

numéro

13

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*La Méditerranée
dans les circulations atlantiques
au XVIII^e siècle*

Müller – 979-10-231-1782-0



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
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

13

La Méditerranée
dans les circulations atlantiques
au XVIII^e siècle

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

Édition papier © Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2011
Édition numérique © Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-755-0
PDF complet – 979-10-231-1778-3

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1779-0
Bartolomei & Marzagalli – 979-10-231-1780-6
Andersen & Pourchasse – 979-10-231-1781-3
Müller – 979-10-231-1782-0
Marzagalli – 979-10-231-1783-7
Pfister-Langanay – 979-10-231-1784-4
Le Gouic – 979-10-231-1785-1
Corrales – 979-10-231-1786-8
Bartolomei – 979-10-231-1787-5
Buti – 979-10-231-1788-2
Brilli – 979-10-231-1789-9
Barazzutti – 979-10-231-1790-5
Masters – 979-10-231-1791-2

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

Éditorial

| | |
|--------------------------|---|
| Jean-Pierre Poussou..... | 5 |
|--------------------------|---|

Introduction

| | |
|---|---|
| Arnaud Bartolomei et Silvia Marzagalli..... | 7 |
|---|---|

La navigation des flottes de l'Europe du Nord vers la Méditerranée (xvii^e-xviii^e siècles)

| | |
|---|----|
| Dan H. Andersen et Pierrick Pourchasse..... | 21 |
|---|----|

Commerce et navigation suédois en Méditerranée à l'époque moderne, 1650-1815

| | |
|------------------|----|
| Leos Müller..... | 45 |
|------------------|----|

Les États-Unis en Méditerranée. Modalités et enjeux d'une nouvelle présence atlantique dans la mer Intérieure

| | |
|------------------------|----|
| Silvia Marzagalli..... | 71 |
|------------------------|----|

De la Manche à la Méditerranée : la navigation du royaume de France (1781-1791)

| | |
|---------------------------------|-----|
| Christian Pfister-Langanay..... | 101 |
|---------------------------------|-----|

De l'Atlantique à la Méditerranée :

La réorientation du commerce colonial de Lyon au xviii^e siècle

| | |
|-----------------------|-----|
| Olivier Le Gouic..... | 119 |
|-----------------------|-----|

La Catalogne et l'Atlantique à l'époque moderne

| | |
|---------------------------|-----|
| Eloy Martín Corrales..... | 139 |
|---------------------------|-----|

Cadix et la Méditerranée à la fin du xviii^e siècle

| | |
|------------------------|-----|
| Arnaud Bartolomei..... | 173 |
|------------------------|-----|

Marseille, la péninsule Ibérique et les empires américains (1659-1793):

« *Le soleil des profits se lève aussi à l'Ouest* »

| | |
|-------------------|-----|
| Gilbert Buti..... | 211 |
|-------------------|-----|

| | |
|---|------------|
| De Cadix à Buenos Aires : commerce et émigration génois dans l'Atlantique ibérique (1750-1830) | |
| Catia Brillì..... | 233 |
| | |
| Guerre de course et corsaires français dans le second tiers du XVII^e siècle | |
| Roberto Barazzutti..... | 251 |
| | |
| Masters 1 et 2 d'histoire..... | 287 |
| | |
| Comptes rendus..... | 291 |

COMMERCE ET NAVIGATION SUÉDOIS EN MÉDITERRANÉE À L'ÉPOQUE MODERNE, 1650-1815

Leos Müller
Uppsala University

Jusqu'à la fin du xvii^e siècle, les contacts entre la Suède et le monde méditerranéen furent limités et s'effectuèrent par l'intermédiaire d'autres nations. Cette situation n'est pas surprenante : au début du xvii^e siècle, la Suède était encore un petit État dans la périphérie septentrionale de l'Europe. Cette position, toutefois, fut modifiée par la guerre de Trente Ans (1618-1648), qui fit de la Suède un État d'envergure, avec une politique étrangère active et des ambitions commerciales majeures. La pleine intégration de l'État suédois dans le système étatique mis en place par la paix de Westphalie entraîna aussi des relations croissantes entre l'Europe du Sud et la Suède. Ces contacts avec le Sud reposaient sur deux facteurs : la politique étrangère suédoise et les intérêts commerciaux de la Suède.

Cette contribution analysera en premier lieu le rôle de la politique étrangère. Au cours de la guerre de Trente Ans, la Suède rechercha des alliés contre le Saint-Empire romain germanique et les trouva, entre autres, en France et au Portugal. Pendant la guerre, la France finança massivement les campagnes suédoises. En dépit de quelques inflexions dans la politique étrangère française et suédoise après 1648, les deux pays restèrent, en principe, des alliés jusqu'à la Révolution française¹. Les relations diplomatiques avec le Portugal ont été établies après que ce dernier se soit émancipé de la tutelle des Habsbourg en 1640². Dans le développement sur le long terme de la politique étrangère suédoise, une autre question joua un rôle déterminant, à savoir les relations complexes avec la Russie. Tout au long du xvii^e siècle, la Suède fut sans doute

1 Sur la politique étrangère suédoise et les relations avec la France, cf. *Den svenska utrikespolitikens historia*, Stockholm, en particulier volumes 1:3 (1952), 2:1 (1952) et 2:2 (1957).

2 K. Mellander, « Svensk-portugisiska förbindelser under Sveriges stormaktstid », *Historisk tidskrift*, 1926, p. 109-139, et 1927, p. 337-405 ; L. Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce. The Swedish Consular Service and Long-Distance Shipping, 1720-1815*, Uppsala, Uppsala University, 2004, p. 38-39.

le plus puissant de ces deux États. Mais cette situation s'inversa en faveur de la Russie pendant la Grande guerre du Nord (1700-1721). À partir de 1721, la Russie fut donc la seule grande puissance en Europe du Nord et un ennemi potentiel de la Suède. Dans la recherche d'alliés contre l'expansionnisme de son voisin oriental, la Suède développa des relations diplomatiques avec l'Empire ottoman, ennemi traditionnel de la Russie. En ce qui concerne les relations à long terme avec les principaux États européens, la Suède, la France et l'Empire ottoman partageaient donc les mêmes intérêts de sécurité.

Par ailleurs, en sus des facteurs de politique étrangère, il y avait de forts intérêts commerciaux. Une attention particulière doit notamment être accordée au sel, en raison de son importance cruciale dans la configuration de la politique commerciale suédoise avec l'Europe du Sud. Mais il y avait aussi d'autres intérêts commerciaux. En premier lieu, la Suède avait l'ambition de participer au profitable commerce du Levant, ce qui entraîna la fondation de la Compagnie suédoise du Levant. Ce commerce cependant ne se développa guère et la Compagnie disparut peu après sa fondation en 1738. La stratégie consistant à développer les exportations suédoises de fer et de munitions navales vers l'Europe du Sud eut en revanche plus de succès. La part de la Méditerranée comme destinataire de ces exportations ne cessa de s'accroître tout au long du XVIII^e siècle. Le troisième intérêt économique concernait le transport maritime : à partir du milieu du siècle, il fut de plus en plus évident que l'Europe du Sud était en train de devenir un marché important pour les affaires liées aux services de transport maritime. Vers la fin du XVIII^e siècle, grâce à sa neutralité notamment, mais aussi pour d'autres raisons, le pavillon de la Suède faisait partie des pavillons les plus fréquents dans les ports méditerranéens.

Tous ces facteurs politiques et commerciaux ont donc façonné les liaisons entre la Suède et la Méditerranée dans la période examinée ici. Cet article ne vise cependant pas à présenter ces différents facteurs dans le détail, mais plutôt à les mettre en relation les uns avec les autres et à mettre en avant leur plus ou moins grande importance pour le développement sur le long terme du commerce et de la navigation entre la Suède et l'Europe du Sud.

Aussi, cet article comporte-t-il quatre sections. La première aborde les liens avec le Levant dans les relations de la Suède avec l'Europe du Sud, les relations diplomatiques entre l'Empire ottoman et la Suède, et l'insuccès de la Compagnie du Levant. La seconde s'attache à la question, politiquement complexe, du commerce du sel, qui comprend également des questions de politique de navigation de l'État suédois : la loi de navigation suédoise, le système des convois, les traités avec les États barbaresques et le service consulaire. Dans la troisième section, on passera de la politique aux échanges réels de biens, et on

dressera un tableau du développement quantitatif du commerce entre la Suède et l'Europe du Sud. Enfin, la quatrième section mettra en relation le boom de la navigation suédoise en Europe du Sud et la politique de neutralité suédoise à la fin du XVIII^e siècle.

LES LIENS AVEC LE LEVANT

L'émergence de la Suède au rang d'une grande puissance après la paix de Westphalie éveilla son intérêt pour le développement des relations commerciales et diplomatiques avec l'Empire ottoman. Dans les années 1650, Clas Rålamb, homme politique et diplomate suédois, fut envoyé à Constantinople, essentiellement pour obtenir l'appui ottoman pour la succession de Charles X Gustave en Suède après l'abdication surprise de la reine Christina³. Il y eut également des tentatives d'établir des liaisons commerciales, mais sans conséquences sur le long terme. Aussi longtemps que la Russie ne fut pas le principal ennemi de la Suède, il n'y avait pas un grand intérêt à établir de relations plus étroites avec la Porte. Par ailleurs, il existait une image négative des Turcs qui tenait à leur confession musulmane. Cela se modifia pendant la Grande guerre du Nord.

Après la bataille de la Poltava en 1709, Charles XII demeura sur le territoire ottoman sous la protection de la Sublime Porte. Le but de son séjour était de former une coalition avec les Turcs contre la Russie. Si ce projet n'aboutit pas, des liens multiples furent établis à l'époque où la cour suédoise résidait à Bender. Un grand nombre de voyageurs suédois ont examiné alors des aspects importants du commerce ottoman et proposé d'établir un commerce suédois avec le Levant⁴. Finalement, Charles XII, dont le séjour à Bender était payé par les Turcs, eut des problèmes avec les autorités ottomanes et dut rentrer en Suède en 1714⁵.

Après la guerre, la politique étrangère de la Suède, pendant le régime dit des « Bonnets », fut pro-russe, et il n'y avait donc pas de raison de s'allier à l'Empire ottoman. De plus, l'ambition d'établir des échanges commerciaux entre l'Empire ottoman et la Suède fut freinée par la dette de Charles XII vis-à-vis de la Sublime Porte. Au milieu des années 1730, toutefois, la situation politique changea. La question de la dette fut réglée : à la place de rembourser

3 E. Olán, *Sjörövarna på Medelhavet och Levantiska kompaniet. Historien om Sveriges gamla handel med Orienten*, Stockholm, Aktiebolag, 1921, p. 9-10 ; Clas Rålamb, *Diarium under resa till Konstantinopel 1657-1658* (ed. Christian Callmer), Stockholm, Historiska handlingar, 1963.

4 L. Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce*, op. cit., p. 56.

5 Un héritage inattendu du séjour de Charles XII à Bender est le nom turc donné à deux navires de guerre suédois, *Jarramas* et *Illerim*.

l'argent dû, la Suède promit de fournir à la Sublime Porte un vaisseau de guerre entièrement équipé, et une grande quantité de fusils et de poudre. Le traité avec la Sublime Porte fut ratifié en 1737⁶.

En parallèle de ces développements, se déroula la bataille politique entre les « Bonnets », prorusses, et les « Chapeaux », antirusse⁷. En 1738-1739, la victoire des « Chapeaux » entraîna la Suède dans une politique agressive antirusse qui se termina par la Guerre russo-suédoise de 1741-1743. La nouvelle politique d'amitié avec les Turcs en 1737 faisait pleinement partie des objectifs politiques des « Chapeaux », mais des considérations commerciales entraient aussi en jeu. Une année après la signature du traité entre la Sublime Porte et la Suède, la Compagnie suédoise du Levant fut fondée.

48

Il est évident, par ce qui précède, que la fondation de la Compagnie du Levant était une mesure politiquement controversée. S'ajoutaient à cela les problèmes liés à l'organisation du commerce du Levant. La proposition des « Chapeaux » de fonder une compagnie à charte suivait de près l'exemple de la Compagnie anglaise du Levant, et l'avis de plusieurs négociants suédois fut déterminant à cet égard. Les principaux négociants de Stockholm, par exemple Gustav Kierman, qui effectuait le paiement de la dette de Charles XII à Constantinople, étaient de grands partisans du modèle de compagnie à charte. En même temps, des voix se levèrent contre l'implication de la Suède dans un commerce de produits considérés comme des produits de luxe superflus (soieries) du Levant : plutôt qu'importer des produits de luxe, l'État aurait dû encourager la production nationale⁸. La charte de la Compagnie confirme que l'organisation de celle-ci résulta d'un compromis : elle ne concernait que la côte du Levant, laissant libre le reste du commerce suédois en Méditerranée. De plus, les particuliers pouvaient commercer avec le Levant en achetant une licence commerciale auprès de la Compagnie.

Le commerce de la Compagnie ne se développa cependant pas convenablement. La nature du commerce de la Suède au Levant était l'un des principaux problèmes. Alors que les négociants hollandais, français et anglais au Levant échangeaient des biens de grande valeur, les Suédois y apportaient des cargaisons volumineuses de fer en barres et de munitions navales. Alors que

6 L. Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce*, op. cit., p. 57 ; T.E. Westrin, « Anteckningar om Karl XII:s orientalska kreditorer », *Historisk tidskrift*, 1900/20, p. 1-56 ; Karin Ådahl (dir.), *Minnets av Konstantinopel : den osmansk-turkiska 1700-talssamlingen på Biby*, Stockholm, Atlantis, 2003.

7 Pour une synthèse utile sur l'histoire politique de la Suède en 1721-1772 et les luttes entre « Bonnets » et « Chapeaux », voir Michael Roberts, *The Age of Liberty. Sweden 1719-1772*, Cambridge, Cambridge UP, 1986.

8 L. Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce*, op. cit., p. 70-71.

les Hollandais utilisaient le fer comme lest – donc sans que celui-ci supporte le prix du fret – il constituait, pour les Suédois, le produit le plus vendu. De plus, le marché suédois pour les produits du Levant était trop limité en comparaison de ceux de la France, des Provinces-Unies, ou de l'Angleterre.

Une comparaison entre le capital de la Compagnie suédoise du Levant et celui de la seconde compagnie suédoise créée à cette époque, la Compagnie des Indes orientales, illustre clairement la différence dans l'ampleur de leurs affaires. Alors que le capital de départ de la Compagnie des Indes orientales, procuré par les actionnaires, était de 5,5 millions *daler silvermynt*, la Compagnie du Levant ne disposa que de 200 000 *daler silvermynt*⁹. Il faut toutefois souligner que les actionnaires de la Compagnie des Indes orientales suédoise étaient souvent de riches étrangers, alors que la Compagnie du Levant fut une affaire strictement suédoise. Par ailleurs, si les cargaisons de la Compagnie des Indes orientales suédoises étaient revendues dans toute l'Europe, la Compagnie du Levant revendait uniquement sur le marché suédois. En 1756, le monopole de la compagnie fut dissous et le commerce suédois avec le Levant placé sous un régime de liberté. Pendant les dix-huit années de son existence, la Compagnie suédoise du Levant ne réussit à envoyer que quatorze expéditions à Smyrne¹⁰. L'échec de la Compagnie suédoise du Levant contraste finalement avec le développement de la navigation et du commerce suédois dans d'autres régions du monde méditerranéen.

Dans la seconde moitié du siècle, les contacts entre la Suède et l'Empire Ottoman continuèrent à être animés. La Suède fut impliquée dans deux autres conflits majeurs avec la Russie, en 1788-1790 et en 1808-1809, et elle continua à rechercher l'appui ottoman : la représentation diplomatique suédoise à Constantinople comptait parmi les plus importantes¹¹. Mais si les navires suédois qui effectuaient du tramping visitaient les ports du Levant, du point de vue des échanges de marchandises le Levant ne jouait pas un rôle très significatif.

9 E. Olán, *Sjörövarna på Medelhavet och Levantiska kompaniet*, op. cit., p. 59 ; M. Åberg, *Svensk handelskapitalism – Ett dynamiskt element i frihetstidens samhälle? En fallstudie av delägarna i Ostindiska kompaniets 3:e oktroj 1766–1786* (licentiate, dactylographié), Göteborg, Gothenburg University, 1988, p. 31.

10 E. Olán, *Sjörövarna på Medelhavet och Levantiska kompaniet*, op. cit., p. 63 ; L. Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce*, op. cit., p. 71.

11 F. Thomasson, « With the sabre in one hand and the Koran in the other⁷. Turkish seamen in the Baltic and the decline of Swedish-Ottoman relations in the 1790s », *Forum navale*, n° 66, 2010.

Pourquoi le sel portugais et méditerranéen devint-il un article si important du commerce extérieur suédois ? La principale raison réside, naturellement, dans l'absence de ressources en sel de la Suède et, plus généralement, dans la quasi-impossibilité de produire du sel en Baltique. La Suède a donc importé depuis toujours de grandes quantités de sel. À l'époque hanséatique, le sel arrivait pour l'essentiel depuis l'espace allemand. Au xvi^e siècle, de nouvelles modalités d'approvisionnement en sel furent établies en Baltique, lorsque les Hollandais échangèrent le sel de l'Europe du Sud contre des céréales de la Baltique¹². Même si la Suède n'exportait pas de céréales, elle s'habitua au sel importé par les Hollandais. Vers le milieu du siècle, on retrouve beaucoup de contrats d'affrètement concernant l'importation en Suède du sel de l'Europe du Sud qui attestent de la suprématie hollandaise dans ce secteur du transport maritime.

50

La consommation suédoise de sel méridional ne peut pas être expliquée par des facteurs économiques : il y avait d'autres sources de sel plus proches, et les autres pays de la Baltique n'achetaient pas leur sel en Europe du Sud. Un mélange particulier de dépendance de l'habitude¹³, de culture de consommation, de politique mercantiliste et de modalités d'échanges semble concourir pour faire de la Suède un consommateur très important du sel du sud de l'Europe¹⁴.

À partir du milieu du xvii^e siècle, la Suède introduisit une nouvelle politique commerciale visant à réduire la domination hollandaise sur son économie. L'un des principaux objectifs du mercantilisme suédois fut de construire sa propre flotte marchande pour le long cours. Après la ratification d'un traité de commerce avec le Portugal, les convois suédois du sel commencèrent à se rendre au Portugal¹⁵. Ces navires du sel étaient les plus gros bâtiments de commerce en Suède. À la fin du xvii^e siècle, une vingtaine environ d'entre eux allaient chaque année au Portugal¹⁶.

Pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697), qui vit s'affronter l'Angleterre, la France et les Provinces-Unies, la Suède, neutre, profita d'un véritable boom de sa navigation. Les transporteurs neutres s'occupèrent du commerce hollandais et anglais en Baltique, et des navires suédois entrèrent de manière plus

12 J.I. Israël, *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740*, Oxford, Clarendon Press, 1989, p. 49-51.

13 Nous avons traduit ainsi la notion de *path dependency*, ou « effet de sentier » [N.d.T.].

14 S. Carlen, *Staten som marknadens salt. En studie i institutionsbildning, kollektivt handlande och tidig välfärdspolitik på en strategisk varumarknad i övergången mellan merkantilism och liberalism 1720-1862*, Stockholm, Almqvist & Wiksell International, 1997, p. 48-56.

15 O. Bjurling, « Stockholms förbindelser med utlandet under 1670-talets växlingar », *Forum Navale*, n° 10, 1951, p. 6-7.

16 E. Ekegård, *Studier i svensk handelspolitik under den tidigare frihetstiden*, Uppsala, Uppsala University, 1924, p. 70-71.

régulière en Méditerranée, à la recherche de nouvelles sources d'approvisionnement en sel et de nouveaux marchés pour les produits suédois. Le comité de commerce suédois discuta non seulement du commerce du sel, mais aussi du commerce du Levant et de la nécessité de signer des traités de paix avec les États barbaresques¹⁷.

Pendant la Grande guerre du Nord, la situation s'inversa. Après l'entrée en guerre du Danemark en 1709, les navires suédois disparurent du détroit du Sund et des eaux à l'ouest de celui-ci. Le transport de et pour la Suède fut à nouveau aux mains des Hollandais, neutres dans ce conflit. Les Hollandais dominaient les importations stratégiquement importantes de sel depuis le Portugal, mais cela entraîna des prix élevés et des approvisionnements incertains, du moins d'après les autorités suédoises. De plus, les Hollandais empochaient les frets pour les transports entre l'Europe du Sud et la Suède. Après la guerre, cette situation fut donc considérée comme inacceptable. La protection de la navigation suédoise fut débattue dès 1721. En 1724, après des débats interminables, le *riksdag* suédois vota la loi de Navigation suédoise (appelée *produktplakatet*), qui est la plus importante mesure de la politique de navigation suédoise au XVIII^e siècle¹⁸.

Cette Loi était calquée sur le modèle anglais des *Navigations Acts*. Elle interdisait l'importation de produits sur des navires n'appartenant pas au pays producteur. Par conséquent, le sel portugais et méditerranéen ne pouvait parvenir en Suède que sur de navires suédois, portugais ou méditerranéens. Comme il n'y avait pas de transports réguliers vers la Suède assurés par les navires portugais, espagnols ou français, la navigation avec l'Europe du Sud devint de facto un monopole suédois. Conséquence immédiate de la loi de Navigation suédoise, la navigation hollandaise vers la Suède s'effondra, alors que le tonnage suédois employé dans le commerce extérieur augmenta rapidement. Le registre du détroit du Sund pour 1719 et 1720 signalait une centaine de navires hollandais se rendant en Suède. En 1725 et 1726, leur nombre chuta respectivement à six et à trois¹⁹. Le nombre de navires suédois enregistrés dans le commerce extérieur s'accrut de 228 en 1723 à 480 en 1726, c'est-à-dire qu'il fit plus que doubler en seulement trois ans²⁰.

17 L. Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce*, op. cit., p. 51.

18 Il existe une littérature abondante sur la loi de Navigation suédoise. En se limitant aux travaux essentiels : E.F. Heckscher, « Produktplakatet: Den gamla svenska sjöfartspolitikens grundlag », *Ekonomi och historia*, Stockholm, Bonnier, 1922 ; *id.*, « Den svenska handelssjöfartens ekonomiska historia sedan Gustaf Vasa », *Sjöhistoriska samfundets skrifter*, n° 1, 1940 ; S. Carlén, « An institutional analysis of the Swedish salt market, 1720-1862 », *Scandinavian Economic History Review*, 1994, p. 3-28 ; *id.*, *Staten som marknadens salt*, op. cit. ; plus récemment, E. Lindberg, « The Swedish Salt Market during the Great Northern War », *Scandinavian Economic History Review*, 2009/2, p. 191-206.

19 L. Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce*, op. cit., p. 62.

20 E.F. Heckscher, « Den svenska handelssjöfartens », op. cit., p. 22 ; L. Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce*, op. cit., p. 142, table 5.5.

La Loi et ses bienfaits retinrent beaucoup l'attention dans les débats politiques et économiques suédois au XVIII^e siècle et, de nos jours, parmi les historiens. On s'est interrogé, en particulier, sur son impact bénéfique à long terme sur la navigation suédoise. Mon intention n'est pas d'évaluer les effets de la Loi sur l'évolution des prix en Suède, ou son influence générale sur l'économie. Je souhaite uniquement souligner qu'indépendamment de ses effets positifs ou négatifs, elle a eu un impact crucial sur les modalités du commerce et de la navigation suédoise vers l'Europe du Sud.

52

Le nombre croissant de navires suédois se rendant en Méditerranée a requis aussi d'autres dispositifs institutionnels. Tout d'abord, il y avait le problème de la sécurité des navires et des sujets suédois dans les eaux méditerranéennes fréquentées par les corsaires barbaresques. Deuxièmement, il y avait la question de la promotion des intérêts suédois dans la région, puisque les importations du sel n'étaient pas très profitables, d'autant plus que l'État voulait maintenir les prix du sel aussi bas que possible. Comme c'était le cas pour d'autres nations naviguant en Méditerranée, il arrivait en outre que des navires suédois soient capturés par les corsaires barbaresques et que des sujets suédois soient réduits en esclavage en Afrique du Nord. D'après un rapport de 1691, il y avait au moins une centaine d'esclaves suédois à Alger et à Tunis²¹. L'une des manières d'assurer plus de sécurité à la navigation suédoise était de convoier les navires suédois à travers le détroit de Gibraltar. En 1724, l'année même de la promulgation de la loi de Navigation, un nouveau bureau des convois (*Konvojkommisariatet*) fut fondé à Göteborg, le principal port occidental suédois, et l'on inaugura alors un système de paiement basé sur une taxe spéciale sur le commerce extérieur. Le système des convois était toutefois trop onéreux et inefficace. La Suède essaya alors d'établir des relations avec les États barbaresques. L'idée n'était pas nouvelle, car au XVII^e siècle déjà on avait élaboré des projets de traité entre la Suède et les États barbaresques. Les traités de paix étaient une manière établie de garantir la sécurité de son pavillon. Comme dans d'autres domaines, la Suède ne fit que suivre les exemples français, anglais et hollandais.

Les négociations avec Alger débutèrent en 1726. Les Suédois étaient représentés par George Logie, un négociant écossais ayant une grande expérience du commerce et de la politique méditerranéens. Le traité de paix et le traité de navigation entre la Suède et Alger furent finalement ratifiés par l'émissaire de la Suède, Jean von Utfall, et par le dey d'Alger²². En

21 C.V. Jacobowsky, *J.G. Sparwenfeld. Bidrag till en biografi*, Stockholm, Lindberg, 1932, p. 168.

22 L. Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce*, op. cit., p. 59 ; *Sveriges Traktater med främmande magter. Jemte andra dit hörande handlingar*, vol. 8, 1723-1771, Stockholm, P. A. Norstedt, 1922, p. 99-106.

pratique, le traité autorisait l'établissement d'un consulat suédois à Alger, le système appelé des passeports algériens, et l'échange de présents – qu'on peut considérer comme une forme de racket de la Suède par la régence d'Alger. Le système des passeports reprenait une pratique prévue par les traités avec d'autres États maritimes. Ces passeports spécifiques attestaient que le navire et son équipage étaient suédois, et donc protégés par les termes du traité. Les présents suédois à Alger consistaient essentiellement en armes, poudre et munitions navales, donc en produits très utiles à la flotte d'Alger. George Logie négocia aussi le traité avec Tunis en 1736, et celui avec Tripoli en 1741. Il fallut presque trente ans de plus pour aboutir à un traité avec le plus grand État barbaresque, le Maroc ; il fut signé en 1763, dans des termes très onéreux pour la Suède²³. Il convient de souligner que le système suédois des traités de paix avec les États barbaresques fut lancé avant le système danois, et que les Suédois furent plus actifs en Méditerranée que le Danemark dans la première moitié du XVIII^e siècle²⁴.

Parallèlement aux traités de paix avec les États barbaresques, le comité de commerce suédois continua à construire un réseau de consulats suédois sur la côte septentrionale de la Méditerranée. Entre 1700 et 1750, des consulats suédois furent établis à Cadix, Livourne, Marseille, Venise, Smyrne (voir la Compagnie du Levant), Malaga, Alicante, Tripoli, Cagliari, Barcelone, Gênes, Naples, Cette et Montpellier²⁵. L'objectif était naturellement de promouvoir le commerce et la navigation suédois, d'aider les équipages suédois en difficulté, et d'envoyer des informations à Stockholm.

En somme, il paraît logique que la politique commerciale et de navigation de la Suède après 1721 ait été très dynamique et qu'elle ait été étroitement liée aux intérêts suédois en Europe du Sud. Son principal objectif était d'assurer l'approvisionnement en sel, mais les marchés pour les produits nationaux et la protection de la navigation suédoise en Europe du Sud étaient des aspects tout aussi importants. Dans ses grandes lignes, elle était typiquement mercantiliste. Du point de vue théorique, elle comportait le transfert des coûts de protection et de transaction d'individus isolés – négociants et armateurs suédois – à leur État protecteur, via l'institution de la loi de Navigation, du bureau des convois et du comité de commerce.

23 L. Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce*, op. cit., p. 60.

24 Sur le système danois, voir D.H. Andersen et H.-J. Voth, « The Grapes of War: Neutrality and Mediterranean Shipping under Danish Flag, 1747-1807 », *Scandinavian Economic History Review*, 2000/1, p. 5-27 ; D.H. Andersen, *The Danish Flag in the Mediterranean. Shipping and Trade, 1747-1807*, université de Copenhague, Ph.D, 2000.

25 L. Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce*, op. cit., p. 42.

Il est possible que ce transfert ait réduit les coûts de transaction et de protection par rapport à ceux des autres nations commerçantes, mais il demeure difficile de le calculer et de le prouver²⁶. La comptabilité du bureau des convois et les vifs débats sur les bénéfices et les coûts de la politique de navigation en Suède au XVIII^e siècle suggèrent cependant une autre direction²⁷ : une autre manière de concevoir la politique commerciale de la Suède est en effet de la considérer comme une stratégie de rente d'une élite marchande capable de donner forme à une politique étatique conforme à ses intérêts²⁸. L'élite marchande de Stockholm, liée à la faction politique des « Chapeaux », constitue le groupe de négociants et d'armateurs qui ont profité de cet ensemble institutionnel. D'ailleurs, de nombreux marchands et les négociants du reste du pays étaient très critiques vis-à-vis de cette politique.

LE DÉVELOPPEMENT DU COMMERCE AVEC L'EUROPE DU SUD

Les deux sections précédentes de cet article se sont penchées sur les aspects événementiels de cette histoire, à savoir les objectifs et les priorités diplomatiques et commerciaux de la politique suédoise. Cette section analyse les données relatives au commerce et à la navigation de la Suède avec l'Europe du Sud. Il est peu probable que l'expansion du commerce et de la navigation ait été un simple produit des politiques qu'on vient de décrire : la relation entre le développement réel du commerce et les ambitions mercantilistes est bien plus complexe, spécialement dans le cas d'un petit État avec des moyens limités de faire appliquer sa politique à d'autres acteurs.

Dans le cas du sel, il est évident que d'autres forces que la politique protectionniste de la Suède ont joué un rôle important : on constate une augmentation significative des importations suédoises de sel et un déclin relatif des prix tout au long du siècle²⁹. Entre 1740 et 1800, les importations de sel se sont accrues de 150 000 barils environ à 300 000 barils environ. Presque la totalité de ce sel arrivait de l'Europe du Sud : une moitié du Portugal et l'autre moitié de la Méditerranée. La part du sel français et britannique n'a pas cessé de diminuer dans le temps.

26 *Ibid.*, p. 159-166.

27 K. Åmark, *Sveriges statsfinanser 1719-1809*, Stockholm, Norstedt, 1961, p. 762-775.

28 E. Lindberg, « The Swedish salt trade... », art. cit. ; *id.*, « Mercantilism and urban inequalities in eighteenth century Sweden », *Scandinavian Economic History Review*, 2007/1, p. 1-19.

29 S. Carlén, *Staten som marknadens salt*, *op. cit.*, p. 255-262.

**Tableau 1. Les importations de sel à Stockholm et à Göteborg
pendant la Grande guerre du Nord, 1714-1721 (en milliers de barils)**

| Année | À Stockholm | À Göteborg |
|-------|-------------|------------|
| 1714 | 74.5 | 8.1 |
| 1715 | 26.8 | 27.4 |
| 1716 | 21.9 | 38.5 |
| 1717 | 17.1 | 29.5 |
| 1718 | 63.1 | 27.7 |
| 1719 | 79.9 | 18.8 |
| 1720 | 29.2 | 13.1 |
| 1721 | 32.3 | 13.6 |

Source : Erik Lindberg, « The Swedish Salt Market during the Great Northern War », *Scandinavian Economic History Review*, 2009/2, p. 199 et 201.

**Tableau 2. Importations annuelles de sel en Suède d'après leur origine
(en milliers de barils)**

| Années | Sel français ou britannique | Sel de la Méditerranée | Sel portugais | Total |
|-----------|-----------------------------|------------------------|---------------|-------|
| 1738-1740 | 23.4 | 41.2 | 72.1 | 138.4 |
| 1741-1745 | 23.9 | 47.0 | 73.3 | 146.1 |
| 1746-1750 | 26.4 | 77.1 | 76.2 | 180.8 |
| 1751-1755 | 21.2 | 95.2 | 66.1 | 183.1 |
| 1756-1760 | 27.6 | 34.0 | 133.9 | 195.8 |
| 1761-1765 | 30.4 | 89.4 | 171.8 | 292.1 |
| 1766-1770 | 16.1 | 104.4 | 81.3 | 202.4 |
| 1771-1775 | 11.4 | 189.2 | 70.1 | 271.0 |
| 1776-1780 | 8.5 | 128.3 | 105.3 | 242.3 |
| 1781-1785 | 8.9 | 123.1 | 199.0 | 331.2 |
| 1786-1790 | 13.2 | 169.3 | 101.4 | 284.2 |
| 1791-1795 | 2.4 | 142.6 | 163.3 | 309.7 |
| 1796-1800 | 0.8 | 118.0 | 186.9 | 308.1 |

Source : *Historisk statistik för Sverige*, del 3, *Utrikeshandeln 1732-1970*, Stockholm, Statistiska centralbyrån, 1972, p. 141, tableau 1.11.

On remarque une modification structurelle importante dans les importations suédoises de sel : à partir du milieu du siècle, des quantités de plus en plus importantes de sel arrivent à Göteborg. Dans les années 1790, un tiers environ des importations du sel y sont stockées. Ce phénomène est clairement lié à l'explosion des industries de pêche à Bohuslän entre 1750 et 1800, et il s'agissait ainsi d'un processus commandé par la demande. Ce n'était pas le résultat de la politique mercantiliste et de la loi de Navigation, dont il a été question dans la section précédente. De manière significative, une large partie du poisson salé

était exportée depuis Göteborg et Bohuslän, même vers l'Europe du Sud et les Indes occidentales³⁰. Parallèlement à l'augmentation de la demande de sel à Göteborg et Bohuslän, la Suède devint au cours du XVIII^e siècle un important ré-exportateur de sel à l'intérieur de la Baltique.

Le sel demandait des capacités de transport importantes. Une comparaison entre le tonnage entré depuis l'Europe du Sud et les volumes de sel importés en Suède montre que presque la totalité de la capacité de transport était occupée par des barils de sel³¹. En même temps, la valeur du sel était minime. Dans les statistiques commerciales, à partir des années 1770, une période où les importations de sel étaient bien plus importantes qu'au début du siècle, le sel ne comptait que pour 5 % seulement de la valeur totale des importations suédoises. En comparaison, les céréales comptaient pour 30 %, les denrées coloniales (tabac, sucre, café, coton, etc.) pour 17 %, et même la soie représentait 4 % des importations³². Bien évidemment, le sel n'était pas le seul produit provenant de l'Europe du Sud : vins, fruits, huile d'olive, textiles et autres produits de luxe se trouvaient également à bord des navires qui revenaient de Lisbonne, Marseille ou d'autres places méditerranéennes, mais ils ne comptaient pas beaucoup. Le décalage entre les fortes capacités de transport requises et la faible valeur du sel témoigne des difficultés de rendre viable le commerce avec l'Europe du Sud.

56

Les exportations suédoises vers l'Europe du Sud consistaient en un nombre limité d'articles volumineux : fer, munitions navales, et bois sciés. Le fer en barre était l'article le plus important mais, en comparaison avec les autres, aussi le moins dynamique. Depuis le début du XVII^e siècle, le fer en barres constituait la colonne vertébrale du commerce d'exportation suédois. Il représentait au moins la moitié de la valeur des produits exportés au XVIII^e siècle, la majorité du fer étant exportée vers l'Angleterre. L'Europe du Sud était néanmoins considérée comme un marché prometteur et l'ambition de vendre du fer en barre en Europe du Sud rentrait dans les objectifs de la politique mercantiliste. La part de l'Europe du Sud sur le total du commerce de fer de la Suède fut d'environ 10 % du début du siècle aux années 1760. Elle monta à 20-30 % entre 1770 et 1800. Cette augmentation compensa le déclin du commerce de fer vers l'Europe occidentale, en particulier vers les Provinces-Unies.

30 S. Högberg, *Utrikeshandel och sjöfart på 1700-talet. Stapelvaror i svensk export och import 1738-1808*, Stockholm, Bonnier, 1969, p. 174-177.

31 L. Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce, op. cit.*, p. 140, tableau 5.4.

32 *Historisk statistik för Sverige*, del 3, *Utrikeshandeln 1732-1970*, Stockholm, Statistiska centralbyrån, 1972, tableau 1.2.4.

Tableau 3. Le commerce de fer suédois vers l'Europe du Sud, 1725-1799
(moyenne annuelle en *shippounds*)

| Années | Total des exportations suédoises de fer | Europe du Sud, y compris la France | % sur le total des exportations | Portugal | Espagne | France | Autres pays de la Méditerranée | Levant |
|-----------|---|------------------------------------|---------------------------------|----------|---------|--------|--------------------------------|--------|
| 1725-1728 | 255 000 | | | | | | | |
| 1730-1734 | 276 000 | | | | | | | |
| 1738-1739 | 302 000 | 29 000 | 10 | | | | | |
| 1740-1744 | 310 000 | 44 000 | 14 | 26 500 | 800 | 6 500 | 8 700 | 1 200 |
| 1745-1749 | 317 000 | 32 000 | 10 | 15 700 | 200 | 4 000 | 10 800 | 1 300 |
| 1750-1754 | 302 000 | 37 000 | 12 | 18 100 | 1 000 | 7 200 | 8 700 | 700 |
| 1755-1759 | 302 000 | 30 000 | 10 | 15 700 | 1 400 | 3 700 | 7 100 | |
| 1760-1764 | 330 000 | 33 000 | 10 | 18 100 | 1 800 | 3 400 | 8 700 | |
| 1765-1769 | 309 000 | 39 000 | 12,5 | 19 500 | 2 600 | 8 400 | 8 000 | |
| 1770-1774 | 317 000 | 61 000 | 19,5 | 21 100 | 2 500 | 23 800 | 13 800 | |
| 1775-1779 | 332 000 | 71 000 | 21,5 | 24 900 | 1 800 | 22 000 | 22 600 | |
| 1780-1784 | 327 000 | 96 000 | 29 | 39 300 | 3 500 | 38 800 | 13 300 | |
| 1785-1789 | 379 000 | 121 000 | 32 | 25 900 | 2 900 | 72 100 | 18 900 | |
| 1790-1794 | 380 000 | 88 000 | 23 | 31 700 | 2 500 | 26 900 | 23 200 | |
| 1795-1799 | 324 000 | 66 000 | 20 | 28 900 | 3 800 | 12 300 | 14 000 | |

Source : Karl-Gustaf Hildebrand, *Fagerstabrukens historia. Sexton- och sjuttonhundraåren*, Uppsala, A Imqvist & Wiksell, 1957, p. 92, 96, et 134. L'addition des valeurs pour le Portugal, l'Espagne, la France, le Levant et les autres destinations de la Méditerranée est différente de la valeur pour l'Europe du Sud, mais la différence est marginale (1 tonne métrique = 7,4 shippounds).

Au début du siècle, le Portugal était le principal acheteur du fer en barre suédois en Europe du Sud, ce qui indique que, de toute évidence, une partie en repartait au Brésil. L'Espagne et la France jouaient un rôle bien moindre en raison de la protection donnée à leur propre industrie du fer. Cela changea dans les années 1770, et la France en particulier commença à importer de grandes quantités de fer en barre suédois. En fait, une grande partie de l'augmentation des importations de fer entre 1770 et 1800 est liée à la demande française. De moins de 1 000 tonnes au milieu du siècle, la France passa à 5 000 tonnes entre 1780 et 1784 et à presque 10 000 tonnes entre 1785 et 1790, lorsqu'elle acheta plus de la moitié du fer suédois exporté en Europe du Sud. Malheureusement, les statistiques publiées utilisées ici ne permettent pas de différencier les exportations destinées aux ports français de l'Atlantique de celles envoyées dans la France méditerranéenne.

En dépit de ces chiffres positifs des exportations de fer en barre, ce produit n'était pas facile à vendre. Il entra en concurrence non seulement avec les productions nationales protégées, mais aussi avec le fer en barre russe, à bon marché, qui arrivait en Méditerranée sur des navires anglais ou hollandais. Comme mentionné plus haut, les cargaisons des navires hollandais et anglais

avaient généralement une valeur bien plus élevée, et leur cargaison de fer pouvait être utilisée comme lest.

58 Le deuxième groupe d'articles d'exportation, en importance, était constitué par les munitions navales. La Suède, ou plus exactement, la Finlande, qui était alors une partie de la Suède, était l'un des principaux producteurs au monde de brai et goudron. Contrairement au fer ou aux marchandises qui pouvaient être produites dans beaucoup de pays, la Suède bénéficiait d'un avantage comparatif naturel dans la production du brai et du goudron. Par suite de l'importance croissante du commerce maritime avec les colonies et de celle des marines de guerre dans les conflits du XVIII^e siècle, la demande en brai et en goudron paraissait insatiable. Les fluctuations de ce commerce semblent devoir être corrélées aux périodes de guerre. Ces munitions navales baltiques stratégiques expliquent aussi l'intérêt de la France et de l'Espagne pour le commerce avec la Suède³³. Les exportations suédoises de goudron vers l'Europe du Sud ont triplé entre les années 1740 et 1800, passant de 10 000 à 30 000 barils environ. Les périodes de la guerre de Sept Ans, de la Guerre d'Indépendance américaine et des guerres révolutionnaires correspondent notamment à des augmentations significatives. Les ventes de brai augmentèrent de 5 000 à 10 000 barils environ au cours de la même période. L'Europe du Sud absorbait 20 à 30 % du total des ventes suédoises de goudron et 40 % de celles de brai.

Enfin, il y avait les bois sciés. Le volume de ceux exportés vers l'Europe du Sud augmenta de manière significative au cours du XVIII^e siècle, passant de 30 000 douzaines de pièces à plus de 80 000 au milieu des années 1770, pour décliner ensuite pendant les guerres de la Révolution : de 40 000 à 60 000 douzaines. Comme pour le fer, Lisbonne fut initialement la principale destination, mais Marseille, Cadix et Livourne sont également devenues des marchés importants. La structure du commerce suédois à Lisbonne en 1750 montre que les bois sciés constituaient environ un quart du total des exportations suédoises sur cette place³⁴. Pour les bois sciés suédois, l'Europe du Sud constituait le plus important marché. La logique de ce commerce est toutefois complexe : il y avait des destinations différentes depuis les différentes parties de la Suède où les bois étaient chargés. Depuis Stockholm, l'Europe du Sud absorbait la moitié du bois sciés, voire plus : 51 % en 1731-1735, 76 % en 1751-1755, 78 % en 1781-1785. Paradoxalement, les bois sciés exportés depuis Göteborg se dirigeaient

33 S. Högberg, *Utrikeshandel och sjöfart, op. cit.*, p. 145-146 ; L. Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce, op. cit.*, p. 137.

34 L. Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce, op. cit.*, p. 103.

pour l'essentiel en Angleterre, alors que les régions méridionales de la Suède (Småland, Gotland et Blekinge) exportaient leurs bois sciés principalement vers la rive sud de la Baltique³⁵.

Le paradoxe de Stockholm peut être expliqué par deux caractéristiques du commerce du bois scié : il scié était en partie utilisé pour l'arrimage des cargaisons de fer. Le fer en barre étant tout simplement trop lourd pour en charger un navire en entier, il fallait rééquilibrer la cargaison avec une denrée plus légère. Mais cette explication est insuffisante, car de nombreux navires de Stockholm se rendaient en Méditerranée sans avoir chargé du fer, emportant seulement du bois scié.

Il y a une différence frappante dans l'organisation du commerce du fer en barre et celui des bois sciés. Pour le fer, le transport et la propriété de la cargaison étaient séparés, alors que pour les bois sciés, ils étaient généralement la propriété de l'armateur : environ 80 % des propriétaires du bois scié exporté au Portugal en 1760-1780 étaient aussi propriétaires du navire qui les transportait³⁶. Cet élément semble indiquer que le commerce de bois scié était probablement en grande partie complémentaire du secteur du transport maritime. Les armateurs avaient du mal à trouver des cargaisons profitables lorsqu'ils expédiaient un navire en Europe du Sud. Aussi chargeaient-ils leurs navires avec du bois scié à bon marché, un produit apparemment pas très profitable, mais facile à écouler en Europe du Sud, ce qui explique ce commerce au long cours en bois scié depuis Stockholm. Le lien entre le commerce du bois scié et le *tramping* suédois en Europe du Sud peut également expliquer le rôle paradoxal de Stockholm dans ce secteur : Stockholm, avec ses grands armateurs et ses larges quais, était le centre des entreprises suédoises de transport maritime. De plus, les contacts entre les consuls suédois en Europe du Sud et l'élite négociante de Stockholm étaient étroits : plusieurs consuls étaient parents avec les principales familles négociantes³⁷.

Le rôle des bois sciés dans le commerce suédois avec l'Europe du Sud souligne encore une fois les caractéristiques structurelles des échanges suédois avec cette aire. Cet échange portait sur des marchandises volumineuses et relativement bon marché, transportées sur de longues distances. Il y avait là une différence de taille par rapport aux échanges hollandais ou anglais, qui étaient dominés

35 S. Högberg, *Utrikeshandel och sjöfart*, *op. cit.*, p. 138

36 *Ibid.*, p. 126-129, tableau 4.7.

37 L. Müller et J. Ojala, « Consular Services of the Nordic Countries during the Eighteenth and Nineteenth Centuries: Did they really work ? », dans G. Boyce et R. Gorski (dir.), « Resources and Infrastructures in the Maritime Economy, 1500-2000 », numéro thématique de *Research in Maritime History*, n° 22, 2002, p. 23-41 ; L. Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce*, *op. cit.*, p. 80.

par des produits de grande valeur, comme la soie, le coton, le vin et le sucre, transportés sur des distances inférieures³⁸.

Il n'y a malheureusement pas d'étude détaillée sur la rentabilité des maisons faisant du commerce avec l'Europe du Sud pouvant éclairer la logique entrepreneuriale de ce type de commerce. Le cadre global, les volumes et les directions de ce commerce sont connus, mais nous ignorons sa rentabilité ou si, au contraire, ce secteur entraînait de pertes. La somme des valeurs exportées et importées indique la faible valeur des biens échangés et une différence importante entre exportations et importations. Le tableau 4 est fondé sur les valeurs estimées des exportations et des importations suédoises avec l'Europe du Sud en 1770. Il montre que le commerce avec l'Europe du Sud représentait environ 20 à 25 % du total du commerce suédois : ce chiffre comprend tout le commerce avec la France. Si l'on ôte la France, les importations depuis l'Europe du Sud ne comptent que pour un maigre 5 %, et les exportations pour 13 % du total du commerce suédois.

60

Tableau 4. Part du commerce avec l'Europe du Sud sur l'ensemble du commerce extérieur suédois (en milliers de riksdaler specie)

| | Importations | Exportations |
|------------------------|---------------|---------------|
| France | 367 (13 %) | 330 (9.9 %) |
| Portugal | 60 (2.1 %) | 193 (5.8 %) |
| Espagne | 33 (1.2 %) | 33 (1 %) |
| Italie et Méditerranée | 50 (1.77 %) | 195 (5.8 %) |
| Total Suède | 2 831 (100 %) | 3 350 (100 %) |

Source : *Historisk statistik för Sverige*, del 3, *Utrikeshandeln 1732–1970*, Stockholm, Statistiska centralbyrån, 1972, p. 155, tableau 1.23.

Bien que modeste en valeur, ce commerce demandait des capacités de transport considérables, en raison des volumes élevés. Dans la période 1740-1800, entre 25 % et 40 % de la flotte suédoise – en tonnage – naviguait vers et depuis l'Europe du Sud, en incluant dans celle-ci la France atlantique.

³⁸ R. Davis, *The Rise of the English Shipping Industry. In the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, London, Macmillan, 1962, p. 177.

Tableau 5. La navigation suédoise vers l'Europe du Sud, 1739-1753 et 1769-1813
(France, Espagne, Portugal et Méditerranée)

| Période | Entrées moyenne annuelle en <i>lasts</i> (poids) | Pourcentage du total du tonnage suédois | Sorties moyenne annuelle en <i>lasts</i> (poids) | Pourcentage du total du tonnage suédois |
|-----------------|---|--|--|--|
| 1739-1743 | 9 456 | 35.5 | 9 829 | 34.4 |
| 1744-1748 | 10 620 | 32.9 | 9 066 | 25.5 |
| 1749-1753 | 14 250 | 41.5 | 13 535 | 34.5 |
| 1769-1771 | 17 793 | 27.1 | 16 194 | 22.0 |
| 1774-1775 | 22 995 | 40.1 | 22 443 | 35.4 |
| 1776-1780 | 19 884 | 28.7 | 18 932 | 26.6 |
| 1781-1782 | 21 112 | 26.2 | 23 111 | 25.2 |
| 1787-1788, 1790 | 20 192 | 37.7 | 17 107 | 34.4 |
| 1791-1795 | 16 840 | 30.4 | 24 914 | 28.4 |
| 1796-1800 | 16 173 | 25.8 | 20 102 | 21.5 |
| 1801-1805 | 15 280 | 22.2 | 19 782 | 19.5 |

Source : Eli F. Heckscher, *Den svenska handelsjöfartens ekonomiska historia sedan Gustaf Vasa*, Uppsala, *Sjöhistoriska samfundets skrifter*, 1940, n° 1, p. 24 ; 1 last lourd = 2,448 tonnes métriques.

Il est évident que les échanges entre la Suède et l'Europe du Sud n'étaient pas très profitables. Il semblerait que la raison d'être de ce commerce était essentiellement la demande méditerranéenne de services de transport suédois. Les navires suédois effectuaient du tramping entre les ports de l'Europe du Sud et c'étaient les revenus du fret de ce tramping qui rendaient l'affaire rentable. En raison de l'absence d'études détaillées sur les compagnies de commerce, il ne s'agit là, pour l'heure, que d'une hypothèse plausible. La dernière partie de cet article s'intéressera donc de plus près aux logiques de ces affaires suédoises liées au transport maritime en Europe du Sud.

LA NEUTRALITÉ SUÉDOISE ET LA NAVIGATION SUÉDOISE EN EUROPE DU SUD

La loi de Navigation suédoise a été considérée comme un pilier de la politique de navigation suédoise du XVIII^e siècle. Son objectif principal était de se substituer aux Hollandais dans le transport du sel portugais et méditerranéen vers la Suède après la Grande guerre du Nord. En ce sens, la principale mesure de la politique de navigation suédoise concernait bel et bien le commerce avec l'Europe du Sud. En elle-même, toutefois, la Loi était simplement l'expression du mercantilisme suédois et n'était pas liée aux raisons d'être de ce commerce. Les luttes prolongées et les tentatives réitérées pour abolir cette Loi tout au long du siècle indiquent en fait que la Loi était perçue par beaucoup comme un

dispositif inefficace et coûteux. Anders Chydenius, le plus ardent critique du mercantilisme dans les batailles politiques du milieu des années 1760, définit la loi de Navigation comme la source de la misère de l'État (*Källan till Rikets Wan-magt*) et son opinion a influencé par la suite de nombreux historiens, en particulier Eli F. Heckscher³⁹.

62 Le développement à long terme de l'industrie de navigation en Europe du Sud, toutefois, ne se rapporte pas nécessairement à la loi de Navigation, comme le suggérait Heckscher. Il y avait deux autres facteurs qui n'avaient aucun lien avec le mercantilisme suédois. En premier lieu, les navires suédois avaient des coûts inférieurs à ceux des autres flottes. En 1768, un économiste suédois, Johan Westerman (Liljencrantz) écrivit un ouvrage intéressant sur les avantages et désavantages du transport maritime suédois en prêtant beaucoup d'attention aux conditions propres à la Méditerranée⁴⁰. Cela s'explique naturellement par l'importance du transport méditerranéen pour la marine marchande suédoise. L'auteur se concentra fortement sur la question des coûts pour les équipages, de ceux de la construction navale et de ceux de fonctionnement et d'entretien. De toute évidence, les équipages et les navires étaient à meilleur marché. L'avantage était moins évident pour la construction navale, en dépit du fait que la Suède produisait des munitions navales et du bois scié. Mais Westerman analysa aussi beaucoup la structure des cargaisons transportées par les Suédois, les droits d'importation et d'exportation, etc. Malgré une comparaison intéressante effectuée par un contemporain de différentes flottes marchandes, l'auteur n'a toutefois pas fourni une explication convaincante des raisons du moindre coût du transport suédois.

Il me semble que, dans les conditions changeantes du commerce international du XVIII^e siècle, le fait de se focaliser exclusivement sur la balance des coûts et des revenus du transport n'est pas d'un grand secours. À la place, je souhaiterais souligner le rôle des coûts de protection de la navigation comme le second facteur décisif pour comprendre la place des transports suédois en Méditerranée. Les navires sous pavillon suédois bénéficiaient de deux avantages majeurs par rapport aux coûts de protection : les traités de paix et de commerce avec les États barbaresques et la neutralité suédoise dans les conflits entre France, Espagne et Grande-Bretagne. La protection du pavillon suédois réduisait sans aucun doute le risque de perdre la cargaison du fait d'attaques corsaires ou de belligérance.

39 A. Chydenius, *Källan till Rikets Wan-magt*, Stockholm, s.n., 1765 ; voir aussi F. Heckscher, « Produktplakatet », *op. cit.*

40 J. Westerman, *Om Sveriges Fördelar och Svårigheter i Sjöfarten, i jämförelse emot andra Riken*, Kongl. Vetenskaps Akademiens handlingar för år, 1768, vol. XXIX, Stockholm, 1768 ; sur internet : <[www.bruzelius.info/Nautica/Maritime_History/SE/Westerman\(1768\).html](http://www.bruzelius.info/Nautica/Maritime_History/SE/Westerman(1768).html)> (consulté le 5 janvier 2010).

Cela comportait des primes d'assurance réduites par rapport aux concurrents. De plus, les frets doublaient en période de guerre, ce qui multipliait par deux alors les revenus des navires neutres. La stratégie de réduction des risques et les coûts de protection réduits semblent alors constituer l'avantage compétitif par excellence de la navigation suédoise en Europe du Sud.

La corrélation étroite entre l'activité des navires suédois en Europe du Sud et les fluctuations entre la guerre et la paix dans cette région représentent une preuve en faveur de l'importance des coûts de protection. La meilleure source pour retracer cette corrélation est constituée par les registres des passeports algériens. Comme il a été dit plus haut, les passeports ont été introduits par les traités de paix entre la Suède et les États barbaresques. La délivrance des passeports était étroitement contrôlée pour éviter tout abus du pavillon suédois, neutre. Par conséquent, les registres représentent une source fiable.

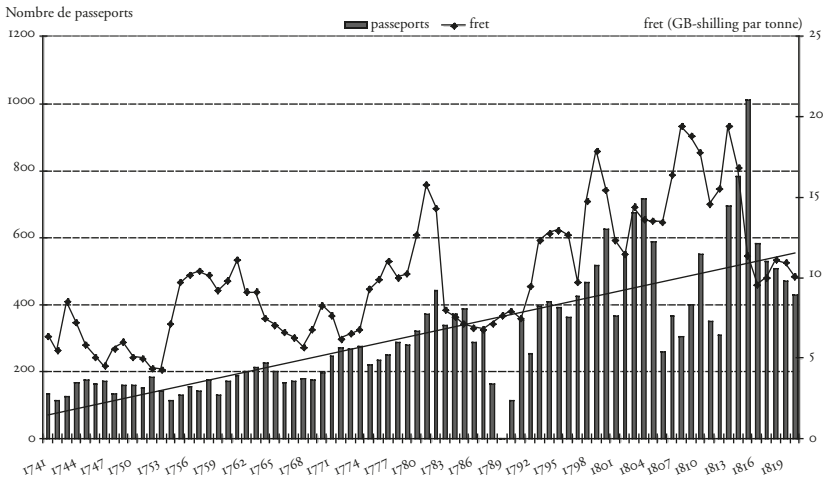
D'après les règlements, la notion « d'Europe du Sud » couvrait toute destination au-delà du Cap Finisterre dans l'Espagne du Nord-Ouest⁴¹. Cela signifie que tout navire suédois se rendant en Méditerranée, à proximité des la péninsule Ibérique, au-delà de l'Atlantique et dans l'océan Indien, est consigné dans les passeports algériens. Ces registres couvrent en Suède la période allant de 1739 à 1831 et ils contiennent des informations sur 30 546 passeports, chiffre qui représente le nombre de voyages suédois, réalisés ou envisagés, au-delà du Cap Finisterre. Les registres fournissent des informations sur le nom du navire, son tonnage, le capitaine, l'armateur, le port d'attache, le nombre de canons, la destination, la date de délivrance du passeport et celle de son retour.

Le graphique 1 fournit un aperçu général du développement global de la navigation suédoise vers l'Europe du Sud entre 1741 et 1820. La courbe indique qu'il n'y a pas eu une croissance importante de la navigation suédoise avant les années 1750 : à cette époque, environ 150 navires par an demandaient un passeport. Il paraît également, à partir de ces données, que la politique mise en place après 1721 n'a pas eu un impact majeur. La situation commença à changer pendant la Guerre de Sept Ans, qui vit la Suède s'engager en Prusse, mais pas dans un conflit sur mer. Les voyages passèrent alors de 156 en 1756 à 212 en 1764. Le bond significatif suivant se situa lors de la guerre d'Indépendance américaine : de 222 voyages en 1775 à 441 en 1782, et la troisième période de croissance pendant les *French Wars* : de 257 voyages en 1792 on passe à 717 en 1804. Les périodes de paix, 1763-1776 et 1783-1793, montrent une stagnation et un déclin. La chute en 1788-1790 est liée à l'interruption du commerce

41 *Reglemente om Algeriske Siöpass, 12 januari 1730* ; R.G. Modée, *Utdrag utur alle ifrån 1729 års slut utkomne Publique handlingar, Placater, Förordninga....*, Stockholm, Kongl. Tryckeri, 1804, p. 803-807.

extérieur suédois pendant le conflit russo-suédois. La corrélation entre périodes de guerre et croissance du nombre des voyages, leur stagnation ou leur déclin en période de paix, confirment que les Suédois ont effectivement exploité leur neutralité.

Graphique 1. Évolution des voyages de navires suédois vers l'Europe du Sud et prix moyen du fret, 1741-1820



64

Sources : pour les voyages suédois vers l'Europe du Sud (axe de gauche) : nombre de passeports délivrés d'après les registres des passeports algériens, Kommerskollegium (comité de commerce) Huvudarkivet, Sjöpassdiarier, 1741-1820, CIIb (Archives nationales de Suède, Stockholm) ; pour les taux de fret anglais pour les céréales (axe de droite), en shillings par tonne : C. Knick Harley, « Ocean Freight Rates and Productivity 1740-1913 : The primacy of Mechanical Invention Reaffirmed », *The Journal of Economic History*, 1988/4, p. 873-875, table 9.

Une preuve ultérieure de la corrélation étroite entre les activités de navigation suédoises et les conflits maritimes est fournie par les données relatives aux entrées de navires dans les ports méditerranéens. Les meilleures données à notre disposition sont celles relatives au port de Marseille entre 1710 environ et 1790⁴². Elles indiquent une intense activité de la navigation suédoise à partir des années 1730. Au total, 1 466 navires suédois ont été enregistrés à leur arrivée à Marseille entre 1709 et 1792, ce qui est un nombre relativement important comparés aux 3 363 hollandais et aux 2 749 anglais. Les deux pavillons scandinaves, danois et suédois, totalisent quelques 3 000 entrées. Il y a une corrélation évidente entre

⁴² C. Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle, Contribution à l'étude des économies maritimes*, Marseille, Institut historique de Provence, 1973, p. 1061.

les activités scandinaves et les conflits franco-britanniques, avec une activité particulièrement intense pendant la guerre d'Indépendance américaine.

Ces données confirment que les services de transport suédois étaient de plus en plus importants, et que la neutralité du pavillon a joué un rôle majeur. Le nombre des voyages ou des entrées ne nous dit rien, toutefois, sur la manière avec laquelle ces affaires étaient organisées au quotidien, sur le type de navires employés, et sur la taille des équipages. Ces éléments sont pourtant importants pour comprendre le fonctionnement des services de transport.

Le tableau 6 indique la durée moyenne des voyages suédois vers l'Europe du Sud ; il a été réalisé à partir des passeports algériens délivrés entre 1777 et 1785, autour donc de la guerre d'Indépendance américaine, et il comprend des données relatives à plus de 3 000 voyages. Il montre aussi après combien d'années les passeports sont rendus.

Tableau 6. Temps de retour des passeports algériens, 1777-1785

| Année de délivrance des passeports | Total de passeports délivrés | Retour l'année même | Retour l'année suivante | Retour année + 2 | Retour année + 3 | Retour année + 4 | Retour ≥ année + 5 |
|------------------------------------|------------------------------|---------------------|-------------------------|------------------|------------------|------------------|--------------------|
| 1777 | 253 | 29 | 162 | 44 | 8 | 3 | 1 |
| 1778 | 287 | 41 | 128 | 45 | 22 | 3 | 1 |
| 1779 | 282 | 40 | 122 | 67 | 20 | 6 | 5 |
| 1780 | 320 | 40 | 172 | 68 | 21 | 3 | 1 |
| 1781 | 373 | 49 | 190 | 85 | 22 | 4 | 3 |
| 1782 | 441 | 25 | 267 | 74 | 20 | 11 | 2 |
| 1783 | 339 | 35 | 208 | 50 | 23 | 4 | 2 |
| 1784 | 370 | 44 | 225 | 48 | 17 | 7 | 2 |
| 1785 | 389 | 49 | 192 | 96 | 10 | 3 | 4 |
| Total | 3054 | 352 | 1666 | 577 | 163 | 44 | 21 |
| | 100% | 11,5% | 54,6% | 18,9% | 5,3% | 1,4% | 0,7% |

Source : registres de passeport algériens, Komerskollegium (comité de commerce) Huvudarkivet, Sjöpassdiarier, C11b, (Archives nationales de Suède, Stockholm), 1777-1785. La différence entre le nombre total de passeports délivrés et le total des passeports rendus est due à l'absence de certaines dates de retour ; certains passeports n'ont jamais été rendus.

Seulement 11,5 % des navires sont rentrés rendre leur passeport l'année même de leur départ. Presque 90 % des navires sont restés en Europe du Sud la saison suivante, voire davantage. La moitié des navires n'est rentrée qu'après avoir passé un hiver en Europe du Sud, alors qu'un quart ont continué leur tramping trois ans ou plus. Cette typologie de tramping dans laquelle les navires suédois restaient à l'étranger pendant au moins une saison hivernale

reflétait aussi les différences entre les conditions saisonnières de la navigation en Baltique et en Méditerranée et le désir des armateurs et capitaines d'exploiter de manière efficace les saisons de navigation. Les navires de la Baltique (côte Est de la Suède et de la Finlande) partaient généralement de leur port d'attache dans les mois d'été ou au début de l'automne, suivant ainsi les conditions de transport intérieur. Le fer en barre de l'intérieur, par exemple, atteignait les ports exportateurs à la fin du printemps ou dans les premiers mois de l'été. Ces navires arrivaient à leur destination en Europe du Sud dans les derniers mois de l'été, trop tardivement pour pouvoir rentrer à temps : ils s'engageaient alors dans du *tramping* au moins pour un hiver⁴³.

66

Toutefois, en raison des conditions saisonnières différentes, les côtes occidentales de la Suède et la Poméranie suédoise présentaient une autre typologie. Une partie assez considérable des navires sous pavillon suédois était d'ailleurs enregistrée en Poméranie suédoise. La majorité des navires de Poméranie quittait ainsi leur port d'attache – Barth, Stralsund, Wolgast – dans les quatre premiers mois de l'année, tout comme les navires d'Uddevalla sur la côte occidentale de la Suède. Ils rentraient en Suède, ou en Poméranie suédoise, dans la même saison de navigation.

Pour comprendre l'économie de la navigation suédoise dans l'Europe du Sud, la question de la productivité comparée des navires suédois est intéressante. Une mesure comparative standard de la productivité des armements maritimes est représentée par le nombre de tonnes par homme, ou par celui des hommes pour 100 tonnes. Ces rapports ont été calculés aussi bien pour mesurer l'augmentation dans le temps long de la productivité du travail dans la navigation européenne que dans un but comparatif, pour analyser la situation des différentes marines marchandes et des différentes aires⁴⁴. Pour le calculer, nous avons besoin d'une vue d'ensemble du tonnage et des équipages moyens sur les navires suédois employés en Europe du Sud. Le tableau 7 fournit le port de la flotte suédoise d'après les passeports algériens de la période 1770-1800. Le tableau montre, sans surprise, une large dispersion entre les plus petits et les plus grands navires, mais la majorité absolue de navires a un tonnage compris entre 50 et 100 *lasts pesants*, soit entre 120 et 240 tonnes métriques.

43 Y. Kaukiainen, *A History of Finnish Shipping*, London-New York, Routledge, 1993, p. 41-42.

44 Voir par exemple J. Lucassen et R. W. Unger, « Labour productivity in Ocean shipping, 1450-1875 », *International Journal of Maritime History*, 2000/2, p. 127-141.

Tableau 7. Composition de la flotte suédoise d'après les passeports algériens,
1770, 1780, 1790 et 1800

| Tonnage en lasts pesants | 1770 | 1780 | 1790 | 1800 |
|-----------------------------|--------|--------|--------|--------|
| 1-50 | 25 | 46 | 11 | 121 |
| 51-100 | 115 | 169 | 54 | 343 |
| 101-150 | 33 | 67 | 33 | 124 |
| 151-200 | 10 | 16 | 7 | 14 |
| Plus de 200 | 15 | 22 | 10 | 22 |
| Total de navires | 198 | 320 | 115 | 624 |
| Total du tonnage | 18,748 | 29,845 | 12,534 | 53,127 |
| Tonnage moyen | 94.7 | 93.3 | 109 | 85.6 |

Source : Registres des Passeport algériens, Kommerskollegium (comité de commerce) Huvudarkivet, Sjöpassdiarier, CIIb, (Archives nationales de Suède, Stockholm), 1770-1800 – 1 last pesant = 2,448 tonnes métriques⁴⁵.

Les navires suédois qui se rendaient en Europe du Sud étaient grands en comparaison avec les autres flottes. Le tonnage moyen de l'échantillon de 1 257 navires présenté dans le tableau 7 est d'environ 90 *lasts*, soit 220 tonnes métriques. Les navires suédois qui entraient en Méditerranée étaient encore plus grands. En comparaison, les navires anglais qui se rendaient en Méditerranée avaient une capacité comprise entre 100 et 150 tonnes⁴⁶. Il faut toutefois signaler que la flotte anglaise présentait une grande diversité en fonction des destinations : par exemple grands le commerce de la mer du Nord, et en particulier le commerce du charbon, employait de navires nettement plus grands⁴⁷.

Ces navires suédois, généralement de grande dimension, étaient équipés d'un équipage comparativement modeste d'environ 14 hommes, soit un rapport de 20 à 23 tonnes par homme⁴⁸. Les moyennes des flottes anglaise, hollandaise et française variaient entre 10 et 18 tonnes par homme. La productivité du travail suédoise était donc plus élevée. Toutefois, cette productivité plus élevée ne peut pas être considérée comme un avantage compétitif majeur des Suédois. Elle

45 L. Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce*, op. cit., p. 242.

46 R. Davis, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, London/New York, Macmillan/St. Martin's Press, 1962, p. 243, 256.

47 Pour les détails de cette analyse voir L. Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce*, op. cit., p. 154-159.

48 Les données sont fondées sur un échantillon de 150 navires suédois entrés à Cadix en 1777, 1785 et 1795 : voir L. Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce*, op. cit., p. 157. Le chiffre précis est de 14,2 hommes par navire. Un échantillon de 117 navires suédois entrés à Marseille en 1750-1762 donne une moyenne de 14,7, avec un léger déclin dans le rapport d'hommes par navire entre 1750-1762 et 1777-1795. La base de données de navires suédois entrés à Marseille en 1750-1762 nous a été aimablement fournie par Xavier Labat Saint Vincent.

était clairement liée à la composition problématique des cargaisons suédoises, avec des denrées volumineuses qui nécessitaient de gros navires. De plus, les moyennes masquent les grandes variations dans les conditions de navigation. Il y avait de l'emploi aussi bien pour les navires relativement petits, qui effectuaient du tramping avec des cargaisons de forte valeur (paquets), que pour les grands navires, qui transportaient par exemple des céréales entre la Sicile et l'Italie du Nord ou du sel entre l'Espagne du Sud et l'Espagne du Nord.

68 Les moyennes pourraient indiquer que la navigation suédoise était compétitive, mais elles cachent aussi les problèmes de la composition des exportations et importations suédoises, ainsi que celui de la distance entre la Baltique et le Méditerranée. Les conditions de la demande étaient extrêmement volatiles et dépendaient fortement de la situation politique. Comme cela a été déjà indiqué, les périodes de guerre permettaient d'obtenir des frets deux fois plus élevés que ceux du temps de paix (*cf.* graphique 1). L'instabilité de la demande et des prix du fret d'une part, était assortie à des coûts de fonctionnement relativement stables et prévisibles pour les salaires et la construction navale, d'autre part.

Comme les navires avaient en moyenne une vie assez longue, d'une vingtaine d'années au moins⁴⁹, les coûts pour amortir la construction du navire au cours de sa vie (dépréciation annuelle du capital) étaient en réalité faibles. La combinaison entre coûts prévisibles sur le long terme (salaires, frais de mise hors, coûts de réparation, primes d'assurance, charges et droits) et revenus spéculatifs et imprévisibles, est propre à toutes les activités de transport maritime. En ce sens, la situation des navires suédois qui naviguaient en Méditerranée avant et après la guerre d'Indépendance américaine n'est pas différente de la situation actuelle. Cela indique aussi que le transport maritime sous pavillon neutre était lui aussi une affaire fortement spéculative. Le peu d'études existantes sur des entreprises semblent confirmer ce cadre⁵⁰. Pour obtenir une vision plus précise de la rentabilité, nous avons besoin de plus d'études aussi bien au niveau national qu'à celui des entreprises. Toutefois, il est certain que le revenu des activités de transport maritime était significatif, même au niveau de l'économie nationale. Le revenu des frets de la navigation suédoise représenta la moitié du

49 J. Kilborn, *Fartyg i Europas periferi under den industriella revolutionen. Den svenska utrikes handelsflottan 1795-1845* (licentiate, dactylographié), Göteborg, Gothenburg University, 2009, p. 47.

50 Pour les entreprises suédo-finnoises, voir J. Ojala, « Productivity and Technological Change in Eighteenth and Nineteenth-Century Sea Transport: A Case Study of Sailing ship Efficiency in Kokkola, Finland 1721-1913 », *International Journal of Maritime History*, 1997/1, p. 93-123. Pour les entreprises danoises, voir O. Ventegodt, *Redere, rejser og regnskaber. Et par flensborgske partrederiregnskaber 1783-1812*, Flensborg, Studiefdelingen ved Dansk Centralbibliotek for Sydslesvig, 1989.

total du revenu des exportations pendant les *French Wars*, la dernière phase de boom pour la navigation maritime dans le cadre de la période considérée dans cet article⁵¹.

En dépit de la distance géographique, les contacts économiques entre la Suède et l'Europe du Sud ont été importants pendant les XVII^e et XVIII^e siècles. L'histoire de ces contacts ne peut pas être expliquée simplement par une logique d'offre et demande. Les intérêts politiques ont joué un rôle crucial dans la détermination des conditions de ces échanges, même s'ils n'ont pas créé une base économique profitable pour ceux-ci. Il y a eu le facteur de la politique extérieure de la Suède, à la recherche d'alliés dans l'Empire ottoman, en France et au Portugal. Il y a eu la politique commerciale ambitieuse du mercantilisme suédois, avec son objectif d'éloigner les Hollandais, d'assurer un approvisionnement suffisant en sel, de promouvoir l'exportation du fer, du brai et du goudron, et de construire une flotte marchande nationale. Toutefois, même si les intentions politiques étaient nécessaires pour établir le cadre institutionnel du commerce suédois en Europe du Sud, elles n'offraient pas la garantie de sa rentabilité ni de la survie sur le long terme de ce commerce. La politique mercantiliste de l'État fut, par ailleurs, lourdement critiquée par les contemporains.

La dernière partie de cet article a ajouté à la description de la politique étrangère et de la politique commerciale des données sur le commerce. Si l'on regarde les volumes et la capacité de transport employée, les échanges de biens entre l'Europe du Sud et la Suède étaient considérables et orientés à la hausse. L'Europe du Sud est devenue à cette époque une destination importante pour les exportations suédoises, et la principale source des approvisionnements en sel. Mais ce commerce était dominé par des biens volumineux et de faible valeur, et sa valeur totale était limitée. Ce fut la combinaison du *tramping* et de l'achat et de la vente de produits qui rendit le commerce suédois avec l'Europe du Sud viable. Dans le *tramping*, la Suède pouvait profiter de ses relations pacifiques avec les États barbaresques et de sa neutralité pendant les guerres anglo-françaises. On peut en déduire que les coûts de protection suédois représentaient un avantage compétitif par rapport à d'autres nations. Cette stratégie n'était, d'ailleurs, ni exclusive ni originale. Les Hollandais furent les principaux transporteurs neutres pour une période beaucoup plus longue, et les Danois eurent encore plus de succès en exploitant cette stratégie.

51 L. Schön, *En modern svensk ekonomisk historia. Tillväxt och omvandling under två sekel*, Stockholm, SNS förlag, 2000, p. 60.

La neutralité fut un avantage compétitif jusqu'à la fin des *French Wars*. Avec l'avènement de la *pax britannica* en 1815, les marchés pour les transporteurs neutres disparurent, et il en alla de même pour la navigation de tramping suédoise en Méditerranée. Les modifications structurelles du commerce et de la navigation suédoises après 1815 confirment que les relations entre l'Europe du Sud et la Suède pendant le XVIII^e siècle étaient liées à une situation internationale spécifique et à la neutralité suédoise.