

Francia – Forschungen zur westeuropäischen Geschichte

Bd. 37

2010

DOI: 10.11588/fr.2010.0.44886

Copyright

Das Digitalisat wird Ihnen von perspectivia.net, der Online-Publikationsplattform der Stiftung Deutsche Geisteswissenschaftliche Institute im Ausland (DGIA), zur Verfügung gestellt. Bitte beachten Sie, dass das Digitalisat urheberrechtlich geschützt ist. Erlaubt ist aber das Lesen, das Ausdrucken des Textes, das Herunterladen, das Speichern der Daten auf einem eigenen Datenträger soweit die vorgenannten Handlungen ausschließlich zu privaten und nicht-kommerziellen Zwecken erfolgen. Eine darüber hinausgehende unerlaubte Verwendung, Reproduktion oder Weitergabe einzelner Inhalte oder Bilder können sowohl zivil- als auch strafrechtlich verfolgt werden.

LE ROI SOLEIL ET LES VILLES MARCHANDES

Les enjeux du traité de commerce franco-hanséatique de 1716

L'histoire des accords commerciaux entre la France et les villes de la Hanse s'étale sur sept siècles¹. Si la Hanse teutonique proprement dite, dont les origines remontent aux XII^e–XIII^e siècles, disparaît en tant qu'institution à caractère politique après 1669, date de la dernière Diète plénière des villes de la Hanse², les réseaux familiaux et commerciaux qui formaient depuis toujours le substrat du commerce hanséatique ne disparaissent pas pour autant et subsistent, jusqu'au XVIII^e siècle au moins, mêlés aux réseaux hollandais, en dépit des conquêtes suédoises sur la côte méridionale de la Baltique³. Un reste de l'ancienne organisation politique de la Hanse se maintient après 1669 sous la forme de l'association, fondée en 1630 et destinée à survivre jusque dans la première moitié du XX^e siècle, des trois villes de Lubeck, Hambourg et Brême; association limitée, et donc plus efficace, plus prompte à agir que la lourde confédération d'antan. Son but primitif était de défendre au jour le jour les intérêts hanséatiques dans le contexte troublé du premier XVII^e siècle et de la guerre de Trente Ans. Cette association des trois villes »hanséatiques«, après 1669, parle encore au nom de l'ancienne organisation, mais les traités qu'elle signe à partir de cette date n'engagent plus, désormais, que les trois grands ports d'Allemagne du Nord, qui sont en même temps trois villes du Saint-Empire, considérées comme libres en dépit des prétentions danoises sur Hambourg et des prétentions suédoises sur Brême⁴.

Le traité de commerce signé le 28 septembre 1716 entre le roi de France et les trois villes hanséatiques, s'il s'inscrit dans une longue tradition d'accords entre les rois de France et la Hanse, répond également à des impératifs caractéristiques de la période

1 Les premiers privilèges accordés par un roi de France à la ville de Lubeck et à d'autres villes de la Hanse sont ceux de Philippe IV le Bel en 1294, le dernier traité fut signé au XIX^e siècle, voir Simone ABRAHAM-THISSE, Bretons et Hanséates à la fin du Moyen Âge. Relations politiques et diplomatiques, dans: Jean KERHERVE, Tanguy DANIEL (dir.), 1491, La Bretagne Terre d'Europe, Brest, Quimper 1992; ID., Les relations commerciales entre la France et les villes hanséatiques de Hambourg, Lübeck et Brême au Moyen Âge, dans: Isabelle RICHEFORT, Burkhard SCHMIDT (dir.), Les relations entre la France et les villes hanséatiques de Hambourg, Lübeck et Brême, Moyen Âge–XIX^e siècle, Paris 2006, p. 31–34.

2 Philippe DOLLINGER, La Hanse (XII^e–XVII^e siècles), Paris 1964, ²1988; Rolf HAMMEL-KIESOW, Die Hanse, Munich 2000.

3 Voir Marie-Louise PELUS-KAPLAN, Eric SCHNAKENBOURG, Le contrôle de la Baltique et les enjeux économiques, dans: Lucien BÉLY (dir.), L'Europe des traités de Westphalie. Esprit de la diplomatie et diplomatie de l'esprit, Paris 2000, p. 297–311.

4 L'historiographie de langue allemande fait habituellement la distinction entre les adjectifs »hansisch« qui concerne l'histoire de la Hanse avant 1669, et »hanseatisch« pour la période postérieure à 1669.

louis-quatorzième, ce que nous verrons en étudiant tout d'abord, à partir des sources françaises, la genèse de ce traité, avant d'en analyser le contenu et la portée, puis d'évoquer rapidement l'arrière-plan et les péripéties de sa négociation grâce à la correspondance du français Christophe Brosseau, qui fait à cette époque fonction de résident hanséatique à Paris⁵.

Très tôt, les rois de France ont été conscients de l'intérêt que représentait pour le royaume le commerce hanséatique. À la fin du XV^e siècle (1464, 1483), Louis XI accorde des privilèges aux marchands hanséates fréquentant les Pays-Bas bourguignons, afin d'attirer en France une partie de leurs activités⁶. Ces privilèges seront confirmés par Charles VIII en 1489, par François I^{er} en 1536, par Henri II en 1552, et par Henri IV en 1604. Ce n'est toutefois que le 10 mai 1655 qu'un traité en bonne et due forme est signé à Paris entre le roi de France et les villes de la Hanse⁷. Outre le renouvellement des privilèges anciens, il accorde aux hanséates, notamment dans l'article I, la liberté de *trafiquer et naviguer tant en France qu'autres royaumes [...] quand même ils iraient dans les villes, ports, havres ou autres lieux dépendants des ennemis de Sa Majesté ou qui le pourraient être à l'avenir*. C'est une reconnaissance officielle du statut de neutralité des villes de la Hanse, mais bien que le traité soit prévu pour 15 ans, ses dispositions ne sont plus appliquées dès 1660. Pourtant le commerce hanséatique est alors bien établi en France, à Bordeaux en particulier, et va se développer vigoureusement dans la seconde moitié du XVII^e siècle⁸.

C'est entre 1672 et 1674 que culminent les échanges entre les villes de la Hanse et la France. Louis XIV est alors engagé dans la guerre de Hollande, et le pavillon des Provinces-Unies est interdit dans les ports du royaume. Cette éviction profite aux nations neutres, en particulier aux hanséates. Le commerce de France représente alors le secteur le plus important du commerce lubeckois hors de la Baltique⁹. À Bordeaux en 1672, les registres de sortie du port recensent 52 navires de Hambourg quittant le port girondin, soit un peu plus du double de la moyenne des années de paix 1682–1687, qui précèdent la guerre de la Ligue d'Augsbourg¹⁰. Il faut toutefois remar-

5 Au sujet de ce personnage, voir notamment Johannes ORZSCHIG, Christophe Brosseau. Ein französischer Diplomat am Ende des 17. Jahrhunderts in hansestädtischen Diensten, dans: Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde 77 (1997), p. 75–86.

6 Michel MOLLAT, Le commerce maritime normand à la fin du Moyen Âge, Paris 1952, p. 195–196.

7 A. A. E. [Archives des Affaires étrangères, Paris], Traités multilatéraux, 16550002. La photocopie du texte original de ce traité, ainsi qu'une version dactylographiée, nous ont été aimablement communiqués par Mme Isabelle Richefort, Conservateur à la Direction des Archives des Affaires étrangères, et par M. Jean-Yves Kind, service de la Conservation des Traités, qu'ils en soient ici remerciés.

8 Peter Voss, Bordeaux et les villes hanséatiques, 1672–1715. Contribution à l'histoire maritime de l'Europe du Nord-ouest, thèse de doctorat, université de Bordeaux III, 1995, vol. 1, dactylographiée, p. 82; Id., Eine Fahrt von wenig Importanz? Der hansische Handel mit Bordeaux 1670–1715, dans: Antjekathrin GRASSMANN (dir.), Niedergang oder Übergang? Zur Spätzeit der Hanse im 16. und 17. Jahrhundert, Cologne, Weimar, Vienne 1997, p. 93–138.

9 Marie-Louise PELUS, Eine Hansestadt im Planetensystem des Sonnenkönigs. Der Handel mit Frankreich und seine Bedeutung für die lübeckische Wirtschaft in der Epoche Ludwigs XIV., dans: Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde 65 (1985), p. 121.

10 Janine FAYARD, Notes sur le trafic maritime entre Bordeaux et Hambourg à la fin du XVII^e siècle, dans: Annales du Midi 79 (1967), p. 221.

der d'un œil critique les données portuaires: en temps de guerre, les pavillons neutres sont utilisés par les négociants des nations exclues du commerce de France. C'est ainsi que les Hollandais, à partir de 1672, poursuivent leur commerce de France sous couvert de pavillons hanséatiques ou scandinaves, et de même plus tard, les marchands de Hambourg, Brême et Lubeck, théoriquement interdits dans les ports français entre 1690 et 1697, se serviront des pavillons scandinaves et polonais (Danzig) pour poursuivre leur commerce avec le royaume. Les autorités françaises sont bien sûr informées de la complaisance avec laquelle les nations neutres accordent des passeports aux armateurs hollandais ou hanséates. L'absence de réaction traduit donc la nécessité dans laquelle se trouve la France de recevoir des produits du Nord en période de guerre, en particulier tout ce qui est nécessaire à la construction navale, comme les métaux, les bois pour la mâture, le goudron pour le calfatage, ou encore le chanvre pour les cordages et la voilure.

Même si les épisodes de guerre, au temps de Louis XIV, n'interrompent jamais complètement les échanges entre la France et les villes hanséatiques, celles-ci retardent toujours autant qu'elles le peuvent la publication des lettres avocatoires impériales, c'est-à-dire la notification de leur entrée en guerre officielle contre la France. Alors que la guerre de la Ligue d'Augsbourg éclate en 1688, ce n'est qu'en 1690 que les trois villes se rallient officiellement à l'Empereur contre Louis XIV. Ce délai supérieur à un an, que l'on retrouve au début de la guerre de Succession d'Espagne, manifeste leur volonté de profiter le plus longtemps possible d'une neutralité officielle afin de pouvoir supplanter, au moins l'espace de quelques mois, les Hollandais qui dominent ordinairement le commerce de France. En effet, malgré les guerres qui ont opposé Louis XIV aux Provinces-Unies, les marchands hollandais se taillent toujours la part du lion dans le commerce de France jusqu'à la fin du règne du »Grand Roi«. À Bordeaux en 1699–1700, le pavillon hollandais représente 76% de l'ensemble des pavillons étrangers¹¹. La domination hollandaise sur les échanges entre la France et les régions du nord de l'Europe est encore renforcée par le traité de Ryswick (1697): la France accorde l'exemption du droit de fret de 50 sols par tonneau aux bâtiments des Provinces-Unies qui viendront dans les ports du royaume¹², et qui bénéficieront ainsi d'un avantage structurel sur leurs concurrents, notamment sur les hanséates.

Avec le début de la guerre de Succession d'Espagne, qui entraîne l'exclusion du commerce de France des marines tant hollandaises qu'hanséatiques, la nécessité d'assurer malgré tout au royaume l'approvisionnement en produits du Nord amène le Conseil de Commerce à favoriser les pavillons neutres. En 1703 et 1704, une série de décisions royales accordent aux marines scandinaves l'exemption du droit de fret de 50 sols par tonneau pour une liste de produits élargie¹³. Mais très vite, la solution

11 Voss, Bordeaux et les villes hanséatiques (voir n. 8), p. 157.

12 L'ordonnance du 20 juin 1659 instaurait une taxe de 50 sols par tonneau de jauge sur tout navire étranger entrant dans les ports français. Le tonneau est une mesure de volume, et non de poids, équivalent à 2,83 m³.

13 L'arrêt, qui entre en vigueur au 1^{er} juillet 1703, précise que *les vaisseaux appartenant aux Suédois qui viendront dans les ports du royaume chargés seulement de planches, mâts et autres bois propres à la construction des vaisseaux de marine, bourdillon, goudron, chanvre et cuivre et qui chargeront dans les ports du royaume et pendront leur entière charge de vins, de sel, et d'eaux-de-vie et*

scandinave paraît insuffisante, aussi envisage-t-on un compromis du côté hanséatique.

En 1705 les villes hanséatiques, après avoir obtenu de l'Empereur la permission de faire le commerce de France, demandent à bénéficier du statut de neutralité et de l'exemption du droit du fret, à l'instar des Suédois et des Danois. La question est débattue au sein du Conseil de Commerce dont les députés se montrent d'abord plutôt favorables à cette requête¹⁴. Ils considèrent que l'autorisation donnée aux navires de Hambourg, Lubeck, et Brême serait *très propre à donner des inquiétudes aux Hollandais qui verront par-là enlever leur commerce par ces villes, et à les diviser et exciter entre eux une jalousie, surtout à Amsterdam qui regarde ces villes, singulièrement Hambourg, comme sa plus dangereuse rivale pour le commerce du Nord, de France et d'Espagne*¹⁵. Finalement, après quelques semaines de réflexion, la requête des Hanséates est rejetée, la raison officielle étant l'appartenance des trois villes à l'Empire, et donc à un corps ennemi de la France. En fait, les députés du Conseil de Commerce craignent surtout de favoriser le commerce hollandais qui se ferait, comme ce fut le cas par le passé, sous couvert de passeports accordés aux négociants de la Hanse. La question de la neutralité du pavillon hanséatique n'est pas pour autant définitivement tranchée puisqu'elle resurgit l'année suivante. Les positions françaises s'assouplissent, les navires des trois villes hanséatiques sont finalement autorisés à amener en France une douzaine de marchandises, mais ils doivent s'acquitter du droit de fret et acheter l'équivalent de ce qu'ils apportent en marchandises de France¹⁶. Cette mesure permet d'assurer l'approvisionnement du royaume en matériaux de marine ainsi que l'écoulement des produits nationaux qui souffrent de la fermeture des marchés du Nord, les vins en particulier¹⁷. Dans les derniers jours de l'année 1710, une nouvelle liste est dressée, elle comporte une centaine de produits que les Hanséates sont autorisés à amener en France¹⁸. Cette fois, il ne s'agit plus seulement de produits stratégiques, puisqu'on trouve notamment dans la liste l'huile d'olive ou encore le bois de marqueterie. L'étendue de cette liste montre que la France a besoin des marines étrangères pour assurer ses échanges, et pas seulement avec la Baltique. Cette nécessité l'amène à satisfaire la vieille revendication de neutralité des villes hanséatiques, alors même que l'Empire est officiellement en guerre contre la France. La nouvelle liberté accordée au pavillon hanséatique s'explique surtout par la révo-

d'autres marchandises de France seront exempts du paiement du droit de fret de 50 sols par tonneau: Riksarkivet (Archives Royales de Stockholm), *Diplomatica*, Gallica, vol. 528, non folioté, voir également A. A. E., C. P. [Correspondance politique], Suède, vol. 100, fol. 29, «Arrêt du conseil du roi 4 mars 1704».

14 A. N. [Archives nationales, Paris], F¹²-51, Procès verbaux du Conseil du commerce, fol. 323, 6 mai 1705.

15 Ibid. fol. 334, 10 juin 1705.

16 Thomas SCHAEFER, *The French Council of Commerce, 1700–1715. A Study of Mercantilism after Colbert*, Columbus 1983, p. 121–122.

17 Christian HUETZ DE LEMPS, *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV*, Paris, La Haye 1975, p. 70.

18 A. N. G⁷-1695, Commerce et manufactures, fol. 286–287: «État des marchandises qui pourront être transportées en France par les vaisseaux des Hambourgeois et autres ennemis qui ont reçu ces avocatoires de l'empereur en vertu des passeports qui seront accordés par le roi».

cation des passeports accordés aux Hollandais en novembre 1710. Les bâtiments des nations neutres et ceux des villes hanséatiques sont désormais les seuls à pouvoir fréquenter les ports de France. Cette politique des passeports est une arme de guerre pour faire vaciller l'économie, et donc l'effort de guerre, des Provinces-Unies après l'échec des négociations de paix de Gertruydenberg¹⁹. Les Hanséates jouent dès lors un rôle si important sur le plan économique qu'ils trouvent chez les négociants français d'ardents partisans de leur liberté commerciale. Par exemple en 1711, les directeurs de la Chambre de commerce de Bordeaux protestent contre un projet du Conseil de Commerce qui aurait pour effet de restreindre les libertés du commerce hanséatique en France²⁰.

Avec la fin de la guerre de Succession d'Espagne, la question du commerce entre la France et les villes hanséatiques s'inscrit dans une nouvelle perspective. Les Hanséates préparent une future négociation commerciale avec le gouvernement français au moment où la conclusion de la paix d'Utrecht (11 avril 1713) permet aux Hollandais et aux Anglais d'obtenir de nouveaux avantages pour le commerce de France²¹. Dès lors, la priorité des Hanséates est de pouvoir bénéficier des mêmes privilèges que leurs concurrents²². Leur demande est perçue plutôt favorablement, et une réflexion s'engage à Paris sur l'intérêt que le royaume pourrait tirer du commerce hanséatique. Deux mémoires anonymes de 1713 soulignent la puissance commerciale de Hambourg en particulier²³. Au sein du Conseil de commerce, le député Caumartin de Boissy²⁴ est chargé par Pontchartrain, le secrétaire d'État à la Marine, d'examiner différents mémoires remis par Brosseau, le résident hanséatique, dans le but d'obtenir les mêmes privilèges que ceux accordés aux Hollandais. Dans le rapport qu'il adresse à Pontchartrain, Caumartin de Boissy suggère d'accorder l'exemption du droit de fret aux navires hanséatiques afin de créer une concurrence aux Hollandais, ce qui permettrait de faire baisser le prix de vente des marchandises du Nord amenées en France²⁵. En revanche, le député met en garde sur la nécessité de leur interdire le cabotage pour *ne pas détruire entièrement* [la navigation française]; *il paraît que l'on doit défendre aux vaisseaux des villes hanséatiques d'aller d'un port à l'autre de France, si ce n'est à vide, car ils sont aussi économes que les Hollandais, ils feraient tout*

19 *Il est certain que si les nations de l'Europe s'accoutumaient à se passer des Hollandais cette république tomberait bientôt de l'état où elle s'est élevée par son commerce*: A. A. E., C. P., Danemark, vol. 74, fol. 105, Torcy à Poussin, 13 novembre 1710.

20 FAYARD, Notes (voir n. 10), p. 226.

21 Les Provinces-Unies obtiennent pour leurs sujets un traité de commerce qui reprend les dispositions du traité commercial de Ryswick. Quant à l'Angleterre, le traité de commerce signé à Utrecht n'est jamais ratifié, voir Eric SCHNAKENBOURG, Les interactions entre commerce et diplomatie au début du XVIII^e siècle: l'exemple du traité de commerce franco-anglais de 1713, dans: *Revue d'Histoire Économique et Sociale* 3 (2004), p. 65–81.

22 A. A. E., C. P., Hambourg, vol. 32, fol. 110, Bidal à Torcy, 18 avril 1713, et *ibid.*, vol. 33, fol. 44–46, Le bourgmestre de Hambourg à Louis XIV, 29 mai 1713.

23 A. A. E., M. D. [Mémoires et documents], France, vol. 2009, »Mémoire sur le commerce de la ville d'Hambourg«, fol. 282–296, et *ibid.*, vol. 2010, »Commerce de l'Europe septentrionale«, fol. 14–36.

24 Caumartin de Boissy, Louis François Lefèvre (1666–1722): Conseiller au Grand Conseil, puis maître de requêtes, il devient intendant du commerce de 1708 à 1715.

25 A. N., Marine, B⁷-509, fol. 9, Caumartin de Boissy à Pontchartrain, 10 juillet 1713.

*le transport de nos marchandises d'un port à un autre, le pouvant faire à beaucoup meilleur marché que nos propres sujets*²⁶.

Après la conclusion des traités de paix de Rastadt (6 mars 1714) et de Bade (7 septembre 1714), les négociations commerciales prennent une nouvelle tournure. L'article XXXIV du traité de Bade prévoit que *les villes hanséatiques jouiront de tous leurs anciens privilèges, droits, immunités et avantages fondés sur les traités solennels ou les anciens usages et que ces privilèges et droits seront plus particulièrement spécifiés dans une convention qui sera faite entre les parties après la ratification du traité de paix*²⁷. Avec le rétablissement de la paix, les autorités françaises, en particulier le secrétariat d'État à la Marine, cherchent à favoriser le développement de relations commerciales directes entre les pays du Nord et la France, en encourageant notamment la formation d'une compagnie pour le commerce de Moscovie formée par des investisseurs malouins. L'échec de cette tentative bretonne, causé par la guerre qui oppose alors la Suède aux autres pays de la Baltique, contraint les Français à avoir de nouveau recours aux étrangers, Hollandais ou Hanséates, pour leur approvisionnement en produits du Nord. Afin de créer une alternative au commerce d'Amsterdam, Pontchartrain se déclare favorable à l'exemption de la taxe de 50 sols par tonneau pour les bâtiments hanséatiques venant en France²⁸. Le secrétaire d'État aux Affaires étrangères, le marquis de Torcy, partage cette opinion, tout comme Louis XIV qui envisage de relier la suppression du droit de fret pour les pavillons de Hambourg, Brême et Lubeck, à l'octroi de *quelques avantages en faveur de l'exercice de la religion catholique dans ces villes, comme par exemple la permission d'y bâtir une église*²⁹. La nomination à la fin de l'année 1714 de Pierre de Rochefort comme commissaire de la marine à Hambourg atteste la détermination du gouvernement français à mieux connaître les conditions faites au commerce français dans le port de l'Elbe³⁰. Il y a donc au lendemain de la guerre de Succession d'Espagne une véritable volonté, largement partagée au plus haut niveau de l'État, de favoriser le commerce des villes hanséatiques dans le royaume.

Hambourg, Brême et Lubeck y sont également décidées et souhaitent entamer une négociation pour la prompt conclusion d'un traité de commerce. La réussite est d'autant plus nécessaire que les ordonnances des 12 septembre 1712 et 27 septembre 1713 avaient interdit l'importation en France depuis les trois villes de certaines étoffes, peaux et autres produits³¹. Il s'agissait en fait d'une mesure prophylactique destinée à éviter la propagation dans le royaume des puces et des punaises jugées responsables de la peste qui sévissait alors dans le Nord. Ces mesures sont levées progressivement entre décembre 1713 et février 1715, date à laquelle le commerce redevient totalement libre pour les vaisseaux des Hanséates³². Pour parvenir à la

26 Ibid., fol. 10.

27 A. N., Marine, B⁷-535, »Mémoire récapitulatif sur les négociations entre la France et les villes de la Hanse«, non folioté.

28 A. A. E., C. P., Hambourg, vol. 33, fol. 91, Pontchartrain à Torcy, 9 mai 1714.

29 A. A. E., C. P., Hambourg, vol. 34, fol. 173, et fol. 205, Torcy à Poussin, 28 juin 1714 et 12 juillet 1714.

30 A. A. E., C. P., Hambourg, vol. 33, fol. 225, lettre de nomination de Rochefort comme commissaire de la marine à Hambourg, 31 décembre 1714.

31 A. N., F¹²-58, Procès verbaux du Conseil du commerce, fol. 203, 15 septembre 1713.

32 Les restrictions sont levées d'abord en faveur de Lubeck, puis de Brême et enfin de Hambourg.

conclusion d'un nouveau traité de commerce, les cités hanséatiques font le choix de conduire les discussions à Paris. Elles rédigent des mémoires *pour faire connaître les grands avantages que la France pourrait se procurer en établissant un commerce direct avec les villes hanséatiques sans se servir de l'entreprise des autres nations*³³. Brosseau est chargé de représenter les villes de Brême et de Lubeck, alors que Hambourg envoie ses propres négociateurs. L'objectif des Hanséates est d'obtenir les mêmes conditions que celles dont bénéficient les Hollandais, en particulier l'exemption du droit de fret, mais aussi, si possible, le bénéfice du tarif de 1664, un tarif »aimablement protectionniste« (F. Bluche) établi par Colbert, qui fait supporter des taxes modérées par les marchandises entrant dans les ports de France³⁴. Si le bénéfice de ce tarif avait été initialement demandé par les Hollandais lors des négociations d'Utrecht, ils ont dû se contenter finalement du tarif moins avantageux de 1699.

Avec l'arrivée des négociateurs hambourgeois Jean Anderson et Daniel Stockvliet³⁵ qui rejoignent Brosseau à Paris fin avril 1715, les négociations sur le traité de commerce s'engagent réellement. L'interlocuteur des Hanséates est l'intendant du Commerce Rouillé de Fontaine³⁶. Il est chargé d'analyser les mémoires rédigés par les villes hanséatiques, et d'en faire une synthèse qui est présentée au roi, puis approuvée par le Conseil de Commerce lors d'une assemblée extraordinaire convoquée le 10 juin 1715 pour y discuter du futur traité. Il semble y avoir eu unanimité sur la nécessité de conclure ce traité dont d'Aguesseau, président du Conseil de Commerce, fixe l'objectif : *mettre les sujets des rois de France et d'Espagne et les négociants des villes hanséatiques en état de faire entre eux-mêmes tout leur commerce, notamment celui de la mer Baltique sans passer par les mains des Hollandais*³⁷. En juillet et en août 1715, les négociations de détail s'engagent. Brosseau et ses collègues se rendent à plusieurs reprises à des conférences avec les députés du Conseil de Commerce pour discuter des articles du traité. Les comptes-rendus que Rouillé de Fontaine fait à Pontchartrain permettent de connaître les points qui sont l'objet des discussions les plus difficiles. Elles tournent autour de la question de la neutralité, dont l'enjeu est le commerce des Hanséates en France pendant les périodes de guerre.

Compte tenu de la fréquence des conflits entre l'Empire et la France au cours du règne de Louis XIV, il est logique que la question de la neutralité du pavillon hanséatique en temps de guerre constitue la pierre angulaire de l'accord en discussion.

Voir les ordonnances royales des 20 décembre 1713, 25 avril et 11 juillet 1714, et 27 février 1715, A.N., Marine, B²-233 (1713 fol. 126; 1714 fol. 40 et 59; 1715 fol. 10).

33 A. N., Marine, B⁷-535, »Mémoire récapitulatif sur les négociations entre la France et les villes de la Hanse«, non folioté.

34 À propos de cette demande hanséatique de bénéficier du tarif de 1664, voir Marie-Louise PELUS-KAPLAN, »Nos ennemis préférés« : Christophe Brosseau, résident hanséatique à Paris, et sa correspondance avec la ville de Lubeck pendant la guerre de Succession d'Espagne et au début de la Régence, dans : Combattre, gouverner, écrire. Études réunies en l'honneur de Jean Chagniot, Paris 2003, p. 600-601; sur le tarif de 1664, voir notamment l'article »Tarifs (guerre des)«, dans : Frédéric BLUCHE (dir.), Dictionnaire du Grand Siècle, Paris 1996, p. 1503.

35 On trouve d'autres orthographes pour Stockvliet : Stockfleet, ou Stockflet (préambule du traité).

36 Jean Rouillé de Fontaine, seigneur de Fontaine-Guérin (1672-1728), ancien conseiller au parlement de Paris, puis intendant de Limoges de 1702 à 1708. Il devient alors intendant du Commerce jusqu'à la suppression de cette charge en 1715.

37 A. N., Marine, B³-233, fol. 177, Rouillé de Fontaine à Pontchartrain, 11 juin 1715.

Pour Hambourg, Brême et Lubeck, qui ont depuis plus d'un siècle abandonné toute ambition politique à l'échelle européenne, toute la difficulté consiste à participer aux guerres dans lesquelles l'Empire est engagé tout en continuant leur commerce, y compris avec des pays ennemis de l'Empire, la France en particulier. En 1712, le consul de France à Hambourg, Abensur, assurait que les cités hanséatiques cherchent à obtenir de l'Empire et du gouvernement de Vienne la reconnaissance de leur neutralité perpétuelle³⁸. Brosseau fait d'ailleurs savoir à Pontchartrain que Hambourg, Brême et Lubeck *peuvent selon les constitutions de l'Empire et les paix de Westphalie demeurer neutres et faire des traités pour leur conservation quoiqu'en fournissant leur contingent à l'Empire*³⁹. Cette opinion est partagée par Caumartin de Boissy qui préconise de considérer la condition particulière des villes hanséatiques qui *ne vendent point des troupes comme les autres puissances de l'Allemagne [car] ces villes ne sont occupées que de leur commerce*⁴⁰, comme si, en quelque sorte, elles faisaient la guerre à leur corps défendant. Lors des négociations de 1655, la question de la neutralité avait déjà été au cœur des discussions. Pour les villes de la Hanse, il s'agit de pouvoir continuer une activité nécessaire à la survie de leur économie, alors qu'elles n'ont rien à gagner dans la guerre⁴¹. Pour les Français, la navigation des Hanséates en période de guerre permet de pallier l'absence des Hollandais: elle peut assurer l'approvisionnement du royaume en produits du Nord, et la distribution des produits français dans l'espace baltique et en Allemagne septentrionale. Le principe de neutralité, c'est-à-dire le droit de faire du commerce avec les pays ennemis, déjà acquis par le premier article du traité de 1655, n'est sur le fond pas remis en cause, en revanche ses modalités sont l'objet de discussions lors des conférences de l'été 1715.

Les négociateurs hanséates demandent, d'une part, la possibilité de transporter des marchandises de l'ennemi entre deux ports relevant de pays en guerre contre la France, sans que leur vaisseau puisse être arraisonné; d'autre part, que les marchandises hanséatiques trouvées dans des vaisseaux ennemis ne soient pas confisquées. Ces demandes relèvent du principe »bateau neutre, biens neutres« tel qu'il a été exposé au début du XVII^e siècle dans le »De jure praedae commentarius« du juriste et commerçant hollandais Hugo Grotius (1589–1645)⁴². Elles font l'objet de vives discussions entre les Français eux-mêmes. Pour Rouillé de Fontaine, il est impératif en temps de guerre d'empêcher les marines hanséatiques de transporter *aucune marchandise des ennemis, [ainsi] n'osant confier les leurs sur les vaisseaux ennemis, ce sera pour les ennemis de l'État une gébenne qui sera avantageuse à la France*⁴³. Pontchartrain est favorable à la confiscation des navires hanséatiques transportant des mar-

38 A. N., F¹²- 58, Procès verbaux du Conseil du commerce, fol. 54, 3 juin 1712.

39 A. N., Marine, B⁷-18, fol. 127, Brosseau à Pontchartrain, 20 avril 1713.

40 A. N., Marine, B⁷-509, fol. 13, Caumartin de Boissy à Pontchartrain, 10 juillet 1713.

41 La revendication de la neutralité hanséatique dans les grands conflits internationaux remonte à la première moitié du XVII^e siècle, et va de pair avec celle de la liberté des mers; voir Ahasver von BRANDT, *Die Hansestädte und die Freiheit der Meere*, dans: ID., Wilhelm KOPPE (dir.), *Städtewesen und Bürgertum als geschichtliche Kräfte. Gedächtnisschrift für Fritz Rörig*, Lubeck 1953, et Christian] Friedrich] WURM, *Von der Neutralität des deutschen Seehandels in Kriegszeiten*, Hambourg 1841.

42 Henri LEGOHÉREL, *Histoire du droit public international*, Paris 1996, p.33.

43 A. N., Marine, B³-233, fol. 190, Rouillé de Fontaine à Pontchartrain, 29 juillet 1715.

chandises ennemies, pour les dissuader de les accepter à bord. Il se montre fidèle au principe ancien »marchandise ennemie, bateau ennemi« porté pour la première fois par l'ordonnance royale de 1543, et repris dans la grande ordonnance de la marine de 1681⁴⁴. Mais l'avis qui prévaut est celui des députés du Conseil de Commerce qui sont opposés aux confiscations des navires hanséatiques, même s'ils transportent des marchandises de contrebande⁴⁵. En revanche, tous sont d'accord pour la confiscation de l'intégralité de la cargaison des navires ennemis, y compris les marchandises hanséatiques qui se trouveraient à bord, contrairement à l'article III du traité de 1655 selon lequel *la robe de l'ennemi ne confisque point celle de l'ami*. Ce privilège s'est révélé, selon les députés du Commerce, *si préjudiciable à l'intérêt de l'État*⁴⁶ qu'il a été refusé aux Hollandais lors des négociations d'Utrecht. Les marchandises perdent leur neutralité sur un vaisseau ennemi, pour éviter que la qualité de marchandise hanséatique, étendue à l'ensemble de la cargaison, ne dissimule un authentique commerce ennemi.

Pour s'assurer que le passeport des villes hanséatiques ne servira pas à fournir aux adversaires de la France un pavillon de complaisance, Pontchartrain insiste pour obtenir un droit de visite approfondie des bâtiments de commerce en temps de guerre, *pour examiner s'il n'y a point de supercherie*, au lieu de se limiter à une simple vérification des papiers comme le souhaitent les négociateurs hanséates⁴⁷. Pour les mêmes raisons les députés du Conseil de Commerce imposent certaines conditions pour la reconnaissance du caractère hanséatique. Il faut, premièrement, que les bâtiments aient été construits à Hambourg, Brême ou Lubeck, ou achetés avant la guerre; deuxièmement, que les propriétaires soient citoyens d'une des trois villes; enfin, que les deux tiers au moins de l'équipage soit constitué de sujets de puissances neutres ou alliées de la France⁴⁸.

Le 17 août 1715 un projet de traité est dressé et la négociation semble achevée. Mais la mort de Louis XIV le 1^{er} septembre 1715 remet en cause le travail effectué jusque-là. Pour être valide, le texte du futur traité doit être approuvé par le Conseil de Régence. D'Aguesseau qui, en sa qualité de président du Conseil de Commerce, a joué un rôle central dans sa rédaction, est chargé de le présenter. Or, contre toute attente, le Conseil de Régence repousse le projet. Le rejet est lié à deux articles: le premier est celui qui interdit de confisquer les navires hanséatiques même s'ils transportent des marchandises ennemies, le second est le droit qui leur est accordé de faire le commerce avec les ports ennemis sans courir le moindre risque. *Sur la simple exposition de ces deux articles, 5 clauses [qui] parurent si désavantageuses à la France et si préjudiciables à l'État, sans entrer dans un plus grand examen, on se détermina à retrancher tout ce qui pouvait regarder la marine, la navigation et le commerce en temps de guerre*⁴⁹. Autrement dit, le projet se trouve être quasiment vidé de sa substance. Les

44 René-Josué VALIN, Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la Marine du mois d'août 1681, t. 2, La Rochelle 1776, p. 252.

45 A. N., Marine, B²-242, fol. 193, Pontchartrain à Rouillé de Fontaine, 7 août 1715.

46 A. N., Marine, B³-233, fol. 202, »Observations des députés au Conseil royal de commerce«, non daté.

47 A. N., Marine, B²-242, fol. 26, Pontchartrain à Rouillé de Fontaine, 7 juillet 1715.

48 A. N., Marine, B³-233, fol. 202, »Observations des députés au Conseil royal de commerce«, non daté.

49 A. N., Marine, B⁷-535, »Mémoire récapitulatif sur les négociations entre la France et les villes de la Hanse«, non folioté.

députés hanséates font valoir que les articles incriminés ne portent que le renouvellement de clauses figurant déjà dans le traité de 1655, et que les dispositions des derniers traités de paix conclus entre la France et l'Empire prévoient le maintien des privilèges concédés. De manière générale, ce qui est prévu concernant la possibilité de faire un libre commerce en temps de guerre *n'est autre chose que ce que le droit des gens permet*. Enfin, Brosseau et ses collègues vont valoir que l'article XXVI du traité d'Utrecht fait bénéficier les sujets des Provinces-Unies de l'exemption de confiscation du bâtiment, et concluent que *l'intérêt de leurs villes est de favoriser et même d'augmenter le commerce de la France et de s'opposer autant qu'ils pourront aux progrès de celui des Hollandais, d'où ils concluent qu'il est même avantageux à la France de leur accorder des conditions qui puissent favoriser leur commerce*⁵⁰. Il faut donc remettre l'ouvrage sur le métier. Cette fois c'est le maréchal d'Estrées, président du Conseil de Marine, qui est désigné pour être l'interlocuteur du côté français⁵¹. L'affaire traîne encore pendant une année avant que le traité ne soit finalement signé à Paris le 28 septembre 1716. Son contenu reprend dans les grandes lignes les points convenus à l'été 1715.

Il s'agit d'un traité comportant un corps principal de quarante deux articles, et deux articles séparés, secrets, signés le même jour. Les premières dispositions précisent les privilèges dont jouiront en France les sujets des villes hanséatiques: liberté du commerce, exemption du droit d'aubaine, exemption du droit de fret (art. I, II IV). Dans l'article VII les Français promettent de faire bénéficier dans l'avenir les bourgeois de Hambourg, Brême et Lubeck des droits et privilèges qui *seront accordés par la suite aux États des Provinces-Unies et aux autres nations maritimes dont les États sont situés au nord de la Hollande*. Cet engagement marque la volonté de secouer la mainmise hollandaise sur les échanges entre la France et l'espace Baltique en accordant aux Hanséates l'égalité de traitement. L'article XIII traite de l'épineuse question de la navigation en période de guerre. La neutralité du pavillon hanséatique est reconnue puisqu'il est précisé que *les vaisseaux de Sa Majesté et ceux de ses sujets armés en guerre, ou autrement, ne pourront empêcher arrêter ni retenir les navires des dites villes hanséatiques sous quelque prétexte que ce soit quand même ils iraient dans les villes, ports, havres ou autres lieux dépendants des puissances ennemies de Sa Majesté*. Il y a cependant des exceptions, d'abord si ces bâtiments transportent des marchandises de contrebande dont la liste est donnée aux articles XIV et XV, ensuite s'ils transportent *des marchandises appartenant aux dits ennemis*. Auquel cas, la cargaison pourra être saisie, mais en aucun cas le navire ne sera confisqué (art. XXII). Ainsi la neutralité se limite au bâtiment, et ne concerne pas la marchandise transportée. De fait, les hanséates ne pourront transporter dans les ports ennemis que des cargaisons tirées de France ou de pays neutres. Cette disposition donne un moyen de faire

50 Ibid.

51 Victor-Marie, duc d'Estrées, pair de France, né et mort à Paris (1660–1737). Sert dans la Royale pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg et la guerre de Succession d'Espagne. En 1707, il hérite des charges de son père décédé: vice-amirauté du Ponant, gouvernement de Nantes et du pays nantais, lieutenance générale de Bretagne, vice-royauté des Îles d'Amérique. Estrées est un intime du Régent qui lui confie la présidence du Conseil de Marine, alors que le chef en est le comte de Toulouse.

écouler les productions du royaume dans le monde baltique en particulier, comme ce fut déjà le cas durant la guerre de Succession d'Espagne. En revanche tout navire ennemi verra sa cargaison confisquée, même si la marchandise appartient à des sujets des villes hanséatiques (art. XXIV). La qualité du navire s'impose donc sur celle des marchandises. La rédaction de ces articles traduit, comme nous l'avons vu lors des débats préparatoires, la détermination française à ne pas laisser se développer, sous couvert du pavillon hanséatique, le commerce de marchandises de puissances ennemies entre des ports leur appartenant. Les articles XXX à XXXIII définissent les conditions permettant à un navire et à son équipage de se voir reconnaître la qualité »hanséatique«. Les modalités des visites de contrôle effectuées par les officiers français sont également précisées. Pour se prémunir d'éventuels pillages des navires hanséatiques, il est prévu que les officiers qui s'empareront indûment de marchandises transportées en toute légalité seront condamnés à rembourser leur valeur au quadruple (art. XXXV). En ce qui concerne les armateurs privés *armés en guerre ou en course*, ils devront verser une caution de 15.000 livres à leur port de départ pour pouvoir répondre d'éventuelles »malversations« qu'ils commettraient à l'encontre des navires hanséatiques, ou d'autres contraventions aux termes du traité (art. XXXVII). L'avant dernier article dispose que les négociants français bénéficieront à Hambourg, Brême et Lubeck de privilèges équivalents à ceux qui ont été accordés dans le royaume aux négociants de ces villes, en particulier de l'exemption du droit de fret, appelé à Hambourg »Lastgeld«.

D'autres dispositions se trouvent dans les deux articles séparés, c'est-à-dire destinés à rester secrets. Le premier apporte une précision sur la neutralité en temps de guerre. Le pavillon hanséatique sera considéré comme neutre en cas de guerre entre le roi de France et l'Empereur à condition que celui-ci reconnaisse cette neutralité, et l'accorde aux vaisseaux français qui navigueront vers Hambourg, Brême et Lubeck. Dans le traité bilatéral franco-hanséatique, l'autorité impériale est donc incontournable. La décision de Vienne d'accepter ou de refuser le statut de neutralité des sujets du roi de France peut ruiner l'accord sur la neutralité qui constitue l'essence même du traité conclu. Le second article secret concerne le maintien à Hambourg de la chapelle catholique dans les trois mois suivant le décès du résident de France qui est chargé de son entretien⁵², et la garantie pour les Hanséates décédés en France de pouvoir être enterrés selon leurs vœux sans en être empêchés.

À considérer l'ensemble des articles, nous constatons un net déséquilibre entre les dispositions prises pour régler la navigation hanséatique et celles concernant la marine française. Dans les premiers projets présentés par les députés hanséatiques, il n'était proposé aucune réciprocité pour leurs exemptions et privilèges. Ce n'est que dans les derniers temps de la discussion, en juillet 1715, que des concessions réciproques apparaissent⁵³. Quant aux dispositions sur la chapelle, elles sont venues

52 Cette disposition n'est pas anodine car elle relève de la fonction du roi de France protecteur des catholiques. En 1749, à la mort de Jean Baptiste Poussin en poste à Hambourg en qualité de résident de France depuis 1714, le droit de laisser la chapelle catholique ouverte est rappelé par Philippe Lagau qui assure l'*interim*. A. A. E., C. P., Hambourg, vol. 72, fol. 114, Lagau à Puy-sieux, 21 juillet 1749.

53 Le 7 juillet 1715, Pontchartrain écrit à Rouillé de Fontaine que *les villes hanséatiques n'ont rien*

encore plus tard, le mois suivant, dans les derniers moments de la négociation⁵⁴. Le fait que les avantages pour les Français n'aient été obtenus que dans les tout derniers temps de la discussion montre que ce n'est pas la volonté de favoriser le commerce des sujets du Roi Très Chrétien à Hambourg, Brême et Lubeck qui constitue la motivation première des Français. D'ailleurs dans le traité final, il n'y a aucune disposition pour favoriser l'établissement de Français sur place. La nomination de Rochefort comme commissaire de la Marine français à Hambourg, fin 1714, ne doit pas faire illusion, car à la fin de 1717, soit trois ans après sa désignation, il reçoit ordre de quitter les bords de l'Elbe pour s'établir à Elseneur⁵⁵. Certes, dès 1714 est évoquée la possibilité d'établir à Hambourg un comptoir *c'est-à-dire une maison propre à retirer seulement les marchandises des Français, et pour cet effet, on prévoit qu'il sera mis au-dessus de la porte »comptoir de France avec les armes du roi*⁵⁶; l'idée est reprise dans les mois suivants par Rouillé de Fontaine, auquel Pontchartrain demande d'attendre avant d'en parler de nouveau dans les négociations⁵⁷, mais ceci, apparemment, ne s'est pas fait. Il faut encore faire une observation sur l'article V du traité. Il comporte une liste de sept marchandises (différents produits venant de la baleine, fer blanc en feuilles, plumes à écrire, soies de porc) dont les droits d'entrée en France sont indiqués. La tournure de l'article *pour favoriser d'autant plus le commerce des dites villes* laisse entendre que ces produits bénéficient d'un traitement préférentiel par rapport aux autres produits amenés par les Hanséates. Or, les droits qu'ils supportent sont ceux du tarif de 1699, accordé en intégralité par le traité d'Utrecht aux Hollandais, qui bénéficient du statut de la nation la plus favorisée⁵⁸. Par conséquent, les conditions faites au commerce hanséatique en France sont, en réalité, moins avantageuses que celles accordées aux sujets des Provinces-Unies, malgré ce qui est précisé dans l'article VII.

Il faut donc s'interroger sur la pertinence du traité de commerce du 28 septembre 1716, et se demander s'il n'est pas en partie »une coquille vide«. Il nous semble que cet accord commercial n'a pas véritablement pour objectif de créer immédiatement une concurrence aux négociants hollandais dans les échanges entre la France et les pays du Nord. Si cela avait été le cas, la moindre des choses aurait été d'accorder aux Hanséates les mêmes droits d'entrée dans le royaume que ceux pesant sur les Hollandais, ce qui n'est pas le cas. Le cœur des négociations, et une partie importante des articles, porte sur les modalités du commerce hanséatique en France en période de guerre, c'est-à-dire sur les conditions de reconnaissance de la neutralité hanséatique. Le fait

proposé en faveur des sujets du roi. Il parait juste de les faire jouir sans exception de tous les privilèges franchises et exemptions que les villes hanséatiques ont accordé aux nations étrangères: A.N., Marine, B², vol. 242, fol. 26.

54 Au début du mois d'août 1715 un nouveau projet de traité est dressé dans lequel ne sont pas évoquées *les précautions à prendre pour l'exercice de la religion catholique:* A.N., Marine, B³-233, fol. 194, Rouillé de Fontaine à Pontchartrain, 10 août 1715.

55 A. N., Marine, B⁷-106, fol. 102, Estrées à Rochefort, 27 septembre 1717.

56 A. N., Marine, B⁷-535, »Observations sur le mémoire présenté au roi au mois d'août 1714 par les magistrats de la ville d'Hambourg», article IV, non folioté.

57 A. N., Marine, B²-242, fol. 26, Pontchartrain à Rouillé de Fontaine, 7 juillet 1715.

58 Voir par exemple les droits du tarif de 1699 sur les produits venant de la baleine A.N., G⁷-1699, fol. 90.

que Hambourg, Brême et Lubeck n'aient pas au début du XVIII^e siècle d'ambitions politiques véritables, et que par ailleurs elles ne puissent servir de point d'appui pour la politique française en Allemagne, réduit le champ des relations possibles au seul domaine commercial dans lequel les deux partenaires sont susceptibles de trouver un intérêt commun. Compte tenu de l'histoire récente du commerce hanséatique en France, lors de la guerre de Succession d'Espagne, il nous semble que le but essentiel de ce traité est, pour les autorités françaises, de s'assurer d'un vecteur commercial qui puisse prendre en charge le maintien des échanges entre la France et le Nord pendant les périodes de guerre, c'est-à-dire compenser l'exclusion des Hollandais du commerce du royaume. Le pavillon hanséatique est donc considéré davantage comme une solution de remplacement en temps de conflits internationaux, plutôt que comme une véritable possibilité de substitution aux Hollandais pendant les périodes de paix, substitution impensable du fait même de l'inégalité des potentiels économiques entre la république des Provinces-Unies et les trois »semi-républiques« marchandes d'Allemagne du Nord. D'ailleurs le traité n'est pas applicable avant la publication des lettres patentes rendant possible son exécution, le 28 avril 1718, soit encore une année après sa ratification par les deux parties (novembre 1716 dans les trois villes, avril 1717 en France).

L'étude de la correspondance du résident Brosseau, conservée dans les archives des villes hanséatiques, plus particulièrement celle qui se trouve à Lubeck, permet d'envisager dans une autre perspective les négociations du traité de commerce de 1716⁵⁹. On y retrouve naturellement ce qui vient d'être évoqué sur les enjeux politiques et commerciaux des deux parties en présence, ainsi que sur le déroulement des discussions. Ces dépêches permettent de montrer l'arrière-plan des négociations, tel qu'il est perçu par Christophe Brosseau. Ce diplomate français avait été choisi comme résident hanséatique par les trois villes en 1698, après avoir exercé cette fonction pendant près de dix ans pour la seule ville de Hambourg⁶⁰. Il correspond avec le diplomate allemand Daniel Müller qui occupe la charge de secrétaire de la ville de Lubeck de 1701 à 1708, date à laquelle il est coopté au Sénat municipal, avant d'être élu bourgmestre en 1717⁶¹. Une réelle amitié lie ces deux hommes, qui ne sont pas des commerçants mais des juristes et des hommes d'État, ainsi que leurs épouses respectives. Comme nombre de diplomates et marchands hanséatiques, Müller maîtrise parfaitement le français, tandis que Brosseau pratique couramment l'allemand et le latin, mais l'essentiel de cette correspondance est écrite en français. Par-delà les nombreux éléments anecdotiques, précieux en ce sens qu'ils nous donnent une vision colorée de la vie quotidienne et de la sociabilité du résident hanséatique à Paris à la fin du règne de Louis XIV et au début de la Régence, cette correspondance nous permet

59 Cette correspondance, conservée aux Archives de Lubeck dans le fonds des Senatsakten, Externa, Gallica, 52,56, 58, 62, 313, 316, 318, 319, 320, 321, a déjà fait l'objet d'une exploitation, qui mériterait néanmoins d'être davantage approfondie, par PELUS-KAPLAN, »Nos ennemis préférés« (voir n. 34), et ID., Christophe Brosseau, résident hanséatique à Paris et son action de 1698 à 1717, dans: RICHEFORT, SCHMIDT (dir.), Les relations entre la France et les villes hanséatiques (voir n. 1), p. 401-421.

60 Voir ORZSCHIG, Christophe Brosseau (voir n. 5).

61 Emil Ferdinand FEHLING, Lübeckische Ratslinie von den Anfängen der Stadt bis auf die Gegenwart, Lubeck 1935, reprint 1978, Nr. 835, p. 135.

de saisir sur le vif la façon dont les différents protagonistes ont vécu toutes les péripéties de la négociation. Nous nous intéresserons plus particulièrement à la façon dont le français Brosseau prend en charge les intérêts hanséatiques et par quels moyens il s'emploie à les défendre à la cour de France, en collaboration, mais aussi en concurrence, avec les deux envoyés de Hambourg.

Un résident n'est pas un ambassadeur, c'est un représentant permanent auprès d'une cour étrangère dont les fonctions se situent à mi-chemin entre celles d'un diplomate et celles d'un consul. Accrédité non plus auprès du roi, à la différence des anciens ambassadeurs hanséatiques en France, mais auprès du secrétaire d'État aux Affaires étrangères⁶², le résident Brosseau se mêle à la fois de diplomatie, puisque les villes lui confient la négociation du traité de commerce, et d'affaires plus terre à terre concernant les intérêts des Hanséates en France. Pendant les périodes de guerre avec l'Empire, il s'occupe d'obtenir des passeports, ou la main-levée des navires hanséatiques arraisonnés par les corsaires français, ce qui l'oblige à écrire énormément et à dépenser beaucoup d'énergie. Pourquoi les villes hanséatiques préfèrent-elles négocier à Paris directement, au lieu de traiter en Allemagne avec Jean-Baptiste Poussin, le résident français à Hambourg? L'idée exprimée par Müller qu' *il vaut bien mieux aller à la source* s'explique sans doute, en partie au moins, par les grands espoirs placés en Brosseau, du fait des nombreux contacts que celui-ci entretient à la cour de France, et plus encore du fait de ses liens personnels avec la Princesse Palatine et son fils, le futur Régent⁶³: rien d'étonnant, alors qu'on sait Louis XIV moribond, à ce que les villes misent sur un changement proche de personnel gouvernemental, et donc pensent pouvoir agir plus efficacement à Paris qu'à Hambourg. Si Lubeck et Brême confient à Brosseau le soin de négocier en leur nom, Hambourg préfère envoyer ses propres représentants, qui font en sorte d'être considérés *pour les premiers et plus considérables négociateurs*. Anderson et Stockvliet jouent aux grands seigneurs, déployant un train de vie que Brosseau juge ridiculement dispendieux⁶⁴. Dès leur arrivée à Paris, ils s'emploient à obtenir une entrevue chez le roi, à laquelle Brosseau ne se rend pas, malgré les objurgations de son épouse: la raison officielle est qu'il ne veut pas créer un incident diplomatique, *car si j'y avais assisté en qualité de votre député comme j'aurais pu le prétendre, j'aurais dû parler le premier et avoir le pas sur eux, mais ils s'y seraient opposés à cause d'une lettre qu'ils avaient à présenter au roi, et pour cette raison, M. de Torcy n'aurait pu me le permettre*⁶⁵. Il juge de toute manière

62 Sur l'histoire de la résidence de Paris et plus largement des représentations des villes hanséatiques à l'étranger à partir du XVII^e siècle, voir Georg FINK, *Diplomatische Vertretungen der Hanse seit dem 17. Jahrhundert bis zur Auflösung der hanseatischen Gesandtschaft in Berlin 1920*, dans: *Hansische Geschichtsblätter*, 1931, p. 113–155.

63 La Palatine est la marraine de la fille aînée de Brosseau, Elisabeth-Philippe, alors que Philippe d'Orléans est son parrain. Sur les contacts de Brosseau à la cour de France, voir PELUS-KAPLAN, «Christophe Brosseau» (voir n. 59), p. 406–407.

64 *ils [...] ont un carrosse qui leur coûte 360 lb par mois, une table ordinaire de 6 couverts, une maison bien meublée, 4 lacquais, un cocher, vestus d'une belle livrée*: AHL [Archiv der Hansestadt Lübeck (Archives de la ville hanséatique de Lubeck)], Gallica, 58, lettres du 24 juin, du 15 juillet et du 7 août 1715.

65 Brosseau fait part à son ami Müller de la vraie raison qui l'a détourné de se rendre à Versailles avec les deux hambourgeois: *une indisposition [...] me contraignait à garder la chambre à cause qu'il me fallait recourir au bassin de moment à autre [...]*: Ibid.

l'entrevue inutile sur le plan diplomatique, et ses amis à la Cour l'assurent que son absence ne fait aux villes de Lubeck et de Brême *d'autre tort que de n'avoir point été mis dans la gazette*. D'ailleurs, en dépit de ces manifestations d'humeur, Brosseau estime la collaboration avec Anderson et Stockvliet plutôt satisfaisante: *tout ce qu'ils ont écrit m'a paru si judicieux que nous pouvons traiter avec la Chambre de Commerce conformément à leur mémoire*⁶⁶. La rédaction des mémoires remis au Conseil de Commerce est, de fait, un aspect particulièrement important du travail de Brosseau et des deux envoyés hambourgeois. Dans cette tâche, Brosseau se fait aider par un jeune juriste lubeckois de passage à Paris, le Dr. Jean Rodde, issu d'une famille marchande lubeckoise engagée de longue date dans le commerce avec la France. Brosseau avait en réalité commencé à préparer les documents de travail dès 1712, date à laquelle Pontchartrain lui réclame *les copies des traités que vous [les Hanséates] avez faits pour le commerce avec les Anglais et les Hollandais afin de pouvoir mieux régler les conditions qui vous touchent dans celui qui sera dressé après la conclusion de la paix*. Müller avait alors suggéré à Brosseau de se procurer l'ouvrage d'un juriste lubeckois du XVII^e siècle, Johannes Marquard, le »De jure mercatorum et commerciorum singulari libri 12« (Francfort sur le Main 1661), en précisant que *ce Marquardus a été bourgmestre de cette ville et a fait imprimer auprès de ce traité, les traités et privilèges des roys de France et le traité de marine des villes hanséatiques, dont les privilèges de 1655*⁶⁷, ainsi que *les privilèges des rois d'Espagne, le traité de Münster de 1648, les privilèges d'Angleterre, et à la fin la déclaration du roi Charles II en 1661 en faveur de ceux de Lübeck, ainsi que le traité touchant les Aventuriers à Hambourg que l'on appelle court, sans oublier non plus l'imprimé des privilèges de Moscovie, de Dennemarc, de Suède, avec le traité avec la ville d'Anvers: l'auteur les a tirés des archives que nous gardons icy*. N'ayant pu trouver l'ouvrage à Paris, Brosseau signale à Pontchartrain qu'il se trouve entre les mains des plénipotentiaires français à Utrecht⁶⁸. Après avoir accompli ce travail de recherche et de rédaction, les négociateurs du traité de 1716, Brosseau surtout, malgré son grand âge (85 ans en 1715!) et sa mauvaise santé, n'épargnent pas leurs peines, se rendent à plusieurs reprises à Versailles ou à Marly pour remettre les mémoires aux personnes concernées. Il leur faut aussi savoir *s'armer de patience* et de sang-froid, notamment en juin-juillet 1715, lorsque les négociations n'avancent plus, tout le monde partant à la campagne pour l'été, et surtout lorsque, en octobre 1715, le Conseil de Régence repousse le traité sur la question de la neutralité hanséatique en temps de guerre: *le vaisseau de nos espérances [était] près d'entrer dans le port, mais une bourrasque formée par le Conseil de Régence l'en a éloigné*⁶⁹. La signature du document final le 28 septembre 1716 cause à Brosseau une très grande joie, car elle couronne, si l'on peut dire, toute son action en tant que résident hanséatique, ce qui amène à se demander pourquoi ce français a pu ainsi s'impliquer en faveur du développement du commerce hanséatique en France.

66 AHL, Gallica, 58, lettres du 7 juin, du 24 juin, du 15 juillet et du 16 août 1715.

67 Comprendre: il a fait imprimer en appendice de son traité de droit commercial toute une série de textes de traités et privilèges.

68 AHL, Gallica, 319, lettre de Lubeck du 14 juillet 1712 et lettre de Brosseau du 14 août 1712.

69 AHL, Gallica, 58, lettres du 4 octobre et du 31 octobre 1715.

Même si ses services sont assez bien payés (avec beaucoup de retard d'ailleurs!), il est clair que Brosseau croit sincèrement en sa mission et prend réellement à cœur les intérêts de *nos villes*, comme il se plaît à l'écrire, sans doute du fait de ses nombreuses et sincères amitiés en Allemagne, probablement aussi du fait d'une sorte d'obsession hollandaise qui ne le quitte pas: son principal souci depuis 1698, date de ses premières lettres, est en effet de neutraliser par des avantages donnés aux Hanséates (l'exemption du fameux droit de 50 sols par tonneau), fût-ce au prix d'une nouvelle guerre, les effets néfastes du traité de Ryswick, trop favorable aux Hollandais. Aussi peut-il écrire en août 1701, lorsque la reprise des hostilités s'annonce: *je me console de la guerre car elle sera cause qu'on vous accordera les avantages que j'ay si vivement sollicités jusqu'icy pour les villes hanséatiques*. La guerre éclate au printemps 1702, et Brosseau peut alors s'en féliciter: *ainsy, Monsieur, nous voilà en rupture ouverte, et vos intérêts qui me sont à cœur me la font considérer avec joye*⁷⁰. Brosseau est sans aucun doute de ceux qui ont bien compris que, dans le contexte de la suprématie hollandaise, la guerre est un atout essentiel pour le développement du commerce hanséatique en France, et ce n'est pas un hasard si ce traité de commerce, qu'il a tant contribué à mettre sur pied, reflète cet état d'esprit. En 1712 toutefois, c'est à la paix qu'aspire Brosseau, conscient de la misère générale et de la crise dans laquelle s'enfonce le royaume. Il suggère alors aux villes hanséatiques de *déclarer hautement que vous voulez la paix parce qu'elle vous est nécessaire [...] ce serait un pas pour parvenir à la [paix] générale qui ne déplairait pas à ce pauvre royaume*. Après la mort de Louis XIV, évoquant *le mauvais estat où le feu roi a laissé ce pauvre royaume*, il place néanmoins de grands espoirs dans son ami le Régent, *un prince aussi judicieux et aussi bien intentionné, qui veut faire des réformes*, mais il se rend très vite compte que les bouleversements dans les instances gouvernementales ne feront que compliquer la situation: *nos ministres et secrétaires d'État ne savent plus où ils en sont, car de ministres ils ne sont plus que les greffiers des conseils où les affaires se traiteront*⁷¹. C'est donc un observateur fin et lucide des réalités de son temps, tant en France qu'en Europe, qui quitte la scène et ce bas monde au printemps 1717, au moment même où le traité de commerce, pourvu de la ratification française, parvient à ses amis des villes hanséatiques.

Quels sont, après 1716, les effets concrets du traité? Dans les années qui suivent, les importations en Europe du Nord de produits français restent un des points forts du commerce hanséatique. Un mémoire anonyme de 1729, que l'on peut cependant attribuer vraisemblablement au résident français à Hambourg, Jean-Baptiste Poussin, souligne *le grand débit qui se fait dans la ville de vins et d'eaux-de-vie de France, mais aussi de sucre et d'étoffes de soie et d'argent*⁷². Une dizaine d'années plus tard, un mémoire, que l'on peut également supposer être de la main de Poussin tant les détails sont précis, dresse un bilan des effets du traité de commerce de 1716⁷³. L'auteur y

70 AHL, Gallica, 313, lettre du 8 août 1701, et Gallica, 52, lettre du 21 avril 1702.

71 AHL, Gallica, 58, lettres du 9 septembre, du 20 septembre et du 4 octobre 1715.

72 »Sur le commerce de la ville de Hambourg avec les États étrangers et principalement avec la France«: A. A. E., C. P., Hambourg, suppl. vol. 5, 11 mars 1729, fol. 177-180.

73 A. N., Marine, B⁷-535: »Réflexions sur différents articles du traité de commerce conclu à Paris en 1716 entre la France et les villes hanséatiques«, non folioté, probablement de 1740.

déplore le traitement inéquitable des Français à Hambourg. Ils ne bénéficient pas de l'exemption du droit d'aubaine et éprouvent de grandes difficultés à se faire traiter comme les sujets de Hambourg, alors que les Hanséates sont traités comme les naturels en France, conformément à l'article III du traité de 1716. D'autre part, à la différence des Anglais, les catholiques français ne bénéficient pas *du libre et public exercice* de leur religion et doivent se contenter de la chapelle du résident français. Poussin regrette aussi que les autorités de Hambourg ne respectent pas l'esprit du traité, en multipliant les difficultés pour les Français qui veulent fonder une maison de commerce dans la ville des bords de l'Elbe. Enfin, il émet une critique de fond sur le principe même du traité de 1716. Si la suppression du droit de fret de part et d'autre est bel et bien réciproque, en réalité la mesure n'est pas équitable. Poussin estime que *le nombre de vaisseaux d'Hambourg qui vont tous les ans dans les différents ports de France est vingt fois plus considérable que celui des navires français qui viennent à Hambourg*⁷⁴. Le commerce hanséatique, en général, profite des conditions favorables du traité de 1716, alors que les Français n'en retirent apparemment que peu de profit.

Le traité de commerce de 1716, s'il ne semble pas avoir été déterminant dans l'histoire du commerce extérieur français, illustre bien la conception que les Français ont alors des villes hanséatiques: de simples puissances commerciales dépourvues de poids politique, pouvant donc être considérées comme éternellement neutres, et pouvant assurer pendant les périodes de conflit l'approvisionnement du royaume en produits du Nord, et l'écoulement des marchandises de France dans l'espace baltique. Au regard de cette assurance, les concessions du traité de 1716, conduisant à un bénéfice inéquitable tiré des échanges bilatéraux entre la France et les villes de la Hanse, ne sont qu'un moindre mal pour les Français. Pour les Hanséates, elles sont importantes car elles leur garantissent la poursuite du fructueux commerce de France qu'ils pratiquaient de longue date, et qu'ils ont pu développer de façon spectaculaire à partir de 1672 à la faveur de la guerre de Hollande.

74 Ibid.