

numéro

17

*Revue d'***HISTOIRE**  
**MARITIME**

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations Internationales

*Course, piraterie  
et économies littorales*

*(XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle)*



## REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline, Jean-Pierre Poussou & Michel Vergé-Franceschi

*La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790 [n° 1]*

*L'Histoire maritime à l'époque moderne [n° 2-3]*

*Rivalités maritimes européennes (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle) [n° 4]*

*La Marine marchande française de 1850 à 2000 [n° 5]*

*Les Français dans le Pacifique [n° 6]*

*Les Constructions navales dans l'histoire [n° 7]*

*Histoire du cabotage européen aux XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles [n° 8]*

*Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge [n° 9]*

*La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation [n° 10-11]*

*Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux [n° 12]*

*La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII<sup>e</sup> siècle [n° 13]*

*Marine, État et politique [n° 14]*

*Pêches et pêcherie en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours [n° 15]*

*La Puissance navale [n° 16]*

### SÉRIE « BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

*La vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799)*

*Épisode de la vie scientifique du XVIII<sup>e</sup> siècle*

Jean Mascart

*Revue d'***HISTOIRE**  
**MARITIME**  
n° 17 • 2013/1

**Course, piraterie  
et économies littorales  
(xv<sup>e</sup>-xxi<sup>e</sup> siècle)**



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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2013

© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN papier : 978-2-84050-921-9

PDF complet – 979-10-231-1437-9

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1438-6

I Présentation – 979-10-231-1439-3

I Graziani – 979-10-231-1440-9

I Brogini – 979-10-231-1441-6

I Barazzutti – 979-10-231-1442-3

I Hrodej – 979-10-231-1443-0

I Xambo – 979-10-231-1444-7

I Péret – 979-10-231-1445-4

I Aumont – 979-10-231-1446-1

I Corre – 979-10-231-1447-8

I Lafon – 979-10-231-1448-5

I Frécon – 979-10-231-1449-2

I Guiziou & Frontier – 979-10-231-1450-8

I Raflik – 979-10-231-1451-5

I Bellais – 979-10-231-1452-2

II Présentation. Le Mao & Figeac – 979-10-231-1453-9

II Grenet – 979-10-231-1454-6

II Bartolomei – 979-10-231-1455-3

II Zaugg – 979-10-231-1456-0

II Demont – 979-10-231-1457-7

II Gardey – 979-10-231-1458-4

II Martinetti – 979-10-231-1459-1

Varia – 979-10-231-1460-7

Comptes rendus – 979-10-231-1461-4

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois,  
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

## 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 .....7

### I. DOSSIER

## COURSE, PIRATERIE ET ÉCONOMIES LITTORALES (XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> SIÈCLE)

### Course, piraterie et économies littorales (xv<sup>e</sup>-xxi<sup>e</sup> siècle)

Gilbert Buti et Philippe Hroděj .....11

### « *Come in caza sua...* » :

L'impact des descentes turques sur le littoral corse au cours des xvi<sup>e</sup>-xvii<sup>e</sup> siècles

Antoine-Marie Graziani .....23

### À l'aube d'une économie marchande : Le rôle de la course à Malte au xvii<sup>e</sup> siècle

Anne Brogini .....37

### Pour une histoire économique et sociale de la course zélandaise de 1672 au début de la décennie 1720

Roberto Barazzutti .....55

### Les relations entre la Jamaïque et Saint-Domingue (1655-1700) : échanges, rivalités et déprédations

Philippe Hroděj .....79

### La course barbaresque au cœur des échanges et conflits sur les deux rives de la Méditerranée. L'affaire Villareal, Marseille, 1670-1682

Jean-Baptiste Xambo .....99

### De l'armateur à la fripière :

Le marché des ventes aux enchères à La Rochelle au xviii<sup>e</sup> siècle

Jacques Péret .....121

### La guerre de course à Granville et son effet sur l'économie locale (1688-1815)

Michel Aumont .....139

### La poudre, l'encre et l'or : Morlaix, bourse corsaire, et la guerre d'Indépendance

Olivier Corre .....161

Deux modèles économiques de la course française dans l'Espagne occupée : Almería et Málaga (1810-1812) Jean-Marc Lafon .....	181
La piraterie sud-est asiatique des années 2000 : une rentabilité à géométrie variable Éric Frécon .....	199
Piraterie somalienne et littoral somalien : rapport ambigu, paradoxe et développements François Guiziou et Florian Fontrier .....	215
De la question des liens entre piraterie et terrorisme : le cas du golfe d'Aden Jenny Raflík .....	233
Lutte contre la piraterie et puissance navale : vers une <i>pax sinica</i> ? Renaud Bellais .....	249

4

## II

### LES COLONIES MARCHANDES DANS LES PORTS EUROPÉENS À L'ÉPOQUE MODERNE

Les colonies marchandes étrangères dans les ports européens (c. 1680-c. 1780) Caroline Le Mao et Michel Figeac .....	269
Institution de la coexistence et pratiques de la différence : le <i>Fondaco dei Turchi</i> de Venise (xvi <sup>e</sup> -xviii <sup>e</sup> siècle) Mathieu Grenet .....	273
La naturalisation des marchands étrangers à Cadix au xviii <sup>e</sup> siècle Arnaud Bartolomei .....	303
Entre diplomatie et pratiques judiciaires : La condition des étrangers sous l'Ancien Régime napolitain Roberto Zaugg .....	321
Cosmopolitisme marchand et frontières politiques à et autour de Hambourg (fin xvii <sup>e</sup> -début xviii <sup>e</sup> siècle) Vincent Demont .....	335
Les colonies marchandes étrangères à Bordeaux au xviii <sup>e</sup> siècle Philippe Gardey .....	349
Les négociants étrangers de La Rochelle au xviii <sup>e</sup> siècle Brice Martinetti .....	375

III  
VARIA

Le rôle des consignataires dans le marché de la morue à Bordeaux : l'exemple de la maison Gaston Monier (1889-1920) Bernard Cassagne .....	397
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

IV  
COMPTES RENDUS

Mickaël Augeron, John de Bry et Annick Notter (dir.), <i>Floride, un rêve français (1562-1565)</i> , La Rochelle, Musée du Nouveau Monde, 2012, 159 p.....	429
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand Van Ruymbeke (dir.), <i>Les Huguenots et l'Atlantique</i> , t. 2, <i>Fidélités, racines et mémoires</i> , préf. Jean-Pierre Poussou, Paris, Les Indes savantes, 2012, 516 p. ....	431
Philippe Beaujard, <i>Les Mondes de l'océan Indien</i> , Paris, Armand Colin, 2012 ; t. 1, <i>De la formation de l'État au premier système monde afro-eurasien, IV<sup>e</sup> millénaire av. J.-C.-VI<sup>e</sup> siècle apr. J.-C.</i> , 623 p. ; t. 2, <i>L'océan Indien au cœur des globalisations des anciens mondes, VI<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècle</i> , 798 p.....	433
Emmanuelle Charpentier, <i>Le Peuple du rivage : le littoral nord de la Bretagne au XVIII<sup>e</sup> siècle</i> , Rennes, PUR, 2013, 404 p. ....	436
Marguerite Figeac-Monthus et Christophe Lastécouères (dir.), <i>Territoires de l'illicite : ports et îles, de la fraude au contrôle (XVI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle)</i> , Paris, Armand Colin, 2012, 400 p. ....	438
Jean-Marie Kowalski, <i>Navigation et géographie dans l'Antiquité gréco-romaine. La terre vue de la mer</i> , Paris, Picard, 2012, 256 p. ....	441
Jean-Philippe Priotti et Guy Saupin, <i>Le Commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négoce et ports (XV<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle)</i> , Rennes, PUR, 2008, 338 p. ....	443
Gregory Stevens Cox, <i>The Guernesev Merchants and their World in the Georgian Era</i> , Guernesev, The Toucan Press, 2009, 235 p. et xx pl. ....	446
L. M. Cullen, <i>Economy Trade and Irish Merchants at Home and Abroad 1600-1988</i> , Dublin, Four Courts Press, 2012, 320 p. ....	448
Amaia Bilbao Acedos, <i>The Irish Community in the Basque Country, c. 1700-1800</i> , Dublin, Geography Publications, 2003, 114 p. ....	451
William Coxe, <i>Nouvelles découvertes des Russes entre l'Asie et l'Amérique (1781)</i> , rééd. [Whitefish], Kessinger Legacy Reprints, 2010, 342 p.....	453
Morgan Le Dez, <i>Pétrole en Seine (1861-1940). Du négoce transatlantique au cœur du raffinage français</i> , Bruxelles, PIE/Peter Lang, 2012, 430 p. ....	453
Jacques Péret, <i>Les Corsaires de l'Atlantique. De Louis XIV à Napoléon</i> , La Crèche, Geste Éditions, 2012, 330 p.....	456





II

**Les colonies marchandes dans les  
ports européens à l'époque moderne**



COSMOPOLITISME MARCHAND ET FRONTIÈRES  
POLITIQUES À ET AUTOUR DE HAMBOURG  
(FIN XVII<sup>e</sup>-DÉBUT XVIII<sup>e</sup> SIÈCLE)<sup>1</sup>

Vincent Demont

*Maître de conférences à l'université de Paris X-Nanterre*

La ou plutôt les situations frontalières sont l'une des singularités qui marquent l'histoire de la place marchande de Hambourg à l'époque moderne. Ville-État au territoire restreint, subissant la concurrence immédiate de sa voisine danoise Altona, port de fond d'estuaire qui n'a pas le contrôle exclusif du fleuve qui le nourrit, Hambourg reste encore en marge de l'Empire, après avoir occupé longtemps une position singulière au sein de la Hanse. Depuis plus d'un siècle, l'historiographie a régulièrement relevé ce caractère frontalier, qu'il soit perçu à grande ou à petite échelle : de Richard Ehrenberg, auteur en 1896 du *Siècle des Fugger*, qui souligne que la ville, comme les trois autres « grandes places négociantes que comptait l'Allemagne du XVII<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle », se situait « à ses frontières, à la différence de ses places commerciales médiévales qui, elles, étaient localisées au cœur du pays », à Klaus Weber, spécialiste contemporain des réseaux du commerce hambourgeois, qui compare l'industrie du port de l'Elbe à celle des *maquiladoras* de la frontière américano-mexicaine, il n'est guère d'étude de l'économie urbaine qui n'y prête attention<sup>2</sup>. Et les regards sur ce caractère frontalier ont naturellement suivi les évolutions politiques de l'Allemagne du XIX<sup>e</sup> siècle : Ernst Baasch, archiviste et historien local, l'utilisait au début du siècle pour réaffirmer l'« histoire et la spécificité » de la ville face

1 Bien qu'il s'appuie ponctuellement sur des sources, le présent article vise moins à présenter des recherches originales qu'à proposer au lecteur français une réflexion fondée sur l'historiographie disponible.

2 Richard Ehrenberg, *Hamburg und England im Zeitalter der Königin Elisabeth*, Iena, Fischer, 1896, p. 48 ; Klaus Weber, *Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830*, München, Beck, 2004, p. 253. Pour une présentation en français des travaux de ce dernier, voir Klaus Weber, « La migration huguenote dans le contexte de l'économie atlantique. L'exemple de Hambourg (1680-1800) », dans Guido Braun et Susanne Lachenicht (dir.), *Huguenotten und deutsche Territorialstaaten. Immigrationspolitik und Integrationsprozesse – Les États allemands et les huguenots. Politiques d'immigration et processus d'intégration*, München, Oldenburg, 2007, p. 125-135. Les *maquiladoras* sont des usines américaines installées le long de la frontière nord du Mexique, dont l'installation a été largement favorisée par une politique d'exemptions fiscales.

à l'unité allemande ; Percy Ernst Schramm, médiéviste de renom, l'employait pour marquer – opportunément, pourrait-on dire au vu de son itinéraire passé – une distance avec le régime nazi en mettant en avant le lien « étroit et intime » unissant le bien-être de la nation allemande et l'Empire britannique, et Hermann Kellenbenz, figure majeure de l'histoire économique allemande de l'après-guerre, pour insister, pendant qu'il menait ses travaux sur Hambourg, sur la nécessité d'une ouverture européenne, voire mondiale, de la recherche, et celle plus grande encore d'éviter toute perspective nationale<sup>3</sup>.

336

Ces positions historiographiques ne sont pas sans importance, puisqu'elles tendent à faire de Hambourg une porte de l'Allemagne, vers les terres ou vers la mer. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, la ville, en pleine croissance démographique, tient certainement ce rôle<sup>4</sup>. Elle est au débouché de l'un des très grands systèmes fluviaux nord-européens, auquel, depuis 1669, est raccordé l'Oder, et sur lequel la navigation n'était, semble-t-il, pas outrancièrement taxée. En 1688, le Hambourgeois Becceler écrit ainsi à son correspondant amstellodamois, Burlamachi, qu'il n'y a « pour le transport de pondéreux vers Vienne en Autriche [...] pas de meilleur, de plus court et de moins cher chemin qu'en passant par ici puis par voie d'eau jusqu'à Berlin [...] puis Breslau [...], et de là, par la terre, vers Vienne » ; en 1714, Marperger indique lui que l'Elbe, entre Hambourg et la Silésie, comprend 25 stations de douane – ce qui est moins que ce que l'on peut observer sur des fleuves « concurrents »<sup>5</sup>. L'une des rares études fouillées dont on dispose suggère toutefois la fragilité de cet état de fait : les variations de la politique douanière du Brandebourg, puis du royaume de Prusse, pouvaient en effet porter de rudes coups au commerce de l'Elbe, comme ce fut le cas en 1685, au point de réorienter les

3 Ernst Baasch, *Quellen zur Geschichte von Hamburgs Handel und Schifffahrt im 17., 18. und 19. Jahrhundert*, Hamburg, Gräfe & Sillem, 1910, p. iv-v ; Hermann Kellenbenz, « Wirtschaftsgeschichte in der Bundesrepublik seit dem Zweiten Weltkrieg », dans Joachim Hütter, Reinhard Meyers et Dietrich Papenfuss (dir.), *Tradition und Neubeginn. Internationale Forschungen zur deutschen Geschichte im 20. Jahrhundert*, Köln, Carl Heymann, 1975, p. 458 ; Percy Ernst Schramm, *Hamburg, Deutschland und die Welt. Leistung und Grenzen hanseatischen Bürgertums in der Zeit zwischen Napoleon I. und Bismarck. Ein Kapitel deutscher Geschichte*, München, Georg Callwey, 1943, cité par Joist Grolle, *Der Hamburger Percy Ernst Schramm – ein Historiker auf der Suche nach der Wirklichkeit*, Hamburg, Verein für Hamburgische Geschichte, 1989, p. 36-37.

4 La ville passe de 20 000 habitants en 1550 à environ 50 000 en 1620, puis à 75 000 en 1715, pour atteindre 100 000 habitants en 1780 ; dans le même temps, Altona passe de 3 000 habitants (1650) à 12 000 (1710). Parmi ceux qui immigrent à Hambourg, les grands marchands luthériens sont bien sûr particulièrement bienvenus : à la différence d'autres cités allemandes, la ville ne connaît pas de patriciat fermé et intègre donc très rapidement ces nouveaux venus.

5 Karin Newman, « Hamburg in the European Economy, 1660-1750 », *The Journal of European Economic History*, n° 14-1, 1985, p. 57-93, lettre de Ludwig Becceler (Hambourg) à Burlamachi (Amsterdam), février 1688, *loc. cit.* p. 70 et 75.

circulations vers des itinéraires terrestres structurellement plus coûteux, mais moins taxés<sup>6</sup>. Porte de l'Allemagne, Hambourg l'est aussi si l'on considère les circuits de l'information, et en particulier les circulations du courrier : le développement d'une poste impériale dont la ville constitue, avec Lübeck, le relais le plus septentrional, tend à rapprocher Hambourg des centres de décisions de l'Empire. Avant 1693, les lettres mettaient, selon des indications fournies par la poste, 19 jours pour parvenir à Vienne via Leipzig ; après cette date, et l'ouverture d'une route plus directe, elles n'ont plus besoin que de 7 à 8 jours<sup>7</sup>. Comme l'écrit Wolfgang Behringer, spécialiste de la question : « Hambourg, qui à l'époque de la Hanse voyait son arrière-pays [*Hinterland*] plutôt entre Londres et Petersbourg, se rapproche grâce à la révolution des communications de l'Allemagne du Sud<sup>8</sup> ». Hambourg, enfin, connaît une intégration croissante à l'espace juridique impérial. Certes, la ville ne fait guère usage de l'immédiateté d'Empire qu'elle a en théorie obtenue en 1618 : elle évite, par exemple, de siéger aux diètes par crainte de représailles de son voisin danois qui, jusqu'en 1768, tente encore d'affirmer son autorité sur elle. Mais elle est et reste toujours sous la juridiction des tribunaux d'Empire qui, bien qu'ils ne reçoivent d'elle qu'une poignée de procès par an, exercent leur influence sur les évolutions du droit urbain<sup>9</sup>.

La reconfiguration des flux commerciaux tient sa place dans cette évolution. Les guerres de la fin du XVII<sup>e</sup> et du début du XVIII<sup>e</sup> siècle, couplées à un long conflit constitutionnel à Hambourg même, placent celle-ci sous le signe de crises successives. Il est difficile, pour ces années, d'avoir une vue d'ensemble des flux de marchandises passant par Hambourg, tant leur enregistrement semblait peu intéresser les pouvoirs municipaux<sup>10</sup>. Ce n'est qu'*a posteriori* que l'on dispose d'aperçus relativement complets, en particulier *via* les rapports envoyés au ministère de la Marine français après 1740, analysés par Pierre

6 Harald Witthöft, « Die Lüneburger Spedition 1750-1800. Zur Entwicklung des Warenverkehrs im Einzugsbereich von Hamburg und Lübeck », dans Karl-Heinz Manegold (dir.), *Wissenschaft, Wirtschaft und Technik. Studien zur Geschichte. Wilhelm Treue zum 60. Geburtstag*, München, Bruckmann, 1969, p. 147-156, *loc. cit.* p. 147.

7 Wolfgang Behringer, *Im Zeichen des Merkur. Reichspost und Kommunikationsrevolution in der Frühen Neuzeit*, Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 2003, p. 254-258.

8 *Ibid.*, p. 668.

9 Cinq par an en moyenne avant 1768 ; la reconnaissance définitive de l'immédiateté d'Empire se traduit par une hausse immédiate de ce chiffre (Robert Riemer, *Frankfurt und Hamburg vor dem Reichskammergericht. Zwei Handels- und Handwerkszentren im Vergleich*, Köln, Böhlau, 2012, p. 37-40).

10 Lorsqu'elle cherchait à rassembler les données dont elle disposait, l'administration hambourgeoise se contentait d'ajouter à part des données mesurées de manière différente, y compris pour des marchandises : ainsi notait-elle, pour le vin, le nombre de tonneaux, de barriques, de pièces, de pipes, etc. : voir Pierre Jeannin, *Marchands d'Europe. Pratiques et savoirs à l'époque moderne*, Paris, Rue d'Ulm, 2002, chapitre 5, « Les villes hanséatiques dans le commerce européen du XVIII<sup>e</sup> siècle », p. 79-108, *loc. cit.* p. 85.

Jeannin. En ressort le tableau général de villes hanséatiques qui « n'étaient que secondairement des entrepôts du commerce maritime nord-européen, [et] avaient beaucoup plus de poids comme ports de l'Allemagne<sup>11</sup> ». Les papiers de marchands, en permettant de pénétrer le secret des affaires, livrent sous un autre jour la même image : dès le début du xvii<sup>e</sup> siècle, la correspondance de l'Anglais Lionel Cranfield fait apparaître Hambourg comme un passage vers ou depuis les grandes foires de Francfort, d'Allemagne du Sud et de Leipzig<sup>12</sup>. Or ces dernières gagnent en importance au fur et à mesure que se renforce la production de toiles de Silésie, de Lusace, de Bohême et de Saxe – production qui représente, entre 1702 et 1713, près de 80 % des exportations hambourgeoises vers l'Angleterre, et la majorité des importations portugaises et espagnoles en provenance de Hambourg<sup>13</sup>. La ville est également au premier rang des destinations vers lesquelles les marchands anglais Marescoe et Joye exportent leurs marchandises, en particulier leurs draps (1668-1670) ; leurs missives montrent de plus que, par les liens qu'elle entretient avec son hinterland, la place est sensible aux rythmes du commerce continental, à ses saisons – le calendrier des foires de Leipzig pèse sur les achats réalisés à Hambourg – comme à ses conjonctures, toute crise politique, ou menace de crise politique, pouvant fortement ralentir le commerce de la ville, comme c'est le cas en 1679<sup>14</sup>. Mais Hambourg et la région qui l'entoure reçoivent aussi d'importants flux de marchandises venus d'Europe méridionale : les produits agricoles ibériques – raisins, huiles, vins en particulier – et surtout, depuis la fin du xvii<sup>e</sup> siècle au moins, les denrées coloniales françaises : en 1753, un rapport envoyé d'Amsterdam signale que Hambourg reçoit de Bordeaux davantage de sucre ainsi que beaucoup plus de café et d'indigo qu'Amsterdam et Rotterdam réunis<sup>15</sup>. Tous ces flux ne sont d'ailleurs pas quantifiables : de l'avis même des contemporains, certains échanges, comme ceux de « marchandises de mode et soieries » françaises, échappaient presque à l'observation du fait de leur transport par voie terrestre<sup>16</sup>. Au-delà de ces circulations de marchandises, et plus peut-être que dans celles-ci, la ville joue également un rôle majeur dans les circuits de paiements nord-européens.

11 *Ibid.*, p. 107.

12 Karin Newman, « Hamburg in the European Economy, 1660-1750 », art. cit., p. 63-64.

13 *Ibid.*, p. 80 ; voir aussi Rainer Ramcke, *Die Beziehungen zwischen Hamburg und Österreich im 18. Jahrhundert. Kaiserlich-reichstädtisches Verhältnis im Zeichen von Handels- und Finanzinteressen*, Hamburg, Hans Christians Verlag, 1969, p. 20.

14 Henry Roseveare (éd.), *Markets and Merchants of the Late Seventeenth Century. The Marescoe-David Letters 1668-1680*, Oxford, Oxford University Press, 1987, p. 51-55 et 172.

15 Pierre Jeannin, *Marchands d'Europe. Pratiques et savoirs à l'époque moderne, op. cit.*, p. 94 et 97.

16 Rapport consulaire français de 1717 cité par Pierre Jeannin, *Marchands d'Europe, op. cit.*, p. 109-124, ici p. 113.

« Il faut observer, écrit Jacques Savary en 1675, qu'il n'y a que deux endroits où l'on puisse avoir correspondance pour envoyer de l'argent dans toutes les villes du Nord, et pour y faire des traites et des remises, qui sont Amsterdam et Hambourg » – et la correspondance des Marescoe confirme cette remarque<sup>17</sup>. Hambourg est d'ailleurs une place d'information de premier ordre, et pas seulement pour ce qui touche au commerce : en 1669, trois titres de journaux y paraissent – c'est plus qu'à Paris – et, en 1684, on trouve dans les six titres pérennes édités en ville, comme dans les deux titres paraissant à Altona, des nouvelles venues de l'Europe entière, de Lisbonne à Varsovie, et de Constantinople à Londres<sup>18</sup>.

Une observation à plus grande échelle montre d'autres traits caractéristiques de la place. Comme ailleurs en Allemagne, il ne saurait être question d'ignorer la complexité des structures impériales – « gouvernement qui n'est formé sur aucun modèle, [et] n'en servira jamais à d'autres », déclare le premier supplément de l'*Encyclopédie* en 1776<sup>19</sup> ; mais, plus qu'ailleurs peut-être, se mêle autour de Hambourg ce qui relève de l'Empire et ce qui n'en relève pas. La majorité des territoires d'Empire voisins de la ville dépendent en effet, au tournant des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, de souverainetés européennes extérieures à celui-ci. Altona, bourgade dotée d'un droit urbain en 1664, appartient au duché de Holstein, le duc étant le roi de Danemark : située devant les murs de Hambourg, la ville, donc la population quadruple en un demi-siècle, cherche clairement à concurrencer sa voisine. La rive sud de l'estuaire de l'Elbe, jusqu'à la grande guerre du Nord, relève du comté de Brême, sous contrôle suédois, et, après 1714, de l'électeur de Hanovre, qui est aussi roi d'Angleterre. Toujours sur l'Elbe, mais en amont de Hambourg, nous avons déjà vu l'influence du Brandebourg, qu'il augmente les péages sur le fleuve ou décide, comme il le fait en 1656, de prendre en otage les employés des messageries hambourgeoises pour pousser en avant son propre système postal<sup>20</sup>. On comprend aisément que la ville soit devenue une plaque tournante diplomatique, permettant de saisir à la fois la réalité anglaise au prisme du Hanovre, les dernières nouvelles de Berlin et les informations en

17 Jacques Savary, *Le Parfait Négociant*, Paris, L. Billaine, 1675, p. 86 ; Henry Roseveare (éd.), *Markets and Merchants of the Late Seventeenth Century...*, *op. cit.*, p. 30-33 et 53.

18 Bon nombre de journaux danois se contentent, de plus, de reproduire les feuilles parues à Hambourg (Wolfgang Behringer, *Im Zeichen des Merkur...*, *op. cit.*, p. 419 et 424-425).

19 Cité par Klaus Malettke, « Les villes hanséatiques aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles », dans Isabelle Richefort et Burghart Schmidt (dir.), *Les Relations entre la France et les villes hanséatiques de Hambourg, Brême et Lübeck, Moyen Âge-XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Peter Lang, p. 261-275, ici p. 269-270.

20 Wolfgang Behringer, *Im Zeichen des Merkur...*, *op. cit.*, p. 245-246.

provenance de la Suède et du Danemark<sup>21</sup>. Mais on soupçonne également que cette fragmentation politique n'est pas sans importance pour l'organisation concrète des échanges, en particulier sur l'estuaire de l'Elbe : les navires, en effet, ne peuvent remonter le fleuve que « jusques à deux ou trois lieues [de Hambourg], où ils se déchargent en partie pour venir devant la ville, jusqu'à dix pieds d'eau, à cause d'un banc de sable qu'il y a<sup>22</sup> ». Et probablement profitent-ils de l'occasion, comme on le reproche aux vaisseaux hollandais en 1672, pour négocier à Glückstadt, Harbourg, Stade ou Altona – toutes villes hors du contrôle de Hambourg ; d'ailleurs, lorsque celle-ci est paralysée par la peste de 1712, le commerce de l'Elbe ne tarit pas mais se détourne vers ces différents ports<sup>23</sup>. Les bribes d'information dont on dispose dessinent en fait une zone de trafics en tous genres, au débouché de l'un des grands axes du commerce continental nord-européen, et au milieu d'un enchevêtrement de frontières politiques offrant de larges possibilités de jeu aux acteurs. On comprend alors que la ville ait largement compté sur elle-même pour assurer sa protection, réfugiée derrière ses murailles, balisant au mieux le chenal de l'Elbe pour affirmer ses droits sur celui-ci, et construisant ses propres navires d'escorte pour permettre la navigation vers l'Europe du Sud<sup>24</sup>.

Il n'est pas simple, dans cet espace traversé de frontières, de définir ce qu'est une communauté étrangère. La compréhension de ce phénomène repose en fait largement sur un héritage : celui de l'acceptation, du milieu du xvi<sup>e</sup> au début du xvii<sup>e</sup> siècle, des *merchants adventurers* anglais, puis d'une communauté

21 Au xviii<sup>e</sup> siècle, la France, l'Angleterre, l'Espagne, les Provinces-Unies, la Suède, le Brandebourg, la Saxe et l'Empire y entretiennent des résidents. La ville est également une place de recrutement de mercenaires : la cour impériale note, en 1703, la possibilité qu'il y a de recruter des soldats dans la ville, et, onze ans plus tard, Jean-Baptiste Poussin écrit au roi de France que les Suédois pourraient y trouver plus de 6 000 hommes. Les corporations hambourgeoises, et particulièrement celle des cordonniers, pestent d'ailleurs contre cette population qui, lorsqu'elle ne fait pas la guerre, les concurrence si bien (voir *infra*, n. 38). Lucien Bély, « Jean-Baptiste Poussin, envoyé de France à Hambourg : négociateur subalterne et informateur de premier plan », dans Isabelle Richefort et Burghart Schmidt (dir), *Les Relations entre la France et les villes hanséatiques...*, *op. cit.*, p. 427-429 ; Rainer Ramcke, *Die Beziehungen zwischen Hamburg und Österreich im 18. Jahrhundert. Kaiserlich-reichstädtisches Verhältnis im Zeichen von Handels- und Finanzinteressen*, Hamburg, Hans Christians Verlag, 1969, p. 21.

22 Jacques Savary, *Le Parfait Négociant*, *op. cit.*, p. 85. L'observation des pratiques corrobore cette affirmation : ainsi, en août 1671, la veuve Berenberg affirme-t-elle que les navires anglais, plus larges que les néerlandais, ne pouvaient remonter l'Elbe jusqu'à Hambourg mais étaient déchargés avant la ville ; Henry Roseveare (éd.), *Markets and Merchants of the Late Seventeenth Century...*, *op. cit.*, p. 133.

23 Ernst Baasch, « Hamburg und Holland um 17. und 18. Jahrhundert », *Hansische Geschichtsblätter*, n° 16, 1910, p. 45-102, ici p. 61 et 78.

24 Rainer Postel, *Versammlung eines Ehrbaren Kaufmanns 1517-1992. Kaufmännische Selbstverwaltung in Geschichte und Gegenwart*, Hamburg, Versammlung eines Ehrbaren Kaufmanns, 1992, p. 23-31.



« néerlandaise » – en fait nourrie par la diaspora anversoise de 1585 – et enfin d'une communauté « portugaise » – composée de marchands séfarades – toutes deux définies par des contrats unissant collectivement de grands marchands et la ville. L'arrivée de ces groupes marque en effet une rupture avec les règles traditionnelles de la Hanse, et en particulier l'interdiction du commerce d'« hôte à hôte », ce qui suscite d'ailleurs l'opposition des autres cités de la ligue urbaine<sup>25</sup>. Leur accueil procède par dérogations successives à cette règle, afin d'attirer sur les bords de l'Elbe le commerce de nouveaux produits et de faire face aux territoires voisins, tout disposés eux à s'ouvrir aux nouveaux venus pour concurrencer Hambourg. Les *merchants adventurers* sont ainsi autorisés, de manière progressive, à négocier « toutes les marchandises de royaumes et pays étrangers [...] qui n'étaient pas d'usage, ou n'étaient pas négociées en si grande quantité » par le passé<sup>26</sup>. Leur entrée dans la ville, en 1567, se fait avec l'interdiction insistante de décharger en amont ou en aval de Hambourg et, pour la faire accepter de la bourgeoisie, le magistrat de la ville insiste sur la nécessité de faire face aux appels du pied des territoires voisins, en particulier du Danemark – le même argument étant plus tard employé pour justifier l'ouverture aux « néerlandais » et aux « portugais »<sup>27</sup>. Les communautés marchandes en question perdent largement leur importance à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle : les séfarades, à qui on propose des conditions moins avantageuses en 1697, quittent la ville à cette date : ne restent qu'une dizaine de marchands, et quelques courtiers et pauvres gens<sup>28</sup> ; le nombre de *merchants adventurers* décline, passant d'une centaine au début du XVII<sup>e</sup> siècle à quarante en 1691, puis treize en 1728<sup>29</sup>. Seule la communauté néerlandaise subsiste, mais en se scindant : les luthériens s'intègrent très rapidement aux élites négociantes de la ville, tandis que la communauté réformée de langue flamande, qui reste très importante jusqu'à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, maintient sa singularité, en particulier par les allers-retours qu'effectuent ses membres entre Hambourg et d'autres

25 Ernst Pitz, *Die Zolltarife der Stadt Hamburg*, Wiesbaden, In Kommission bei F. Steiner, 1961, p. 166-167, n° 207.

26 *Ibid.*, p. 186, n. 28, n° 236 ; Martin Reissmann, *Die Hamburgische Kaufmannschaft des 17. Jahrhunderts in sozialgeschichtlicher Sicht*, Hamburg, Hans Christians Verlag, 1975, p. 233.

27 Richard Ehrenberg, *Hamburg und England im Zeitalter der Königin Elisabeth*, *op. cit.*, p. 96 ; Ernst Pitz, *Die Zolltarife der Stadt Hamburg*, *op. cit.*, p. 164-165, 171, 174, 177, 226, 185, 188 et 228 ; Willem Sillem, « Zur Geschichte der Niederländer in Hamburg von ihrer Ankunft bis zum Abschluss des Niederländischen Contracts 1605 », *Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte*, n° 7, 1883, p. 481-598, ici p. 562 et 567 ; Hermann Kellenbenz, *Sephardim an der unteren Elbe*, Wiesbaden, F. Steiner, 1958, p. 30 ; Hiltrud Wallenborn, *Bekehrungseifer, Judenangst und Handelsinteresse. Amsterdam, Hamburg und London als Ziele sefardischer Migration im 17. Jahrhundert*, Hildesheim, Olms, 2003, p. 275.

28 Klaus Weber, *Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830*, *op. cit.*, p. 240.

29 Karin Newman, « Hamburg in the European Economy, 1660-1750 », *art. cit.*, p. 85.

métropoles du Nord-Ouest<sup>30</sup>. Mais l'ouverture de la ville dans la seconde moitié du xvi<sup>e</sup> siècle a défini des cadres pérennes. Il est désormais possible d'accueillir de manière privilégiée de grands marchands dont on reconnaît l'apport à l'économie urbaine, en particulier pour le commerce de nouveaux produits, y compris s'ils ne sont pas luthériens. En revanche, la ville les distingue des migrants de cette confession, nettement plus nombreux mais qui, étant destinés à s'intégrer plus vite, nous sont bien moins perceptibles.

342

Ce schéma d'un accueil essentiellement motivé par des considérations économiques est réactivé au tournant des xvii<sup>e</sup> et xviii<sup>e</sup> siècles, au moment même où la ville connaît, en même temps qu'un grave conflit constitutionnel, un indéniable durcissement confessionnel auquel les chapelles des résidents étrangers présents en ville n'offrent qu'un piètre exutoire. Altona fait au contraire preuve d'une tolérance presque sans borne, y compris envers des sectes religieuses se situant hors des confessions reconnues par les traités de Westphalie<sup>31</sup>. Si Hambourg tolère des huguenots, il est donc difficile de considérer que la ville fait partie du Refuge allemand. Des 900 fugitifs passés sur les bords de l'Elbe en 1685, peu sont restés ; et les quelques centaines de huguenots présents à Hambourg n'y sont certainement pas pour des raisons religieuses – l'exemple le plus frappant étant celui des Chapeaurouge et des His, partis de Bâle et Genève pour s'établir sur les bords de l'Elbe<sup>32</sup>. De même, la position des juifs reste précaire : en 1697, des ashkénazes s'établissent à Hambourg sous le régime même que les séfarades, dans leur grande majorité, refusent – et qui n'est de toute façon pas ratifié par la bourgeoisie urbaine. Ce n'est qu'en 1710 qu'un règlement élaboré sous l'égide d'envoyés de l'Empereur leur concède des droits plus stables, avant tout dans le domaine économique, permettant une forte croissance de la communauté au xviii<sup>e</sup> siècle<sup>33</sup>.

Plus encore qu'au xvii<sup>e</sup> siècle, l'implantation de ces communautés étrangères ne saurait être dissociée de franchissements frontaliers réguliers, au moins pour des raisons religieuses. C'est manifeste dans le cas des ashkénazes,

30 Il est donc particulièrement difficile de saisir l'ensemble de cette communauté, probablement forte de 3 500 personnes en 1700, mais de 1 100 seulement en 1770.

31 Les résidents de Brandebourg et des Provinces-Unies protègent ainsi les calvinistes, y compris les réformés français qui n'hésitent pas à les solliciter ; le résident impérial, lui, s'impose dans les années 1670 comme protecteur des catholiques. La ville de Hambourg n'accorde de liberté religieuse aux catholiques et aux calvinistes qu'en 1785 (Joachim Whaley, *Religious Toleration and Social Change*, Cambridge, Cambridge University Press, 1985, p. 35, 37, 50-53 et 145).

32 Klaus Weber, *Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830, op. cit.*, p. 241-242 ; Joachim Whaley, *Religious Toleration and Social Change, op. cit.*, p. 113 et 123.

33 De 600 contribuables en 1730, celle-ci passe à 6 300 personnes environ en 1800, alors que la ville ne compte plus que 130 Portugais ; pour tout ce passage, voir Joachim Whaley, *Religious Toleration and Social Change, op. cit.*, p. 73, 83-88 et 90.

dont la communauté réunit à la fois Hambourg – république urbaine quasi-autonome – Altona et la bourgade de Wandsbek – sous l'autorité du roi de Danemark. Et c'est à Altona, non à Hambourg, qu'est situé le tribunal rabbinique, la ville servant également de refuge face aux poussées antisémites du petit peuple hambourgeois<sup>34</sup>. Fixer un statut juridique à cette communauté est un véritable cauchemar : Hambourg refuse d'admettre qu'elle puisse être sous l'autorité du Danemark, mais ne parvient pas à la détacher de celle-ci ; et le Danemark, comme de juste, refuse d'admettre l'exercice d'une autorité hambourgeoise, sans pouvoir véritablement s'y opposer. Les calvinistes, eux, sont libres de pratiquer leur foi dans l'espace privé de leur demeure ; mais pour tenir un culte public, il faut sortir de la ville, la destination la plus évidente étant une nouvelle fois Altona. Alors que la communauté flamande se place, dès 1686, sous la protection du résident des Pays-Bas, et parvient ainsi à trouver un abri à l'intérieur des murs de Hambourg, le cœur de la communauté française, malgré quelques arrangements avec le résident prussien pour la pratique quotidienne du culte, reste à Altona jusqu'en 1761<sup>35</sup>. Les mennonites, enfin, franchissent régulièrement les portes de la ville pour tenir leur culte<sup>36</sup>. En fait, aucune des minorités religieuses que peut compter Hambourg – sauf peut-être les catholiques, qui s'appuient largement sur les chapelles des résidents étrangers – ne peut se contenter de la seule enceinte de la ville.

Hors de celle-ci, n'y a-t-il qu'une liberté de culte ? Au vu des pratiques frontalières nées de la fragmentation politique de l'embouchure de l'Elbe, il est permis d'en douter. Le conflit constitutionnel que connaît Hambourg des années 1670 à 1712, et particulièrement la tentative d'invasion danoise de 1686, agissent ici comme des révélateurs, les tensions faisant remonter à la surface les usages habituellement dans l'ombre. Depuis longtemps les corporations hambourgeoises protestaient contre le tort que leur faisaient les artisans installés devant la ville, que ceux-ci aient cherché ou non à pénétrer l'espace urbain. Ainsi, en 1672, dans des doléances communes, les tailleurs dénoncent la concurrence des ateliers danois, les tonneliers la tendance des marchands de vin à faire faire leurs tonneaux à Altona, et les fabricants de chandelle l'usage des capitaines de navire d'y faire acheter des bougies pour

34 On en trouvera un exemple célèbre, suite au meurtre d'un prêteur juif en 1687, dans Léon Poliakov (trad. et éd.), *Mémoires de Gluckel Hameln*, Paris, Les Éditions de Minuit, 1971, p. 186-195 (cette traduction, qui abrège le texte sans le dire, n'est pas la meilleure disponible, mais a été choisie pour son accessibilité au lecteur français).

35 Joachim Whaley, *Religious Toleration and Social Change*, op. cit., p. 122-141.

36 Michael Driedger, *Obediente Heretics. Mennonite Identities in Lutheran Hamburg and Altona during the Confessional Age*, Aldershot, Ashgate, 2002, p. 18-21.

éclairer leurs vaisseaux<sup>37</sup> – et les artisans lübeckois, trop heureux de l'aubaine, de citer explicitement cette argumentation pour exclure de leur propre ville leurs concurrents de Hambourg<sup>38</sup>. En 1677, à Hambourg, les corporations mettent en place un tour de guet aux portes de la ville<sup>39</sup>. Cette même année, le roi de Danemark oblige les habitants d'Altona à acheter leur pain là où ils résident, et non sur la hauteur qui marque la limite avec Hambourg<sup>40</sup> – et l'on peut soupçonner là plus qu'un conflit de gagne-petit, puisque quelques années plus tard, l'un des boulangers d'Altona, le mennonite Hinrich van der Smissen, trouve sa clientèle parmi les capitaines de navires stationnant sur l'Elbe. En 1686 enfin, lorsque les armées danoises cherchent à envahir Hambourg, la ville profite de l'occasion qui lui est donnée pour canonner copieusement non seulement ses assaillants, mais les entrepôts qu'avait construit ce même van der Smissen devant les murs de la ville, côté danois<sup>41</sup>. Si, malgré la rareté et la dispersion des sources, l'étude demanderait à être poursuivie pour l'ensemble du XVIII<sup>e</sup> siècle, elle montre clairement les conflits que pouvait provoquer dans les sphères du petit commerce et de l'artisanat cet enchevêtrement de frontières, et l'intérêt que pouvaient avoir des marchands, pour peu qu'ils investissent quelque capital dans la production, à enjamber les murailles de Hambourg – y compris, d'ailleurs, pour trouver refuge en dehors de la ville lorsqu'ils se trouvaient dans une mauvaise passe<sup>42</sup>.

Les communautés marchandes étrangères n'avaient certainement pas le monopole de ce jeu entre les différents territoires : lorsque, dans les années 1690, le Danemark entreprend un blocus de l'Elbe, de nombreux marchands de Hambourg partagent des parts de navire avec des bourgeois d'Altona afin que leurs biens circulent librement – chose parfaitement possible, au moins pendant

37 Staatsarchiv der Freien- und Hansestadt Hamburg (désormais StAHH), 111-1, Senat Cl. XI Generalia Nr 1, vol. 6, Copia der Gravamina der Ehrbaren Aemter, 23 septembre 1672.

38 Archiv der Hansestadt Lübeck, Altes Senatsarchiv, Interna Ämter, Posamentier 5/1, corporation des passementiers au conseil de la ville de Lübeck, 6 février 1673.

39 StAHH, 111-1, Senat Cl. XI Generalia Nr. 1, vol. 8, 17 décembre 1677.

40 Reimer Rohde, *Die Entwicklungen der Handwerkszünfte in Altona von 1640 bis zum Ende des 18. Jahrhunderts. Ein Beitrag zur Geschichte der Altonaer Gewerbeverfassung unter den Bedingungen des dänischen Merkantilismus*, thèse soutenue à l'université de Hambourg, 1974, p. 91 sq.

41 Matthias Rauert, Annelie Kümpers-Greve, *Van der Smissen. Eine mennonitische Familie vor dem Hintergrund der Geschichte Altonas und Schleswig-Holsteins, Texte und Dokumente*, Hamburg, NORD, 1992, p. 47-49.

42 Ainsi Paul Berenberg, après sa faillite de décembre 1669, se réfugie dans le duché de Lunebourg ; Loeb, le fils de la marchande ashkénaze établie à Hambourg Glikl bas Judas Leib (dite aussi Gluckel Hameln, 1646/47-1724), s'abrite lui à Altona lorsqu'il est acculé par ses créanciers. Léon Poliakov (trad. et éd.), *Mémoires de Gluckel Hameln, op. cit.*, p. 180-181 ; Henry Roseveare (éd.), *Markets and Merchants of the Late Seventeenth Century...*, op. cit., p. 64 et 130.

un temps<sup>43</sup>. Mais, parce qu'ils cultivaient cette pluriterritorialité au quotidien, les marchands « étrangers » tenaient sans aucun doute une place particulière dans l'organisation d'un espace économique non enfermé dans des frontières politiques. Le conseil de Hambourg a beau déclarer, en 1733, qu'il « n'est pas un secteur du haut commerce, de la manufacture et du travail quotidien dans lequel [les juifs] n'aient pas de liens importants, et où, dans de nombreux cas, ils retirent effectivement le pain des bouches de nos propres citoyens », il est forcé d'ajouter qu'ils sont « un mal nécessaire »<sup>44</sup>. Et de fait, on les voit jouer un rôle dans l'introduction de nouveaux produits dans la ville : l'année suivante, en 1734, une liste de juifs d'Altona se rendant quotidiennement à Hambourg révèle leur rôle non seulement dans les métiers du change monétaire et du colportage, mais aussi dans la commercialisation de marchandises coloniales<sup>45</sup>. La même année, la ville leur reconnaît d'ailleurs ce rôle, en leur concédant le droit de commercer avec des perruques et des boutons, et en songeant à leur permettre la fabrication de bas à condition qu'ils emploient pour cela des chrétiens pauvres<sup>46</sup>. L'implantation en plusieurs points de l'estuaire de l'Elbe est également constitutive de l'activité des huguenots présents sur les bords de l'Elbe. En 1692 déjà, le président de la *Commerzdeputation* – institution réunissant les marchands commerçant « vers la mer » – le constate : « il y a des Français établis à Altona, qui font leur commerce avec la France, et viennent ici à la bourse<sup>47</sup> ». L'année suivante, le résident hollandais confirme qu'il existe entre Altona et la France un trafic bien actif, mené par ces Français demeurant sur place, mais fréquentant la bourse de Hambourg<sup>48</sup>. Un demi-siècle plus tard, il ne fait aucun doute que le projet de compagnie d'assurance monté par le huguenot Pierre Boué avec quelques coreligionnaires (Bernard Texier, Alexandre Bruguier) et certains bourgeois de Hambourg (Rudolf Amsinck), s'articule sur la bourse de la ville ; mais c'est à Altona qu'il implante le chantier naval qui construit, de 1719 à 1732, 22 navires pour la Compagnie des Indes orientales<sup>49</sup>. La question n'est pas de détail, si l'on considère le rôle des huguenots dans le commerce du sucre et des denrées coloniales. Leur rôle dans le versant maritime de celui-ci

43 Là encore, les communautés étrangères – ici les Mennonites – pouvaient jouer un rôle : Michael Driedger, *Obediente Heretics. Mennonite Identities in Lutheran Hamburg and Altona during the Confessional Age*, op. cit., p. 109-110.

44 Joachim Whaley, *Religious Toleration and Social Change*, op. cit., p. 98.

45 StAHH, 111-1, Senat Cl. VII Lit Lb, n° 18, vol. 1g / 39/, présentée le 9 mars 1734.

46 Herbert Gonsiorowski, *Die Berufe der Juden Hamburgs von der Einwanderung bis zur Emanzipation*, Hamburg, Brünner, 1927, p. 56 sq.

47 Klaus Weber, *Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830*, op. cit., p. 241.

48 Ernst Baasch, « Hamburg und Holland um 17. und 18. Jahrhundert », art. cit., p. 70.

49 En 1753, Pierre Boué fait par ailleurs partie de la poignée de huguenots qui dominent le commerce du sucre à Hambourg : voir Klaus Weber, *Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830*, op. cit., p. 243-248, et *id.*, « La migration huguenote dans le contexte de l'économie atlantique... », art. cit., p. 131.

est relativement bien connu<sup>50</sup>. Les huguenots reprennent en effet une activité largement tenue par les séfarades jusqu'à leur départ de la ville, et qui représente, au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, plus de la moitié des importations par voie de mer en provenance de la France, elle-même premier importateur du commerce hambourgeois. Certains développent même des réseaux transcontinentaux articulés aussi bien sur les îles, les ports français que sur les bords de l'Elbe, et qui mêlent au commerce des marchandises coloniales celui des esclaves<sup>51</sup>. Mais le développement du commerce du sucre reste largement incompréhensible sans le développement de structures industrielles à, et peut-être autour de Hambourg. Celui-ci ne fait aucun doute : en 1727, on compterait sur les bords de l'Elbe 200 raffineries de sucre, puis 300 en 1750 et 400 en 1802 – contre 90 à Amsterdam, et 30 à Rotterdam<sup>52</sup>. Il est même très probable que ce ne soit pas seulement le commerce qui développe l'industrie, mais aussi l'industrie qui attire le commerce ; c'est en tout cas ce que suggère un rapport de la chambre de commerce de Bordeaux, qui doute pouvoir « entrer en parallèle avec Hambourg, Fiume et Trieste », « la cherté de [sa] main-d'œuvre, du charbon de terre, et de toutes les choses nécessaires à la fabrication, et que les raffineries étrangères se procurent à Beaucoup meilleur marché », mettant la ville « toujours au dessous d'elles »<sup>53</sup>. La « concurrence internationale » sur les prix et les salaires a donc été selon Klaus Weber, un facteur décisif dans le développement de l'industrie du sucre en Allemagne du Nord<sup>54</sup> ; mais il nous semble difficile de comprendre cette concurrence sans prendre en compte les échos qu'elle trouve, à l'échelle locale, dans l'estuaire de la Basse-Elbe.

C'est en fait un manque, et une direction nouvelle, qui apparaissent au terme de cet examen : l'étude du lien entre l'organisation du commerce et celle de la production, dont Richard Ehrenberg a montré l'existence pour la première modernité, mais qui est depuis resté largement hors du champ d'observation d'une historiographie particulièrement focalisée

50 Des renouvellements sont attendus sur ce sujet, pour le XVII<sup>e</sup> siècle, avec la parution de l'ouvrage de Jorun Poettering, *Handel, Nation und Religion. Kaufleute zwischen Hamburg und Portugal im 17. Jahrhundert*, Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 2013.

51 Voir en particulier l'exemple de la firme « Michel & Grou », présente aussi bien à Saint-Domingue, à Paris et à Nantes qu'à Bilbao et Amsterdam, et bien sûr à Hambourg : Klaus Weber, « La migration huguenote dans le contexte de l'économie atlantique... », art. cit., p. 127-128 ; *id.*, *Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830, op. cit.*, p. 248.

52 Carsten Prange, « Handel und Schiffahrt im 18. Jahrhundert », dans Inge Stephan et Hans Gerd Winter (dir.), *Hamburg im Zeitalter der Aufklärung*, Hamburg, Dietrich Reimer, 1989, p. 42-56, ici p. 49 ; Klaus Weber, *Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830, op. cit.*, p. 228.

53 Klaus Weber, « La migration huguenote dans le contexte de l'économie atlantique... », art. cit., p. 128, lettre de la chambre de commerce de Bordeaux au résident français pour Venise et le Levant, 3 avril 1781.

54 *Ibid.*, p. 129.

sur les milieux marchands<sup>55</sup>. Et pourtant, à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle 48 % de la population bourgeoise masculine de Hambourg s'emploie dans l'artisanat et l'industrie : la ville est bel et bien un centre productif autant que commercial<sup>56</sup>. Une observation plus poussée des franchissements frontaliers – ceux d'une main-d'œuvre cherchant à s'employer à Hambourg, ou ceux opérés par des marchands-producteurs établissant leurs ateliers hors les murs – dans un contexte qui diffère du cas classique de la ville entourée de son *contado*, puisque Hambourg n'est qu'une partie du système urbain de la basse-Elbe, offrirait peut-être des pistes nouvelles pour la compréhension d'un espace que, malgré la difficulté des sources, on ne peut résumer à un port et à son fleuve.

55 Voir Richard Ehrenberg, *Hamburg und England im Zeitalter der Königin Elisabeth*, op. cit., et, pour ce constat historiographique, Marie-Louise Pelus-Kaplan, « Une bourgeoisie "seconde" dans une ville hanséatique : les artisans lübeckois aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles », dans Philippe Guignet (dir.), *Le Peuple des villes dans l'Europe du Nord-Ouest (fin du Moyen Âge-1945)*, Lille, Centre de recherches sur l'histoire du Nord-Ouest/Université Charles-de-Gaulle/Lille 3, 2002, vol. 1, p. 147-166 ; H. Laufenberg, *Hamburg und sein Proletariat im 18. Jahrhundert : eine wirtschaftshistorische Vorstudie zur Geschichte der modernen Arbeiterbewegung*, Hamburg, Dubber, 1910, est trop vieilli pour être utilisable.

56 Martin Reissmann, *Die Hamburgische Kaufmannschaft des 17. Jahrhunderts in sozialgeschichtlicher Sicht*, op. cit., 1975, p. 24-25.

