des traités de Blaye fait remarquer au Conseil de commerce que « les matelots hollandais et ceux des nations neutres par une corruption de langue entre les équipages parlent la même langue », et que par conséquent il est très difficile de distinguer les sujets ennemis de ceux des nations neutres : AN, F1255, fol. 245 (procès-verbaux du Conseil de commerce, 27 mars 1711).

49 AAE, CP, Danemark, vol. 141, fol. 267 (Choiseul à Ogier, 9 juin 1759) et fol. 301 (Ogier à Choiseul, 20 juin 1759).

guerre de Sept Ans, car les belligérants ne rencontrent pas de difficultés à obtenir des passeports pour acquérir et faire circuler du matériel de guerre depuis le territoire des Provinces-Unies vers la France ou le nord de l'Allemagne⁵⁰. Dans ce cas, le masque du pavillon neutre disparaît au profit de circulations empruntant des itinéraires terrestres discrets à partir du territoire d'un non-belligérant.

Dans son étude sur les réseaux de la banque protestante, Herbert Lüthy écrivait que dans les dernières années de la guerre d'Amérique « le commerce européen ressemble à une fourmilière en émoi »⁵¹. Cette image, qui serait aussi valable pour les autres conflits du XVIII^e siècle, invite à considérer les circulations commerciales internationales en temps de guerre sous un autre angle que celui des plaintes incessantes de négociants sur la paralysie des affaires. Même si, bien évidemment, un conflit est une contrainte qui ralentit les mouvements portuaires et perturbe la navigation des pays belligérants, il peut aussi être considéré comme un stimulant permettant d'inventer des circuits commerciaux, mobilisant de nouveaux intermédiaires et utilisant des détours et des lieux inédits. Les relations d'affaires en temps de guerre génèrent des circulations emboîtées de marchandises, de capitaux et d'hommes qui étendent et étoffent le réseau des échanges internationaux à l'échelle européenne en permettant l'apparition de nouveaux acteurs et de nouveaux lieux d'échange. La capacité d'adaptation aux conditions particulières des temps de conflit illustre la fluidité des circulations marchandes et la plasticité des réseaux négociants. Considérée de ce point de vue, la guerre n'est ni un phénomène total, ni un phénomène univoque. La dissimulation du commerce des belligérants sous le masque des neutres permet aux négociants les plus avisés, et qui en ont les moyens, de profiter au mieux de la conjoncture de guerre pour qu'elle devienne une période de bonnes affaires.

50 Alice Carter, *The Dutch Republic in Europe in the Seven Years War*, London, Macmillan 1971, p. 91.

51 H. Lüthy, *La Banque protestante en France, op. cit.*, t. II, p. 648.

TABLE DES MATIÈRES

Préface

Lucien Bély.....7

PREMIÈRE PARTIE CIRCULATIONS DES HOMMES ET MARCHANDISES, EN TEMPS DE PAIX ET DE GUERRE

Pratiques et contrôles de la circulation maritime en Méditerranée
(1680-1780)

Gilbert Buti..... 11

Production et échanges commerciaux :
l'exemple du fer suédois au XVIII^e siècle

Pierrick Pourchasse..... 45

L'espace européen de la guerre : La circulation des soldats et des armées
en Europe (1680-1780)

Hervé Drévilion..... 67

Sous le masque des neutres : la circulation des marchandises
en temps de guerre (1680-1780)

Éric Schnakenbourg.....101

SECONDE PARTIE CIRCULATIONS DES SAVOIRS

Entre « société des princes » et stratégies de publication des lumières.

La *correspondance littéraire* de Friedrich Melchior Grimm comme
observatoire et vecteur des circulations culturelles et mondaines

Pierre-Yves Beaurepaire..... 123

Les réseaux alpins de la circulation de l'imprimé en Europe au XVIII^e siècle

Laurence Fontaine..... 137

205

LES CIRCULATIONS INTERNATIONALES EN EUROPE • PUPS • 2011

La construction d'une « science des mines » française un exemple de la circulation des hommes et des savoirs dans l'Europe du XVIII ^e siècle Isabelle Laboulais	155
La circulation de la science comptable entre états européens au XVIII ^e siècle : capillarité géographique et hybridations administratives Marie-Laure Legay	177

