

numéro

8

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*Histoire du cabotage européen
aux XVI^e-XIX^e siècles*

Pourchasse – 979-10-231-1704-2



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

Revue d'histoire maritime

8

Histoire du cabotage européen
aux XVI^e-XIX^e siècles

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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2008
© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-552-5
PDF complet – 979-10-231-1701-1

TIRÉS À PART EN PDF :

Poussou – 979-10-231-1702-8
Le Bouëdec – 979-10-231-1703-5
Pourchasse – 979-10-231-1704-2
Buti – 979-10-231-1705-9
Zysberg – 979-10-231-1706-6
Pfister Langanay – 979-10-231-1707-3
Sauzeau – 979-10-231-1708-0
Darfeuille – 979-10-231-1709-7
Le Bouëdec, Le Hunsec & Malonda – 979-10-231-1710-3
Tran – 979-10-231-1711-0

Mise en page Compo-Méca s.a.r.l. (64990 Mouguerre)
Version numérique: 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

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

SOMMAIRE

Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles. Présentation	
Jean-Pierre Poussou	5
Le cabotage sur la façade atlantique française, XVI^e-XIX^e siècles	
Gérard Le Bouëdec	9
La Baltique, une zone active du grand cabotage européen, XVII^e-XVIII^e siècles	
Pierrick Pourchasse	39
Expédier à la côte et aller à la cueillette : le cabotage en Méditerranée aux XVII^e et XVIII^e siècles	
Gilbert Buti	67
Mesurer les activités au cabotage des navires normands à la fin du XVII^e siècle	
André Zysberg	109
Grand et petit cabotage en mer du Nord et en Manche (1680-1790)	
Christian Pfister-Langanay	141
Les barques du Centre-Ouest et du Sud-Ouest atlantiques au XVIII^e siècle	
Thierry Sauzeau	155
Note sur le cabotage bordelais au XIX^e siècle	
Florian Darfeuille	181

Varia

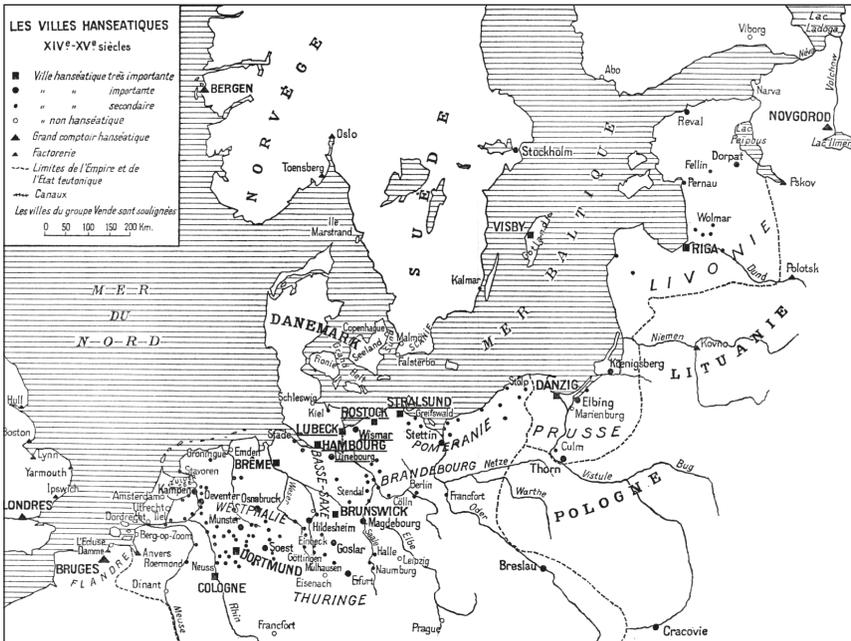
Les inscrits à la petite pêche et leur rapport au service de la Marine : l'exemple de la Bretagne-Sud au XIX^e siècle	
Gérard le Bouëdec, Mathieu Le Hunsec & Frédéric Malonda	185
L'école de l'hôpital de Greenwich et la marine de guerre britannique au XIX^e siècle	
Tri Tran	207
Comptes rendus	233

LA BALTIQUE UNE ZONE ACTIVE DU GRAND CABOTAGE EUROPÉEN (XVII^e-XVIII^e SIÈCLES)

Pierrick Pourchasse

La mer Baltique évoque la Hanse, ligue marchande qui marque profondément l'Europe du Nord puisque, aujourd'hui encore, un grand nombre de villes revendiquent une identité hanséatique. À la fin du Moyen Âge, la Hanse est un groupement de places commerçantes qui s'accordent mutuellement des privilèges pour l'exercice et la protection des échanges. L'âge d'or de l'association se situe entre 1370 et la seconde moitié du xv^e siècle. Au cours de cette période, l'ensemble de l'organisation représente 180 villes dont 70 membres actifs (« villes de la Hanse »), et environ une centaine de membres passifs (« villes hanséatiques »).

Les villes hanséatiques ¹



1 Philippe Dollinger, *La Hanse (xii^e-xvii^e siècles)*, Paris, Aubier, 1964, p. 114.

Si la plupart des villes de l'association sont des ports de la mer du Nord ou de la Baltique, un grand nombre se situe à l'intérieur des terres allemandes, à l'exemple de Dortmund ou de Brunswick. Lübeck joue le rôle principal et peut être considérée comme la capitale de la Hanse. Au-delà de Dantzig, en Prusse orientale, les principales places sont Riga et le grand comptoir de Novgorod, où les Hanséates sont en contact avec le marché russe. En Scandinavie, Stockholm fait partie de l'association au ^{xiv}^e siècle mais cela ne semble plus être le cas au ^{xv}^e².

À la fin du ^{xv}^e siècle, la Hanse perd progressivement son rayonnement pour deux raisons principales : la montée en puissance des concurrents hollandais et anglais et l'affirmation des États, en particulier du Danemark, de la Pologne et de la Russie. Le ^{xvi}^e siècle est une période de déclin dont le terme est la guerre de Trente ans. Le conflit, au cours duquel les villes sont incapables d'adopter une politique commune, désorganise les circuits commerciaux et porte un coup fatal à l'organisation marchande. Aux ^{xvii}^e et ^{xviii}^e siècles, la Hanse n'existe plus. Elle survit dans la ligue défensive conclue en 1630 entre Lübeck, Hambourg et Brême.

Si l'association, qui a fait la fortune des marchands du Nord, a disparu, la Baltique reste une zone d'intense activité maritime en raison de ses richesses forestières, minières et agricoles. Selon Pierre Jeannin, au cours de la période moderne, « il n'existe probablement pas en ce temps-là, sur un autre point du globe, un déplacement aussi fort et aussi concentré de matières premières »³.

L'image du cabotage européen renvoie traditionnellement à des flux maritimes sur de petites distances, cloisonnées par les trois seuils majeurs que constituent le Sund, la pointe de la Bretagne et Gibraltar. Si ces activités de bornage⁴ sont très actives à l'époque moderne, le développement des échanges entre l'Europe du Nord et du Sud depuis la fin du Moyen Âge donne naissance à de nouveaux trafics maritimes où la navigation est parfois hauturière et implique souvent la traversée des mers bordières⁵. La route entre la mer Baltique et les ports des façades occidentale et méridionale devient l'axe majeur du commerce intra-européen.

² Philippe Dollinger, *La Hanse...*, *op. cit.*, p. 159.

³ Pierre Jeannin, « Les comptes du Sund comme source pour la construction d'indices généraux de l'activité économique en Europe (^{xv}^e-^{xviii}^e siècles) », *Revue Historique*, 1964, t. 88 (p. 55-102 et 307-340), p. 62.

⁴ Navigation faite par une embarcation de faible tonnage (25 tonneaux au plus) entre ports proches (pas plus de 15 lieues maritimes) selon Bonnefoux et Paris, *Dictionnaire de la marine à voile*, Paris, A. Bertand, 1856, p. 115.

⁵ Gérard Le Bouëdec, « Intra-European Coastal Shipping from 1400 to 1900 : A Forgotten Sector of Development », dans Peter Emmer et Olivier Pétré-Grenouilleau, *A Deus ex Machina Revisited. Atlantic Colonial Trade and European Economic Development*, Leiden-Boston, Brill, 2006 (p. 89-107), *loc. cit.* p. 91.

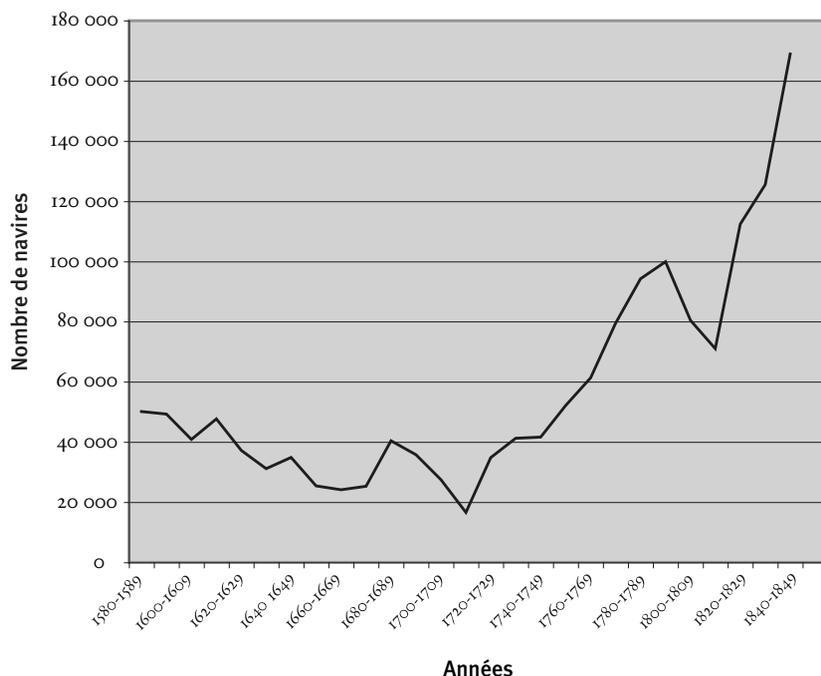
Le grand cabotage européen au départ et à destination de la Baltique peut être étudié de manière très précise grâce aux sources danoises. Le détroit du Sund, passage très étroit entre les villes d'Elseur (Helsingør) dans l'île de Sjælland et d'Helsingborg en Scanie, a permis au Danemark de tenir les clefs de la Baltique pendant plusieurs siècles. La monarchie scandinave a compris les avantages de cette situation géographique exceptionnelle et l'excellente source de revenus qu'elle pouvait représenter. À partir de l'année 1429, tous les navires qui sortent ou entrent en Baltique doivent faire relâche près de la forteresse d'Elseur et payer un péage. La taxe est levée dans le but d'assurer aux marchands « les meilleures conditions de sécurité tant par l'amélioration des conditions de navigation que par la chasse à d'éventuels pirates »⁶. L'administration de la douane surveille activement le détroit pour empêcher tout franchissement clandestin et l'artillerie des forteresses d'Elseur et d'Helsingborg, tout comme les frégates qui patrouillent en permanence dans le détroit, savent remettre les fraudeurs dans le droit chemin. La perception de la taxe s'est poursuivie pendant plus de quatre siècles, jusqu'en 1857, année où, sur proposition des États-Unis, le péage a été aboli, moyennant une indemnisation de près de quatre-vingt-dix millions de francs.

Les registres de la douane du Sund, conservés aux archives royales de Copenhague, représentent une des plus importantes séries de statistiques économiques concernant l'époque moderne. Les premiers documents conservés datent de l'année 1497. Si les lacunes sont importantes dans la première moitié du XVI^e siècle, elles sont plus limitées au XVII^e siècle et les registres sont complets pour le XVIII^e et le XIX^e siècle. Les informations concernant les passages des navires ont changé au cours du temps, selon les modalités de perception de la taxe. Aux XVII^e et XVIII^e siècles, les commis inscrivent dans les gros volumes de la douane la date de passage dans les détroits, le nom du capitaine, son domicile, le port de départ et le port de destination, les marchandises transportées et le montant de la taxe, selon un barème précis établi par les autorités. Par contre, les comptes ne fournissent aucun renseignement sur le nom des navires et leur tonnage, ainsi que sur les marchands qui y figurent de façon exceptionnelle.

Les registres conservés, qui recensent 1 762 254 navires, montrent l'importance du Nord dans le grand cabotage européen. Si le nombre de passages n'augmente guère au XVII^e siècle en raison des multiples conflits entre la Suède et le Danemark, la croissance du trafic est exceptionnelle au cours de la période qui suit la grande guerre du Nord (1700-1721), hormis l'épisode des guerres napoléoniennes. Au XVIII^e siècle, le nombre des passages est multiplié par trois : de 3 400 navires par an au cours de la décennie 1730 à près de 10 000 à la fin du siècle.

6 Jean-Maurice Bizière, « Considérations sur la douane d'Elseur à la fin du xv^e siècle », *Revue du Nord*, L, 1968 (p. 5-24), p. 5.

Le nombre de navires au passage du Sund



42

Source : Degn Ole, « Tariff rates, revenues and form of accounts of the Sound Toll, 1497-1857 », non publié, 2006, p. 10.

Pour les marchands des Provinces-Unies, les échanges avec la Baltique, tout particulièrement les achats de céréales, sont qualifiés de « *moeder handel* », c'est-à-dire de « mère du commerce »⁷. Les navires de Hollande, de Frise, de Zélande, qualifiés de rouliers des mers européennes, fréquentent en grand nombre les ports du Nord. Selon un mémoire de la fin du xvii^e siècle, 50 % de la flotte des Provinces-Unies est employée dans le trafic avec la Baltique (19 % avec la Norvège, 25 % avec la France, 3,8 % avec l'Espagne)⁸. En 1750, 71 % du tonnage au grand cabotage est affecté aux trafics avec la Baltique et la Norvège⁹.

⁷ Milja van Tielhof, *The « Mother of all Trades ». The Baltic Grain Trade in Amsterdam from the Late 16th to the Early 19th Century*, Leiden-Boston, Brill, 2002.

⁸ P. J. Blok, « Mémoire touchant le négoce et la navigation des Hollandais », *Bijdragen en Mededelingen van het Historisch Genootschap*, 24, 1903, p. 241-268.

⁹ Jake V. Th. Knoppers, « De vaart in Europa », dans Broeze F. J. A., Bruijn J. R., Gaastra F. S. (dir.), *Maritieme geschiedenis der Nederlanden*, vol. 3, Bussum, De Boer Maritiem, 1977 (p. 226-261), p. 227.

Seconde grande puissance maritime européenne, l'Angleterre, après l'instauration des premières « *navigation laws* » en 1651, prend en charge la quasi-totalité du trafic à destination ou au départ des ports britanniques. L'Europe du Nord est, là aussi, la première zone d'activité du grand cabotage anglais.

Le grand cabotage anglais en 1686 et 1771
(en milliers de tonnes)

	1686		1771	
	À l'entrée	Au départ	À l'entrée	Au départ
Europe du Nord	141,6	55,2	280,2	89,3
Europe Proche	132	126,2	114,1	204,1
Irlande (et Écosse)	54,8	64,1	104,4	282,6
Espagne et Portugal	33,6	24,2	53,9	29,9
Méditerranée	25,7	18,8	13,6	29,1
Total	387,7	288,5	566,2	635
% Europe du Nord	36,5	19,1	49,5	14,1

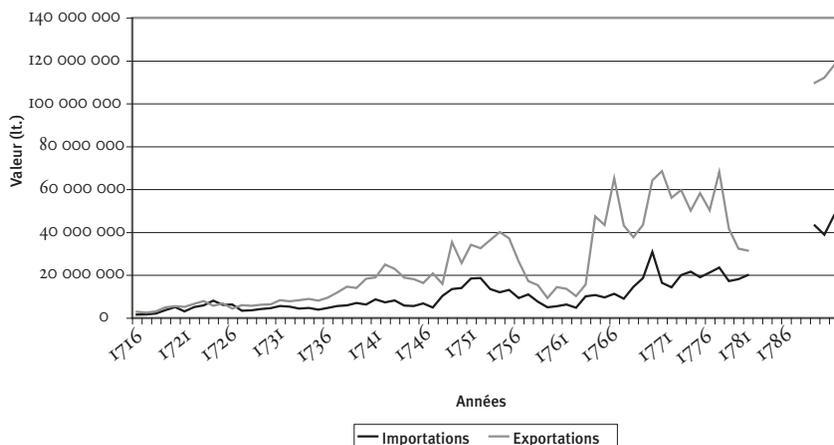
Source : Ralph Davis, *The Rise of the English Shipping Industry, in the 17th and 18th Centuries*, Newton Abbot, David & Charles, 1972 (2^e édition), p. 200 et 210.

La différence de tonnage entre les entrées et les sorties s'explique par le grand nombre de navires britanniques partant sur lest vers la Baltique. En effet, au contraire de la France, qui dispose de produits dont la demande est forte sur les marchés du Nord, à l'exemple des vins, eaux-de-vie et sels, l'Angleterre a peu de choses à exporter, hormis certains textiles et produits manufacturés dont la demande reste cependant réduite.

Selon les chiffres de la balance du commerce établie par les autorités françaises, les achats du royaume dans le Nord représentent 7,4 % du total des importations entre 1721 et 1740, 11,8 % entre 1761 et 1780 et 12,8 % entre 1787-1789. Les besoins en produits du Nord sont compensés par une forte demande des pays riverains de la Baltique en marchandises de France : 8,2 % du total des exportations entre 1721 et 1740, 21,3 % entre 1761 et 1780, 33,6 % de 1787 à 1789¹⁰. La France est une exception en Europe de l'Ouest car ses exportations vers le Nord sont nettement supérieures à ses importations.

10 Pierre Jeannin, « Les marchés du nord dans le commerce français au XVIII^e siècle », dans P. Léon (éd.), *Aires et structures du commerce français au XVIII^e siècle*, Lyon, Centre d'Histoire économique et sociale de la région lyonnaise, 1975 (p. 47-74), *loc. cit.* p. 47.

Balance du commerce français avec le Nord de l'Europe



Source : Ruggero Romano ¹¹ et AN F 12 251, 252 et 253 ¹².

Par contre, jusqu'à la fin de l'Ancien Régime la navigation française en mer Baltique est particulièrement faible. À 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 1200, celui des Britanniques se situant entre 8 et 900 ¹³. En temps de guerre, la « *Navy* » contrôle totalement la mer du Nord et les navires français ne passent plus. Ainsi, au cours de la guerre de Sept Ans, de 1756 à 1764, un seul capitaine ose entrer dans les détroits danois. Pendant la majeure partie des XVII^e et XVIII^e siècles, la flotte hollandaise prend en charge les échanges entre la France et la Baltique. Outre la position idéale du pays, à mi-chemin entre l'Europe occidentale et les pays du Nord, la marine marchande des Provinces-Unies propose des tarifs beaucoup plus compétitifs que ses concurrents et domine le grand cabotage européen vers le Nord jusqu'aux dernières décennies de l'Ancien Régime.

¹¹ Ruggero Romano, « Documenti e prime considerazioni intorno alla "Balance du Commerce" dalla Francia dal 1716 al 1780 », dans *Studi in onore di Armando Saporì*, t. II, Milan, Istitudo editoriale cisalpino, 1957, p. 1267-1299.

¹² Suite à une modification de la balance, les chiffres de 1781 à 1786 n'ont jamais été publiés.

¹³ Dans l'article de Paul Butel, « Le trafic européen de Bordeaux de la guerre d'Amérique à la Révolution », *Annales du Midi*, 78-1966, p. 37-82, p. 60, les chiffres correspondent à l'aller et au retour, c'est-à-dire que les navires sont comptés deux fois.

LES PRODUITS DE L'HINTERLAND ET LA FORTUNE DES VILLES LITTORALES

Un réservoir de matières premières

Les différents pays de l'espace baltique ne fournissent pas les mêmes matières premières et ne produisent pas les mêmes marchandises. Cette spécialisation a plusieurs raisons : les caractères physiques et climatiques ainsi que les richesses particulières de chaque zone de production et la volonté des hommes à répondre à une demande des marchés extérieurs. Le grand commerce définit en partie certaines zones de production.

La Pologne est l'une des principales régions céréalières de l'Europe. Aux ^{xvi}^e et ^{xvii}^e siècles, la zone de production, centrée sur le bassin de la Vistule, s'étend aux régions méridionales (Podolie, Ukraine). Le royaume polono-lituanien est le fournisseur du marché d'Amsterdam et, par son intermédiaire, le secours des pays occidentaux en cas de crise frumentaire. L'exportation de céréales, qui représente une grande part du commerce baltique au ^{xvii}^e siècle, est en déclin dans la première partie du ^{xviii}^e siècle avant de reprendre à partir de 1750.

Marchandises passant le Sund
(Moyennes annuelles : indice 100 = 1590-1599)

	1600-1650	Indice	1650-1700	Indice	1700-1750	Indice
Vers l'ouest						
Grains (last)	68500	121,4	55800	98,9	31800	56,4
Fer (Skpdl)	14713	195,6	36742	488,6	131 832	1753,3
Planches (skok)	1281	193,5	12089	1826,1	53283	8048,7
Vers l'est						
Sel (last)	25889	106,2	21305	87,4	25821	105,9
Harengs (last)	7715	158,6	3077	63,3	3366	69,2
Textiles (pièces)	55646	190,9	39952	137,1	41972	144,6
P. coloniaux (1000 pd)	485	6956,8	2589	37 118,2	7463	106 614,2

Source : N. Bang, K. Korst, « Tabeller aver Skibsfart og Varetransport gennem Øresund : 1497-1660 », vol. I, 2B, Copenhague, 1933 ; 1661-1720, vol. II, 1, Copenhague, 1939, 1721-1749, vol. II, 2, Copenhague, 1945.

Autres produits d'importance, le chanvre et le lin sont utilisés pour fabriquer des toiles et des cordages. Au ^{xviii}^e siècle, la Russie, grâce à son sol argileux et son climat humide, est le premier producteur européen. Les chanvres de Riga ont une grande réputation en raison du système de contrôle des fibres exportées :

les négociants de Riga n'achètent les chanvres qu'à condition qu'ils subissent la vraie ou visite ; les hommes destinés à cette visite sont nommés vraquers et sont au nombre de 8 à 10 qui tous les ans prêtent serment devant les magistrats.

Ils promettent de ne pas se laisser corrompre par les étrangers : Polonais et Russes, de rendre justice à chacun, de ne passer au service d'une autre ville sans la permission des magistrats, de suivre les ordonnances de la magistrature, les anciens usages de la *vraque* et seront responsables de tous les chanvres qu'ils auront *vraqués*¹⁴...

La *vraque*¹⁵ a lieu dans de grands hangars (200 pieds de France de long). Le chanvre entre d'un côté du bâtiment et ressort de l'autre, s'il est accepté. S'il est refusé, il ressort par où il est entré. Les préposés à la *vraque* examinent les fibres et les classent dans une catégorie ou les mettent au rebut. Lors de l'examen, le silence des acheteurs et des vendeurs est obligatoire. Sur chaque balle est fixée une petite poignée à laquelle est attachée la marque de la *vraque*, petite plaquette de bois où les *vraquers* écrivent « les noms des vendeurs, ceux des *deciatki* ou sous-braqueurs et leurs noms même ». Si la marchandise est défectueuse à l'arrivée, l'acheteur « fait un procès-verbal envoyé à Riga avec la planche, le négociant ayant un juste recours sur le *vraquer* qui est condamné à tous les frais, s'il n'aime mieux aller sur les lieux pour se justifier ; en ce cas ses biens sont séquestrés jusqu'à son retour... »¹⁶. Les graines de lin sont commercialisées pour les besoins de l'agriculture et de l'industrie de l'huilerie. Celles de Courlande et de Lituanie sont réputées pour leur qualité et leur rendement. En Europe occidentale, la graine de lin dégénère en raison d'une récolte trop précoce et doit être régulièrement renouvelée avec des semences en provenance de Riga ou de Libau.

L'ensemble des pays du Nord fournit des produits forestiers mais les différentes zones de production n'entrent pas réellement en concurrence¹⁷. Il existe une très grande variété de bois commercialisés selon leur essence (chêne, pin, sapin) ou leur transformation : équarris (mâts), sciés (planches) ou fendus (technique ancienne qui procure une grande solidité et une grande souplesse au bois).

Le Brandebourg et la Pologne exportent principalement des pièces de chêne, tout particulièrement des douves pour la tonnellerie et des bordages pour la construction navale. La Livonie, l'Estonie et la Biélorussie, les plus grands producteurs de bois de l'espace baltique, fournissent une très grande variété de marchandises avec là aussi une plus ou moins grande spécialisation. La quasi-totalité des mâts vient de Riga où les produits, de grande qualité, sont renommés pour leur souplesse et leur résistance qui leur permettent d'avoir une

14 Arch. nat. Marine D3 24, Folio 36-41, Mémoire sur les chanvres du Nord, Brest, août 1751.

15 Vérification des marchandises.

16 Serv. Hist. de la Déf. Lorient, 292a l 239, courrier du 22 juillet 1768.

17 Pierrick Pourchasse, *Le Commerce du Nord. Les échanges commerciaux entre la France et l'Europe septentrionale au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2006, p. 60.

durée de vie supérieure. La Finlande commercialise des planches épaisses et des madriers qui sont très estimés car « elles sont faites d'une sorte de sapin jaune qui dure très longtemps »¹⁸. La Suède exporte peu de bois, préférant garder sa production pour sa consommation intérieure. Enfin, la Norvège ne donne guère de produits « haut de gamme » et fournit surtout des mâts moyens et petits, des billes, des poutres, ainsi que des planches étroites.

La transformation des produits forestiers répond à des besoins industriels particuliers. La fabrication de brai et de goudron est une activité essentiellement paysanne concentrée le long des côtes des golfes de Botnie et de Finlande. Le brai suédois destiné aux constructions navales est considéré de premier choix. La cendre, la potasse et la wedasse¹⁹, produits utilisés dans l'industrie textile et la verrerie, proviennent de Pologne et de Prusse orientale.

La zone baltique possède d'importantes richesses dans son sous-sol. Au XVII^e siècle, la Suède impose un véritable monopole sur le minerai de fer dont la haute qualité : la pauvreté en phosphore et en soufre, en fait une ressource idéale pour les techniques de l'époque. Le fer suédois est réputé pour sa dureté sa souplesse et le sérieux de sa fabrication. À partir du tournant du siècle, le fer russe s'affirme sur les marchés mais sa production, de qualité inférieure, ne concurrence pas véritablement celle du royaume scandinave. Quant au cuivre, la production chute brutalement au XVIII^e siècle en raison de l'épuisement de la mine suédoise de Stora Kopparberg. Ces richesses sont vitales pour l'économie des différents pays de la zone baltique qui, dès lors, mettent en place une gestion rigoureuse de leur production.

Avant les grandes inventions du XVIII^e siècle et l'utilisation du coke, le combustible utilisé par l'industrie sidérurgique est le charbon de bois. L'opinion largement répandue est que les forêts sont l'élément le plus important et non le minerai, qui existe en abondance et semble inépuisable. En conséquence, les acteurs économiques craignent de manquer de combustible c'est-à-dire d'épuiser les forêts. Au XVIII^e siècle, le fer devient le moteur de la vie économique suédoise. Les quantités à traiter sont très importantes d'autant plus qu'il est interdit d'exporter la fonte brute, toute la matière première devant être travaillée dans les forges. Les autorités prennent alors des mesures draconiennes. Les mines et les hauts fourneaux ne pouvant être déplacés, il est décidé de diminuer le nombre des forges dans la région productrice. Dès la fin du XVII^e siècle, l'industrie délocalise et construit de nouvelles forges à des centaines voire à

¹⁸ *La Gazette du Commerce* (1766).

¹⁹ Wedasse : potasse blanche (ou carbonate de potasse) utilisée dans la fabrication des savons mous, du cristal ou de la verrerie (Jou Kyung Chul, « Le commerce des bois entre Königsberg et Amsterdam, 1550-1650 », thèse, Paris, EHESS, 1992, p. 21).

des milliers de kilomètres des zones d'extraction du minerais. Les immenses étendues du Nord, de Norrland et de Finlande, dépourvues de mines et riches en forêts, sont des lieux parfaits pour transporter les forges. Ainsi, la forge de Graninge

faisait venir son minerais d'une île de la Baltique, au large de Stockholm distante de 1 000 km environ. Le transport de minerais se faisait par bateaux à voile sur le fleuve : à chacune de ses boucles, les bateaux attendaient que le vent tournât ; le courant était si violent qu'il fallait hâler les bateaux pour traverser le fleuve jusqu'au débarcadère ; enfin la route conduisant du fleuve à l'usine n'était praticable qu'en hiver par temps de neige²⁰.

Malgré toutes ces contraintes, le fer suédois est dans une position extrêmement favorable au cours du XVIII^e siècle et ses prix ne cessent d'augmenter.

48

En Pologne, l'exploitation agricole s'appuie sur la grande propriété foncière et la base de la richesse de la noblesse repose sur l'exportation céréalière. Les magnats polonais cherchent à rentabiliser au maximum leurs propriétés en accentuant l'asservissement de la population rurale, situation qui perdure jusqu'au XIX^e siècle.

Les villes littorales et la collecte des produits de l'hinterland

La population de l'espace baltique est rurale, mais l'activité économique est totalement contrôlée par les villes littorales. À la fin du XVIII^e siècle, en Suède, où les urbains représentent 9,4 % de la population suédoise et 5 % de la population finlandaise, la plupart des agglomérations sont de gros villages situés sur les côtes, hormis Stockholm (39,4 % de la population urbaine en 1737). Dans le royaume dano-norvégien, cette part est de 20 % (10 % pour Copenhague) et de 9 % en Norvège. Là aussi, la très grande majorité des villes sont des ports (51 sur 66)²¹.

L'immense Russie est un cas à part. Après la guerre du Nord, Pierre le Grand prend possession de plusieurs villes littorales dont le grand port de Riga. Passionné par la mer et la navigation, il désire accroître ce nouveau potentiel maritime et, en 1703, il fonde Saint-Pétersbourg, sa nouvelle capitale, dans le delta insalubre de la Neva. La population y est installée autoritairement : des édits donnent la liste des nobles ou des chiffres de population province par province en les accompagnant d'indications tatillonnes précisant le délai dans

20 Eli F. Hecksher, « Un grand chapitre de l'histoire du fer : le monopole suédois », *Annales d'histoire économique et sociale*, IV, 1932 (p. 127-139 et 225-241), p. 227.

21 Jørgen Mikkelsen, « Les villes et les réseaux urbains danois au XVIII^e siècle », *Cahiers d'histoire*, 43, 3-4, 1978, p. 455-473.

lequel « les victimes » doivent se rendre à la ville, les terrains alloués pour bâtir les maisons, et le mode de construction qui doit être suivi²². En 1721, les autorités russes obligent même les étrangers à y transférer leurs comptes bancaires. Le canal Ladoga, terminé en 1730, connecte la Neva avec la Volga, grande artère fluviale et principal collecteur des denrées agricoles et industrielles du pays. Des réglementations assignent les provinces russes à participer à la croissance du trafic pétersbourgeois. Ainsi, malgré les difficultés du transport, souvent plus d'une année, le fer de l'Oural est exporté par la Neva. La croissance du commerce de la capitale profite également des revenus de sa population dans cette ville où se trouvent la cour, le gouvernement, les garnisons. À Saint-Pétersbourg naît un nouveau style de vie avec l'introduction des produits étrangers. La ville devient le premier port du pays et le centre du commerce extérieur russe.

Les villes littorales concentrent la puissance politique et économique, prennent en main la production de l'arrière-pays et attirent les paysans des contrées les plus éloignées. Dantzig, ville située à l'embouchure de la Vistule, fleuve qui draine près de 200 000 km² d'espaces agricoles, contrôle le commerce des céréales polonaises. Les marchands de la ville signent des contrats d'achat avec les grands propriétaires terriens qui, en échange, s'engagent à fournir des quantités de grains à une date fixée à l'avance. La Suède ne possède pas de grands axes fluviaux mais de nombreuses rivières parallèles se dirigeant vers la mer qui constituent des axes collecteurs des produits de l'arrière-pays. Ainsi, les bois sont transportés par flottage jusqu'aux embouchures où de petits ports se chargent de prendre en main les marchandises soit pour les amener à la ville étape soit pour les exporter eux-mêmes. Au Danemark, la prépondérance écrasante de l'agriculture profite à une minorité de propriétaires dont l'unique objectif est de commercialiser leurs grains et leur bétail. L'exportation de ces produits se fait naturellement par l'intermédiaire des villes littorales qui, avec l'appui des autorités, se réservent un territoire particulier dont l'étendue varie selon son importance et à l'intérieur duquel les habitants doivent recourir au service de ses corporations. Aalborg, agglomération du Jutland, concentre tout le trafic maritime des produits à destination ou en provenance des villes et des villages bordant le Limfjord²³. Les marchands de la ville s'enrichissent et prennent en main toute l'activité économique de la région, notamment les pêcheries, auparavant artisanales. En Norvège, les hommes d'affaires de Bergen, Trondheim ou Christiania, exploitent le bois des forêts, les richesses halieutiques et les minerais de fer et de cuivre à l'exemple du marchand de Christiansand Nils Moe :

22 Wladimir Berelowitch et Olga Medvedkova, *Histoire de Saint-Pétersbourg*, Paris, Fayard, 1996, p. 50.

23 Jørgen Mikkelsen, « Les villes et les réseaux ... », *op. cit.*, p. 465.

M. Niels Moe qui est sénateur ou conseiller de la maison de la ville est un très bon négociant qui jouit de la plus grande considération, sa réputation et son crédit se trouvant ici on ne peut mieux établi...

Le commerce qu'il fait, quoiqu'il n'est que spéculatif, est très considérable dans toutes les mers, singulièrement dans plusieurs ports de France, d'Angleterre, d'Irlande, d'Écosse et de la mer Baltique. Son commerce en bois se fait de la manière suivante : indépendamment des paysans et gens employés à la coupe des bois dans les forêts qui lui appartiennent, auxquels il est obligé de payer un certain salaire et de pourvoir à leurs besoins pour leur subsistance, il fournit à quantité d'autres paysans qui lui font des fournitures de bois et de planches, et dans leurs besoins, de l'argent, des grains, sel et autres vivres nécessaires ; et il y a des temps où il se trouve en avance pour ces paysans de plus de 30 000 à 40 000 Rxd argent danois. Il est seul propriétaire de plusieurs navires dont il en a actuellement six en activité depuis 200 jusqu'à 600 tonneaux et même plus grands. Un de ces bâtiments qui est le plus grand et tout neuf, est parti nouvellement chargé pour aller en Irlande. Il y en a encore deux autres sur les chantiers dont un doit être incessamment lancé à l'eau.

50

Le dit sieur Moe est également seul propriétaire de plusieurs forêts et moulins à scier les bois et comme aussi d'une terre considérable tout près de cette ville. Mais on prétend qu'il a emprunté au gouvernement pour payer les dettes de son père environ 20 000 Rxd et qu'il lui a hypothéqué le dit bien de campagne et quelques moulins à scier. On assure qu'il aurait pu payer il y a longtemps cette somme mais il trouve plus son compte à payer un intérêt modique qui est ici de 4 % pour faire valoir cette somme dans son commerce qui lui rapporte un bénéfice beaucoup plus considérable.

Sa maison passe pour être une des plus solides de Christiansand ; on évalue ses biens et effectifs à 150 000 Rxd argent danois et plus²⁴.

La grande variété des produits du Nord et la volonté politique pour développer les échanges donnent naissance à d'importants trafics maritimes. Ces activités de cabotage obéissent à différentes contraintes naturelles, juridiques et politiques qui expliquent l'organisation portuaire et les grandes routes commerciales de la Baltique.

LES CONTRAINTES DE LA NAVIGATION EN BALTIQUE

Les contraintes naturelles

Les conditions climatiques sont difficiles en raison de la situation très septentrionale de la mer Baltique. À la fin de l'automne et en hiver, les tempêtes

²⁴ Arch. nat. B3 418, Suède et Norvège, Courrier du 22 septembre 1787.

y sont très fréquentes et les naufrages et les catastrophes maritimes font partie des aléas de la navigation. Ainsi, en septembre 1747, le consul de France à Dantzig indique que quatorze bâtiments marchands ont sombré dans le port de Narva²⁵.

En outre, le faible degré de salinité des eaux provoque un gel rapide de la mer pendant les mois froids. Lors des hivers rigoureux du XVII^e ou du XVIII^e siècle, la Baltique peut se transformer en banquise. Au cours du conflit suédo-danois de 1657-1658, l'armée suédoise de Charles-Gustave traverse les détroits pour attaquer Copenhague. En conséquence, la navigation est très fortement perturbée entre la fin de l'automne et le début du printemps. Pierre Hammerick, de Königsberg, qui faisait un transport de graines de lin entre Riga et Saint-Malo, arriva au Sund en janvier 1728 où « il fut pris par les glaciers et tourmentes du Nord-Nord-Est qui l'ont retenu jusqu'au 3 mars, ayant été obligé de débacler à terre le plus près qu'il lui fût possible pour sauver sa cargaison, rapport aux eaux glacées qui lui coupaient tous ses câbles »²⁶.

La bonne connaissance des routes maritimes et les conditions climatiques difficiles expliquent selon certains mémoires l'absence de la flotte française dans le Nord²⁷. Leurs auteurs précisent que les Français redoutent la navigation en Baltique et, à ce propos, il est même proposé d'employer des matelots du Nord pour remédier à ce problème²⁸. Ceci n'est qu'une excuse car les marins français fréquentent d'autres mers tout aussi difficiles, à l'exemple des Malouins, qui franchissent régulièrement le Cap Horn lors de l'épisode de la Compagnie des mers du Sud.

Pour éviter la période dangereuse de l'hiver, les ports de la Baltique cessent leur activité quand les glaces apparaissent, héritage de la stricte réglementation hanséatique. Au Moyen Âge, l'arrêt de la navigation est un moyen de lutte contre les concurrents étrangers²⁹ car la réglementation interdit aux navires et aux commerçants étrangers d'hiverner dans les ports hanséatiques. À Dantzig, jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, le bureau de la douane ferme ses portes en novembre ou au début de décembre ce qui interrompt totalement l'activité du port. La réouverture a lieu quand la Vistule est libre de glace, au début du printemps. À Stockholm, aucune règle ne détermine la fermeture du port, la navigation s'arrêtant quand il devient impossible de naviguer.

25 *Ibid.*, courrier du 30 septembre 1747.

26 Arch. dép. Ille-et-Vilaine, 9 B 494, 18 avril 1728.

27 Pierre Dardel, « Les relations maritimes et commerciales entre la France notamment les ports de Rouen et du Havre et les ports de la mer baltique de 1497 à 1783 », *Annales de Normandie*, 1969 (p. 29-57), p. 52.

28 Anne Kraatz, *La Compagnie française de Russie*, Paris, François Bourin, 1993, p. 165.

29 Edmund Cieslak, « Les grandes escales de la Baltique (XV^e-XVIII^e siècles) », dans *Recueils de la Société Jean Bodin*, 23, *Les Grandes Escales*, 2^e partie : *Les temps modernes*, Bruxelles, Éditions de la librairie encyclopédique, 1972 (p. 299-333), p. 304.

Les navires, qui n'arrivent pas à recharger avant la mauvaise saison, doivent hiverner en Baltique avant de repartir vers l'ouest. Le consul de France à Elseneur déclare en janvier 1753 : « Il est resté autour de 200 navires qui hiverneront dans les ports de la mer Baltique, il y en a 70 à Saint-Pétersbourg qui ne pourront revenir qu'au mois de mai ou juin prochain »³⁰. La perte de temps peut être très importante comme le montre l'exemple suivant : Jacob Gilles Robin, de Rouen, passe le Sund le 26 octobre 1720, ne peut recharger à Dantzig avant la fermeture du port, y hiverne et repasse le détroit danois le 8 mai 1721 ; son séjour en Baltique a duré plus de 7 mois. Le 8 octobre 1723, Michel Bourves, de Dunkerque, passe le Sund en direction de Dantzig, recharge à temps et repasse le détroit le 2 décembre 1723 ; son séjour a duré environ deux mois³¹.

La pointe de trafic au passage du Sund a lieu au printemps et en été, périodes les plus favorables à la navigation. Cependant, pour accroître la productivité de leurs navires, les armateurs organisent leur trafic en fonction des contraintes climatiques. De nombreux bâtiments des ports de la Baltique franchissent le Sund vers l'ouest à la fin de l'automne, avant la fermeture hivernale. Les Lübeckois, qui monopolisent le trafic des graines de lin vers la Bretagne au XVIII^e siècle, passent le Sund en décembre ou en janvier. Après avoir déchargé à Roscoff, ils se dirigent pratiquement tous vers Bordeaux où ils arrivent en février-mars. Ils repartent vers le Nord au printemps avec des produits coloniaux. Les bâtiments naviguent ainsi tout l'hiver et assurent une bonne rentabilité à leurs propriétaires. De la même manière, les Hollandais chargent du sel en France au début de l'hiver pour le livrer en Baltique au printemps suivant après avoir hiverné dans leurs ports.

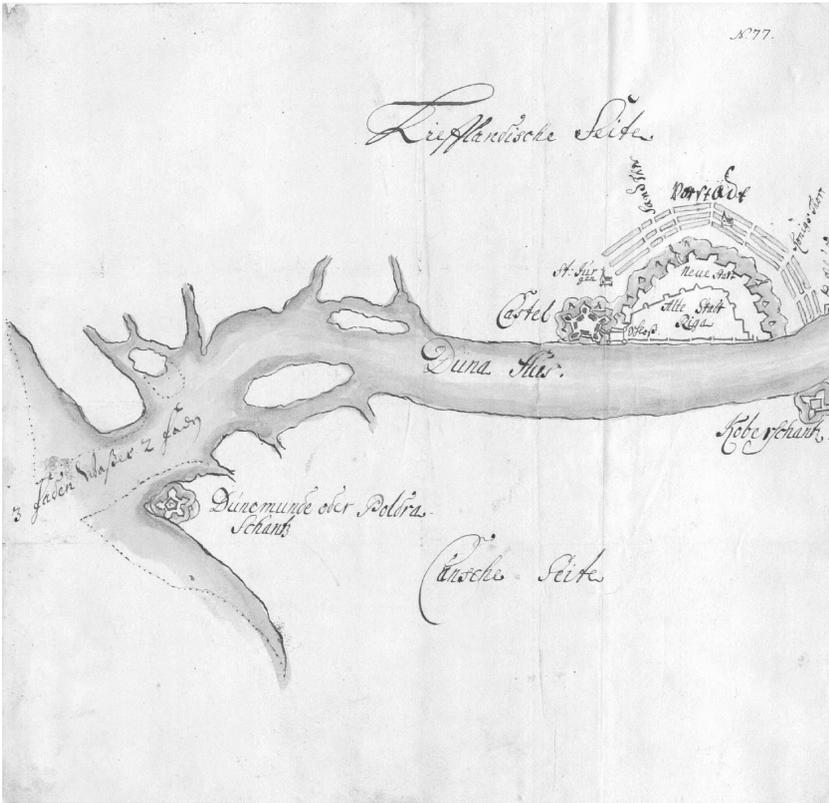
La rudesse des hivers n'a pas que des désavantages. Les chemins et fleuves gelés sont utilisés pour transporter certaines marchandises. De la même manière, la crue des eaux après la fonte des glaces favorise le transport par flottage. Au XVIII^e siècle, Riga se procure des bois de mâture dans les contrées très éloignées de l'Europe orientale. Après l'abattage des arbres, les bois remontent le Dniepr où ils attendent l'hiver pour être acheminés par voie de terre jusqu'à la Daugava. Les mâts mettent deux parfois trois ans pour arriver à Riga par voie fluviale depuis la Galicie, la Volhynie ou la Podolie³². Dans les ports baltes, on observe un afflux de marchandises à deux moments de l'année : au début du printemps en raison du gel et de la fonte des glaces, à l'automne en raison des précipitations de saison.

³⁰ Arch. nat., B1 485, Elseneur Registre 1, du 30 janvier 1753.

³¹ Rigsarkivet Copenhagen, Øresundstoldregnskaber, 1720, 1721, 1723.

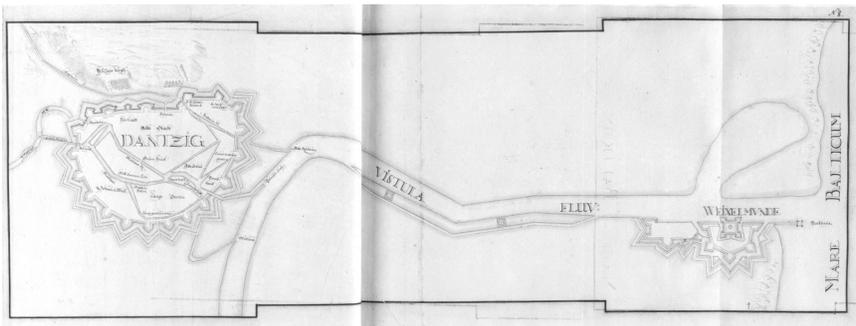
³² Edgar Dunsdorfs, « Dažas tirdzniecības parašas 17. un 18. gadu sīmtēmī », *Latvijas Vēstures Institūta Zurnāls*, 2, 1938 (p. 247-278), p. 271.

Le chenal d'accès à Riga



Source : Det Kongelige Bibliotek, Copenhague, Frederik den Femtes Atlas

Le chenal d'accès à Dantzig



Source : Det Kongelige Bibliotek, Copenhague, Frederik den Femtes Atlas

La plupart des grands ports de la Baltique (Lübeck, Stettin, Dantzig, Riga, Saint Pétersbourg, Stockholm) se situent à l'embouchure de fleuves, à l'exception de Copenhague qui occupe une position stratégique au passage du Sund. Cette situation facilite les échanges avec l'intérieur du pays, favorise le développement de l'activité portuaire, mais a plusieurs inconvénients. Tout d'abord, les chenaux d'accès sont généralement compliqués, notamment pour les ports qui se situent à une certaine distance de la mer. Les fleuves transportent de grandes quantités de sables et de vase qui bouchent les chenaux, les ports et les rades. Des bas-fonds apparaissent selon les caprices des eaux à l'exemple de la Daugava à Riga. À Dantzig, la Vistule n'a pas un cours précis et donne naissance à deux îles nommées Westerplatte et Osterplatte.

54

Les autorités doivent continuellement entreprendre des travaux pour améliorer la navigation en construisant des quais, des digues³³ ou des écluses, en draguant les lieux de passage des navires³⁴. À la fin du XVIII^e siècle, à Elbing, les autorités prussiennes entreprennent d'importants travaux hydrauliques pour concurrencer le port rival de Dantzig. En général, ces améliorations sont insuffisantes, parfois non terminées (Riga), et les difficultés de navigation persistent.

Aux problèmes d'ensablement naturel s'ajoute la question du délestage. Entre le tiers et la moitié des navires en provenance de l'Occident sont sur lest à leur entrée dans les ports de la Baltique. Ces navires doivent naturellement vider leurs cales avant de recharger. Bien souvent ils choisissent la solution la plus facile et rejettent discrètement dans les ports le sable ou les cailloux qui remplissent leurs cales, ce qui accroît les difficultés de navigation. Pour éviter tout délestage dans les chenaux, les autorités fixent des endroits en mer ou à terre où déposer ces matériaux. À Dantzig, les navires sont sous la surveillance des gardiens de la rade qui mesurent l'enfoncement des navires pour éviter des délestages clandestins pendant la nuit³⁵. À Saint-Pétersbourg, il est défendu de jeter son lest sur une distance d'environ sept milles au large de la ville, et des lieux sont indiqués aux capitaines par les officiers du port pour déposer ce lest³⁶.

La voie d'accès à de nombreux ports possède une profondeur insuffisante pour permettre aux grands navires d'entrer en charge ce qui oblige à des déchargements successifs. À Saint-Pétersbourg, la Neva ne peut les accueillir, et ils doivent faire escale sur l'îlot de Kronstadt pour transborder une partie de leurs marchandises pour ensuite atteindre la capitale russe. À Dantzig, Riga,

33 Udo Handrack, *Der Handel der Stadt Riga im 18. Jahrhundert*, Dissertation, Jena, 1932, p. 8.

34 Edmund Cieslak, « Les grandes escales... », art. cit., p. 304-305.

35 *Ibidem*, p. 324.

36 Anne Kraatz, *La Compagnie...*, op. cit., p. 165

Königsberg, Stettin, Elbing, ils doivent effectuer la totalité ou une partie de leurs déchargements et chargements en rade ou à l'entrée des estuaires. Les autorités municipales organisent des groupes de marinières chargés de faire ces transbordements à l'aide de leurs gabares.

Les autorités mettent en place différentes installations pour assurer la sécurité et améliorer la navigation à l'approche du port. Ce sont surtout des phares alimentés au feu de bois ou de charbon et, en conséquence, très vulnérables, et souvent détruits par des incendies. À Dantzig, à partir de 1758, deux phares marquent l'entrée de la Vistule ; le navire est sur le bon chemin quand les lumières des deux phares se fondent en une seule³⁷. Des bouées sont placées après la fonte des glaces (bouées de printemps) pour baliser les chenaux. Les coûts de construction et de fonctionnement des installations sont assurés par la perception de taxes. La création du péage du Sund est justifiée par le roi du Danemark par la mise en place et l'entretien d'un système de phares et de signaux destinés à sécuriser la navigation au passage du détroit où les bas-fonds sont nombreux³⁸. Les navires qui passent les détroits paient deux taxes, l'une pour les bouées et l'autre pour les lanternes.

L'utilisation de pilotes spécialisés pour guider les navires dans les passes et les chenaux devient obligatoire au XVIII^e siècle pour éviter les échouages trop nombreux. Les pilotes ont généralement leurs bases à l'entrée des fleuves qui conduisent aux ports. À Dantzig, une taxe levée par la ville sert à leur rétribution. À Saint-Pétersbourg, les capitaines doivent engager un pilote sous peine d'amende. Ces pilotes peuvent avoir différents statuts : à Dantzig ce sont d'abord des entrepreneurs privés puis des officiers municipaux, à Riga ce sont des entrepreneurs établis en corporation.

Les conditions juridiques et politiques

Les villes portuaires de la côte sud de la Baltique possèdent jusqu'au XVIII^e siècle d'importants privilèges issus de la période hanséatique. La plupart d'entre elles conservent l'autonomie municipale, ce qui leur assure diverses compétences à l'exemple de Lübeck où les fonctionnaires municipaux assurent l'administration du port et la perception des droits de douane. Généralement, les municipalités ont la charge de la juridiction des affaires maritimes ainsi que de la sécurité de la navigation à l'approche du port. Au cours de la période moderne, les États essaient de réduire ces privilèges et s'opposent aux autorités municipales mais l'évolution est différente selon l'affirmation politique des souverains. Si Dantzig conserve ses droits jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, dans les États autoritaires le

37 Edmund Cieslak, « Les grandes escales... », art. cit., p. 320.

38 Jan Bill et als (dir.), *Dansk søfarts historie 1. Indtil 1588*, Copenhague, Gyldendal, 1997, p. 195.

maintien de privilèges est inconciliable avec l'idée que les ports doivent devenir des instruments au service de la Nation. À Königsberg et Memel, l'autonomie municipale est fortement réduite par la Prusse. Riga conserve ses privilèges mais, en compensation, la Russie impose des droits de douane supplémentaires.

56

Les années 1720-1730 sont celles de la mise en place de politiques économiques interventionnistes dans les différents États du Nord. L'affirmation (Russie, Prusse) ou la reconstruction (Suède) des entités nationales s'accompagne d'une volonté d'unification territoriale et administrative, et d'un meilleur contrôle des ressources. Le dirigisme économique est l'un des instruments utilisés par les monarchies nordiques pour asseoir leur puissance. Conscients de leur infériorité économique par rapport à l'Europe occidentale, tant au niveau industriel (fournisseurs de matières premières, ils produisent peu de produits manufacturés) que commercial (la flotte hollandaise domine le trafic baltique), les États du Nord tentent « de combler une partie de leur handicap » en empruntant « tous au mercantilisme ses recettes de puissance économique »³⁹. Que ce soit en Prusse, en Russie, en Suède, ou dans le royaume de Danemark-Norvège, les méthodes sont semblables : mise en place de barrières pour contrôler l'exportation de matières premières et l'importation de produits manufacturés, réglementation autoritaire pour stimuler l'industrie, mesures pour développer la flotte nationale... Les nouvelles politiques dirigistes donnent naissance à des modifications durables dans la composition et l'organisation des flux commerciaux. Les mesures touchent fortement les Provinces-Unies en modifiant fondamentalement la structure du commerce du Nord autrefois commandé par l'entrepôt hollandais⁴⁰. Cette volonté d'affirmation des États s'accompagne de conflits qui bouleversent l'organisation portuaire de la Baltique.

À la fin du xvii^e siècle, la puissance suédoise contrôle le littoral baltique depuis Helsingborg (perdu par le Danemark au traité de Roskilde en 1658) jusqu'à Riga, en Livonie. Elle possède en outre, depuis 1648, une partie de la Poméranie (avec Stettin et Stralsund), une partie du Mecklembourg (avec Wismar), ainsi que les évêchés de Brême et de Verden. Les autres puissances majeures sont le royaume de Pologne-Lituanie et l'État de Prusse-Brandebourg. La grande guerre du Nord entre la Suède de Charles XII et la Russie de Pierre le Grand bouleverse totalement cet état de fait. La Suède, vaincue, abandonne la Livonie, l'Estonie, l'Ingrie et une partie de la Carélie (avec Viborg) à la Russie (traité de Nystad en 1721), qui devient dès lors la puissance dominante du Nord tout en réalisant son ambition la plus chère : avoir une « fenêtre sur l'Europe » par l'intermédiaire de la Baltique.

39 Pierre Deyon, *Le Mercantilisme*, Paris, Flammarion, 1969, p. 43.

40 Jonathan Israël, *Dutch Primacy in World Trade 1585-1740*, Oxford, Clarendon Press, 1989, p. 386.

Le second fait géopolitique marquant en Europe du Nord au XVIII^e siècle est la montée en puissance de la Prusse. Frédéric-Guillaume I^{er}, le « Roi-Sergent » transforme son royaume en un État bien administré aux finances solides. Une politique extérieure ambitieuse lui permet de mettre la main sur les bouches de l'Oder et le port de Stettin (1720) ainsi que sur la majeure partie de la Poméranie occidentale. Son œuvre est poursuivie par son fils Frédéric II, le grand artisan de la puissance prussienne. Lors de la guerre de Succession d'Autriche, celui-ci met la main sur la Silésie et sa riche industrie toilière. En 1744, il s'empare par la force de la Frise orientale dont le prince est mort sans héritiers directs et fait ainsi l'acquisition avec Emden d'un débouché sur la mer du Nord. Enfin, en 1772, il réalise sa grande ambition en reliant la Prusse au Brandebourg lors du premier partage de la Pologne (1772) dont il est l'instigateur. Après trois divisions, le royaume polonais est rayé de la carte au profit de la Russie, de la Prusse et de l'Autriche⁴¹.

Lors des grands conflits du XVIII^e siècle entre la France et l'Angleterre, le but des neutres, Hollande, Suède et Danemark, est de profiter des circonstances pour développer leur commerce maritime. Pour ce faire, ils écartent les zones de tensions de la Baltique, considérée comme une mer où toutes violences sont interdites. En 1756, le Danemark et la Suède signent une convention déclarant la neutralité de la Baltique. Les corsaires ne sont pas autorisés à y pénétrer. Les autorités danoises ferment le Sund au château d'Elseneur « par une frégate de garde qui est toujours placée au milieu de ce détroit pour contraindre tous les vaisseaux marchands à payer la douane d'Elseneur »⁴². De plus, le Danemark réaffirme la neutralité d'une bande de quatre milles nautique le long de ses côtes⁴³. En accord avec la Suède, cette neutralité s'étend ensuite au Kattegat qui devient une zone dans laquelle aucune hostilité n'est permise. La côte suédoise de la mer du Nord est sécurisée par des décisions similaires. Le Danemark veille scrupuleusement au respect de cette neutralité, et le port d'Elseneur dispose même d'un entrepôt « libre pour tous les étrangers et pour toutes sortes de marchandises qu'on veut décharger et mettre en sécurité »⁴⁴ pour les navires qui désirent s'y réfugier.

En 1745, la France octroie à un certain Degenaar une commission en course pour chasser les navires anglais en Baltique. Immédiatement, le Danemark, la Suède, la Russie, la Prusse se concertent pour mettre fin à ses agissements au grand

41 Jean-Maurice Bizière, « Espace maritime et géopolitique. La Baltique et ses riverains au XVIII^e siècle », *Revue historique des armées*, n° 4, 1996, p. 47-56.

42 Arch. nat. B1 542, courrier d'Ogier du 13 juillet 1756.

43 Kent H. S. K., « The Historical Origins of the Three-Mile Limit », *American Journal of International Law*, 48, 1954 (p. 537-553), p. 546.

44 Arch. nat., B1 485, Reg 1, courrier de Hanssen du 02 mai 1744.

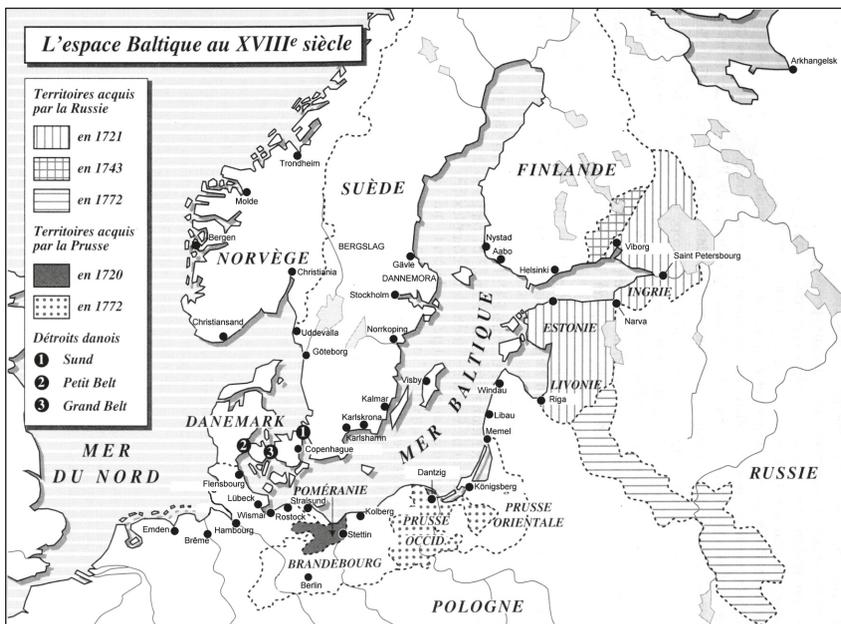
dam des autorités françaises. Lors de la guerre d'Amérique, les autorités françaises envisagent à nouveau d'armer des corsaires en Baltique. L'ambassade de France à Copenhague rappelle immédiatement aux autorités l'affaire Degenaar :

il existe un accord tacite entre toutes les puissances qui bordent cette mer de n'y souffrir aucun acte d'hostilité de la part des autres puissances. Dans la guerre de 1740, un corsaire armé par les Français essaya ce que vous proposez, le capitaine trouva le gouvernement de Suède même persuadé qu'il avait offensé cette couronne, quoique alliée de sa majesté, en troublant la tranquillité de la mer Baltique. Son vaisseau fut confisqué et jamais on n'a pu lui procurer satisfaction⁴⁵.

L'ORGANISATION PORTUAIRE

La hiérarchie portuaire

58



Source : Philippe Haudrère, *Le Grand Commerce maritime au XVIII^e siècle*, Paris, SEDES, 1997, p. 68.

Le réseau portuaire de la Baltique est très dense, mais le rôle des différents ports est variable : certains ont une fonction uniquement locale alors que d'autres participent activement au grand cabotage européen. La taille ne détermine pas la zone d'activité et de petits ports peuvent avoir des trafics réguliers avec l'Europe Occidentale à l'exemple de Västervik, petit havre suédois, qui a des relations régulières avec Nantes.

⁴⁵ Archives des Affaires étrangères, Nantes, Copenhague B1, courrier du 10 janvier 1779.

D'une manière générale, l'ensemble des contraintes naturelles, politiques, économiques qui pèsent sur les ports de la Baltique donne naissance à deux modèles d'organisation. Le premier type, très marqué par les idées mercantilistes, se concentre en Scandinavie.

Au Danemark, la capitale, Copenhague, est l'objet de toutes les attentions du pouvoir qui adopte des réglementations industrielles, commerciales et douanières favorisant considérablement sa position. Entre 1726 et 1730, les négociants de la ville reçoivent le monopole du commerce sur le vin, l'eau-de-vie, le sel et le tabac, à condition que ces produits soient directement importés de leur pays d'origine⁴⁶. Si ce monopole, favorisant outrageusement la capitale, ne dure pas, elle conserve d'énormes avantages, à l'exemple de la franchise d'entrepôt permanente pour les marchandises venant sur des navires danois ou la réduction des 2/3 des droits de douane et d'accise aux marchands provinciaux qui viennent s'y approvisionner en vin, en tabac et en sel. Copenhague, dont le nom signifie « ville des marchands », concentre ainsi une grande partie du commerce extérieur danois. Les négociants, avantagés par la position de leur ville à l'entrée de la Baltique, se vouent au commerce de transit et de distribution des produits de l'Europe occidentale (vin, eau-de-vie) et des produits coloniaux provenant des trois îles à sucre que le royaume possède aux Antilles. Par ailleurs, ils tirent avantage de la neutralité de leur pays lors des guerres européennes en s'emparant du fret qui revient normalement aux navires des nations belligérantes : ils augmentent la capacité de leur flotte, se lancent dans le cabotage avec l'Europe méditerranéenne et redistribuent les produits coloniaux dans toute l'Europe. Cette période de prospérité de la navigation danoise porte le nom de « période florissante »⁴⁷.

L'opinion couramment admise par les historiens était que le développement de Copenhague avait nui au reste du pays. Dans sa thèse, Anders Monrad Møller réfute cette idée et fait remarquer que la croissance de la capitale entraîne une demande considérable qui stimule le trafic des autres ports danois⁴⁸. En fait, il existe un véritable réseau commercial à l'intérieur du pays et le trafic interne est plus important pour les commerçants que le trafic extérieur. Les petits ports nouent des liens avec leurs voisins sans passer par la capitale. Nombre de districts ruraux danois entretiennent des relations directes avec la Norvège qui dispose de ressources qui manquent au Danemark : le fer, le bois de construction et les produits de la pêche. De son côté, le Danemark approvisionne la Norvège en céréales. Ce trafic est recherché par les armateurs

46 Aage Raasch, *Dansk Toldpolitik 1760-1797*, Universitetsforlaget i Aarhus, Aarhus, 1955.

47 Ole Felbæk, *Dansk søfarts historie*, 3, Copenhague, Gyldendal, 1997, p. 63.

48 Anders Monrad-Møller, *Fra galeoth til galease. Sudier i de kongerigske provinsers søfart i det 18. århundrede*, Esbjerg, Fiskeri-og Søfartsmuseet, 1981.

car le retour est assuré. Dans le Sleswig, les contacts maritimes avec les villes portuaires allemandes revêtent une importance vitale. Le nord du Jutland a davantage de liens économiques avec l'Allemagne du Nord et Amsterdam qu'avec Copenhague. Certains petits ports ne se contentent pas de leur marché local et se lancent dans le cabotage à l'échelle du pays. Dragør, petit port situé au sud de Copenhague, est, en 1757, le premier port national pour les échanges entre la capitale et ses provinces. Sa flotte passe de 40 navires en 1733 à 92 en 1740, tout en augmentant la taille de ses navires. Ærø, petite île qui ne présente aucune richesse particulière, prend en main le cabotage du sud du Danemark, grâce à son dynamisme et au sens du commerce de ses marins qui pratiquent des prix beaucoup plus compétitifs que ceux des ports voisins⁴⁹. À partir de 1769, Dragør et Ærø dominent pendant plus d'une dizaine d'années le commerce entre Copenhague et les villes de province.

60

En Suède, les villes sont divisées en deux catégories : les villes étapes et les villes de l'intérieur (« *uppstäder* »). Le droit de commercer avec l'étranger est réservé aux villes étapes littorales alors que celles de l'intérieur sont uniquement autorisées à pratiquer le commerce local et, pour cette raison, ne se développent guère. En outre, les autorités cherchent à favoriser Stockholm aux dépens des autres villes étapes. La restriction du commerce de Botnie est l'illustration de cette volonté du législateur : les villes suédoises au nord de Stockholm et les villes finlandaises au nord d'Aabo n'ont pas le droit de commercer directement avec les régions situées au sud de ces deux villes étapes à l'exception du port de Gävle. Tout le trafic des golfes de Botnie et de Finlande doit ainsi passer par Stockholm et Aabo. Cette restriction n'est abolie qu'en 1765 : les ports du nord s'engagent immédiatement avec succès dans le grand cabotage sans passer par les deux grandes villes étapes. Au sud, de très nombreux ports suédois participent au commerce international, favorisés par la « loi sur les marchandises » (*Produktplakatet*) de 1724 inspirée des « *Navigation Laws* » britanniques, qui stipule qu'aucun bateau étranger ne peut importer d'autres marchandises en Suède que celles de son pays d'origine ou de ses colonies. Cette mesure atteint pleinement son objectif : la flotte suédoise est en considérable expansion à partir de 1724 et les ports du royaume se ferment aux navires étrangers. Pour l'année 1765, l'historien néerlandais Jan-Thomas Lindblad a relevé les navires du Nord arrivant à Amsterdam : ceux-ci viennent de 46 ports de départ différents dont 32 sont suédois⁵⁰. En Europe occidentale, il est ainsi

49 Les ports voisins accusent les navires d'Ærø d'être la cause de leur déclin (à Rudkøbing le nombre de navires passe de 34 à 8 entre 1709 et 1740). Pour la petite histoire, l'on disait que pour se protéger, les navires d'Ærø étaient très bien armés et que partout des hommes restaient à bord pour protéger bâtiments et cargaisons.

50 Jan-Thomas Lindblad, « Swedish Shipping with the Netherlands in the Second Half of the Eighteenth Century », *Scandinavian Economic History Review*, 27, 1979 (p. 139-165), p. 143.

fréquent de rencontrer des navires de Västervik, de Kalmar, d'Ysted... Les ports suédois ont également des contacts réguliers avec leurs voisins de la côte sud de la Baltique avec lesquels il existe une certaine complémentarité : la Suède a besoin de céréales alors que ses voisins sont acheteurs de produits industriels, notamment de fer. Le pavillon suédois domine très largement ces échanges : en 1777, 100 % dans le sens Pologne-Suède, et 95,2 % dans le sens Suède-Pologne⁵¹.

Le modèle de la côte sud de la Baltique est différent en raison de la domination des grandes villes portuaires situées au débouché des grandes artères fluviales. Ces ports collectent les matières premières qui sont ensuite exportées hors de la Baltique. À Dantzig, plus de 60 % des navires qui quittent le port, se dirigent vers l'Europe occidentale. Ce trafic est aux mains des armateurs locaux mais surtout des étrangers Hollandais, Anglais et Scandinaves. La Russie, dont les importations et les exportations lient peu le pays à ses voisins de la Baltique, est un cas à part. Pendant le second quart du XVIII^e siècle, les échanges avec l'Europe occidentale représentent 85 % du chiffre d'affaire du commerce étranger de la Russie. Le trafic est ici totalement aux mains des Occidentaux, tout particulièrement des Anglais.

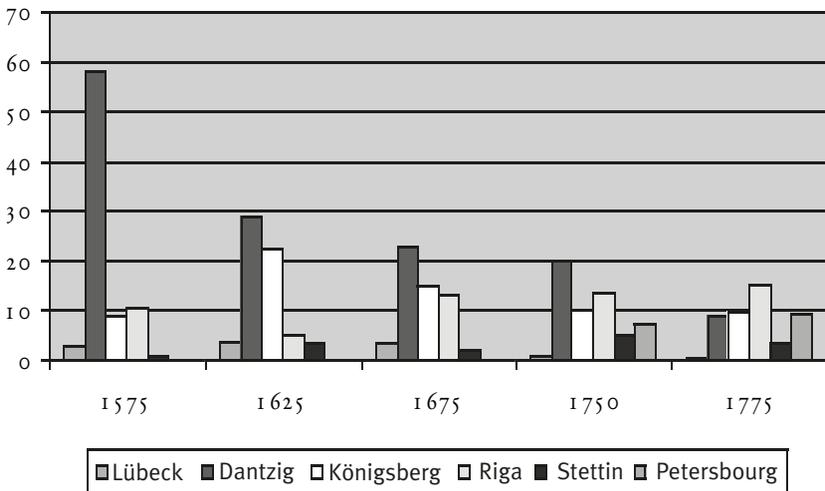
Dans de nombreux ports (Dantzig, Königsberg, Riga, Memel), les pouvoirs municipaux imposent le régime de l'étape aux commerçants étrangers. Cette réglementation a plusieurs objectifs : imposer leurs citoyens comme intermédiaires entre les acheteurs extérieurs et les fournisseurs de l'intérieur du pays, interdire des contrats directs entre non-citoyens, et limiter le commerce des étrangers à la vente en gros. En outre, à Riga, les autorités imposent un délai de vente aux marchandises importées (quatre semaines aux XVII^e-XVIII^e siècles). La plupart des règles tiennent jusqu'à la fin du XVIII^e siècle. Le régime de l'étape permet aux commerçants des villes littorales de contrôler la production de l'arrière-pays. En outre, le système de crédit lie les producteurs de la zone d'approvisionnement aux bourgeois des villes.

Saint-Petersbourg est l'étape russe privilégiée bien que Riga conserve un rôle non négligeable tout au long du siècle. En Russie, le système de l'étape est détourné par les négociants étrangers qui utilisent des prête-noms à l'exemple des puissants marchands britanniques de Riga ou de Saint-Petersbourg qui, avec l'accord tacite du gouvernement russe, passent des contrats avec les fournisseurs de l'intérieur du pays. Les négociants britanniques jouent un grand rôle en Russie grâce au traité de commerce très avantageux signé en 1734 entre l'Angleterre et la Russie. Les Anglais paient des taxes moindres et en monnaie russe, alors que tous les autres étrangers doivent changer des thalers sous-évalués pour régler les taxes à l'importation.

51 Edmund Cieślak, « Aspects of Baltic Sea-borne trade in the Eighteenth century : the trade Relations between Sweden, Poland, Russia and Prussia », *The Journal of European Economic History*, 1983, vol. 12, 2 (p. 239-270), p. 243.

Au cours de la période moderne, la hiérarchie portuaire évolue. Au ^{xvi}^e siècle, Dantzig supplante Lübeck comme grande escale de la Baltique. Narva et Reval, par où transitent désormais les marchandises russes après la fermeture de Novgorod, se développent, tout comme Königsberg et Riga, qui deviennent des places de première importance. Au ^{xviii}^e siècle, les souverains russes imposent Saint-Pétersbourg qui s'affirme comme une des premières places commerciales de la Baltique et devient, au cours des années 1770, le premier port russe. Parallèlement à la croissance de Saint-Pétersbourg, l'on assiste à un déclin de Narva et de Reval. Riga, malgré la pression russe mais grâce à son arrière-pays, reste un port de commandement de première importance. À la fin du ^{xviii}^e siècle, après le premier partage de la Pologne, la Prusse, qui contrôle la Vistule, détourne le trafic de la plaine polonaise vers Elbing. Dantzig décline tout comme Stralsund, ancien port suédois de Poméranie, qui subit la montée en puissance de Stettin, avant-port de Berlin. Quelques villes portuaires prennent une ampleur nouvelle à l'exemple de Viborg en Finlande, qui profite du trafic vers Saint-Pétersbourg pour développer des exportations de bois sciés. C'est aussi le cas de Memel et de Stettin, ports favorisés par la politique volontariste de la Prusse qui cherche à développer ses relations commerciales. Memel et Königsberg profitent en outre de la politique tsariste, qui favorise Saint-Pétersbourg, pour exporter des produits russes qui ne peuvent plus transiter par les ports baltes.

Nombre de navires sortis des ports baltes (en %)



Les navires qui abordent dans les ports de la Baltique doivent obéir à divers règlements semblables à ceux qui sont appliqués en Europe occidentale. Tout d'abord, ils passent un contrôle sanitaire et les bâtiments suspects sont mis en quarantaine (8 jours à Dantzig). Ensuite, a lieu un contrôle douanier : le capitaine fournit la liste des marchandises de son navire qui sert de base pour le calcul des droits à payer, puis les officiers de la douane vérifient si la cargaison est conforme à la liste. En cas de non-déclaration, les marchandises sont confisquées. Ensuite, des employés (Dantzig) ou des officiers municipaux (Riga) se chargent de diriger le mouvement des navires et de les placer dans le port. À Riga, ce travail est confié à des officiers : un capitaine du port, un maître de quai pour placer les navires, un fournisseur de passerelles pour régler le transbordement... Pendant le délai d'attente, le navire reste sous le contrôle des gardiens de la rade qui empêchent la contrebande et le délestage hors des endroits autorisés⁵². À Saint-Petersbourg, les capitaines étrangers doivent jeter l'ancre devant les vaisseaux garde-côtes pour prendre connaissance des règlements. S'ils ne suivent pas cette règle, le navire s'expose à un coup de canon pour lequel il lui faut payer un ducat d'or, et s'il poursuit quand même sa route, il doit payer six ducats par coup de canon tiré.

Pendant le séjour au port, le navire, l'équipage et la cargaison sont sous la juridiction des autorités municipales et relèvent des tribunaux locaux. Par contre, les équipages peuvent chercher aide chez les consuls ou vice-consuls de leur nation. La France possède dans les ports du Nord ainsi un certain nombre de consuls qui ont de multiples obligations envers les ressortissants français : ils assurent leur protection, veillent à ce qu'ils suivent les règlements, collectent des renseignements sur la navigation et les échanges, et établissent des rapports à destination du ministère de la Marine, s'informent de la situation politique et signent les acquits à caution.

L'équipement et l'outillage portuaire mis en place à l'époque de la Hanse deviennent vite obsolètes avec la croissance du trafic. À l'époque moderne, de nouvelles constructions voient le jour, notamment la généralisation des quais. À Dantzig, leur longueur passe de 1 400 à 2 500 mètres fin XVI^e-début XVII^e siècle. À Riga, au XVIII^e siècle, il y a un quai appartenant à la ville, un autre à l'État, ainsi qu'un pont fait de radeaux qui sert au transbordement des marchandises. Le matériel pour le transbordement est généralement assez simple et rudimentaire. L'emploi de grues, à l'exemple de la grande grue de Dantzig construite au XIV^e siècle, est connu très tôt mais peu répandu. Ce type de matériel est uniquement utilisé pour la manutention de gros tonneaux ou le

52 Edmund Cieślak, « Les grandes escales... », art. cit., p. 324.

matage des navires. Comme dans la majorité des ports européens, les opérations portuaires s'effectuent à la main par des dockers organisés en corporations dont la spécialisation est très poussée. À Dantzig, ils sont dirigés par des capitaines qui reçoivent une exclusivité pour un service donné, charge que l'on peut comparer à un office⁵³.

L'entreposage des marchandises se fait dans des magasins dont le nombre augmente avec le trafic : à Dantzig, ils passent de 200 en 1553 à 315 en 1643. Ils se spécialisent dans des marchandises précises (magasins pour les cendres à Dantzig, Riga, Königsberg, Elbing...). Pour des raisons de sécurité et de commodité, aussi bien pour les négociants que pour les autorités, les magasins sont regroupés : à Saint-Pétersbourg, ils se concentrent dans l'île Vassielievski, à Stockholm, Gamla Stan regroupe toute l'activité portuaire... Dans ces zones d'entreposage, diverses mesures assurent la sûreté des marchandises stockées : à Dantzig, il est interdit d'habiter dans les deux îles où sont construits les magasins et des gardiens surveillent les bâtiments la nuit. Pour se protéger des incendies, des décrets interdisent d'y faire du feu.

64

Certains magasins servent à la vérification des produits. À Riga, la plupart des exportations (lin, chanvre, sel, hareng, goudron, cire, suif, mâts...) doivent subir un contrôle par les officiers de la vague avant d'être mis sur le marché. À Saint-Pétersbourg, ce sont les officiers de la douane qui contrôlent les marchandises. Le mesurage des produits est également à la charge d'officiers municipaux. À Dantzig, il existe des mesureurs de céréales, de houblon, de sel, de charbon, de chaux, de poissons.

Les ports sont généralement équipés pour la réparation des navires. Les chantiers navals sont un élément indispensable au bon fonctionnement des escales maritimes car les navires qui abordent dans les ports ont très souvent besoin d'entretien étant donné leur état technique. À l'époque moderne les techniques hollandaises se diffusent dans toute la Baltique et donnent une grande vitalité aux chantiers navals de Copenhague, Stockholm, Dantzig, Riga et Saint-Pétersbourg.

Les Hollandais, maîtres de la science navale, ont su résoudre les contraintes du transport maritime et adapter leurs vaisseaux aux besoins du commerce en construisant des bâtiments de grande capacité et de faible tirant d'eau. La flûte, navire à la coque pansue et aux bords rentrants, de 80 à 200 tonneaux, nécessitant un équipage réduit, assure le succès de la flotte hollandaise au XVII^e siècle⁵⁴. Ces bâtiments ne sont pas des voiliers très rapides, ni très faciles

53 Edmund Cieślak, « Les grandes escales... », *op. cit.*, p. 317.

54 Robert Parthesius, « Flûtes, frégates et chantiers navals », dans *Amsterdam XVII^e s., Marchands et philosophes : les bénéfiques de tolérance*, (dir.) Henri Méchoulan, *Autrement*, série Mémoire

à manœuvrer, mais leur construction est très robuste et ils peuvent facilement s'adapter aux besoins des trafics. Beaucoup de bateaux entrent en Baltique sur lest et la capacité de charge est avant tout déterminée par l'exportation des marchandises volumineuses du Nord. Certaines flûtes, dotées à l'arrière de sabords de charge de grandes dimensions, sont spécialement destinées au transport du bois (*Noordwarder*).

Au début du XVIII^e siècle, le *koff* et la galiote⁵⁵, navires d'origine frisonne, remplacent la flûte dans le trafic baltique. Le *koff* est un solide voilier à fond plat, à pont rectangulaire, mesurant généralement environ 80 pieds de long, 21 de large et 11 de profondeur avec une capacité de chargement de 60 à 90 lasts⁵⁶. Peu rapide, il est surtout apprécié pour ses qualités de chargement. Ses extrémités larges et arrondies lui permettent de charger sur toute la longueur du navire et de prendre davantage de marchandises qu'une flûte de mêmes dimensions. Le succès du *koff* se traduit par un développement du trafic vers le Nord dans une multitude de ports frisons (Heerenveen, Hindeloopen, Lemmer, Stavoren, Woudsend...) au détriment des ports traditionnels comme Amsterdam. Une autre conséquence de la vogue du *koff* « est une baisse de la capacité moyenne des navires des Provinces-Unies qui fréquentent la Baltique. Mais, bientôt, les chantiers navals de la Baltique (ceux de Lübeck notamment) construisent à leur tour des *koffs* de grandes dimensions »⁵⁷. Le *koff* n'est cependant pas systématiquement utilisé par les marines du Nord. Les Danois, spécialisés dans le *tramping*, ont besoin de navires adaptés à tous les temps et toutes les mers, et ils abandonnent ce type de construction (« *flatgoing* ») pour construire des navires plus élancés et plus rapides (« *sharpgoing* »)⁵⁸.

CONCLUSION

La Baltique est un lieu d'une grande importance pour l'économie de l'Europe occidentale qui, d'une part, a besoin des matières premières du Nord et, d'autre

n° 23, 1993 (p. 103-123), p. 109. La forme des flûtes permet de réduire le montant du péage du Sund et, « à partir du moment où la surface du pont ne fut plus acceptée comme base pour le calcul du péage..., il fut convenu de calculer désormais le contenu du navire selon une formule fixe et la mesure de charge ainsi obtenue fut imprimée sur le navire au fer rouge ».

55 La différence entre un *koff* et une galiote n'est facile à définir. La galiote était considérée comme un navire un peu plus fin et plus élégant mais aussi plus rapide qu'un *koff*.

56 Jan-Thomas Lindblad, *Sweden's Trade with the Dutch Republic 1738-1795*, Van Gorcum, Assen, 1982, p. 31.

57 Marie-Louise Pelus-Kaplan, « Les Européens et la Baltique (1690-1790) », *Bulletin de la Société d'Histoire Moderne*, 1-2, 1997 (p. 99-129), p. 124.

58 Ole Ventegodt, « Flensburg's "flatgoing" and "sharpgoing" ships between 1750 and 1807 », in 5th International Congress of Maritime Museums, Proceedings, 1984, Hambourg, 1985.

part, y trouve un marché de premier ordre pour l'exportation de ses sels, de ses vins et de ses produits coloniaux. La forte demande des puissances occidentales stimule l'économie de la zone baltique. Les États du Nord prennent des mesures pour développer leur commerce maritime. La Suède et le Danemark, conscients qu'ils ne peuvent plus jouer un rôle de premier plan sur la scène politique internationale, jouent la carte de l'économie et imposent leur flotte aussi bien dans le cabotage intra-baltique que dans le grand cabotage européen. Une très grande vitalité caractérise de très nombreux ports, même si Stockholm et Copenhague sont les deux seuls véritables ports de commandement de l'espace scandinave⁵⁹. Les puissances montantes, comme la Russie et la Prusse, veulent affirmer leur pouvoir et leur place sur la scène internationale et donnent naissance à de nouveaux ports de commandement, comme Saint-Pétersbourg ou Stettin.

66

Volonté politique ou volonté économique donnent naissance à d'importants courants d'échanges à l'intérieur et hors de la Baltique ; il s'ensuit une intense activité de cabotage, une des plus dynamiques de l'époque moderne. Cette vitalité de l'activité maritime de la mer Baltique est un des éléments qui explique le recentrage de l'économie européenne vers l'Europe du Nord au cours de la période moderne.

59 La Suède possède avec Göteborg, sur la côte de la mer du Nord, un autre port de commandement.